



## YAMAHA YFZ 350 BANSHEE DUNCAN SUPERQUAD COMPETICIÓN

ABRIENDO EL GRIFO ENTRO EN LA RECTA DE META Y ACELERO A FONDO. TERCERA, CUARTA Y QUINTA CON LA QUE ALCANZO LOS 110 KM/H. FRENADA FUERTE PARA TOMAR LA CERRADA CURVA A DERECHAS QUE PRECEDE LA CORTA RECTA. SEGUNDA OTRA VEZ A FONDO, TERCERA Y FUERTE FRENADA... ¡DIOS! TODO PASA MUY RÁPIDO Y EL TIEMPO PARA PENSAR ES MÍNIMO, EL YAMAHA YFZ 350 BANSHEE PREPARADO POR QUAD COMPETICIÓN ES EL CAUSANTE DE QUE NOS TENGAMOS QUE AGARRAR COMO NUNCA ANTES, PORQUE VIENEN CURVAS.

# AGÁRRRATE que vienen curvas

TEXTO **JAVIER MILLÁN**  
FOTOS **FERNANDO HERRANZ**  
ACCIÓN **RAÚL "LUPY" VEGA**  
AGRADECIMIENTO **KARTING LOS SANTOS DE LA HUMOSA (MADRID)**

**S**e acerca una de las más cerradas, una curva a izquierdas. Se me hunde la maneta y me he quedado sin frenos. Además no encuentro el (excesivamente largo) pedal de freno trasero y me acerco a la velocidad del rayo hacia los neumáticos de protección, que no llego a tocar gracias a que la dirección ha respondido a mis súplicas. Menudo susto... Menos mal que es una de las curvas más lentas del Circuito de Karting Los Santos de la Humosa, y el margen de seguridad que llevaba era el suficiente. Así comenzaba la prueba de este endemoniado Banshee preparado para asfalto. Con las mismas regreso a los boxes para solucionar el problema que ha provocado que el circuito de frenos haya perdido la presión. Con una brida será suficiente. Sí, lo mejor es solucionarlo porque si ya de serie el Banshee es uno de los modelos con mayores prestaciones de cuantos se han construido y sobre el que mayor número de preparaciones de competición se han hecho, el nivel de preparación al que se llega con esta versión se escapa de nuestras manos a medida que lo vamos observando. Y es que preparar un quad de asfalto puede ser sencillo o complicado, dependiendo de lo que queramos gastar. Rebajar la altura mediante la utilización de trapecios de mayor longitud y suspensiones de menor recorrido es imperativo para mantener lo más baja posible la altura ▶



**26.500€\***

1 PLAZA

- ▲ Estabilidad
- ▲ Potencia
- ▲ Tacto frenos
- ▼ Precio preparación
- ▼ Conducción exigente

\*Precio aproximado incluyendo accesorios



del conjunto. Pero ahí no acaba la cosa: motor, chasis, dirección y neumáticos, entre otros, deben estar a la altura de las circunstancias, lo mínimo exigido para rodar por el asfalto.

**DESDE 1987**

Nacido en 1987, su puntería mecánica bicilíndrica de 2 tiempos, derivada de la que se utilizaba en su hermana la Yamaha RD 350 de carretera, hizo de este modelo uno de los más salvajes y veloces de su época, y a partir de ese mismo año se comenzaron a organizar carreras en Francia, donde la mayoría de la parrilla estaba formada por pilotos que utilizaban este modelo. Denominadas Supertrack, eran muy similares a las que actualmente se celebran de Supermotard en todo el mundo, aunque por aquella época la longitud de las rectas eran considerablemente mayor, con lo que los rabiosos motores llegaban a desarrollar todo su potencial en superficies rapidísimas.

Chasis rebajados, motores dignos de las mejores motocicletas de competición, frenos, neumáticos de perfil bajo y slicks, todo a la altura de las increíbles prestaciones de unidades que llegaban a superar los 230 km/h.

Pero ahora ya estamos en 2007 y la tendencia a este tipo de preparaciones está generando cada vez más adeptos. Las carreras que se están preparando para este año demuestran que esta especialidad por fin se está tomando en cuenta en



**ELKA SUPERMOTO, TRAPECIOS Y ESTABILIZADORA LONESTAR.** La anchura aumenta unos centímetros, lo suficiente para disponer de mayor apoyo en todo tipo de curvas.



**PUÑO DE GAS MOTION PRO Y MANETA DE FRENO REGULABLE.** El cambio del gatillo por un puño es muy común en cualquier preparación.



**TAMBIÉN REGULABLES.** Las estabilizadoras poseen cuatro posiciones de regulación. Con ellas se consigue que el tren delantero se mantenga pegado al suelo en fuertes apoyos en curva.



**POTENCIA DE FREMADA.** Para detener la gran potencia de su motor, las excelentes pinzas de doble pistón Nissin juegan un papel muy importante.

**MANETA DE EMBRAGUE ASV.** De excelente tacto y flexible, es muy ligera.



**MEJOR RESPIRACIÓN.** El kit de admisión permite mayor entrada de aire al motor, que necesita respirar mejor dadas sus grandes prestaciones.



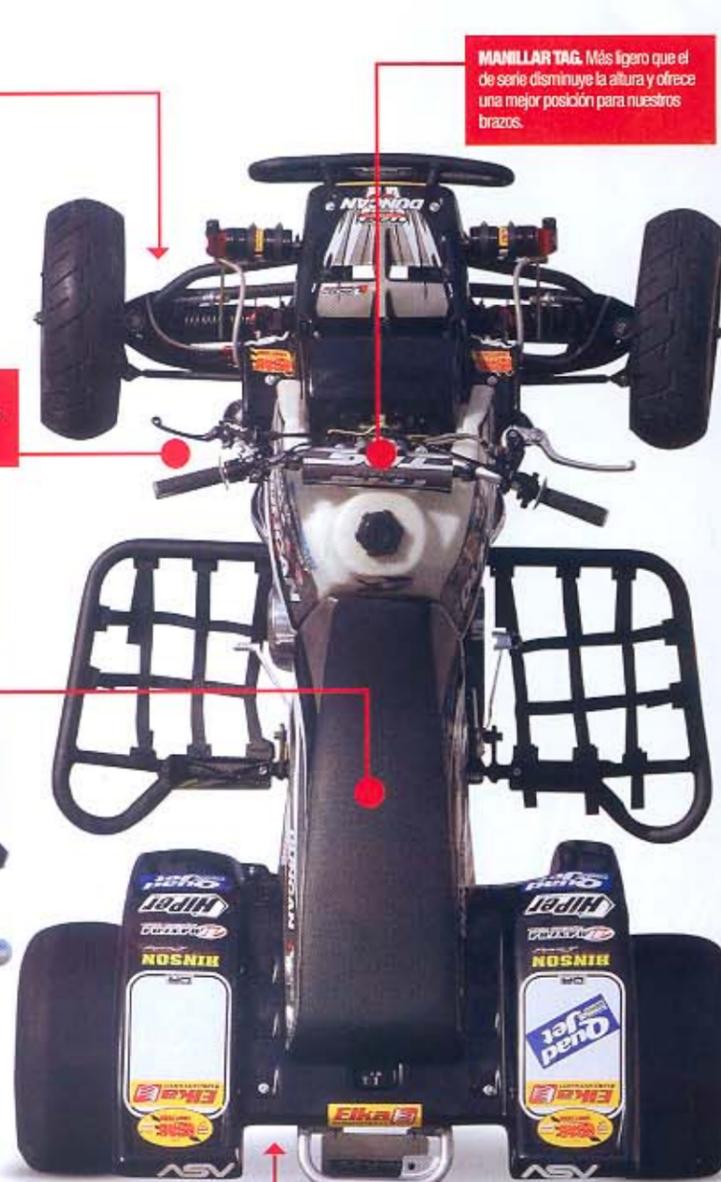
**PREPARACIÓN DUNCAN RACING NATIONAL.** Aunque todavía existe el kit ELIMINATOR, más caro y que sube la cilindrada hasta los 403 cc., el elegido en esta ocasión ofrece unas prestaciones excelentes gracias a los 75 cv que desarrolla a la rueda.



**AUTÉNTICA OBRA DE ARTE.** Los escapes Paul Turner ofrecen un rendimiento excelente además de un sonido orquestal.



**BIELETA DE SERIE.** Es uno de los pocos elementos que se han mantenido de serie además del chasis.



**MANILLAR TAG.** Más ligero que el de serie disminuye la altura y ofrece una mejor posición para nuestros brazos.



**EL BASCULANTE LONESTAR** es uno de los elementos que también está pintado al horno. El tren trasero se complementa con un amortiguador ELKA, el eje TEAM ULTIMATE y el doble escape FAT BOY.

**DECORACIÓN DE CARRERAS.** El aire que respira el Banshee denota su objetivo. La mayor anchura de sus vías son también predominantes en una estampa muy espectacular.



**MAYOR ANCHURA.** Los cambios en sus trenes rodantes aumentan la anchura del conjunto, algo que aumenta su estabilidad.

**FICHA TÉCNICA**

**BANSHEE 350 DUNCAN**

MOTOR	
Tipo/Posición	Bicilíndrico 2T/ Transversal
Distribución	Láminas
Refrigeración	Líquida
Cilindrada	347 cc
Diámetro x carrera	64 x 54 mm
Alimentación	2 Carburadores de 34 mm
Lubricación	Mezcla
Encendido	Electrónico digital
Arranque	Pedal
Potencia máxima declarada	75 CV
Par máximo	N.d

TRANSMISIÓN	
Tipo	Trasera
Embrague	Manual, multidisco en baño de aceite de accionamiento mecánico
Caja de cambios	6 velocidades
Marcha atrás	No

CICLO	
Bastidor	Tubo de acero pintado al horno
Suspensión Delantera (recorrido)	Trapecios superpuestos con amortiguadores ELKA regulables y barra estabilizadora. (N.D)
Suspensión Trasera (recorrido)	Monocarrilguador ELKA regulable sobre basculante y eje rigido (N.D)
Frenos delanteros	Doble disco con pinza Nissin de doble pistón y latiguños metálicos
Frenos traseros	Disco con pinza Nissin de doble pistón y latiguño metálico
Estacionamiento	No
Neumáticos del.	Michelin S1 130x70-10
Neumáticos tras.	Carlisle Smooth 18x9.5-8

MEDIDAS Y PESO	
Largo/anchura/alto	1.650/1.220/n.d. mm
Distancia entre ejes	1.260 mm
Altura asiento	N.D
Altura libre al suelo	N.D
Dep. combustible	21 litros
Peso declarado	N.D

EQUIPAMIENTO	
Instrumentación	No
Soporte del. tras.	No
Guantería	No
Colores disponibles	Carrocería MAIER. Negro, amarillo y gris

DATOS	
Fabricante	Yamaha Motor Co
Importador	Yamaha Motor España
Garantía de piezas y mano de obra	2 años en versión de serie
Homologación	Vehículo Especial
Número de plazas	1
Lic. conducción	B
Precio	28.500€
Disponibilidad	Preparación Quad Competición

**IMPORTANTE FUNCIÓN.** Los neumáticos, como en cualquier vehículo, deben ofrecer el suficiente agarre tanto en recta como en curva además de mostrarse progresivos en sus reacciones. Con los Carlisle Smooth se consigue todo eso.

PRESTACIONES	
Velocidad máxima con desarrollo largo	+200 Km/h
Velocidad máxima con desarrollo serie	+140 Km/h
Aceleración 0-100 Km/h	6,27 seg
Deceleración 100-0 Km/h	4,30 seg
Aceleración 0-100 m	5,69 seg
Mejor tiempo x vuelta en circuito karting Los Santos de la Humosa	56,7 seg

## PREPARACIÓN YAMAHA BANSHEE 350 SUPERQUAD

En esta unidad no se ha escatimado el presupuesto y la elección de más de 50 elementos del mejor nivel hacen de esta máquina una verdadera obra de arte. Aquí tienes la mayor parte de los elegidos para la ocasión:

Amortiguadores delanteros **ELKA "Supermoto"**  
 Amortiguador trasero **ELKA "Supermoto"**  
 Amortiguador de dirección **GIBSON**  
 Barra estabilizadora **LoneStar**  
 Barra de dirección **LoneStar** cromada  
 Basculante **LoneStar**  
 Bomba de freno delantero **NISSIN RADIAL**  
 Bomba de freno trasero **NISSIN**  
 Cadena **TSUBAKI**  
 Carburadores **Keihin 34 mm**  
 Carrocería **MAIER**  
 Culata **POWERHEAD DUNCAN RACING**  
 Decoración **DUNCAN RACING**  
 Defensa delantera **TAG**  
 Depósito de gasolina **IMS** de 21 L.  
 Desconectador **PRO DESIGN**  
 Eje **TEAM ULTIMATE** con crucetas  
 Embrague **HINSON**  
 Escapes **PAUL TURNER DUNCAN RACING**  
 Guía de cadena **HOUSER**  
 Kit de admisión **PRO FLOW**  
 Kit motor **NATIONAL DUNCAN RACING**  
 Láminas **PYRAMID**  
 Latiguillos de freno **STREAMLINE**  
 Llantas delanteras y traseras **HYPER TECHNOLOGY**  
 Manillar **TAG**  
 Maneta de embrague flexible **ASV**  
 Pastillas de freno **STREAMLINE**  
 Pinza de freno **NISSIN** de doble pistón delanteras y trasera  
 Portanúmero **DUNCAN RACING**  
 Palanca de cambio **DUNCAN RACING**  
 Parrillas **AC RACING**  
 Puño de gas **Motion Pro**  
 Preparación **QUAD COMPETICION**, chasis, trapecios y basculante pintados al horno.  
 Puños **SPIDER GRIP**  
 Radiador **PWR**  
 Tapa de bomba de agua **DUNCAN RACING**  
 Tapa de embrague **DUNCAN RACING**  
 Tomas de admisión **MASTER FLOW**  
 Trapecios **LoneStar LONG TRAVEL**

Total preparación **19.000 €**

**VISIÓN DE CALIDAD.** Cualquier detalle de la preparación Paul Turner es digno de ser observado durante largo tiempo, tanto como el que su creador lleva fabricando kits de potenciación



nuestro país, aunque muchas se vayan a realizar en circuitos de Karting, que en principio benefician a las más elásticas mecánicas de 4 tiempos.

### **SUPERQUAD COMPETICIÓN**

Como su preparador Juan Merino dice: "Este Banshee es uno de los modelos más caros de cuantos hemos construido jamás". Y es que lo mires por donde lo mires resulta espectacular. Nada más bajarlo de la furgoneta el color negro de su carrocería Maier contrasta con las tapas del motor y los brillantes cromados de sus retorcidos escapes Paul Turner, que más bien parecen una escultura de un museo de arte moderno. Duncan es la encargada de comercializar el kit de motor elegido en esta ocasión y lo cierto es que el trabajo realizado es realmente para enmarcarlo. Por no hablar de los trapecios, suspensiones, estabilizadoras y unos neumáticos slicks o lisos en el tren trasero y... de ¿scooter en el delantero!? Llamativo detalle este que nos hace pensar si su efectividad será suficiente, porque no olvidemos que en los vehículos de dos ruedas su mayor agarre se produce en inclinaciones, que en el caso

de los quads no se llegan a producir jamás.

### **TACTO DE LUJO**

Las sensaciones que ofrece cualquiera de los elementos elegidos en esta preparación son las mismas que sentiríamos al tocar una auténtica maquinaria de relojería, que además se pone en marcha a la mínima insinuación en la palanca de arranque. Así comienza la sinfonía de los escapes, que nos están empezando a poner el bello de punta antes de engranar la primera relación, accionando su suave embrague Hinson y mediante la maneta flexible ASV. Los primeros metros de calentamiento nos demuestran que las vibraciones típicas de este modelo están minimizadas, también sin olvidarnos que ya no vamos con ▶



### **DIVERSIÓN O EFECTIVIDAD.**

Si se quiere disfrutar a sus mandos, la mejor opción es aprovechar toda la pista y forzar la derrapada. Si buscamos buenos tiempos lo mejor es ir lo más recto posible.



**YAMAHA YFZ 450 SUPERQUAD. MENOS PRESUPUESTO, MENOR APLOMO.** Simplemente el hecho de no contar con estabilizadora provoca que las ruedas interiores de la curva tiendan a levantarse.

## CARRERAS DE SUPERTRACK. TOÑEJO NOS CUENTA SU EXPERIENCIA EN 1989 Y 1990

Las carreras en asfalto tuvieron sus comienzos allá por el año **1987 en Francia**. Esta especialidad no tuvo mucho éxito en nuestro país y los aficionados veíamos con envidia que en el país vecino disponían de máquinas de otro mundo. No fue hasta la primera carrera organizada en nuestro país cuando me di cuenta del nivel de los equipos franceses.

La primera carrera que corrí en la especialidad **Supertrack** fue en Barcelona, concretamente en las instalaciones de **Can Padró, en el año 1989**. Allí se dieron cita los mejores pilotos franceses y el español **Xavi Valverde**, uno de los seis o siete que corríamos en aquellos tiempos.

Cuando llegué a la carrera pensaba que haría un buen resultado pero mi mecánico, por aquel entonces **Jaime Fernández Avilés**, me despertó mientras yo dormía y me dijo: "**Toñejo, no nos comemos una rosca**". No os imagináis cómo suenan



esos Banshee. Habían **cerca de 40 pilotos** en total y el nivel era de Mundial de Motociclismo, los camiones de Sonauto me dejaron sin palabras. Nuestro presupuesto era de poco más de 20.000 pesetas, unos **120 €**, y nos presentamos allí con neumáticos de tacos pensando que habría más tierra y saltos. La sorpresa fue mayúscula cuando

vimos que la mayor parte del circuito era en asfalto y los saltos ni existían. Los franceses llevaban slicks rayados.

**Joel Bontoux**, piloto oficial de Yamaha, se colocó el último en la parrilla de salida en dirección contraria al sentido de la carrera. Un vez se puso el semáforo en verde hizo dos giros sobre sí mismo y **nos adelantó a todos en la recta principal**. Al final quedé 3º y 4º en las mangas que se celebraron.

Yo corría con el **Suzuki LT-500** subido hasta los 650 cc mientras la mayoría de pilotos franceses utilizaban los **Banshee**, mucho más rápidos en recta. Mientras que mi quad alcanzaba los **211 km/h** el de Bontoux rondaba los **240**.

Un año más tarde, en **1990**, estuve participando en una carrera organizada en Toulouse en la que por fin **logré ganar** tras una dura lucha con un piloto francés que se llamaba Jean Philippe.



**LO MÁXIMO Y LO MÍNIMO.** El Banshee cuenta con una preparación muy cara, pero el YFZ 450 dispone de los elementos necesarios para rodar con gran seguridad sobre asfalto.

ruedas de tacos y estamos rodando en un circuito perfectamente liso. El trazado no es precisamente el ideal para las prestaciones del modelo, y el desarrollo del cambio, que se ha mantenido de serie, se queda excesivamente corto, sobre todo en la zona rápida del trazado donde se llegan a superar por poco los 110 km/h, frente a los 160 km/h que alcanza en este mismo circuito un kart de competición. Aunque hay que decir que un kart pesa mucho menos y el paso por curva es mayor. Otro dato importante: un piloto puntero del Campeonato de España de karting llega a rodar en 0'47"seg, y con el Banshee en 0'55" seg... Como veisno está nada mal. La mayor anchura de sus trapecios LoneStar de largo recorrido, los amortiguadores Elka "Supermoto" y la estabilizadora también LoneStar confieren al tren delantero un aplomo muy bueno, a pesar de que la elección de la presión de las ruedas delanteras a 1 bar no sea la más recomendable para la pista, que está subiendo de temperatura rápidamente gracias al sol.

Por su parte la preparación del motor significa una mejora en todos los aspectos y el Kit National Duncan ofrece una mejor respuesta, sobre todo en la gama media de revoluciones. No olvidemos que el Banshee siempre se ha caracterizado por ser un modelo muy brusco en la entrada de potencia, y que provoca pérdidas de potencia que en esta ocasión y con los neumáticos lisos ni se percibe. Simplemente sale cata-

pultado hacia la siguiente curva donde los frenos Nissin cobran protagonismo con un tacto increíblemente contundente... Excepto hace unos minutos, que me han jugado esa mala pasada que ya he olvidado. Bloquear la zaga es tarea sencilla y con ello se facilita la entrada en las curvas más lentas. Pero siempre manteniendo el motor alto de vueltas y preparado para la entrada de la máxima potencia, que cuando llega te provoca tal acumulación de trabajo y estrés que poco a poco se va resintiéndote tu cuerpo. Lo más importante es no olvidarse de que, con todas las mejoras, la potencia desarrollada por la mecánica nos ofrece unos 75 cv a la rueda, cifra que merece un respeto si tenemos en cuenta los 30 o 40 cv a la rueda que alcanza un deportivo de 4 tiempos y de serie. Aún así, si lo que queremos es diversión en lugar de efectividad, el Banshee nos permite ir de medio lado en cuanto nuestra mano derecha dé la orden y los neumáticos traseros encuentren terreno para el espectáculo. Así que ya sabes, si tienes ahorrados más de 25.000 euros en la hucha o un buen patrocinador, no hay excusas para no tener lo máximo. Sí, ya lo sabemos, soñar es gratis, pero si tu cerdito no está tan lleno, existen niveles de preparación menos extremos, como el del YFZ 450, también de Quad Competición, que te ofrecerá sensaciones similares a las del poderoso Banshee. Además exige mucho menos al piloto, aunque es un modelo de cross simplemente rebajado que tiende a levantarse si se duda en la entrada en curva.



## YAMAHA YFZ 450. ALTERNATIVA MÁS ASEQUIBLE

Si llegar al nivel de preparación del Yamaha Banshee SuperQuad Competición, se puede acceder con menor presupuesto a esta versión que del YFZ 450. Entre otros dispone de culata Duncan Racing, trapecios Roll Design, amortiguadores ELKA, CDI Vortex, Kit de admisión Pro Flow, Kit

de carburación, manillar Tag, bomba de freno Duncan Racing, latiguillos metálicos, escape Fat Boy y llantas y neumáticos de asfalto. Con todo ello el precio de la preparación es de aproximadamente de 7.000 € cifra considerablemente más reducida a la del monstruoso Banshee.