NÚMERO 41

enduropro magazine

IVÁN CERVANTES
VUELVE A CASA

ARRANCA EL NACIONAL | TADDY BLAZUSIAK | BETA 250 RR 2T

WE CREATE YOU WIN KX250F/450F

*Las nuevas **KX** se renuevan por completo. **Todas las mejoras probadas en competición, ahora de serie.** Novedades, nuevos ajustes y mayor manejabilidad ofrecen todas las prestaciones **para que tú sigas ganando.***

*La nueva **KX250F**, ahora más potente, monta una nueva suspensión independiente y el nuevo doble inyector la hace un **arma imbatible en la pista.***

*La **KX450F** de 2013, es la primera en montar una horquilla de suspensión neumática de última generación. El nuevo sistema de control de salida, los nuevos ajustes de inyección y un chasis más estrecho, hacen de la **KX450F una máquina creada para ganar.***

Y sino, pregúntaselo a Ryan Villopoto.

Kawasaki crea. Tú ganas.
KX250F / 450F, motos campeonas, a tu al alcance.

Para más información visita
www.kawasaki.es/KX250F o www.kawasaki.es/KX450F

KX450F - Lime Green

KX250F - Lime Green

Conduce siempre con responsabilidad, dentro del límite de tus habilidades, tu experiencia y tu moto. Usa un casco homologado y ropa protectora. Las acciones representadas aquí fueron llevadas a cabo por pilotos profesionales y en circuito cerrado.

Kawasaki

EDITORIAL

Jorge Torrecillas

DIRECTOR

Pintura, agua y competición

Este número es muy especial. Como habéis podido ver en la portada desnudamos literal y metafóricamente a todo un campeón del mundo. Iván Cervantes nos desvela todas las claves de su anterior etapa en Gas Gas y nos habla sobre sus nuevos retos en KTM en una sincera entrevista en la que no se calla nada. Fueron más de 6 horas de maquillaje y pintura para ilustrar en imágenes su vuelta a casa. Desde aquí quiero agradecer personalmente a Iván su paciencia y buen humor durante toda la sesión, que ya os aseguro que fue tan dura como divertida.

Pero no acaba aquí la cosa. En pruebas hemos vuelto a rizar el rizo con una espectacular sesión con la nueva Beta 250 2T que sin duda os dejará sin aliento. El primero en perderlo fue Álex Bolado al caerle más de 7.000 litros de agua helada. Toda una superproducción para poner a prueba una de las grandes desconocidas del mercado…

Pero también os traemos, entre otros muchos reportajes, la primera cita del Nacional de Enduro, nuestro gran campeonato que ha dado el banderazo de salida en Santiago de Compostela. Los favoritos ya han mostrado sus cartas y hemos visto el grandísimo nivel y estado de forma de nuestros pilotos, que llegan dispuestos a todo brindándonos el mejor de los espectáculos. ¡Adelante endureros! ¡Disfrutad de este Enduropro!

Esta página es un homenaje a uno de los pilotos de FMX más queridos y emblemáticos de la historia. Eigo Sato nos dejó el pasado 28 de febrero al sufrir una fuerte caída mientras entrenaba. Fue el primer piloto japonés en lograr hacer un backflip y en ingresar en el circo mundial de los X-Fighters. DEP.

SATO SHOT

STAFF

DIRECTOR
JORGE TORRECILLAS
jorge.torrecillas@enduropro.com

MX PRO
JOSÉ MARÍA CALLEJA
josemaria.calleja@enduropro.com

EQUIPO DE PRUEBAS
JULIO LÓPEZ
ÁLEX BOLADO

COLABORADORES
NICKI MARTÍNEZ
NACHO RIPOLL
MÁXIMO SANT

DISEÑO Y MAQUETACIÓN
JORGE MARTÍN

FOTOGRAFÍA
ALBERTO LESSMANN
JAVIER MARTÍNEZ

COORDINADOR DE EVENTOS
MICHEL VALLADO

DPTO. COMERCIAL
SANTIAGO CIDRE
santi.cidre@comunicacion1mas1.com
publicidad@enduropro.com
LAURA PI
laura.pi@enduropro.com

EDITA

MAS1 comunicación y gestión

Campus Empresarial TRIBECA
Ctra. de Fuencarral, 44
Edificio 3 - Loft 14
28108 ALCOBENDAS
info@comunicacion1mas1.com
Tel.: 91 219 08 36

SUMARIO #41

ENTREVISTA A IVÁN CERVANTES
"Vuelvo a casa"

Beta 250 RR 2T
Bautizo faraónico

KTM 250 EXC
Refinada

Nacional de Enduro
Arranque de lujo en Santiago

Entrevista a Blazusiak
Un trotamundos en busca de desafíos

Nos vamos de Rally
Prepara tu moto para un Raid

Actualidad
Todo sobre el off road

mxpro
Jacky Vimond y su WR 500 2T

vuelvo a casa

IVÁN CERVANTES

Iván Cervantes vuelve a teñirse de naranja. El Torito regresa con más fuerza y energía que nunca para conquistar de nuevo el mundial de enduro, un título que se le ha resistido los últimos años y que no está dispuesto a dejar escapar. Ahora con las pinturas de guerra tatuadas en el cuerpo regresa a KTM, su marca de siempre. Vuelve a casa.

Al final no pudo ser. El sueño de tener un campeón del mundo español con una marca española sonaba demasiado bonito, pero era prácticamente una utopía. Cervantes luchó duro y Gas Gas le dio lo mejor que tenía, pero no fue suficiente. Ahora quiere volver a la senda de las victorias y se ha enfundado la piel naranja. La misma que le llevó a lograr sus cuatro mundiales de enduro y la Copa del Mundo Indoor. El Torito de Cambrils lo tiene claro y va a por todas. En la piel lleva tatuado un "vuelvo a casa" en todos los idiomas, pero en su mente solo hay un objetivo: la victoria. Hablamos con él largo y tendido en las más de 5 horas de Body Painting a las que le sometimos para esta sesión de fotos…

Entraste en Gas Gas con la idea de trabajar en un proyecto que era bonito e ilusionante ¿No cuajó?

Mi marcha de KTM a Gas Gas en principio fue muy positiva. Todos teníamos muchísimas ganas de trabajar, de desarrollar un prototipo de moto para en el futuro poder comercializarlo, un 350 4t, trabajar cerca de casa, hacer una escuela para chavales.

El primer año era lógico que no fuera posible dar forma a todo esto, y empezamos a correr con la 250 2t. Pero en los primeros tres meses me di cuenta de que no iba a ser fácil. La situación era complicada, y para nada ayudaba la terrible crisis económica. Hubo problemas con los modelos nuevos y con aquel sistema nuevo de filtro de aire que hubo que cambiar y parar la cadena de montaje. Esto retrasó todo… Después la crisis se acentuó y se complicaron más las cosas.

¿Cuándo te diste cuenta de que realmente la pieza de Iván Cervantes no encajaba en el puzzle de Gas Gas?

Cuando uno da un paso como el que yo di, que fue muy grande, hay dos posibilidades: acertar o no acertar. Todo el mundo prueba y necesita nuevos retos, nuevos estímulos; y mi cambio vino propiciado por eso.

Pero es cierto que uno no se da cuenta de lo que tiene hasta que lo pierde. Yo me di cuenta al poco tiempo. Pero a veces uno no quiere ver la realidad y piensa con ilusión que todo puede cambiar. Me estimulaba mucho que viniera Pere Ibáñez (NdR: todo un especialista en el motor Yamaha 4t), y ponernos a trabajar juntos. En principio la idea era trabajar en un motor propio, pero la crisis arreciaba y tuvimos que aceptar montar un motor Yamaha. La cuestión es que la demanda que teníamos de piezas y evoluciones no se veía rápidamente respondida y empezamos el mundial con la moto aún por definir…

¿Qué ha fallado en competición?

Yo siempre he estado en el top 3 desde que empecé en 2003 en el mundial. Unas veces he sido segundo, otras veces he ganado, pero siempre he estado en los puestos de honor. Ha sido este 2012 la primera vez que no he acabado en el podio final… Tuve unas averías

"Aunque mi etapa con Gas Gas ha sido bonita, a mitad de temporada perdí la motivación."

+ TEXTO

Cuando llegaste al equipo en principio no ibas a E2, sino a E3

Así es, sólo quedaba una moto libre y era la 500 4t que dejaba David Knight. En E2 estaban Guerrero y Aubert y en E1 Meo y Remes. Finalmente Remes fichó por TM y se barajó la posibilidad de que entrara Oldrati. Yo me hice a la idea y me puse manos a la obra a trabajar con la moto grande y mi mecánico de siempre…

¿Y qué hizo cambiar a Fabio de idea?

Recibí la llamada de Farioli y me dijo que había un hueco en E2 con la 350. Guerrero le había llamado diciendo que prefería correr en E1 después de dos años en la categoría intermedia y Fabio aceptó como premio a las grandes temporadas que había hecho. Oldrati fichó por Husaberg y a mí se me habría la puerta de E2. Una categoría que me apetecía muchísimo por la moto y también por ser la única que me queda por conquistar.

¿Todos estáis de acuerdo en vuestra categoría? En el caso de Guerrero lidiar con Meo no es plato de buen gusto…

Cuando me fui de KTM dejé un hueco importante y Cristóbal Guerrero asumió la difícil tarea de plantar cara y sacar pecho. Cris superó todas las expectativas. Quiero dejar claro que cuando firmé con KTM acepté que yo sería el último en elegir moto y que en ningún momento llegaba para reemplazar a nadie. Cristóbal ha logrado dos subcampeonatos y ha hecho muchísimo por la marca. Yo asumí en todo momento que debía conformarme con lo que hubiera. Pero al final las circunstancias han hecho que todos estemos contentos.

"Correr el Dakar cada vez lo veo más cerca. Me motiva mucho"

PASA EL RATÓN SOBRE LAS IMÁGENES

"El objetivo es claro: Ganar el Mundial de Enduro2"

BETA 250 RR

BAUTIZO FARAÓNICO

EnduroPro tiene este mes el placer de acudir en primicia a un bautizo faraónico, el de la exquisita y esperada Beta 250 RR.

En contadas ocasiones el lanzamiento de un nuevo producto es tan acertado como el de la moto que nos complace degustar este mes, una Beta 250 2t que prevemos dará muchas alegrías a la marca italiana en no mucho tiempo. Si es verdad que detrás de tan novedoso producto para el consumidor hay un largo y laborioso proceso de elaboración, pero al final la evolución de todas las motos de enduro se basa en la experiencia a lo largo de los años.

Pasajeros al tren de los 2T

La empresa fundada por Enzo Bianchi y Arrigo Tosi, a raíz de la fusión de sus iniciales, se basa en una producción comedida de motocicletas adaptándose progresivamente a la demanda de su producto. Digamos que siguen la política de sus compañeros de TM, donde evolucionan bajo seguro y sin invertir arriesgadas cantidades de capital. Y es por ello que tanto han tardado en

y en ningún momento percibimos sensaciones negativas, ni por defecto ni por exceso. Ciertamente uno de los mejores motores de dos tiempos probados hasta la fecha.

Acierto tras acierto

Lo cierto es que los dos años que anuncian haber estado encerrados descartando diseños y evoluciones de la moto se nos antojan exiguos, prueba de ello es la novedosa ubicación del arranque eléctrico bajo

de la cuatro tiempos, pero con evidentes cambios adaptados al nuevo motor. Este chasis lo hemos probado en una pista hecha a nuestra libre voluntad donde debíamos plegarla de manera brusca y precisa para empalmar un doble en curva. Esta Beta se retorció lo que quisimos, el límite lo pusimos nosotros. Sin embargo lo sorprendente es que es igual de capaz si de grandes troncos se trata, si hemos de pasar una larga lengua de pequeñas piedras o giramos fuerte en la rodera más cerrada. Sorprende probar un chasis "nuevo" tan conseguido.

Pero lo mejor de todo es que componentes como el conjunto de las ruedas, heredados direc-

BACK FLIP VALLES

C/ Sant Antoni, 56
Les franqueses del Vallès (Barcelona)
93 849 44 63 - 678 74 89 39
motoquad@backflipvalles.com

GALERÍA: BETA 250 RR

FOTOGRAFÍA
Alberto Lessmann

Vista general

BETA 250 RR - 7.319 €

Detalles

1

2

3

4

5

6

Motor

Monocilíndrico 2 tiempos, refrigeración líquida
Diámetro x carrera: 66.4 mm x 72 mm
Arranque eléctrico y a pedal
Cambio de 6 velocidades

Parte Ciclo

Medidas y peso

Lo mejor

- Entrega de potencia del motor
- Chasis muy polivalente
- Ergonomía y peso total

Lo peor

- Pocos puntos de postventa
- Suspensiones justas a alto rendimiento

MAPFRE

+INFO

91 601 42 71 - 91 685 55 49 - 628 826 043

moremotoracing.net

more moto racing

emotion in motion

" TODO LO QUE TENEMOS Y PODEMOS CONSEGUIR PARA LA MOTO QUE TENGAS"

SÍGUENOS EN: facebook twitter

PINCHA EN LOS PRODUCTOS

AROS DE LLANTAS

LLANTA COMPLETA DEL.

LLANTA COMPLETA TRAS.

PASTILLAS FRENO

DISCOS DE FRENO DEL. STD, 270MM O 320MM

DISCO DE FRENO TRASERO

KIT DE REPARACION BASCULANTE

KIT DE REPARACION BIELETAS

KIT DE REPARACION DE DIRECCION

CORONAS

PIÑON DE ATAQUE

KIT ARRASTRE

SILENCIOSO

ESCAPE

FUNDA ASIENTO

ESPUMA ASIENTO

VALVULA DEPOSITO GASOLINA

TAPONES DEPOSITO

ADHESIVOS DEPOSITO MOTO

KIT PLASTICOS

PORTAMATRICULAS

FAROS DELANTEROS

CUENTAKILOMETROS

CADENAS

PEDAL DE FRENO

PEDAL DE CAMBIO

PAPILLON

NEUMATICOS DELANTEROS

NEUMATICOS TRASEROS

CAMARAS Y MOOSES DELANTEROS

CAMARAS Y MOOSES TRASEROS

RETENES DE HORQUILLA

PROTECTORES DE HORQUILLA

PROTECTOR AMORTIGUADOR TRAS.

PROTECTORES LATERAL CHASIS

PROTECTOR DISCO DELANTERO

TENSORES DE CADENA

En 1990 KTM revoluciona el mercado con el lanzamiento de la KTM 250 GS, un modelo que marcó un antes y un después en el enduro. Nada más y nada menos que 23 años de refinamiento y perfeccionamiento tecnológico, buscando la excelencia, se concentran en la actual KTM 250 EXC, descendiente directa de aquella mítica montura.

KTM 250 EXC
refinado

Es curioso observar cómo las características “generales” de la KTM 250 GS de 1990 son prácticamente las mismas 23 años después: frenos de disco en ambos ejes con bombas y pinzas Brembo, horquilla invertida WP, monoamortiguador trasero, aunque con bieletas en la vieja GS, motor de refrigeración líquida con el mismo sistema de válvula de escape centrífuga “TVC” que la actual EXC, admisión por láminas directa al cárter, con encendido electrónico y escape tipo bufanda.

Evolución de vanguardia

Evidentemente 23 años no pasan en balde y KTM ha ido realizando mejoras año tras año, consiguiendo un comportamiento muy superior en la actual KTM 250 EXC al de la mítica 250 GS del año 90. El principal “refinamiento” de este año es la incorporación del nuevo embrague DDS (Damped

discos y del cambio. El efecto del amortiguador, unido al accionamiento hidráulico de la bomba Brembo, proporciona un “tacto de embrague” extraordinario, lo que se traduce en mayor control por parte del piloto.

Made in 2013

Este año 2013 la KTM 250 EXC comparte con el resto de motos de la gama de enduro muchas e interesantes novedades: la nueva llanta trasera, fabricada por Giant,

+INFO

more moto racing

91 601 42 71 - 91 685 55 49 - 628 826 043

moremotoracing.net

CASCO SCORPION VX-15

Gran casco, vuestro a un mini ¡Precio!: Desde 115€ para los colores básicos -140€ el modelo Sprint-. ¡Sistema exclusivo de hinchado! que permite personalizar el ajuste del casco gracias a las almohadillas con cojines de aire regulable. Carcasa de resina termoplástica inyectada. Visera aerodinámica regulable. Sistema de ventilación: con grandes colectores de admisión y orificios traseros aerodinámicos. Gran apertura a la altura de los ojos para adaptación de gafas. Forro hypoalergénico, desmontable, lavable, suave y agradable al tacto.

desde 115€ hasta 140€

TECHNOMOUSSE

Tecnología italiana para un mousse de inmejorable relación calidad/precio/prestaciones. Ya no hay excusa para montar mousse. Modelos disponibles en tienda:
90/90-21
80/100/21
120/90-18
140/80-18

139€

LOCK AND LOAD

Innovador sistema de fijación para motos en remolque, pickup, furgoneta, etc... Por fin podrás sujetar tu moto ¡sin necesidad de correas! Fácil de desmontar gracias a un práctico sistema de palomillas. ¡Tu moto nunca había viajado tan segura!

1,99€

PUÑOS NEGROS

Ideales para enduro o cross. Tacto excelente. Sólo 100 uds. en venta a un precio con -60% dto. ¡A por ellos!

27€

TENSORES DE CADENA

Cuando se te pasa tu tuerca o tensor de tu KTM te venden el eje entero. Te ofrecemos la solución más económica: este par de tensores, fabricados en aluminio anodizado naranja, a un precio increíble. Precio por juego.

99€

RADIADORES de ALUMINIO SOBREDIMENSIONADOS

Fabricados en aluminio de alta calidad y soldados con la más avanzada tecnología. Disponibles para Honda, Yamaha, Kawasaki, Suzuki, Gas Gas, Husqvarna y Husaberg. En algunos casos con stock para modelos desde 1990 hasta el 2013. ¡Pregunta! Precio por unidad

CARPA PLEGABLE

Estructura de aluminio, montaje rápido con cuatro laterales. Bolsa con ruedas para transporte (modelo profesional). Sólo en color blanco.

Medidas:
Modelo económico 3x3 m. (imagen) 119€
Modelo profesional 3x3 m. (techo en rojo) 239€
Modelo económico 3x6 m. (techo en rojo) 449€

SÍGUENOS EN:

facebook

twitter

VEN A VISITARNOS A NUESTRO STAND 618 EN MOTOMADRID Y TE SORPRENDERÁS.

MÁS OFERTAS EN NUESTRA WEB. MOREMOTORACING.NET

Más potencia y suavidad

La admisión se ha mejorado con la instalación de la nueva caja de láminas V-FORCE 4, mejorando la entrega de potencia y la fiabilidad. El arranque eléctrico, que incorpora de serie, se ha rediseñado con objeto de dotarlo de mayor fiabilidad, después de los problemas detectados en la versión anterior. Desde luego "suena" mejor que el anterior y durante la prueba ha funcionado bien; habrá que esperar unos meses para ver su fiabilidad. Sin entrar en justificaciones técnicas, ni en más detalles, la reacción de la totalidad de los pilotos que se suben a la KTM 250 es la misma: "¡Pero qué bien va esta moto!".

Los amantes de los dos tiempos tienen en esta moto un punto de referencia. Sigue siendo líder en ligereza de su segmento. KTM se toma muy en serio la reducción

para terrenos resbaladizos, hasta una respuesta con un comportamiento muy agresivo. Inexplicablemente, el interruptor que permite modificar el encendido para cambiar la curva de potencia, no viene de serie, aunque basta con desenchufar un cable del CDI para cambiar a una curva más contundente pero menos progresiva o pasar por "caja" y montar el interruptor del Power Parts.

Se ha vuelto a la geometría de hace dos años, montando tijas de 20 mm

Vista lateral

KTM 250 EXC - 7.194 €

Detalles

1

2

3

4

5

6

Motor

Monocilindro de 2 tiempos de 249 cm³ (66,4 mm X 72 mm), con admisión de membrana y distribución de escape
Refrigeración líquida
Arranque eléctrico y pedal

Parte Ciclo

Cambio de seis velocidades
Embrague multidisco en baño de aceite / con accionamiento hidráulico
Equipo de encendido con regulación electrónica sin contactos, ajuste digital del encendido, tipo Kokusa

Medidas y peso

MAPFRE

+INFO

91 601 42 71 - 91 685 55 49 - 628 826 043

moremotoracing.net

emotion in motion

" TODO LO QUE TENEMOS Y PODEMOS CONSEGUIR PARA LA MOTO QUE TENGAS"

SÍGUENOS EN: facebook twitter

PINCHA EN LOS PRODUCTOS

TORNILLOS CORONA

TORNILLOS DISCOS FRENO

PARAMANOS

FILTROS AIRE

GOMA GUIA CADENA

PATIN BASCULANTE

CUBRECARTERS

PROTECTORES DE RADIADOR

KIT REPARACION RUEDA DEL.

KIT REPARACION RUEDA TRAS.

CDI

RODAMIENTO INF. AMORTIGUADOR

CASQUILLOS RUEDA DEL.

CASQUILLOS RUEDA TRAS.

RADIADORES

PUÑOS

CABLE ACELERADOR

CABLE EMBRAGUE

LATIGUILLO FRENO DEL.

LATIGUILLO FRENO TRAS.

TORRETAS DE MANILLAR NORMALES Y ELEVADORAS

KIT REPARACION BOMBA FRENO DEL.

KIT REPARACION BOMBA FRENO TRAS.

DEPOSITOS COMBUSTIBLE

MANILLARES

BOTON DE PARO

BOTON DE ARRANQUE

SOPORTE MANETA

MANETA DE FRENO

MANETA DE EMBRAGUE

PUÑOS DE ACELERADOR

KIT REPARACION PIÑON DE ATAQUE

RODAMIENTOS CIGÜEÑAL

PISTON

BIELA

CIGUEÑALES

VALVULAS MOTOR

JUEGO JUNTAS

ACEITE MOTOR

TAPA DE EMBRAGUE

KIT DE EMBRAGUE

STATORS

Demostración de fuerza de Iván Cervantes en un espectacular inicio del nacional de enduro en Santiago de Compostela. Mena soprende al de Cambrils el primer día en la Scratch y el de KTM responde ganando. Doblete para Santolino en E1 y McCanney en E3, en una carrera que marca un antes y un después y reivindica cumplir su sueño de convertirse en mundialista.

CERVANTES DESPEGA

Castrol POWER1 Racing 2T
MÁXIMO RENDIMIENTO PARA UNA CONDUCCIÓN EXTREMA

Oriol Mena fue el gran protagonista del sábado, el de Husaberg cómodo con el cambio de categoría se erige como uno de los candidatos a luchar por la Scratch

Oriol Mena le robó el protagonismo a Iván Cervantes el día de su debut en el nacional con su nueva KTM 350 EXC-F. A finales del pasado año, el piloto de Husaberg decidió cambiar de categoría tras dos años en Enduro 3, primero con una dos tiempos y después con una de cuatro. Y a tenor del resultado, el de Canyamars para haber acertado de pleno.

En Santiago, sobre un terreno de hierba y unas cronos de darle mucho al mango, excepto la extrema, Mena soprendió a sus rivales. El terreno, sobre todo por la mañana, por culpa de la helada nocturna, estaba muy resbaladizo y las piedras y las raices, muchas de éstas escondidas, no

Castrol POWER1 Racing 2T
MÁXIMO RENDIMIENTO PARA UNA CONDUCCIÓN EXTREMA

Santolino empieza el año como lo terminó, líder de Enduro 1 gracias a su doblete en Santiago

Doblete para Satolino

Lorenzo Santolino empezó el año como lo terminó, ganando en la pequeña cilindrada. El salmantino realizó el tercer mejor registro de la absoluta el sábado. Mientras que, en su categoría, en E1, repitió pareja de baile. Él y Víctor Guerrero se jugaron la victoria sábado y domingo, aunque fue Santolino quien logró llevarse el gato al agua por sólo cuatro y dos segundos respectivamente. Guerrero le puso las cosas muy difíciles el último día, donde se juagaron el triunfo a una sola carta en la última crono, la especial extrema. El tercer puesto del podio fue a parar a manos de

Castrol POWER1 Racing 2T
MÁXIMO RENDIMIENTO PARA UNA CONDUCCIÓN EXTREMA

terceros puestos en una categoría donde la entrada del chileno añade un rival al ya habitual duelo entre los dos catalanes. Kirian Mirabet repitió podio en Sub-21 125 y Josep García se llevó el triunfo en Trofeo en una categoría de iniciación sembrada de pilotos Husqvarna, donde también brilló el madrileño Marcelo López.

En categorías Sénior B, Antón Fernández y Constantino Pérez se repartieron los triunfos en 2 tiempos. Mientras que Borja Nieto empezó el año con dos victorias consecutivas en 4 tiempos. Idéntico resultado que sus hómologos de Sénior C Antonio Valero e Iker Villanueva que subían a lo más alto del

FICHA DE CARRERA

- PINCHA AQUÍ PARA VER LA CLASIFICACION COMPLETA -

FECHA DE CARRERA: 2 y 3 de marzo de 2013
LUGAR: Santiago de Compostela (Galicia)
CLIMATOLOGÍA: Soleado
Nº INSCRITOS: 180 pilotos

GANADORES DE CATEGORÍA:	DIA1	DIA2
Scratch	Oriol Mena (Husaberg)	
E1	Lorenzo Santolino (Husqvarna)	
E2	Oriol Mena (Husaberg)	
E3	Danny McCanney (GasGas)	
Júnior Open	Ramon Quer (Husqvarna)	
Júnior Open Sub-21	Kirian Mirabet (KTM)	
Júnior Trofeo	Josep García (Husqvarna)	
Sénior B 2T	Antón Fernández (Beta)	
Sénior B 4T	Borja Nieto (Husqvarna)	
Sénior C 2T	Antonio Valero (KTM)	
Sénior C 4T	Iker Villanueva (Husaberg)	
Máster	Francisco Izquierdo (Gas Gas)	
Féminas	Rosa Romero (KTM)	

Castrol POWER1 Racing 2T
MÁXIMO RENDIMIENTO PARA UNA CONDUCCIÓN EXTREMA

Galería: Nacional de enduro. Santiago de Compostela

FOTOGRAFÍA
Nicki Martínez

El MC Movete Na Moto, dirigido por José Canda, logró que las motos descansaran a los pies de la catedral.

TADEUSZ BLAZUSIAK

UN TROTAMUNDOS EN BUSCA DE DESAFÍOS

Camino de su cuarta corona de campeón del mundo de SuperEnduro y con cuatro títulos AMA de Enducross, Taddy Blazusiak se ha convertido en el piloto de referencia de la especilidad. Nacido en trial, forjado en las extremas y coronado en los indoors. No importa donde esté el reto si el polaco lo quiere conquistar.

De Polonia a Andorra, pasando por largas estancias residiendo en Cataluña y Estados Unidos. Del trial al enduro extremo, reivindicándose como el mejor piloto en los indoors de todo el planeta. Cierto aire merecido de trotamundos persigue a Tadeusz Blazusiak, aunque rozando la treintena (los cumple el próximo mes de abril), el piloto polaco por fin parece haber encontrado su sitio. El de KTM se ha centrado en los eventos indoor, apartando las extremas de su calendario, y ha fijado su lugar de residencia en el país de los Pirineos, lo más parecido a un hogar para un viajero infatigable como él.

Llámense SuperEnduro, Enduro Indoor o Enducross, el resultado en este tipo de pruebas siempre es el mismo desde la aparición del piloto de Nowy Targ (Polonia). La estrella del equipo Extreme de KTM, atesora ya tres mundiales y cuatro títulos en las series americanas de ésta especialidad.

preparar ésta carrera, pero después ya tendré que centrarme en el último gran premio. Quiero mantener éste ritmo porque es el que nos lleva hasta la victoria".

¿Cuál es la fórmula para que seas tan bueno en enduro indoor y extremas?

"Bueno, hace tiempo que no puedo participar en carreras extremas por problemas de calendario, pero en el enduro indoor, que no tiene

conseguido el 'holeshot' (N. de R: entrar en primera posición en la primera curva). Mientras que, en la segunda, con orden invertido de salida, me ha costado mucho remontar. La verdad es que, tras éstos resultados, estoy más que satisfecho con mis salidas, con mi moto y con todo mi equipo."

Los extrialeros os habéis adueñado de esta disciplina. La base técnica se presupone en todos vosotros, pero ¿es la velocidad vuestro talón de Aquiles?

"Sí, tenemos que trabajar mucho más la velocidad. En realidad, la dificultad de las pistas de SuperEnduro no es mucha desde el punto de vista técnico. Si os fijaís bien, la piedra más alta tiene cinco centímetros en comparación con el trial... Aquí tienes que apretar, ir muy rápido en las curvas. Además en Barcelona el terreno estaba muy compactado, brillaba y patinaba como el hielo. No hay duda de que mi base en

PALMARÉS

CAMPEONATO DEL MUNDO
FIM DE ENDURO INDOOR
Campeón del Mundo FIM SuperEnduro (2012)
Campeón del Mundo FIM de Enduro Indoor (2010-11)
Subcampeón del Mundo FIM de Enduro Indoor (2008-09)

OTROS RESULTADOS
Medalla de Oro en los X-Games 2011
AMA Endurocross (de 2009 a 2012)
Erzberg Rodeo (5 victorias: de 2007 a 2011)
Ganador del Enduro Indoor de Barcelona (de lo a 2013)
Ganador UK Tough One (2009)
Ganador Hell's Gate (2008-09)
USA Last Man Standing (2007)
2º clasificado UK Tough One (2008)

CAMPEONATO DE EUROPA DE TRIAL
Campeón de Europa FIM de Trial 2004

lo va a llevar a otro nivel porque es un evento impresionante."

¿Tienen algo que ver las pistas de enducross americanas con las del mundial de SuperEnduro?

"Depende, en Estados Unidos acostumbra a haber más saltos. Depende, a veces allí los circuitos són un poco más estrechos y supercomplicados. Pero a mí, ahora mismo, personalmente, me gustan más este tipo de circuitos algo más

MOTOMADRID®
II Salón Comercial de la Motocicleta
Nueva, Eléctrica, Seminueva, Custom, Off Road, Clásica, Quad, ATV e Industria Auxiliar

22-23-24 MARZO 2013
ORGANIZA: ERMEVENTS Classic Racing & Motor Events

IMPORTANTE:
La edición 2013 se celebrará
en
Feria de Madrid
PABELLÓN 3
(Campo de las Naciones)

¡¡UNA BUENA OPORTUNIDAD PARA DIVERTIRTE, EQUIPARTE Y COMPRAR TU MOTO!!

Monday Advertising
ERMEvents, S.L. - c./ Aribau, 19 - 199 1ª Planta - 08021 Barcelona . CIF.: B-57.422.354

salonmotomadrid.com

PATROCINADORES:
MUTUAMADRILEÑA
Cetelem

MEDIA:
MOTOCICLISMO
motos.net
as

COLABORADORES:
NH HOTELES
IBERIA
renfe
ganvam
ticketea 902 044 226

queda una del mundial y de allí salimos disparados hacía Estados Unidos para probar la moto y prepararme para los X Games y la primera carrera de Enducross, la verdad es que no paro. No tengo ni dos semanas de relax... Aunque en verano quizás sí me tome unas pequeñas vacaciones, pero hay muchas carreras y siempre hay cosas por hacer. Hay mucho trabajo."

¿Cómo por ejemplo los raids?

"Bueno, es un mundo interesante pero de momento sigo muy centrado en mi trabajo y los raids son una cosa de futuro, interesantes para mí pero, repito, de futuro."

¿Te gustó la experiencia de participar en el Desafío Litoral argentino?

"Sí, muchísmo. Me lleve una buena sensación y todo aquello me gustó muchísimo, como en la tercera etapa, en la que terminé

MOTORLAND X-Race 2013

23 y 24 MARZO

TRAMO DE 30 KM PASANDO POR TODOS LOS CIRCUITOS, INCLUYENDO EL DE VELOCIDAD

MOTORLAND ARAGÓN

PUNTUABLE PARA SUPER ENDURO CHALLENGE 2013

MOTO CROSS CENTER

ENDU ROC

BASSELLA PROGRAM 1

GOBIERNO DE ARAGON

Más info e inscripciones: Tel. 978 835 548 - deporte@motorlandaragon.com - www.motorlandaragon.com

¡Nos vamos de Rally!

ENDUROPRO EN EL X RALLY MARRAKECH

¿Quieres iniciarte en el mundo de los raids? ¿Te apetece vivir la experiencia de un rally africano? Enduropro te cuenta cómo hacerlo por un precio muy ajustado. ¡Para ello nos hemos inscrito en el X Rally de Marrakech y hemos preparado una vieja KTM!

Cuando leas estas líneas EnduroPro se encontrará en tierras africanas participando en el X Rally Marrakech. Pero antes de tomar la salida hemos tenido que dar muchos pasos previos. En este artículo os metemos de lleno en los preparativos de un rally para poder contaros en primera persona las necesidades que existen. Y para ello, en este primer artículo, os informaremos de todo lo necesario para poder participar en este tipo de carreras y en un segundo, que veréis en el próximo número, os narraremos la experiencia vivida en el desafío africano.

La carrera, todo un reto

El X Rally comienza en Marrakech el día 4 de Marzo y terminará el día 8 en Agadir, este tipo de pruebas están abiertas a motos, quads y SSV. Contará con más de 1.200 km cronometrados divididos en 4 etapas. La edición 2013 recorrerá paisajes

cartuchos de horquilla no originales, cambios o refuerzos en la estructura, modificaciones de basculante, carenados, aumento del diámetro de los discos de freno, cambios en el sistema de combustible o cambios en el grupo térmico.

La Moto: preparación sencilla

Ya con el pequeño conocimiento técnico necesario para nuestra categoría, nos pusimos manos a la obra en el taller. Para ello contamos con la dilatada experiencia en

hacer falta soportes de GPS, antes para su seguimiento, etc … y con el fin de abaratar costes del Rally. Alex realiza un soporte sencillo y todo artesanal. Modifica la posición de la piña de luces para que los mandos de trip y del radbook estén al alcance de la mano. El faro se ve obligado a ser adelantado, para que no molesten los elementos de navegación y su óptica alumbre correctamente. En cuanto al piloto trasero, el reglamento exige una segunda luz fija en la parte superior de la aleta. Una vez realizadas las modificaciones principales, ponemos a nuestro gusto las suspensiones más duras para las pistas rápidas y menos endureras. Para más seguridad, decidimos montar un amortiguador de dirección, un silemblock de manillar KTM, puños de espuma y para manos cerrados. El desarrollo se modifica, pero solo el piñón aumentando en dos dientes su tamaño original y endurero. En el apartado de los

Otra parte del presupuesto sería la preparación de la moto, en nuestro caso hemos utilizado material reciclado o prestado…. para eso están esos grandes amigos y compañeros de rutas domingueras!! El depósito de 13 litros lo puedes encontrar de segunda mano, pero en el catálogo de accesorios de la marca, podrás ver más opciones con diferentes capacidades de litros por unos 300€ aproximadamente. Hay otras opciones como los depósitos IMS más económicas. El coste más elevado de nuestra preparación serían los instrumentos de navegación, ya que las opciones de fabricantes de este tipo de material son reducidos. En

Husqvarna
www.motosarribas.com
"Tu mejor ayuda en la competición"
Central Colmenar de Oreja
Poza del Moral, 19 - Nave 7
28380 - Colmenar de Oreja
Tel.: 91 894 35 45 / 91 808 91 25
info@motosarribas.com
Nueva tienda en Madrid
Delegación Madrid
Calle Cavanilles, 52
28007 - Madrid
Tel.: 91 627 01 30
info@motosarribas22.com

Detalles de preparación

Decoración de los adhesivos y diseños personalizados por la Roturacing.

La primera de Cervantes

NOTICIA 1

Bassella Race 1 2013

Iván Cervantes vuelve a la senda de las victorias y lo hizo por todo lo alto ganando en Bassella Race 1. No sólo se impuso en la espectacular Xtrem sino que el día de la multitudinaria carrera le arrebató el título al sueco Robert Kvanström (Beta), vencedor de la pasada edición.

Los dos pilotos protagonizaron un apretado duelo prácticamente hasta el final de la primera vuelta, imponiendo un ritmo muy rápido, pero fue finalmente Cervantes quien tomó las riendas y demostró su talento de campeón poniendo tierra de por medio. El piloto de Gas Gas, Rodrig Thain, no ha tuvo una muy buena salida, pero remontó posiciones clasificándose finalmente en tercera plaza. En la categoría Senior, merecidísima victoria para el dakariano Nani Roma (KTM), seguido muy de cerca por Ramon Falguera (Sherco) y Edgar Baró (Suzuki). Impresionante también el carrerón de Josep García (Husqvarna), joven promesa del off road, que tras despuntar en pasadas ediciones como Infantil este año se ha subido ya al primer cajón del pódium Junior.

NOTICIAS

1 Basella Race I. La primera de Cervantes

2 Taddy arrasa en el Indoor de Barcelona

3 Mena campeón de España de Cross Country

4 Victor Rivera gana el Intercontinental Rally

5 El Mundia de Enduro televisado

6 Cota TT 4 estaciones. II Raid Cabra de Santo Cristo

7 Jarvis, rey del infierno

8 Alianza entre Gas Gas y Ossa

¡Hazte socio en clubmoto1.com!

Gratis, si tienes tu moto asegurada con MAPFRE

Jacky Vimond y su Yamaha WR500 2T

La Pantera Rosa

EDITORIAL

José Mª. Calleja

Descubre **GREEN BOX**

la revista digital de **Kawasaki,**
en donde encontrarás los mejores
contenidos offroad de tu marca favorita

www.**GREEN-BOX**.es

José Mª Calleja
ESPECIALISTA MOTOCROSS

Comenzó el Nacional de MX

Lleno de novedades viene el Nacional esta temporada. La más importante de ellas la adopción del nuevo sistema de carreras donde se juntan las dos segundas mangas de las categorías principales en una superfinal.

La primera prueba en Albaida sirvió para probar los nuevos formatos y hemos de sacar dos lecturas. La emoción está asegurada para las segundas mangas. Es un espectáculo ver la parrilla llena y con la escasez de inscritos de los últimos años, no se recordaban carreras tan emocionantes.

Por otro lado, puede que este formato perjudique un poco a los pilotos, me explico: Si un piloto rompe la moto en la primera manga, quedaría fuera de los 20 primeros que tienen derecho a correr la superfinal y por lo tanto no podría puntuar en toda la carrera. Para esto, la RFME clasifica automáticamente a los pilotos que hayan quedado entre los 10 primeros en entrenamientos, hasta un máximo de 3.

Esta norma parece clara, pero esperemos que ningún piloto se vea perjudicado al ser el cuarto en romper en una carrera o que hiciese mal tiempo en entrenos pero buen papel en carrera.

Mi opinión personal, hubiera dejado las mangas como siempre, 2 mangas de 30 minutos, ya que creo que no hay que inventar nada nuevo y hubiese hecho una quinta manga juntando las categorías y con otra clasificación, cómo se hace en Inglaterra.

Aún así, aplaudimos la intención de la Federación de mejorar el espectáculo y tratar de salvar el motocross en un momento dónde el deporte está prácticamente muerto en cuanto a repercusión y difusión.

TEST VINTAGE
YAMAHA WR 500

El gran Jacky Vimond, campeón del mundo 250cc en 1988 y leyenda viva del motocross, se vuelve a subir a una Yamaha WR 500 para esta exclusiva prueba.

La Pantera Rosa

Dos Leyendas

Este mes os traemos una prueba exclusiva y con un sabor clásico muy especial. Hemos juntado a dos leyendas del motocross y el enduro tras más de 20 años separados. La gran Yamaha WR500, y a Monsieur Jacky Vimond, el campeón del mundo de motocross 250cc de 1986.

Vimond, fue el primer campeón del mundo francés de la historia. Su fino estilo de pilotaje asombraba a todo el mundo y se le apodaba “The Pink Panther” debido a su moderna ropa JT de color rosa. Vimond tenía un estilo muy particular y es el pionero de una forma de pilotar que heredaron años después toda una nueva hornada de pilotos franceses que llega hasta nuestros días con nombre cómo Marvin Musquin o Gaultier Paulin.

Trágico final de su carrera
Su trágica retirada le hizo aún más

sólo llevaron una ese mismo año, nos hacemos una idea de las WR 500 que hay, y de la suerte que tenemos de poder verla en estas páginas.

En esta unidad casi todo es de serie, las suspensiones no se han cambiado, tan solo el muelle del amortiguador trasero. Se ha tratado que se parezca lo más posible a la original.

La preparación se completa con una pintura de chasis, pistón y bielas nuevas, rodamientos y radios son nuevos. Bujes, llantas y tijas han sido anodizados. Los discos se han sustituido por braking floreados y se ha instalado un embrague hidráulico. El resto de componentes son originales como los plásticos y adhesivos. El toque final lo da el escape construido a mando a base de conos que es la especialidad de la casa Messico y que ha sido el fundador de la marca, el Sr. Pulleti, el encargado de

Detalles

1

2

3

4

5

6

Vista lateral

Motor

Tipo: Refrigeración por aire, Monocilíndrico de 2T 487 cm³
Diámetro x Carrera 87.0 x 82.0 mm
Relación de compresión 6.64:1
Sistema de Alimentación: Carburador Mikuni VM38SS
Encendido CDI digital
Arranque Pedal de arranque
Lubricación: Mezcla de combustible

Parte Ciclo

Medidas y peso

MAPFRE

MAPFRE

902 03 02 03
www.mapfre.com

PRECIOS

Los precios incluyen IVA (21%), impuesto de matriculación (ni matrícula ni seguro). Son precios orientativos, puesto que pueden sufrir variaciones por gastos de transporte/embalaje.

APRILIA

MODELO	SEGMENTO	PRECIO
RX 125	ENDURO	4.729 €
MXV 450	CROSS	7.748 €
RXV 450	ENDURO	8.105 €
RXV 550	ENDURO	8.972 €

BETA

MODELO	SEGMENTO	PRECIO
RE 125	ENDURO	3.306 €
RR 125 4T ENDURO	ENDURO	3.746 €
RR 250 ENDURO	ENDURO	7.369 €
RR 400 EN Factory	ENDURO	9.332 €
RR 400 ENDURO	ENDURO	8.201 €
RR 450 EN Factory	ENDURO	9.322 €
RR 450 ENDURO	ENDURO	8.202 €
RR 498 EN Factory	ENDURO	9.322 €
RR 498 ENDURO	ENDURO	8.260 €

GAS GAS

MODELO	SEGMENTO	PRECIO
EC 125 R	ENDURO	6.699 €
EC 200 R	ENDURO	6.899 €
EC 250 Std.	ENDURO	6.499 €
EC 250 Electric	ENDURO	6.499 €
EC 250 R	ENDURO	7.099 €
EC 300 Std.	ENDURO	6.999 €
EC 300 Electric	ENDURO	6.999 €
EC 300 R	ENDURO	7.599 €
EC 250 4T R	ENDURO	7.599 €

HM

MODELO	SEGMENTO	PRECIO
CRE F125X	ENDURO	4.600 €
CRE F125	ENDURO	4.670 €

HONDA

MODELO	SEGMENTO	PRECIO
CRF 70 F	CROSS	2.229 €
CR 85 R	CROSS	3.929 €
CRF 100 F	CROSS	2.699 €
CRF 150 R	CROSS	5.969 €
CRF 250 R	CROSS	7.299 €
CRF 450 R	CROSS	7.829 €
CRF 250 X	ENDURO	7.649 €
CRF 450 X	ENDURO	8.149 €

HUSABERG

MODELO	SEGMENTO	PRECIO
TE 125	ENDURO	6.727 €
TE 250	ENDURO	7.322 €
TE 300	ENDURO	8.091 €
FE 250	ENDURO	8.893 €
FE 350	ENDURO	9.065 €
FE 450	ENDURO	9.178 €
FE 501	ENDURO	9.485 €

HUSQVARNA

MODELO	SEGMENTO	PRECIO
CR 125	CROSS	6.090 €
WR 125	ENDURO	6.190 €
TC 250	CROSS	7.890 €
TE 250	ENDURO	8.190 €
WR 250	ENDURO	6.490 €
WR 300	ENDURO	6.990 €
TE 310	ENDURO	8.390 €
TC 449	CROSS	8.090 €
TE 449	ENDURO	8.490 €
TE 511	ENDURO	8.790 €

KAWASAKI

MODELO	SEGMENTO	PRECIO
KX 65	CROSS	3.499 €
KX 85 Rueda gr.	CROSS	4.399 €
KX 85 Rueda peq.	CROSS	3.999 €
KX 250 F	CROSS	7.399 €
KLX 450 R	ENDURO	9.199 €
KX 450 F	CROSS	7.750 €

KTM

MODELOS 2012	SEGMENTO	PRECIO
SX 65	CROSS	4.100 €
SX 85	CROSS	4.901 €
125 SX	CROSS	6.766 €
125 EXC	ENDURO	6.614 €
125 EXC Six Days	ENDURO	7.146 €
150 SX	CROSS	6.931 €
200 EXC	ENDURO	7.125 €
250 EXC	ENDURO	7.176 €
250 EXC-F	ENDURO	8.919 €
250 EXC-F Six Days	ENDURO	9.424 €
250 EXC Six Days	ENDURO	7.997 €
250 SX	CROSS	7.177 €
250 SX-F	CROSS	8.325 €
300 EXC	ENDURO	7.997 €
300 EXC Six Days	ENDURO	8.646 €
350 SX-F	CROSS	8.537 €
350 EXC-F	ENDURO	9.013 €
350 EXC-F Six Days	ENDURO	9.536 €
FREERIDE 350	ENDURO	7.177 €
450 EXC	ENDURO	9.114 €
450 EXC Six Days	ENDURO	9.655 €
450 SX-F	CROSS	8.860 €
500 EXC	ENDURO	9.423 €
500 EXC Six Days	ENDURO	10.039 €

RIEJU

MODELO	SEGMENTO	PRECIO
MARATHON Pro 125	ENDURO	3.819 €
MARATHON 125	ENDURO	1.999 €
TANGO 125	TRAIL	2.299 €
TANGO 250	TRAIL	3.599 €

OSSA

MODELO	SEGMENTO	PRECIO
EXPLORER 250	ENDUTRIAL	5.800 €

SHERCO

MODELO	SEGMENTO	PRECIO
SE 2.5i R	ENDURO	8.608 €
SE 3.0i R	ENDURO	8.747 €
SE 4.5i F	ENDURO	8.608 €
SE 5.1i R	ENDURO	8.925 €

SUZUKI

MODELO	SEGMENTO	PRECIO
RM 85 L	CROSS	4.399 €
RMZ 250	CROSS	7.399 €
RMX 450 Z	ENDURO	8.299 €
RMZ 450	CROSS	7.799 €

TM RACING

MODELO	SEGMENTO	PRECIO
MX 85 JUNIOR	CROSS	4.585 €
MX 125	CROSS	6.537 €
EN 125	ENDURO	6.944 €
MX 144	CROSS	6.879 €
EN 144	ENDURO	7.179 €
MX 250	CROSS	7.010 €
MX 250 F	CROSS	8.419 €
EN 250 Fes	ENDURO	8.791 €
EN 250	ENDURO	7.256 €
EN 300	ENDURO	7.409 €
MX 300	CROSS	7.164 €
EN 450 F	ENDURO	8.933 €
MX 450 F	CROSS	8.579 €
EN 530 F	ENDURO	8.720 €
MX 530 F	CROSS	8.225 €

YAMAHA

MODELO	SEGMENTO	PRECIO
YZ 85 LW	CROSS	4.099 €
YZ 125	CROSS	6.549 €
WR 125 R	ENDURO	3.899 €
YZ 250	CROSS	7.449 €
WR 250 F	ENDURO	7.199 €
YZ 250 F	CROSS	8.449 €
WR 450 F	ENDURO	8.500 €
YZ 450 F	CROSS	8.849 €

www.mapfre.com

El precio que no te creías está en MAPFRE

FINISH