

PILOTOS Y SIBARITAS



Que una próspera tienda de quads con equipo de competición se convierta en fabricante es algo que sin duda celebramos. Sobre todo, si construyen deportivos tan exquisitos como el nuevo VCK 250, que probamos en exclusiva y cuya denominación aún no es definitiva. ¿250 cc.? Sí, pero de puro músculo y exclusivamente dirigido a pilotos y sibaritas.

- TEXTO: VENANCIO LUIS NIETO
- FOTOS DE ACCIÓN Y ESTUDIO: PALOMA SORIA
- ACCIÓN: RAÚL VEGA/VLN
- CON LA COLABORACIÓN DE CIRCUITO DE RECAS (TOLEDO)

Que las mecánicas de dos tiempos alimentadas por carburadores tienen los días contados en la industria del quad es algo que sabemos desde hace tiempo. Sin embargo, en la competición no parecen haber dicho aún su última palabra, aunque sólo sean KTM y la española Gas Gas quienes mantengan vivo el espíritu de las mecánicas de alta potencia específica. Aparte de estos dos fabricantes, y gracias a la colaboración del último, otra compañía española acaba de lanzarse al proyecto de producir quads deportivos con motores de dos tiempos, pero lo hace además desde la perspectiva más radical que puedas imaginar.

Producir máquinas de serie que según sus fabricantes están listas para competir, resulta a menudo algo exagerado si tomas tal afirmación al pie de la letra. Sin embargo, después de acumular una sólida experiencia en las carreras, Quad Competición ha llegado a la conclusión de que para lograr tal fin resultaba mucho más efectivo invertir el proceso. ¿Para qué diseñar un quad deportivo de corte radical, que con toda seguridad encontrará alguna ínfima limitación a la hora de ponerlo en pista, si homologar un quad de carreras ya desarrollado resulta mucho más rápido y sencillo?

Lo que en principio era sólo una idea, en sólo unos meses ha pasado a convertirse en una realidad. Quad Competición se ha constituido legalmente como fabricante tramitando la licencia específica para ello, y ahora llega a nuestras manos el primer VCK 250, una unidad previa a la reducida serie que la nueva marca pondrá en breve al alcance de pilotos y público. La gama de VCK se compondrá de momento de un único modelo, este 250. Sin embargo, próximamente existirá la posibilidad de comprar la misma base ciclo con motores de dos tiempos de 200 y 300 cc., y no se descarta a medio plazo comercializar una versión

450 con motor de cuatro tiempos e inyección electrónica (todas procedentes de Gas Gas o quizá de Aprilia en el último caso).

DE CERCA

Centrándonos en el modelo de inmediata comercialización, te adelantamos que se trata de un quad extraordinariamente exclusivo y con un precio casi prohibitivo, ya que estamos hablando de 18.000 euros. ¿No te lo habíamos mencionado aún? Pues aprovecho para hacerlo ahora para que vayas entrando en calor y no palidezcas cuando te enteres de lo que cuesta. Pero, igualmente, desde este momento te aseguramos que jamás hemos visto una máquina de serie con semejante nivel de calidad de materiales y componentes. Ni siquiera los celeberrimos Cannondale se encontrarían remotamente próximos.

Imagínate que acudes a Lone Star (en los Estados Unidos) con los planos de un motor en busca de un bastidor a la altura de lo que esperas, es decir, que sea ligero y robusto al mismo tiempo. El preparador norteamericano construye bastidores de aluminio, acero o cromo-molibdeno para diferentes especialidades, y el que VCK le pidió construir en el último material estaba basado, ¿cómo no?, en las idealizadas geometrías del Honda TRX 250 R de 1989. Sobre esta base, la parte sencilla ha consistido en adaptar ese bastidor a los anclajes del motor español, además de retocar otros detalles, como permitir máximos recorridos de suspensión para montar los últimos y más sofisticados amortiguadores de Elka. Las dimensiones generales de este chasis también resultan bastante particulares. Si te fijas en la ficha técnica comprobarás que los 1.300 milímetros de distancia entre ejes es una cota entre 15 y 20 milímetros mayor que en los

DE CERCA ► VCK 250



EL MANILLAR FASST FLEXY ESTÁ ANCLADO MEDIANTE SILENT-BLOCKS. Columna de dirección Lone Star, cortacorrientes Pro Design y depósito de gran capacidad para carreras de resistencia.



LA BOMBA DE FRENO DELANTERA ES NISSIN (16 MM) con maneta flexible ASV. El acelerador es Motion Pro y los puños, Tag.



LA SUSPENSIÓN DELANTERA ESTÁ COMPUESTA POR TRAPECIOS LONE STAR DC 4, amortiguadores Elka Elite especialmente diseñados para las geometrías del chasis y trapecios Lone Star. Son regulables en compresión de alta y baja velocidad, extensión y precarga. También existen diferentes casquillos disponibles para variar su comportamiento.

LOS FRENS DELANTEROS SE MONTAN SOBRE BUJES LONE STAR Y MANGUETAS DE SUZUKI Z 400, con discos y latiguillos metálicos Stream Line, y pinzas de doble pistón y bomba de 16 mm. de Nissin. Las rótulas de dirección son de Team Industries.



EL MOTOR CUMPLE CON TODAS LAS REQUISITOS DE HOMOLOGACIÓN VIGENTE, y monta el carburador y el sistema eléctrico original de Gas Gas.



EL AMORTIGUADOR DE DIRECCIÓN ES GIBSON Y PERMITE MÚLTIPLES REGLAJES, aunque probablemente las primeras series ya monten este componente suministrado por Elka.



EL BASCULANTE ES PIEZA EXCLUSIVA DE LONE STAR, diseñado especialmente para montar un amortiguador Elka de tres muelles. El tensado excéntrico de la cadena es rápido y fácil. El conjunto de piñón, cadena y corona es Tsubaki (13/37).

LA BOMBA, LA PINZA Y EL PEDAL DE FRENO POSTERIOR están fabricados por ATV Innovation; el diseño de la pinza permite una mejor ventilación. Latiguillo inextensible Stream Line.



LAS GEOMETRÍAS DEL BASTIDOR Y LA SOLIDEZ DE LA SUSPENSIÓN DELANTERA permiten trazadas rápidas y seguras. La acción de la suspensión trasera y la ligereza general permiten acelerar sin contemplaciones en la salida de las curvas.

450 de Honda, Suzuki o Yamaha (mientras que en longitud máxima es entre 50 y 55 milímetros más corto). Por otra parte, el asiento también se encuentra entre 45 y 75 milímetros más abajo que en los deportivos japoneses. Si miramos al ancho de vías, el VCK es en ambos trenes sensiblemente mayor que en los tres ejemplos mencionados, con la excepción de los 10 milímetros adicionales en el tren delantero del Suzuki. Este esquema sugiere rápidamente una máquina con un bajo centro de gravedad. Por último, el basculante utilizado también es de Lone Star con especificaciones propias, como eliminar el anclaje para las bieletas porque la progresividad de la suspensión la confieren en este caso el óptimo ajuste de los tres muelles del amortiguador trasero, también de Elka.

Échamos una mirada al resto de la calidad general que exhibe este quad y no podemos evitar reparar en espléndidos detalles como la maneta de embrague hidráulico, el manillar anclado mediante silent-blocks o las llantas de fibra de carbono. Este quad es un exceso y ya sólo pensamos en probarlo cuando aún apenas ha comen-

LA DEFENSA TRASERA Y LAS EXTENSIONES DE ESTRIBERA SON DE AC, siendo las segundas unas Pro Peg que integran las estriberas. Escape Paul Turner con silencioso Fat Boy 2.




zando la sesión de fotos de estudio que ilustra estas páginas.

¿DOS TIEMPOS?

Acostumbrados a probar todo tipo de quads deportivos, aunque en los últimos casi exclusivamente con motores de cuatro tiempos, la idea de probar de nuevo un dos tiempos siempre es atractiva. Puede que apenas queden máquinas de este tipo, pero al menos sí que podemos darte referencias concisas sobre los Yamaha Blaster 200 y Banshee 350, VLS KTM 540 o los legendarios Honda 250 R y Suzuki LT-R 250. Respecto al último, el VCK es un quad muy diferente, tan superior en tantos aspectos que casi resulta embarazoso compararlos. Sin embargo, y como explicaremos a lo largo de este texto, hay dos aspectos en los que todavía resultan prácticamente idénticos.

El motor utilizado procede de Gas Gas, monta válvula de escape y está refrigerado por agua con un radiador PWR de 1.240 ml. Se trata de una mecánica de fiabilidad contrastada en los quads y las motos de cross y enduro de la marca española. A diferencia de otros deportivos actuales,

FICHA TÉCNICA	
	
■ Datos declarados por el fabricante	
MOTOR	
Tipo	Monocilíndrico, 2T. Refrigerado por agua
Admisión	Láminas y válvula de escape
Diámetro x carrera	66,4 x 72,0 mm.
Cilindrada	249,3 cc.
Compresión	n.d.
Encendido	CDI
Arranque	Palanca
Alimentación	Carburador 34 mm.
TRANSMISIÓN	
Tipo	Trasera
Embrague	Manual (hidráulico)
Cambio	Manual (6 velocidades)
Transmisión sec.	Cadena
BASTIDOR	
Tipo	Cromo molibdeno
Suspensión delantera	Indep. sobre dobles trapecios
Recorrido	n.d.
Reglajes	Compresión alta y baja, extensión y precarga
Suspensión trasera	Amortiguador sobre eje rígido
Recorrido	n.d.
Reglajes	Compresión, extensión y precarga
Frenos delanteros	2 discos (174 mm.) con pinzas de doble pistón
Freno trasero	Disco (187 mm.) con pinza ventilada de pistón simple
Neumáticos del.	Maxxis Razr MX 20x6-10
Neumáticos traseros	Maxxis Razr MX 18x10-8
MEDIDAS	
Longitud/ancho/alto	1.780/1.275/1.070 mm.
Altura de asiento	750 mm.
Distancia entre ejes	1.300 mm.
Altura libre al suelo	90 mm.
Dep. combustible	n.d.
Peso en vacío	165 kg.
DATOS	
Fabricante	VCK/Quad Competición, S.L. (91 522 17 19)
Homologación	Vehículo Especial
Número de plazas	1
PRECIO	
PVP	18.000 € (IVA incluido)

EQUIPAMIENTO	
Cuentarrevoluciones	■
Nivel de temperatura	■
Nivel de combustible	■
Indicador de revisión	■
Cuentakilómetros original	■
Arranque eléctrico	■
Marcha atrás	■
Potenciador marcha atrás	■
Freno de estacionamiento	■
Guantera	■
Defensa de aluminio	■
Cubremanetas	■
Doble alumbrado	■
Llantas de aluminio	■
Extensiones estriberas	■
Latiguillos metálicos	■

monta embrague hidráulico y la caja de cambios es de seis velocidades. Por supuesto, el arranque es por palanca y no monta engranaje alguno para la marcha atrás. Respecto a un cuatro tiempos resulta menos voluminoso y no requiere un depósito de aceite externo, por lo que a simple vista, y con la excepción de la voluminosa bufa de escape, ocupa un espacio menor dentro del bastidor.

A RODAR

Según te sientas al manillar de este quad reconoces claramente su posición «de ataque». El asiento está a menor altura de la habitual y, en conjunción con la altura y anchura del manillar, la posición de las estriberas y el extraordinario ancho de vías, te proporciona cierta sensación de invulnerabilidad. Para que nos entendamos, te sientes «en el quad» y no «sobre el quad».

Los mandos en el manillar son los estrictamente necesarios (acelerador, freno y embrague), incluyendo sobre el manillar el cortacorrientes elástico. El puesta en marcha siempre es a la primera y, si te lo propones, tampoco hace falta ponerse de pie para arrancarlo. Como comprobaremos inmediatamente, el manillar «flexible» minimiza las vibraciones y la fatiga del piloto, y nos alegramos abiertamente por ello.

El tacto del embrague resulta excelente. Dosisificar su acción es realmente sencillo y el funcionamiento de la caja de cambios es el habitual en los motores de Gas Gas; funciona correctamente, aunque no esperes de él la facilidad de un Suzuki ni la solidez de un Honda. Como buen dos tiempos, este motor apenas sirve para circular por debajo de su régimen óptimo de uso. En caminos y pistas se puede alcanzar un buen ritmo de marcha por debajo de ese régimen de giro, pero no en el circuito de Recas, donde fuimos para la se-

lcción de fotos de acción de este reportaje. La pista está seca y polvorienta, por lo que encontrar la tracción suficiente es una tarea que no cuesta demasiado.

Tan pronto como empiezas a elevar el ritmo descubres un motor que requiere un óptimo manejo de la caja de cambios. No esperes una rápida recuperación del motor si te equivocas en un cambio de marcha; olvídate de la indulgencia de un cuatro tiempos en este sentido. Tampoco te vamos a recordar ahora cómo se comporta un motor de dos tiempos, pero lo cierto es que a las frenadas fuertes sólo podrás contribuir con reducciones de marcha meteóricas y mucha anticipación a la hora de acelerar.

¿Recuerdas cuando te decía que había dos cosas que para nosotros no cambiaban entre este sofisticado quad y el pionero Suzuki 250 R? Pues aquí llega una de ellas. La sensación que transmite este motor ganando régimen, con un grave sonido que en realidad está gestando un magnífico alarido cuando se acciona la válvula de escape, es algo brutalmente divertido. Este motor no tiene demasiado uso y se mantiene prácticamente de origen, por lo que las diferencias respecto al Suzuki no son abismales. Sin embargo, las diferencias en la parte ciclo son descaradas, ya que la combinación del VCK puede considerarse, simplemente, de culto.

La extraordinaria solidez y ligereza generales permiten aplomo y agilidad inalcanzables para una máquina de cuatro tiempos de última hornada. Las suspensiones funcionan de maravilla y sólo unos momentos después de elevar el ritmo caes en la cuenta del benevolente reglaje que estrenamos. Se sustenta a la perfección, y absorbe con precisión y entereza cada bache. Paramos y buscamos un reglaje más duro en la compresión, lo que convierte a este quad en una

NUESTRAS MEDICIONES



Como buena mecánica de dos tiempos, la relación peso/potencia se dispara, así como la potencia específica. Y con cierto uso la potencia obtenida en nuestra unidad podría entregar hasta un 10% más de potencia.

BANCO DE POTENCIA	
Pot. máx. al embrague	37,3 CV.
Rég. de potencia máx.	7.010 rpm.
Par máx. al embrague	3,82 kgm.
Régimen de par máx.	6.970 rpm.
Vel. pistón en pot. máx.	16,8 m/s.
Relación peso/potencia	4,6 kg/CV.
Potencia específica	149,4 CV/l.
Temperatura	30°C
Presión atmosférica	943 mbar.

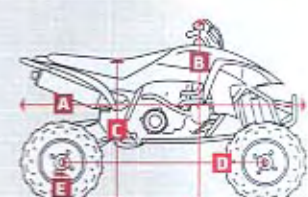
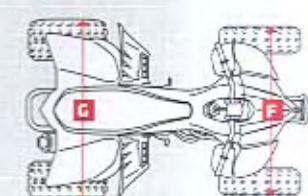
■ Resultados obtenidos por el Banco de Potencia BOSCH FLA 203 de Quads Xtreme

PESO	Lleno	Vacío
Eje delantero	87,5 kg. (50%)	81,5 kg. (49,4%)
Eje trasero	87,5 kg. (50%)	83,5 kg. (50,6%)
Total	175 kg.	165 kg.

COTAS	
A Longitud máxima	1.780 mm.
B Altura máxima	1.070 mm.
C Altura de asiento	750 mm.
D Distancia entre ejes	1.300 mm.
E Altura libre al suelo	90 mm.

ANCHO DE VÍAS	
F Eje delantero	1.220 mm.
G Eje trasero	1.270 mm.

■ Datos obtenidos por el centro técnico de Quads Xtreme

DESDE DENTRO

Este equipo estadounidense es el que más veces ha ganado en Pont de Vaux y, probablemente, el más eficaz de todos. Bill Lanphier ha vivido con ellos el vigésimo aniversario de esta carrera al completo, y te cuenta un montón de cosas curiosas e interesantes.

- TEXTO Y FOTOS: BILL LANPHIER
- ADAPTACIÓN: JOSÉ VERDEJO

A acudir a una tradicional e internacional carrera de quads con una acreditación que permite acceder sin límites a cualquier parte (incluso a la oficina del organizador) es una satisfacción y un reto para mí. Me viene de cine que el piloto que más veces ha ganado en Pont de Vaux, Doug Eichner, es compatriota mío, y en parte por eso frecuento en Pont de Vaux el box del equipo Duncan Racing/ATV World para comentar las incidencias de tan importante carrera.

Pero este año las cosas variarían algo. Iba a hacer un reportaje sobre las incidencias del equipo hora ahora, reflejando cada incidencia. ¿Que ganan? Les seguiría todos sus pasos incluso hasta el podium, y sería testigo del momento de gloria que vivirían. ¿Que rompen en la primera vuelta? Estaría junto a ellos durante las once horas restantes de la carrera y relataría sus lamentos entre cerveza y cerveza. Como era de esperar, ninguna de las dos cosas sucedió.

SÁBADO POR LA MAÑANA

Ya desde entonces las cosas empezaban a pintar mal para Doug Eichner y Doug Mitchell, británico y superrápido compañero de equipo del estadounidense. El circuito, quizá, nunca ha estado tan embarrado y deslizante como lo estaba antes de que empezase la vigésima edición de esta carrera.

Aunque la depurada y cuidadísima estética del Banshee era posiblemente la más atractiva de los

120 quads participantes, del barro lo que menos importaba al equipo era lo sucio que iba a dejar al quad: cuanto más embarrado estuviese el circuito, más perjudicaba al Banshee respecto a sus numerosos rivales con quads con motor de cuatro tiempos; por tanto, con más capacidad de tracción, y más adecuados al estado del trazado. Sería particularmente difícil para el «sobrerrevolucionado» Banshee lograr tracción en el barro.

A las diez de la mañana, mientras los quads iban entrando al circuito para disputar los entrenamientos libres y cronometrados, Eichner lo tenía claro: «En estas condiciones no tenemos mucho que hacer. Y no parece que la pista se vaya a secar pronto». Dos horas después ya habían acabado los entrenamientos clasificatorios, y Eichner/Mitchell eran sólo duodécimos; incluso otro Banshee se había clasificado delante de ellos. Como la posición obtenida determina la situación en parrilla, Eichner y Mitchell iban a tener que soportar barro desde la misma salida. Para empeorar las cosas, una intensa tormenta cae dos horas antes de la salida.

CRÓNICA DE LAS 12 HORAS

HORA CERO: Sale Eichner. Apenas ha transcurrido la primera vuelta ya está embarra-

EICHNER VE QUE EL BARRO DIFICULTA LAS COSAS A BORDO DE UN BANSHEE 2T. No podía imaginar que el barro no sería el más importante enemigo a batir.



A PESAR DE LOS PROBLEMAS QUE ESTÁN ACUSANDO CON EL BARRO Y EL AGUA en la primera manga, John Mitchell aún tiene ánimos para exteriorizar su simpatía después de estar una hora pilotando al máximo nivel en condiciones adversas.



do hasta las cejas, pero al menos mantiene la duodécima plaza: «Traté de evitar el barro en lo posible y llegué a ponerme quinto, pero pillé de lleno una profunda poza de barro. El Banshee empezó a ratar de inmediato, así que tuve que ir a boxes para reemplazar el filtro de aire y las bujías, perdiendo varios minutos. No podíamos permitirnos el lujo de ceder tiempo con el circuito tan embarrado. Y el motor seguía ratarando». Loren Duncan, el dueño del equipo, explica la estrategia: «Cuando entró Doug [Eichner], seguía habiendo agua en la caja del filtro a pesar de los taladros que practicamos en ella para evacuar agua; el filtro estaba empapado. Los nuevos filtros y bujías que montamos hicieron que el motor funcionara bien, y apostamos a que el propio calor generado por el motor secaría la instalación eléctrica, terminando con los rateros. Así fue».

PRIMERA HORA: Comenzaba la remontada desde la 52ª posición. Como les sucedía a muchos otros equipos, Eichner/Mitchell debían parar cada hora para quitar barro del radiador, máxime teniendo en cuenta que, como rebasaban a muchos quads, acumulaban una particularmente grande cantidad de barro. Tuvieron que rellenar el radiador tres veces debido al sobrecalentamiento, que evaporaba el líquido refrigerante. La situación era caótica, y Loren Duncan, explícito: «Deberían llamarse las "12 Horas del barro". ¿No podían haber esperado un poco para iniciar la carrera?».

Al cabo de una hora y cuarto de carrera se atisban claros entre las nubes, pero el circuito continuaba estando extremadamente embarrado.

EICHNER/MITCHELL SE LAS APAÑARON PARA NO ACABAR DEMASIADO EMBARRADOS durante los entrenamientos cronometrados en un circuito muy deslizante. La gran tromba de agua que caería después, dos horas antes de que empezase la carrera, marcó el transcurso de la carrera para todos los participantes.



EN LA PRIMERA MANGA, JOHN MITCHELL entra en boxes para que la asistencia rellene el radiador y quite el barro acumulado en éste.



TRAS CINCO HORAS Y MEDIA DE CARRERA, EN LA SEGUNDA MANGA, Loren Duncan se asegura de que Doug Eichner tiene todo lo que necesita.



LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN EUROPEOS se muestran más interesados en Doug Eichner de lo que lo están con pilotos europeos. No en vano, el estadounidense es el piloto que más veces ha ganado en Pont de Vaux. Durante la primera manga, Eichner es entrevistado en uno de los camiones del equipo Duncan.



SEGUNDA HORA: El equipo había remontado hasta la 40ª posición; media hora después, eran 35ª. Eichner comprobó cómo «Estas dos últimas horas han sido seguir una única trazada en la que no te quedaba más remedio que tragarte todo el barro de tus antecesores. El motor sigue sobrecalentándose debido al barro que obtura el radiador, pero está aguantando y por fin vemos una posibilidad de luchar por estar arriba. El circuito ya no está demasiado mal; la zona más embarrada ahora es el pasillo de boxes debido a todo el agua que está soportando procedente de las pistolas de agua a presión que limpian los radiadores de los quads. De todos modos, aún se acusa el peso extra del barro adherido al quad. Y el sobrante se está acumulando en los márgenes de la trazada, haciendo que cada vez cueste más encontrar una buena. Habitualmente somos los más rápidos en la manga nocturna, pero el barro dificultará que también lo seamos esta vez; de hecho, aún no hay muchos tramos en los que el Banshee tenga verdadera adherencia acelerando. Si no llueve más, el circuito estará en condiciones para la tercera manga».

TERCERA HORA: A pesar de haberse tenido que parar en boxes más veces de las normales, Eichner/Mitchell ya son 30ª; han remontado 26 plazas.

Ha terminado la primera manga y, hasta que empiece la segunda, los quads se aparcan en un parque cerrado. Cada equipo deberá llevar su quad desde el parque cerrado hasta la línea de salida para el inicio de las mangas restantes. No está permitido emplear herramienta alguna ni efectuar ninguna reparación hasta que la carrera no haya comenzado de nuevo. Eichner, teniendo en cuenta que un palo no es ninguna herramienta, con uno quita tanto ba-

rrero como puede pocos minutos antes de la salida de la manga nocturna. No para hasta que acaba. Riéndose, asegura: «¡Me apuesto lo que queráis a que he debido de quitar casi 50 kilos de barro!».

Justo antes de que el sol se ponga se inicia la segunda manga, y en la primera vuelta Mitchell se pone tercero. Es una situación ficticia: la clasificación final resulta de la suma de las vueltas dadas en las tres mangas. Después de ocho vueltas, el británico para repostar, quitar las fundas de los faros y conectar éstos. Martin Fletcher, el jefe de mecánicos, sigue añadiendo líquido refrigerante y añade huevo duro, que taponará posibles fugas que se produzcan en el sistema. Mitchell advierte que «Vamos segundos en manga y deberíamos estar entre los diez primeros en la provisional. Hemos de seguir atacando».

CUARTA HORA: Al cabo de las cuatro horas y media de carrera ya ha oscurecido y es el turno de Eichner. Pronto se lleva un buen susto: «En un rápido tramo del circuito de doble trazada un piloto se me cruzó con su quad y golpea a otro. Un tercero me golpea prácticamente acaba encima de mi defensa de la terna. Le grité: "¡No llevo pasajeros!", y me lo quitó en medio. Era un tramo rápido y, afortunadamente para todos, estaba embarrado, así que derrapamos en lugar de volcar».

Loren Duncan explica por qué el equipo suele ser tan rápido por la noche: «Quizá por la experiencia adquirida pilotando de noche en el desierto en los raids estadounidenses, Doug [Eichner] es considerado el piloto más rápido de Pont de Vaux de noche. Ike [Eichner] ama la oscuridad; no sé cómo logra ser tan rápido en ella. John [Mitchell] suele ser más rápido que él de día».



¿ES LA SONRISA DE LOS QUE SE SABEN CAMPEONES? No. A falta de diez minutos para que acabe la carrera, Duncan y Fletcher han asumido que ni siquiera van a subir al podium en la vigésima edición de Pont de Vaux. Duncan se consuela: «Hemos vivido muchos buenos momentos aquí».

JOHN MITCHELL, JUNTO A SU COMPATRIOTA BRITÁNICO MARTIN FLETCHER, se prepara para coger el Banshee por segunda vez en la manga nocturna.



EL CIRCUITO SE HA SECADO EN LA ÚLTIMA MANGA; el Banshee estaba en su elemento. Eichner/Mitchell podrían haber alcanzado el liderato.



EN CADA PARADA, MARTIN FLETCHER, el jefe de mecánicos del equipo, revisa someramente el quad. Esta detención se produjo a las cinco horas y media de carrera.

QUINTA HORA: A las cinco horas y media de carrera llega el turno de Mitchell; Eichner se va a descansar un poco. Mientras la mayoría de espectadores y de miembros del equipo está centrado en la carrera, Duncan ofrece a Eichner una toalla limpia, algo que un corredor embarrado y agotado psicológica y físicamente agradece sobremanera. Loren Duncan le pregunta si está hambriento y qué puede hacer por él.

A pesar del tránsito constante de todos los quads que aún siguen en carrera, el circuito aún dista mucho de estar seco. «Todavía derrapamos demasiado en muchos puntos del circuito», matiza Eichner.

SEXTA HORA: Han transcurrido 6 h. 45' de carrera, y Mitchell cede el puesto a Eichner. El equipo logra mantener un ritmo infernal, pese a que al británico le sucede, lógicamente, lo mismo que al estadounidense: «Sólo hay una trazada, y únicamente en ella encontramos algo de tracción. Al menos, el radiador está aguantando». Martin Fletcher cruza los dedos.

SÉPTIMA HORA: Poco antes de medianoche, sólo media hora antes de que acabe la manga, el Banshee está en boxes, siendo sometido a una rápida revisión para asegurarse de que afrontará la manga final en las mejores condiciones posibles. Salvo que llueva más, la trazada buena se ensanchará y mejorarán las condiciones para que el Banshee se muestre más competitivo.

Martin Fletcher me matiza: «Hubiese sido conveniente sustituir los neumáticos por unos Goldspeed MX para mañana, pero todo el tiempo que pase el quad en boxes es cronometrado, y no nos podemos permitir ese lujo. El pronóstico del tiempo anuncia chubascos para mañana, así que los neumáticos que ahora lleva el Banshee podrán acabar siendo la mejor opción posible de todos modos».

Martin Fletcher, muy consciente de la importancia del detalle, mantiene estrictamente la rutina en cada una de las detenciones del quad: «Verifico la

tensión de la cadena y que no se esté soltando algún tornillo de las ruedas. Le pregunto al piloto si ha detectado algún problema, y me aseguro de que el corredor que le sustituye está al corriente de ellos, de haberlos».

Eichner parece el rigor de las desdichas: «Los cuatro faros acabaron completamente cubiertos de barro y el calor de las bombillas lo solidificó de inmediato; no se veía nada. Centrado en buscar a alguien cuyas luces funcionasen para quedarme tras él, arrollé una de las balas de paja que delimitan parcialmente el circuito. Tenía paja hasta en la ropa interior».

OCTAVA HORA: Implica el inicio de la última manga. Antes, Eichner y Mitchell ganaron la etapa nocturna, aventajando en dos vueltas al siguiente clasificado. En la general estaban ya a una sola vuelta del líder. Mitchell tomó la salida de la última manga y, justo unos minutos después, empieza a llover; el pronóstico del tiempo había acertado. Afortunadamente para el equipo, en quince minutos dejaba de llover. A las 8 h.45' de carrera, Mitchell cede el puesto a Eichner; siguen segundos absolutos pero continúan remontando.

NOVENA HORA: El equipo ve cerca el liderato. A la media hora de la tercera manga son los nuevos líderes de ella, y 25 minutos después de nuevo le toca a Mitchell llevar el Banshee. Eichner, mientras, cuenta el estado de cosas en el circuito: «He tenido algunos problemas con pilotos a los que adelantaba. Acusan el cansancio, ralentizan el ritmo y muchas veces no puedo saber cuál es la trazada idónea para adelantarlos. Muchas veces les alcanzo tan deprisa que ni siquiera se dan cuenta de ello. ¡Cuántas veces les he tenido que chillar para advertirles!».

DÉCIMA HORA: Sólo hay clasificación general provisional tras la segunda manga, así que no se sabe con exactitud cuál es el virtual líder de la carrera;

Eichner/Mitchell podrían serlo. En tal caso, el equipo belga con el YZF 450 número 6 serían segundos, pero ellos cuentan con que el Banshee entre una vez más en boxes para repostar, lo que les haría descender hasta la segunda posición.

UNDÉCIMA HORA: Efectivamente, el Banshee ha de hacer una nueva parada, pero no tiene nada de planificada. El quad llega a boxes siendo empujado. Se trata de un problema eléctrico, pero no saben cuál. Se sustituye el CDI y se revisa todo el sistema eléctrico; finalmente se dan cuenta de que el volante de inercia ha dejado de funcionar. Ya es seguro: el equipo Duncan no ganará y, por primera vez en Pont de Vaux, el triunfo va a ser para un quad con motor cuatro tiempos. «Estuvimos cerca», comenta, resignado, John Mitchell. El equipo Duncan tiene muy claro que todo puede pasar en la última hora en Pont de Vaux, y que en esta vigésima edición así ha sido.

DUODÉCIMA HORA: Finalmente, el Banshee acaba quinto. La valoración de Martin Fletcher es clara: «Frustra pelear por el liderato durante once horas y, en cuanto está arriba en la carrera, tener problemas. En Pont de Vaux no basta con ser el más rápido. Lo siento por Doug y John, que tanto empeño y esfuerzo han puesto, y tan bien lo han hecho, pero así es Pont de Vaux».

Loren Duncan analiza la razón de la avería. «El volante de inercia era un recambio nuevo de DEM, del mismo tipo y marca que empleamos cada año. He visto volantes de inercia reutilizados fallar como éste, pero es muy raro que suceda en uno nuevo. Y sé que no fue error nuestro porque Martin montó personalmente el quad y no escatima en un solo detalle. Simplemente, no fue nuestro día, pero Pont de Vaux me ha dado muchas otras satisfacciones. Cuánta gente no nos daba una sola oportunidad después de lo que nos sucedió en la primera manga, y pese a todos los problemas hemos acabado entre los cinco primeros».



MIENTRAS CAE LA NOCHE, MITCHELL PILOTA EL BANSHEE SIN CONCESIONES, esperando que el circuito se seque pronto y el Banshee tenga más tracción.



A MENOS DE UNA HORA PARA QUE TERMINARA LA CARRERA, las posibilidades del equipo para hacerse con la victoria absoluta se habían esfumado. La tristeza se refleja en sus caras.

COPA POLARIS

ACCESO GRATUITO

3ª prueba El próximo **29 de Octubre**

Vive en directo la Copa Polaris

Circuito Fuentes de la Reina en Fuentes de Andalucía (Sevilla)

1 **Compíte con un Polaris Predator 500**
INSCRIPCIÓN GRATUITA.

2 **Grandes Premios**
GANA UN PREDATOR TLD Y UN VIAJE A POLARIS USA.

3 **Prueba la Gama Polaris 2006**
TENDREMOS EN PRIMICIA Y A TU DISPOSICIÓN LOS NUEVOS MODELOS: HAWKEYE, PHOENIX, SPORTSMAN X2, SPORTSMAN 800 TWIN EFI, OUTLAW...

4 **Las mejores ofertas**
AMPLIO SURTIDO DE PRODUCTOS DE LAS MARCAS POLARIS, MAXXIS, HEBBO, DOUGLAS...

CALENDARIO

ACCESO GRATUITO

- **30 abril (ASTURIAS)** EXITO DE CONVOCATORIA
Circuito La Velga, Concejo de Siero Pola de Siero.
- **11 junio (VALENCIA)** EXITO DE CONVOCATORIA
Circuito la Vega, en Albaida.
- **29 octubre (ANDALUCÍA)**
Circuito Fuentes de la Reina (Sevilla)
- **19 noviembre (CATALUNYA)**
Circuito Atmacelles (Llérida)

Inscripciones en el **902 16 06 06**
www.cmpolaris.com

¡Un espectáculo al que no podrás faltar!
Infórmate en tu concesionario Polaris más cercano y en www.cmpolaris.com



DESDE DENTRO

Este equipo estadounidense es el que más veces ha ganado en Pont de Vaux y, probablemente, el más eficaz de todos. Bill Lanphier ha vivido con ellos el vigésimo aniversario de esta carrera al completo, y te cuenta un montón de cosas curiosas e interesantes.

- TEXTO Y FOTOS: BILL LANPHIER
- ADAPTACIÓN: JOSÉ VERDEJO

A acudir a una tradicional e internacional carrera de quads con una acreditación que permite acceder sin límites a cualquier parte (incluso a la oficina del organizador) es una satisfacción y un reto para mí. Me viene de cine que el piloto que más veces ha ganado en Pont de Vaux, Doug Eichner, es compatriota mío, y en parte por eso frecuento en Pont de Vaux el box del equipo Duncan Racing/ATV World para comentar las incidencias de tan importante carrera.

Pero este año las cosas variarían algo. Iba a hacer un reportaje sobre las incidencias del equipo hora ahora, reflejando cada incidencia. ¿Que ganan? Les seguiría todos sus pasos incluso hasta el podium, y sería testigo del momento de gloria que vivirían. ¿Que rompen en la primera vuelta? Estaría junto a ellos durante las once horas restantes de la carrera y relataría sus lamentos entre cerveza y cerveza. Como era de esperar, ninguna de las dos cosas sucedió.

SÁBADO POR LA MAÑANA

Ya desde entonces las cosas empezaban a pintar mal para Doug Eichner y Doug Mitchell, británico y superrápido compañero de equipo del estadounidense. El circuito, quizá, nunca ha estado tan embarrado y deslizante como lo estaba antes de que empezase la vigésima edición de esta carrera.

Aunque la depurada y cuidadísima estética del Banshee era posiblemente la más atractiva de los

120 quads participantes, del barro lo que menos importaba al equipo era lo sucio que iba a dejar al quad: cuanto más embarrado estuviese el circuito, más perjudicaba al Banshee respecto a sus numerosos rivales con quads con motor de cuatro tiempos; por tanto, con más capacidad de tracción, y más adecuados al estado del trazado. Sería particularmente difícil para el «sobrerrevolucionado» Banshee lograr tracción en el barro.

A las diez de la mañana, mientras los quads iban entrando al circuito para disputar los entrenamientos libres y cronometrados, Eichner lo tenía claro: «En estas condiciones no tenemos mucho que hacer. Y no parece que la pista se vaya a secar pronto». Dos horas después ya habían acabado los entrenamientos clasificatorios, y Eichner/Mitchell eran sólo duodécimos; incluso otro Banshee se había clasificado delante de ellos. Como la posición obtenida determina la situación en parrilla, Eichner y Mitchell iban a tener que soportar barro desde la misma salida. Para empeorar las cosas, una intensa tormenta cae dos horas antes de la salida.

CRÓNICA DE LAS 12 HORAS

HORA CERO: Sale Eichner. Apenas ha transcurrido la primera vuelta ya está embarra-

EICHNER VE QUE EL BARRO DIFICULTA LAS COSAS A BORDO DE UN BANSHEE 2T. No podía imaginar que el barro no sería el más importante enemigo a batir.



A PESAR DE LOS PROBLEMAS QUE ESTÁN ACUSANDO CON EL BARRO Y EL AGUA en la primera manga, John Mitchell aún tiene ánimos para exteriorizar su simpatía después de estar una hora pilotando al máximo nivel en condiciones adversas.



do hasta las cejas, pero al menos mantiene la duodécima plaza: «Traté de evitar el barro en lo posible y llegué a ponerme quinto, pero pillé de lleno una profunda poza de barro. El Banshee empezó a ratar de inmediato, así que tuve que ir a boxes para reemplazar el filtro de aire y las bujías, perdiendo varios minutos. No podíamos permitirnos el lujo de ceder tiempo con el circuito tan embarrado. Y el motor seguía ratarando». Loren Duncan, el dueño del equipo, explica la estrategia: «Cuando entró Doug [Eichner], seguía habiendo agua en la caja del filtro a pesar de los taladros que practicamos en ella para evacuar agua; el filtro estaba empapado. Los nuevos filtros y bujías que montamos hicieron que el motor funcionara bien, y apostamos a que el propio calor generado por el motor secaría la instalación eléctrica, terminando con los rateros. Así fue».

PRIMERA HORA: Comenzaba la remontada desde la 52ª posición. Como les sucedía a muchos otros equipos, Eichner/Mitchell debían parar cada hora para quitar barro del radiador, máxime teniendo en cuenta que, como rebasaban a muchos quads, acumulaban una particularmente grande cantidad de barro. Tuvieron que rellenar el radiador tres veces debido al sobrecalentamiento, que evaporaba el líquido refrigerante. La situación era caótica, y Loren Duncan, explícito: «Deberían llamarse las "12 Horas del barro". ¿No podían haber esperado un poco para iniciar la carrera?».

Al cabo de una hora y cuarto de carrera se atisban claros entre las nubes, pero el circuito continuaba estando extremadamente embarrado.

EICHNER/MITCHELL SE LAS APAÑARON PARA NO ACABAR DEMASIADO EMBARRADOS durante los entrenamientos cronometrados en un circuito muy deslizante. La gran tromba de agua que caería después, dos horas antes de que empezase la carrera, marcó el transcurso de la carrera para todos los participantes.



EN LA PRIMERA MANGA, JOHN MITCHELL entra en boxes para que la asistencia rellene el radiador y quite el barro acumulado en éste.



TRAS CINCO HORAS Y MEDIA DE CARRERA, EN LA SEGUNDA MANGA, Loren Duncan se asegura de que Doug Eichner tiene todo lo que necesita.



LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN EUROPEOS se muestran más interesados en Doug Eichner de lo que lo están con pilotos europeos. No en vano, el estadounidense es el piloto que más veces ha ganado en Pont de Vaux. Durante la primera manga, Eichner es entrevistado en uno de los camiones del equipo Duncan.



SEGUNDA HORA: El equipo había remontado hasta la 40ª posición; media hora después, eran 35ª. Eichner comprobó cómo «Estas dos últimas horas han sido seguir una única trazada en la que no te quedaba más remedio que tragarte todo el barro de tus antecesores. El motor sigue sobrecalentándose debido al barro que obtura el radiador, pero está aguantando y por fin vemos una posibilidad de luchar por estar arriba. El circuito ya no está demasiado mal; la zona más embarrada ahora es el pasillo de boxes debido a todo el agua que está soportando procedente de las pistolas de agua a presión que limpian los radiadores de los quads. De todos modos, aún se acusa el peso extra del barro adherido al quad. Y el sobrante se está acumulando en los márgenes de la trazada, haciendo que cada vez cueste más encontrar una buena. Habitualmente somos los más rápidos en la manga nocturna, pero el barro dificultará que también lo seamos esta vez; de hecho, aún no hay muchos tramos en los que el Banshee tenga verdadera adherencia acelerando. Si no llueve más, el circuito estará en condiciones para la tercera manga».

TERCERA HORA: A pesar de haberse tenido que parar en boxes más veces de las normales, Eichner/Mitchell ya son 30ª; han remontado 26 plazas.

Ha terminado la primera manga y, hasta que empiece la segunda, los quads se aparcan en un parque cerrado. Cada equipo deberá llevar su quad desde el parque cerrado hasta la línea de salida para el inicio de las mangas restantes. No está permitido emplear herramienta alguna ni efectuar ninguna reparación hasta que la carrera no haya comenzado de nuevo. Eichner, teniendo en cuenta que un palo no es ninguna herramienta, con uno quita tanto ba-

rrero como puede pocos minutos antes de la salida de la manga nocturna. No para hasta que acaba. Riéndose, asegura: «¡Me apuesto lo que queráis a que he debido de quitar casi 50 kilos de barro!».

Justo antes de que el sol se ponga se inicia la segunda manga, y en la primera vuelta Mitchell se pone tercero. Es una situación ficticia: la clasificación final resulta de la suma de las vueltas dadas en las tres mangas. Después de ocho vueltas, el británico para repostar, quitar las fundas de los faros y conectar éstos. Martin Fletcher, el jefe de mecánicos, sigue añadiendo líquido refrigerante y añade huevo duro, que taponará posibles fugas que se produzcan en el sistema. Mitchell advierte que «Vamos segundos en manga y deberíamos estar entre los diez primeros en la provisional. Hemos de seguir atacando».

CUARTA HORA: Al cabo de las cuatro horas y media de carrera ya ha oscurecido y es el turno de Eichner. Pronto se lleva un buen susto: «En un rápido tramo del circuito de doble trazada un piloto se me cruzó con su quad y golpea a otro. Un tercero me golpea prácticamente acaba encima de mi defensa de la meta. Le grité: "¡No llevo pasajeros!", y me lo quitó en medio. Era un tramo rápido y, afortunadamente para todos, estaba embarrado, así que derrapamos en lugar de volcar».

Loren Duncan explica por qué el equipo suele ser tan rápido por la noche: «Quizá por la experiencia adquirida pilotando de noche en el desierto en los raids estadounidenses, Doug [Eichner] es considerado el piloto más rápido de Pont de Vaux de noche. Ike [Eichner] ama la oscuridad; no sé cómo logra ser tan rápido en ella. John [Mitchell] suele ser más rápido que él de día».



¿ES LA SONRISA DE LOS QUE SE SABEN CAMPEONES? No. A falta de diez minutos para que acabe la carrera, Duncan y Fletcher han asumido que ni siquiera van a subir al podium en la vigésima edición de Pont de Vaux. Duncan se consuela: «Hemos vivido muchos buenos momentos aquí».

JOHN MITCHELL, JUNTO A SU COMPATRIOTA BRITÁNICO MARTIN FLETCHER, se prepara para coger el Banshee por segunda vez en la manga nocturna.



EL CIRCUITO SE HA SECADO EN LA ÚLTIMA MANGA; el Banshee estaba en su elemento. Eichner/Mitchell podrían haber alcanzado el liderato.



EN CADA PARADA, MARTIN FLETCHER, el jefe de mecánicos del equipo, revisa someramente el quad. Esta detención se produjo a las cinco horas y media de carrera.

QUINTA HORA: A las cinco horas y media de carrera llega el turno de Mitchell; Eichner se va a descansar un poco. Mientras la mayoría de espectadores y de miembros del equipo está centrado en la carrera, Duncan ofrece a Eichner una toalla limpia, algo que un corredor embarrado y agotado psicológica y físicamente agradece sobremanera. Loren Duncan le pregunta si está hambriento y qué puede hacer por él.

A pesar del tránsito constante de todos los quads que aún siguen en carrera, el circuito aún dista mucho de estar seco. «Todavía derrapamos demasiado en muchos puntos del circuito», matiza Eichner.

SEXTA HORA: Han transcurrido 6 h. 45' de carrera, y Mitchell cede el puesto a Eichner. El equipo logra mantener un ritmo infernal, pese a que al británico le sucede, lógicamente, lo mismo que al estadounidense: «Sólo hay una trazada, y únicamente en ella encontramos algo de tracción. Al menos, el radiador está aguantando». Martin Fletcher cruza los dedos.

SÉPTIMA HORA: Poco antes de medianoche, sólo media hora antes de que acabe la manga, el Banshee está en boxes, siendo sometido a una rápida revisión para asegurarse de que afrontará la manga final en las mejores condiciones posibles. Salvo que llueva más, la trazada buena se ensanchará y mejorarán las condiciones para que el Banshee se muestre más competitivo.

Martin Fletcher me matiza: «Hubiese sido conveniente sustituir los neumáticos por unos Goldspeed MX para mañana, pero todo el tiempo que pase el quad en boxes es cronometrado, y no nos podemos permitir ese lujo. El pronóstico del tiempo anuncia chubascos para mañana, así que los neumáticos que ahora lleva el Banshee podrán acabar siendo la mejor opción posible de todos modos».

Martin Fletcher, muy consciente de la importancia del detalle, mantiene estrictamente la rutina en cada una de las detenciones del quad: «Verifico la

tensión de la cadena y que no se esté soltando algún tornillo de las ruedas. Le pregunto al piloto si ha detectado algún problema, y me aseguro de que el corredor que le sustituye está al corriente de ellos, de haberlos».

Eichner parece el rigor de las desdichas: «Los cuatro faros acabaron completamente cubiertos de barro y el calor de las bombillas lo solidificó de inmediato; no se veía nada. Centrado en buscar a alguien cuyas luces funcionasen para quedarme tras él, arrollé una de las balas de paja que delimitan parcialmente el circuito. Tenía paja hasta en la ropa interior».

OCTAVA HORA: Implica el inicio de la última manga. Antes, Eichner y Mitchell ganaron la etapa nocturna, aventajando en dos vueltas al siguiente clasificado. En la general estaban ya a una sola vuelta del líder. Mitchell tomó la salida de la última manga y, justo unos minutos después, empieza a llover; el pronóstico del tiempo había acertado. Afortunadamente para el equipo, en quince minutos dejaba de llover. A las 8 h.45' de carrera, Mitchell cede el puesto a Eichner; siguen segundos absolutos pero continúan remontando.

NOVENA HORA: El equipo ve cerca el liderato. A la media hora de la tercera manga son los nuevos líderes de ella, y 25 minutos después de nuevo le toca a Mitchell llevar el Banshee. Eichner, mientras, cuenta el estado de cosas en el circuito: «He tenido algunos problemas con pilotos a los que adelantaba. Acusan el cansancio, ralentizan el ritmo y muchas veces no puedo saber cuál es la trazada idónea para adelantarlos. Muchas veces les alcanzo tan deprisa que ni siquiera se dan cuenta de ello. ¡Cuántas veces les he tenido que chillar para advertirles!».

DÉCIMA HORA: Sólo hay clasificación general provisional tras la segunda manga, así que no se sabe con exactitud cuál es el virtual líder de la carrera;

Eichner/Mitchell podrían serlo. En tal caso, el equipo belga con el YZF 450 número 6 serían segundos, pero ellos cuentan con que el Banshee entre una vez más en boxes para repostar, lo que les haría descender hasta la segunda posición.

UNDÉCIMA HORA: Efectivamente, el Banshee ha de hacer una nueva parada, pero no tiene nada de planificada. El quad llega a boxes siendo empujado. Se trata de un problema eléctrico, pero no saben cuál. Se sustituye el CDI y se revisa todo el sistema eléctrico; finalmente se dan cuenta de que el volante de inercia ha dejado de funcionar. Ya es seguro: el equipo Duncan no ganará y, por primera vez en Pont de Vaux, el triunfo va a ser para un quad con motor cuatro tiempos. «Estuvimos cerca», comenta, resignado, John Mitchell. El equipo Duncan tiene muy claro que todo puede pasar en la última hora en Pont de Vaux, y que en esta vigésima edición así ha sido.

DUODÉCIMA HORA: Finalmente, el Banshee acaba quinto. La valoración de Martin Fletcher es clara: «Frustra pelear por el liderato durante once horas y, en cuanto está arriba en la carrera, tener problemas. En Pont de Vaux no basta con ser el más rápido. Lo siento por Doug y John, que tanto empeño y esfuerzo han puesto, y tan bien lo han hecho, pero así es Pont de Vaux».

Loren Duncan analiza la razón de la avería. «El volante de inercia era un recambio nuevo de DEM, del mismo tipo y marca que empleamos cada año. He visto volantes de inercia reutilizados fallar como éste, pero es muy raro que suceda en uno nuevo. Y sé que no fue error nuestro porque Martin montó personalmente el quad y no escatima en un solo detalle. Simplemente, no fue nuestro día, pero Pont de Vaux me ha dado muchas otras satisfacciones. Cuánta gente no nos daba una sola oportunidad después de lo que nos sucedió en la primera manga, y pese a todos los problemas hemos acabado entre los cinco primeros».



MIENTRAS CAE LA NOCHE, MITCHELL PILOTA EL BANSHEE SIN CONCESIONES, esperando que el circuito se seque pronto y el Banshee tenga más tracción.



A MENOS DE UNA HORA PARA QUE TERMINARA LA CARRERA, las posibilidades del equipo para hacerse con la victoria absoluta se habían esfumado. La tristeza se refleja en sus caras.

COPA POLARIS

ACCESO GRATUITO

3ª prueba El próximo **29 de Octubre**

Vive en directo la Copa Polaris

Circuito Fuentes de la Reina en Fuentes de Andalucía (Sevilla)

1 **Compíte con un Polaris Predator 500**
INSCRIPCIÓN GRATUITA.

2 **Grandes Premios**
GANA UN PREDATOR TLD Y UN VIAJE A POLARIS USA.

3 **Prueba la Gama Polaris 2006**
TENDREMOS EN PRIMICIA Y A TU DISPOSICIÓN LOS NUEVOS MODELOS: HAWKEYE, PHOENIX, SPORTSMAN X2, SPORTSMAN 800 TWIN EFI, OUTLAW...

4 **Las mejores ofertas**
AMPLIO SURTIDO DE PRODUCTOS DE LAS MARCAS POLARIS, MAXXIS, HEBBO, DOUGLAS...

CALENDARIO

- **30 abril (ASTURIAS)** EXITO DE CONVOCATORIA
Circuito La Velga, Concejo de Siero Pola de Siero.
- **11 junio (VALENCIA)** EXITO DE CONVOCATORIA
Circuito la Vega, en Albaida.
- **29 octubre (ANDALUCÍA)**
Circuito Fuentes de la Reina (Sevilla)
- **19 noviembre (CATALUNYA)**
Circuito Atmacelles (Llérida)

Inscripciones en el **902 16 06 06**
www.cmpolaris.com

¡Un espectáculo al que no podrás fallar!
Infórmate en tu concesionario Polaris más cercano y en www.cmpolaris.com



PILOTOS Y SIBARITAS

Que una próspera tienda de quads con equipo de competición se convierta en fabricante es algo que sin duda celebramos. Sobre todo, si construyen deportivos tan exquisitos como el nuevo VCK 250, que probamos en exclusiva y cuya denominación aún no es definitiva. ¿250 cc.? Sí, pero de puro músculo y exclusivamente dirigido a pilotos y sibaritas.

- TEXTO: VENANCIO LUIS NIETO
- FOTOS DE ACCIÓN Y ESTUDIO: PALOMA SORIA
- ACCIÓN: RAÚL VEGA/VLN
- CON LA COLABORACIÓN DE CIRCUITO DE RECAS (TOLEDO)

Que las mecánicas de dos tiempos alimentadas por carburadores tienen los días contados en la industria del quad es algo que sabemos desde hace tiempo. Sin embargo, en la competición no parecen haber dicho aún su última palabra, aunque sólo sean KTM y la española Gas Gas quienes mantengan vivo el espíritu de las mecánicas de alta potencia específica. Aparte de estos dos fabricantes, y gracias a la colaboración del último, otra compañía española acaba de lanzarse al proyecto de producir quads deportivos con motores de dos tiempos, pero lo hace además desde la perspectiva más radical que puedas imaginar.

Producir máquinas de serie que según sus fabricantes están listas para competir, resulta a menudo algo exagerado si tomas tal afirmación al pie de la letra. Sin embargo, después de acumular una sólida experiencia en las carreras, Quad Competición ha llegado a la conclusión de que para lograr tal fin resultaba mucho más efectivo invertir el proceso. ¿Para qué diseñar un quad deportivo de corte radical, que con toda seguridad encontrará alguna ínfima limitación a la hora de ponerlo en pista, si homologar un quad de carreras ya desarrollado resulta mucho más rápido y sencillo?

Lo que en principio era sólo una idea, en sólo unos meses ha pasado a convertirse en una realidad. Quad Competición se ha constituido legalmente como fabricante tramitando la licencia específica para ello, y ahora llega a nuestras manos el primer VCK 250, una unidad previa a la reducida serie que la nueva marca pondrá en breve al alcance de pilotos y público. La gama de VCK se compondrá de momento de un único modelo, este 250. Sin embargo, próximamente existirá la posibilidad de comprar la misma base ciclo con motores de dos tiempos de 200 y 300 cc., y no se descarta a medio plazo comercializar una versión

450 con motor de cuatro tiempos e inyección electrónica (todas procedentes de Gas Gas o quizá de Aprilia en el último caso).

DE CERCA

Centrándonos en el modelo de inmediata comercialización, te adelantamos que se trata de un quad extraordinariamente exclusivo y con un precio casi prohibitivo, ya que estamos hablando de 18.000 euros. ¿No te lo habíamos mencionado aún? Pues aprovecho para hacerlo ahora para que vayas entrando en calor y no palidezcas cuando te enteres de lo que cuesta. Pero, igualmente, desde este momento te aseguramos que jamás hemos visto una máquina de serie con semejante nivel de calidad de materiales y componentes. Ni siquiera los celeberrimos Cannondale se encontrarían remotamente próximos.

Imagínate que acudes a Lone Star (en los Estados Unidos) con los planos de un motor en busca de un bastidor a la altura de lo que esperas, es decir, que sea ligero y robusto al mismo tiempo. El preparador norteamericano construye bastidores de aluminio, acero o cromo-molibdeno para diferentes especialidades, y el que VCK le pidió construir en el último material estaba basado, ¿cómo no?, en las idealizadas geometrías del Honda TRX 250 R de 1989. Sobre esta base, la parte sencilla ha consistido en adaptar ese bastidor a los anclajes del motor español, además de retocar otros detalles, como permitir máximos recorridos de suspensión para montar los últimos y más sofisticados amortiguadores de Elka. Las dimensiones generales de este chasis también resultan bastante particulares. Si te fijas en la ficha técnica comprobarás que los 1.300 milímetros de distancia entre ejes es una cota entre 15 y 20 milímetros mayor que en los

DE CERCA ► VCK 250



EL MANILLAR FASST FLEXY ESTÁ ANCLADO MEDIANTE SILENT-BLOCKS. Columna de dirección Lone Star, cortacorrientes Pro Design y depósito de gran capacidad para carreras de resistencia.



LA BOMBA DE FRENO DELANTERA ES NISSIN (16 MM) con maneta flexible ASV. El acelerador es Motion Pro y los puños, Tag.



LA SUSPENSIÓN DELANTERA ESTÁ COMPUESTA POR TRAPECIOS LONE STAR DC 4, amortiguadores Elka Elite especialmente diseñados para las geometrías del chasis y trapecios Lone Star. Son regulables en compresión de alta y baja velocidad, extensión y precarga. También existen diferentes casquillos disponibles para variar su comportamiento.

LOS FRENS DELANTEROS SE MONTAN SOBRE BUJES LONE STAR Y MANGUETAS DE SUZUKI Z 400, con discos y latiguillos metálicos Stream Line, y pinzas de doble pistón y bomba de 16 mm. de Nissin. Las rótulas de dirección son de Team Industries.



EL MOTOR CUMPLE CON TODAS LAS REQUISITOS DE HOMOLOGACIÓN VIGENTE, y monta el carburador y el sistema eléctrico original de Gas Gas.



EL AMORTIGUADOR DE DIRECCIÓN ES GIBSON Y PERMITE MÚLTIPLES REGLAJES, aunque probablemente las primeras series ya monten este componente suministrado por Elka.



EL BASCULANTE ES PIEZA EXCLUSIVA DE LONE STAR, diseñado especialmente para montar un amortiguador Elka de tres muelles. El tensado excéntrico de la cadena es rápido y fácil. El conjunto de piñón, cadena y corona es Tsubaki (13/37).

LA BOMBA, LA PINZA Y EL PEDAL DE FRENO POSTERIOR están fabricados por ATV Innovation; el diseño de la pinza permite una mejor ventilación. Latiguillo inextensible Stream Line.



LAS GEOMETRÍAS DEL BASTIDOR Y LA SOLIDEZ DE LA SUSPENSIÓN DELANTERA permiten trazadas rápidas y seguras. La acción de la suspensión trasera y la ligereza general permiten acelerar sin contemplaciones en la salida de las curvas.

LA DEFENSA TRASERA Y LAS EXTENSIONES DE ESTRIBERA SON DE AC, siendo las segundas unas Pro Peg que integran las estriberas. Escape Paul Turner con silencioso Fat Boy 2.



zado la sesión de fotos de estudio que ilustra estas páginas.


¿DOS TIEMPOS?

Acostumbrados a probar todo tipo de quads deportivos, aunque en los últimos casi exclusivamente con motores de cuatro tiempos, la idea de probar de nuevo un dos tiempos siempre es atractiva. Puede que apenas queden máquinas de este tipo, pero al menos sí que podemos darte referencias concisas sobre los Yamaha Blaster 200 y Banshee 350, VLS KTM 540 o los legendarios Honda 250 R y Suzuki LT-R 250. Respecto al último, el VCK es un quad muy diferente, tan superior en tantos aspectos que casi resulta embarazoso compararlos. Sin embargo, y como explicaremos a lo largo de este texto, hay dos aspectos en los que todavía resultan prácticamente idénticos.

El motor utilizado procede de Gas Gas, monta válvula de escape y está refrigerado por agua con un radiador PWR de 1.240 ml. Se trata de una mecánica de fiabilidad contrastada en los quads y las motos de cross y enduro de la marca española. A diferencia de otros deportivos actuales,

450 de Honda, Suzuki o Yamaha (mientras que en longitud máxima es entre 50 y 55 milímetros más corto). Por otra parte, el asiento también se encuentra entre 45 y 75 milímetros más abajo que en los deportivos japoneses. Si miramos al ancho de vías, el VCK es en ambos trenes sensiblemente mayor que en los tres ejemplos mencionados, con la excepción de los 10 milímetros adicionales en el tren delantero del Suzuki. Este esquema sugiere rápidamente una máquina con un bajo centro de gravedad. Por último, el basculante utilizado también es de Lone Star con especificaciones propias, como eliminar el anclaje para las bieletas porque la progresividad de la suspensión la confieren en este caso el óptimo ajuste de los tres muelles del amortiguador trasero, también de Elka.

Échamos una mirada al resto de la calidad general que exhibe este quad y no podemos evitar reparar en espléndidos detalles como la maneta de embrague hidráulico, el manillar anclado mediante silent-blocks o las llantas de fibra de carbono. Este quad es un exceso y ya sólo pensamos en probarlo cuando aún apenas ha comen-

FICHA TÉCNICA	
	
■ Datos declarados por el fabricante	
MOTOR	
Tipo	Monocilíndrico, 2T, Refrigerado por agua
Admisión	Láminas y válvula de escape
Diámetro x carrera	66,4 x 72,0 mm.
Cilindrada	249,3 cc.
Compresión	n.d.
Encendido	CDI
Arranque	Palanca
Alimentación	Carburador 34 mm.
TRANSMISIÓN	
Tipo	Trasera
Embrague	Manual (hidráulico)
Cambio	Manual (6 velocidades)
Transmisión sec.	Cadena
BASTIDOR	
Tipo	Cromo molibdeno
Suspensión delantera	Indep. sobre dobles trapecios
Recorrido	n.d.
Reglajes	Compresión alta y baja, extensión y precarga
Suspensión trasera	Amortiguador sobre eje rígido
Recorrido	n.d.
Reglajes	Compresión, extensión y precarga
Frenos delanteros	2 discos (174 mm.) con pinzas de doble pistón
Freno trasero	Disco (187 mm.) con pinza ventilada de pistón simple
Neumáticos del.	Maxxis Razr MX 20x6-10
Neumáticos traseros	Maxxis Razr MX 18x10-8
MEDIDAS	
Longitud/ancho/alto	1.780/1.275/1.070 mm.
Altura de asiento	750 mm.
Distancia entre ejes	1.300 mm.
Altura libre al suelo	90 mm.
Dep. combustible	n.d.
Peso en vacío	165 kg.
DATOS	
Fabricante	VCK/Quad Competición, S.L. (91 522 17 19)
Homologación	Vehículo Especial
Número de plazas	1
PRECIO	
PVP	18.000 € (IVA incluido)

EQUIPAMIENTO	
Cuentarrevoluciones	■
Nivel de temperatura	■
Nivel de combustible	■
Indicador de revisión	■
Cuentakilómetros original	■
Arranque eléctrico	■
Marcha atrás	■
Potenciador marcha atrás	■
Freno de estacionamiento	■
Guantera	■
Defensa de aluminio	■
Cubremanetas	■
Doble alumbrado	■
Llantas de aluminio	■
Extensiones estriberas	■
Latiguillos metálicos	■

monta embrague hidráulico y la caja de cambios es de seis velocidades. Por supuesto, el arranque es por palanca y no monta engranaje alguno para la marcha atrás. Respecto a un cuatro tiempos resulta menos voluminoso y no requiere un depósito de aceite externo, por lo que a simple vista, y con la excepción de la voluminosa bufa de escape, ocupa un espacio menor dentro del bastidor.

A RODAR

Según te sientas al manillar de este quad reconoces claramente su posición «de ataque». El asiento está a menor altura de la habitual y, en conjunción con la altura y anchura del manillar, la posición de las estriberas y el extraordinario ancho de vías, te proporciona cierta sensación de invulnerabilidad. Para que nos entendamos, te sientes «en el quad» y no «sobre el quad».

Los mandos en el manillar son los estrictamente necesarios (acelerador, freno y embrague), incluyendo sobre el manillar el cortacorrientes elástico. El puesta en marcha siempre es a la primera y, si te lo propones, tampoco hace falta ponerse de pie para arrancarlo. Como comprobaremos inmediatamente, el manillar «flexible» minimiza las vibraciones y la fatiga del piloto, y nos alegramos abiertamente por ello.

El tacto del embrague resulta excelente. Dosisificar su acción es realmente sencillo y el funcionamiento de la caja de cambios es el habitual en los motores de Gas Gas; funciona correctamente, aunque no esperes de él la facilidad de un Suzuki ni la solidez de un Honda. Como buen dos tiempos, este motor apenas sirve para circular por debajo de su régimen óptimo de uso. En caminos y pistas se puede alcanzar un buen ritmo de marcha por debajo de ese régimen de giro, pero no en el circuito de Recas, donde fuimos para la se-

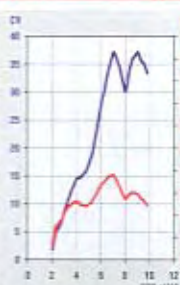
cción de fotos de acción de este reportaje. La pista está seca y polvorienta, por lo que encontrar la tracción suficiente es una tarea que no cuesta demasiado.

Tan pronto como empiezas a elevar el ritmo descubres un motor que requiere un óptimo manejo de la caja de cambios. No esperes una rápida recuperación del motor si te equivocas en un cambio de marcha; olvídate de la indulgencia de un cuatro tiempos en este sentido. Tampoco te vamos a recordar ahora cómo se comporta un motor de dos tiempos, pero lo cierto es que a las frenadas fuertes sólo podrás contribuir con reducciones de marcha meteóricas y mucha anticipación a la hora de acelerar.

¿Recuerdas cuando te decía que había dos cosas que para nosotros no cambiaban entre este sofisticado quad y el pionero Suzuki 250 R? Pues aquí llega una de ellas. La sensación que transmite este motor ganando régimen, con un grave sonido que en realidad está gestando un magnífico alarido cuando se acciona la válvula de escape, es algo brutalmente divertido. Este motor no tiene demasiado uso y se mantiene prácticamente de origen, por lo que las diferencias respecto al Suzuki no son abismales. Sin embargo, las diferencias en la parte ciclo son descaradas, ya que la combinación del VCK puede considerarse, simplemente, de culto.

La extraordinaria solidez y ligereza generales permiten aplomo y agilidad inalcanzables para una máquina de cuatro tiempos de última hornada. Las suspensiones funcionan de maravilla y sólo unos momentos después de elevar el ritmo caes en la cuenta del benevolente reglaje que estrenamos. Se sustenta a la perfección, y absorbe con precisión y entereza cada bache. Paramos y buscamos un reglaje más duro en la compresión, lo que convierte a este quad en una

NUESTRAS MEDICIONES



Como buena mecánica de dos tiempos, la relación peso/potencia se dispara, así como la potencia específica. Y con cierto uso la potencia obtenida en nuestra unidad podría entregar hasta un 10% más de potencia.

BANCO DE POTENCIA

Pot. máx. al embrague	37,3 CV.
Rég. de potencia máx.	7.010 rpm.
Par máx. al embrague	3,82 kgm.
Régimen de par máx.	6.970 rpm.
Vel. pistón en pot. máx.	16,8 m/s.
Relación peso/potencia	4,6 kg/CV.
Potencia específica	149,4 CV/l.
Temperatura	30°C
Presión atmosférica	943 mbar.

■ Resultados obtenidos por el Banco de Potencia BOSCH FLA 203 de Quads Xtreme

PESO

	Lleno	Vacío
Eje delantero	87,5 kg. (50%)	81,5 kg. (49,4%)
Eje trasero	87,5 kg. (50%)	83,5 kg. (50,6%)
Total	175 kg.	165 kg.

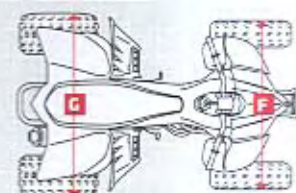
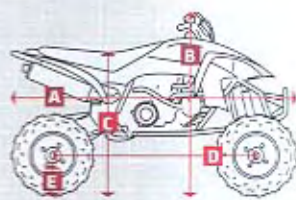
COTAS

A Longitud máxima	1.780 mm.
B Altura máxima	1.070 mm.
C Altura de asiento	750 mm.
D Distancia entre ejes	1.300 mm.
E Altura libre al suelo	90 mm.

ANCHO DE VÍAS

F Eje delantero	1.220 mm.
G Eje trasero	1.270 mm.

■ Datos obtenidos por el centro técnico de Quads Xtreme



PILOTOS Y SIBARITAS

Que una próspera tienda de quads con equipo de competición se convierta en fabricante es algo que sin duda celebramos. Sobre todo, si construyen deportivos tan exquisitos como el nuevo VCK 250, que probamos en exclusiva y cuya denominación aún no es definitiva. ¿250 cc.? Sí, pero de puro músculo y exclusivamente dirigido a pilotos y sibaritas.

- TEXTO: VENANCIO LUIS NIETO
- FOTOS DE ACCIÓN Y ESTUDIO: PALOMA SORIA
- ACCIÓN: RAÚL VEGA/VLN
- CON LA COLABORACIÓN DE CIRCUITO DE RECAS (TOLEDO)

Que las mecánicas de dos tiempos alimentadas por carburadores tienen los días contados en la industria del quad es algo que sabemos desde hace tiempo. Sin embargo, en la competición no parecen haber dicho aún su última palabra, aunque sólo sean KTM y la española Gas Gas quienes mantengan vivo el espíritu de las mecánicas de alta potencia específica. Aparte de estos dos fabricantes, y gracias a la colaboración del último, otra compañía española acaba de lanzarse al proyecto de producir quads deportivos con motores de dos tiempos, pero lo hace además desde la perspectiva más radical que puedas imaginar.

Producir máquinas de serie que según sus fabricantes están listas para competir, resulta a menudo algo exagerado si tomas tal afirmación al pie de la letra. Sin embargo, después de acumular una sólida experiencia en las carreras, Quad Competición ha llegado a la conclusión de que para lograr tal fin resultaba mucho más efectivo invertir el proceso. ¿Para qué diseñar un quad deportivo de corte radical, que con toda seguridad encontrará alguna ínfima limitación a la hora de ponerlo en pista, si homologar un quad de carreras ya desarrollado resulta mucho más rápido y sencillo?

Lo que en principio era sólo una idea, en sólo unos meses ha pasado a convertirse en una realidad. Quad Competición se ha constituido legalmente como fabricante tramitando la licencia específica para ello, y ahora llega a nuestras manos el primer VCK 250, una unidad previa a la reducida serie que la nueva marca pondrá en breve al alcance de pilotos y público. La gama de VCK se compondrá de momento de un único modelo, este 250. Sin embargo, próximamente existirá la posibilidad de comprar la misma base ciclo con motores de dos tiempos de 200 y 300 cc., y no se descarta a medio plazo comercializar una versión

450 con motor de cuatro tiempos e inyección electrónica (todas procedentes de Gas Gas o quizá de Aprilia en el último caso).

DE CERCA

Centrándonos en el modelo de inmediata comercialización, te adelantamos que se trata de un quad extraordinariamente exclusivo y con un precio casi prohibitivo, ya que estamos hablando de 18.000 euros. ¿No te lo habíamos mencionado aún? Pues aprovecho para hacerlo ahora para que vayas entrando en calor y no palidezcas cuando te enteres de lo que cuesta. Pero, igualmente, desde este momento te aseguramos que jamás hemos visto una máquina de serie con semejante nivel de calidad de materiales y componentes. Ni siquiera los celeberrimos Cannondale se encontrarían remotamente próximos.

Imagínate que acudes a Lone Star (en los Estados Unidos) con los planos de un motor en busca de un bastidor a la altura de lo que esperas, es decir, que sea ligero y robusto al mismo tiempo. El preparador norteamericano construye bastidores de aluminio, acero o cromo-molibdeno para diferentes especialidades, y el que VCK le pidió construir en el último material estaba basado, ¿cómo no?, en las idealizadas geometrías del Honda TRX 250 R de 1989. Sobre esta base, la parte sencilla ha consistido en adaptar ese bastidor a los anclajes del motor español, además de retocar otros detalles, como permitir máximos recorridos de suspensión para montar los últimos y más sofisticados amortiguadores de Elka. Las dimensiones generales de este chasis también resultan bastante particulares. Si te fijas en la ficha técnica comprobarás que los 1.300 milímetros de distancia entre ejes es una cota entre 15 y 20 milímetros mayor que en los

DE CERCA ► VCK 250



EL MANILLAR FASST FLEXY ESTÁ ANCLADO MEDIANTE SILENT-BLOCKS. Columna de dirección Lone Star, cortacorrientes Pro Design y depósito de gran capacidad para carreras de resistencia.



LA BOMBA DE FRENO DELANTERA ES NISSIN (16 MM) con maneta flexible ASV. El acelerador es Motion Pro y los puños, Tag.



LA SUSPENSIÓN DELANTERA ESTÁ COMPUESTA POR TRAPECIOS LONE STAR DC 4, amortiguadores Elka Elite especialmente diseñados para las geometrías del chasis y trapecios Lone Star. Son regulables en compresión de alta y baja velocidad, extensión y precarga. También existen diferentes casquillos disponibles para variar su comportamiento.

LOS FRENS DELANTEROS SE MONTAN SOBRE BUJES LONE STAR Y MANGUETAS DE SUZUKI Z 400, con discos y latiguillos metálicos Stream Line, y pinzas de doble pistón y bomba de 16 mm. de Nissin. Las rótulas de dirección son de Team Industries.



EL MOTOR CUMPLE CON TODAS LAS REQUISITOS DE HOMOLOGACIÓN VIGENTE, y monta el carburador y el sistema eléctrico original de Gas Gas.



EL AMORTIGUADOR DE DIRECCIÓN ES GIBSON Y PERMITE MÚLTIPLES REGLAJES, aunque probablemente las primeras series ya monten este componente suministrado por Elka.



EL BASCULANTE ES PIEZA EXCLUSIVA DE LONE STAR, diseñado especialmente para montar un amortiguador Elka de tres muelles. El tensado excéntrico de la cadena es rápido y fácil. El conjunto de piñón, cadena y corona es Tsubaki (13/37).

LA BOMBA, LA PINZA Y EL PEDAL DE FRENO POSTERIOR están fabricados por ATV Innovation; el diseño de la pinza permite una mejor ventilación. Latiguillo inextensible Stream Line.



LAS GEOMETRÍAS DEL BASTIDOR Y LA SOLIDEZ DE LA SUSPENSIÓN DELANTERA permiten trazadas rápidas y seguras. La acción de la suspensión trasera y la ligereza general permiten acelerar sin contemplaciones en la salida de las curvas.

LA DEFENSA TRASERA Y LAS EXTENSIONES DE ESTRIBERA SON DE AC, siendo las segundas unas Pro Peg que integran las estriberas. Escape Paul Turner con silencioso Fat Boy 2.



zado la sesión de fotos de estudio que ilustra estas páginas.


¿DOS TIEMPOS?

Acostumbrados a probar todo tipo de quads deportivos, aunque en los últimos casi exclusivamente con motores de cuatro tiempos, la idea de probar de nuevo un dos tiempos siempre es atractiva. Puede que apenas queden máquinas de este tipo, pero al menos sí que podemos darte referencias concisas sobre los Yamaha Blaster 200 y Banshee 350, VLS KTM 540 o los legendarios Honda 250 R y Suzuki LT-R 250. Respecto al último, el VCK es un quad muy diferente, tan superior en tantos aspectos que casi resulta embarazoso compararlos. Sin embargo, y como explicaremos a lo largo de este texto, hay dos aspectos en los que todavía resultan prácticamente idénticos.

El motor utilizado procede de Gas Gas, monta válvula de escape y está refrigerado por agua con un radiador PWR de 1.240 ml. Se trata de una mecánica de fiabilidad contrastada en los quads y las motos de cross y enduro de la marca española. A diferencia de otros deportivos actuales,

450 de Honda, Suzuki o Yamaha (mientras que en longitud máxima es entre 50 y 55 milímetros más corto). Por otra parte, el asiento también se encuentra entre 45 y 75 milímetros más abajo que en los deportivos japoneses. Si miramos al ancho de vías, el VCK es en ambos trenes sensiblemente mayor que en los tres ejemplos mencionados, con la excepción de los 10 milímetros adicionales en el tren delantero del Suzuki. Este esquema sugiere rápidamente una máquina con un bajo centro de gravedad. Por último, el basculante utilizado también es de Lone Star con especificaciones propias, como eliminar el anclaje para las bieletas porque la progresividad de la suspensión la confieren en este caso el óptimo ajuste de los tres muelles del amortiguador trasero, también de Elka.

Échamos una mirada al resto de la calidad general que exhibe este quad y no podemos evitar reparar en espléndidos detalles como la maneta de embrague hidráulico, el manillar anclado mediante silent-blocks o las llantas de fibra de carbono. Este quad es un exceso y ya sólo pensamos en probarlo cuando aún apenas ha comen-

FICHA TÉCNICA	
	
■ Datos declarados por el fabricante	
MOTOR	
Tipo	Monocilíndrico, 2T, Refrigerado por agua
Admisión	Láminas y válvula de escape
Diámetro x carrera	66,4 x 72,0 mm.
Cilindrada	249,3 cc.
Compresión	n.d.
Encendido	CDI
Arranque	Palanca
Alimentación	Carburador 34 mm.
TRANSMISIÓN	
Tipo	Trasera
Embrague	Manual (hidráulico)
Cambio	Manual (6 velocidades)
Transmisión sec.	Cadena
BASTIDOR	
Tipo	Cromo molibdeno
Suspensión delantera	Indep. sobre dobles trapecios
Recorrido	n.d.
Reglajes	Compresión alta y baja, extensión y precarga
Suspensión trasera	Amortiguador sobre eje rígido
Recorrido	n.d.
Reglajes	Compresión, extensión y precarga
Frenos delanteros	2 discos (174 mm.) con pinzas de doble pistón
Freno trasero	Disco (187 mm.) con pinza ventilada de pistón simple
Neumáticos del.	Maxxis Razr MX 20x6-10
Neumáticos traseros	Maxxis Razr MX 18x10-8
MEDIDAS	
Longitud/ancho/alto	1.780/1.275/1.070 mm.
Altura de asiento	750 mm.
Distancia entre ejes	1.300 mm.
Altura libre al suelo	90 mm.
Dep. combustible	n.d.
Peso en vacío	165 kg.
DATOS	
Fabricante	VCK/Quad Competición, S.L. (91 522 17 19)
Homologación	Vehículo Especial
Número de plazas	1
PRECIO	
PVP	18.000 € (IVA incluido)

EQUIPAMIENTO	
Cuentarrevoluciones	■
Nivel de temperatura	■
Nivel de combustible	■
Indicador de revisión	■
Cuentakilómetros original	■
Arranque eléctrico	■
Marcha atrás	■
Potenciador marcha atrás	■
Freno de estacionamiento	■
Guantera	■
Defensa de aluminio	■
Cubremanetas	■
Doble alumbrado	■
Llantas de aluminio	■
Extensiones estriberas	■
Latiguillos metálicos	■

monta embrague hidráulico y la caja de cambios es de seis velocidades. Por supuesto, el arranque es por palanca y no monta engranaje alguno para la marcha atrás. Respecto a un cuatro tiempos resulta menos voluminoso y no requiere un depósito de aceite externo, por lo que a simple vista, y con la excepción de la voluminosa bufa de escape, ocupa un espacio menor dentro del bastidor.

A RODAR

Según te sientas al manillar de este quad reconoces claramente su posición «de ataque». El asiento está a menor altura de la habitual y, en conjunción con la altura y anchura del manillar, la posición de las estriberas y el extraordinario ancho de vías, te proporciona cierta sensación de invulnerabilidad. Para que nos entendamos, te sientes «en el quad» y no «sobre el quad».

Los mandos en el manillar son los estrictamente necesarios (acelerador, freno y embrague), incluyendo sobre el manillar el cortacorrientes elástico. El puesta en marcha siempre es a la primera y, si te lo propones, tampoco hace falta ponerse de pie para arrancarlo. Como comprobaremos inmediatamente, el manillar «flexible» minimiza las vibraciones y la fatiga del piloto, y nos alegramos abiertamente por ello.

El tacto del embrague resulta excelente. Dosisificar su acción es realmente sencillo y el funcionamiento de la caja de cambios es el habitual en los motores de Gas Gas; funciona correctamente, aunque no esperes de él la facilidad de un Suzuki ni la solidez de un Honda. Como buen dos tiempos, este motor apenas sirve para circular por debajo de su régimen óptimo de uso. En caminos y pistas se puede alcanzar un buen ritmo de marcha por debajo de ese régimen de giro, pero no en el circuito de Recas, donde fuimos para la se-

cción de fotos de acción de este reportaje. La pista está seca y polvorienta, por lo que encontrar la tracción suficiente es una tarea que no cuesta demasiado.

Tan pronto como empiezas a elevar el ritmo descubres un motor que requiere un óptimo manejo de la caja de cambios. No esperes una rápida recuperación del motor si te equivocas en un cambio de marcha; olvídate de la indulgencia de un cuatro tiempos en este sentido. Tampoco te vamos a recordar ahora cómo se comporta un motor de dos tiempos, pero lo cierto es que a las frenadas fuertes sólo podrás contribuir con reducciones de marcha meteóricas y mucha anticipación a la hora de acelerar.

¿Recuerdas cuando te decía que había dos cosas que para nosotros no cambiaban entre este sofisticado quad y el pionero Suzuki 250 R? Pues aquí llega una de ellas. La sensación que transmite este motor ganando régimen, con un grave sonido que en realidad está gestando un magnífico alarido cuando se acciona la válvula de escape, es algo brutalmente divertido. Este motor no tiene demasiado uso y se mantiene prácticamente de origen, por lo que las diferencias respecto al Suzuki no son abismales. Sin embargo, las diferencias en la parte ciclo son descaradas, ya que la combinación del VCK puede considerarse, simplemente, de culto.

La extraordinaria solidez y ligereza generales permiten aplomo y agilidad inalcanzables para una máquina de cuatro tiempos de última hornada. Las suspensiones funcionan de maravilla y sólo unos momentos después de elevar el ritmo caes en la cuenta del benevolente reglaje que estrenamos. Se sustenta a la perfección, y absorbe con precisión y entereza cada bache. Paramos y buscamos un reglaje más duro en la compresión, lo que convierte a este quad en una

NUESTRAS MEDICIONES		
 <p>Como buena mecánica de dos tiempos, la relación peso/potencia se dispara, así como la potencia específica. Y con cierto uso la potencia obtenida en nuestra unidad podría entregar hasta un 10% más de potencia.</p>	BANCO DE POTENCIA	Pot. máx. al embrague 7.010 rpm. Reg. de potencia máx. 3.82 kgm. Par máx. al embrague 6.970 rpm. Régimen de par máx. 16,8 m/s. Vel. pistón en pot. máx. 4,6 kg/CV. Relación peso/potencia 149,4 CV/l. Potencia específica 30°C Temperatura 943 mbar. Presión atmosférica
	PESO	■ Resultados obtenidos por el Banco de Potencia BOSCH FLA 203 de Quads Xtreme
	Eje delantero Eje trasero Total	Lleno 87,5 kg. (50%) 87,5 kg. (50%) 175 kg.
	Vacío 81,5 kg. (49,4%) 83,5 kg. (50,6%) 165 kg.	
	COTAS	A Longitud máxima B Altura máxima C Altura de asiento D Distancia entre ejes E Altura libre al suelo
	F Eje delantera G Eje trasero	1.780 mm. 1.070 mm. 750 mm. 1.300 mm. 90 mm.
	ANCHO DE VÍAS	F Eje delantera G Eje trasero
		1.220 mm. 1.270 mm.
		■ Datos obtenidos por el centro técnico de Quads Xtreme.