



# Mano de hierro



Sus competidores van lamentándose de que siempre sale victorioso en Pont de Vaux gracias a los medios de que disponen y su enorme presupuesto. Si seguimos la máxima de «Pon varios quads en pista y alguno lo hará bien», ¿por qué el equipo francés de Yamaha inscribe ocho máquinas y no pasa del cuarto puesto?



LOREN DUNCAN (FRENTE IZQDA.) y Martin Fletcher (frente dcha.) posan junto a sus pilotos antes de otra memorable actuación en Pont de Vaux.

## POR SUPUESTO, ALCANZAR EL

éxito en Pont de Vaux implica mucho más que poner unos cuantos quads en pista. También está claro que un buen presupuesto y cierta buena suerte también son necesarios, pero también lo es una larga experiencia acumulada a lo largo de los años y máquinas meticulosamente preparadas, además de pilotos rápidos y consistentes.

Una vez más, todos estos elementos se unieron en la formación angloamericana, formada por el equipo técnico y los pilotos de Duncan Racing y ATV World. Tanto fue así que el Yamaha Banshee pilotado por el siete veces

ganador de la prueba francesa Doug Eicher (USA) y John Mitchell (Escocia) cruzó la línea de meta diez minutos antes que su perseguidor más inmediato.

Para esta edición, el equipo también preparó un Honda TRX 450 R y un Yamaha YFZ 450. Inicialmente se pensaba en inscribir dos unidades de cada modelo, pero la escasez de recambio lo impidió al final: «Para los equipos norteamericanos es complicado venir a Europa a competir», nos cuenta Loren Duncan, presidente de Duncan Racing. «Los componentes son suministrados por 20 ó 30 compañías distintas y no todas se dedican en exclusiva al mundo del quad; por ejemplo, la empresa que nos suminis-



## Yamaha Banshee 350 2T

tra las coronas de transmisión. Muchos de estos trabajos se realizan en el Reino Unido y algunas de estas compañías necesitan cierto margen de tiempo. Martin Fletcher, el jefe de mecánicos de ATV World, se tira de los pelos por ello».

### Lo bueno conocido

El Yamaha Banshee utilizado por Duncan Racing, una preparación bien conocida y extremadamente competitiva, conserva la mayoría de las soluciones vistas en anteriores ediciones de esta carrera. El motor bicilíndrico en línea, de dos tiempos y 350 cc., monta un kit completo DR/PTR National, ofrece potencia más que suficiente y acredita un alto nivel de fiabilidad. Como en los Honda y Yamaha del mismo equi-

po, también monta un encendido Vortex. Como en anteriores preparaciones, se utiliza una pareja de escapes Fat Boy 2 que satisfacen el restrictivo reglamento de carrera en cuanto a ruido.

El bastidor Laeger's Pro Trax utilizado en esta preparación está más cercano en cuanto a geometrías a un Honda TRX 250 R que al propio Banshee, y en cuestiones de manejabilidad se comporta infinitamente mejor. Nadie merece el castigo de pilotar el chasis de serie de un Banshee durante doce horas en un circuito tan rápido y duro como éste. En el basculante Laeger's las guías de la cadena mejoran sensiblemente la fiabilidad de este componente, y una medida de 520 sería una buena elección para el Banshee, al igual que para los 450 R e YFZ 450, según

Loren. Sin embargo, el equipo prefirió montar la tradicional de 530 en el Banshee. «Con el éxito no se juega», confiesa Loren. Otro de los puntos fuertes de este Banshee es el eje trasero originalmente diseñado para el Suzuki LT 500 R. En el pasado, los saltos y la dureza del circuito acabaron con los ejes traseros y las esperanzas de muchos equipos.

Debido a que en esta edición el circuito era más rápido incluso, tanto en el Banshee como en los otros dos quads se alargó ligeramente el desarrollo. La misma preparación motriz que hace un año aceptó sin problemas una combinación de 17/38 en el piñón de ataque y la cadena (la del pasado año era de 17/39). En el tren delantero, los frenos originales del Honda TRX

**PUEDA QUE NO SEA LA MÁQUINA PERFECTA PARA QUADCROSS, PERO SIN DUDA ES LA ELECCIÓN ACERTADA EN PONT DE VAUX.** El Banshee ha dado la victoria al equipo en seis ocasiones y esta versión 2005 es la última máquina campeona. En la foto de acción, el estadounidense Eichner.



**EL ESTADOUNIDENSE EICHNER (DCHA.)** y el escocés Mitchell forman un tándem compenetrado: forman equipo desde hace varias temporadas, un complemento ideal al competitivo y fiable Banshee.



**SÓLO ES UN «TRES Y MEDIO»**, pero este Banshee es realmente rápido en carrera. Observa la llave de paso del depósito: siempre permanece abierta. El equipo lo prefiere así porque la reserva no siempre funciona correctamente y nadie quiere un susto en pleno salto o adelantamiento.



**CREES QUE VES UN BANSHEE, PERO DESDE ESTA PERSPECTIVA SÓLO LOS PLÁSTICOS PERTENECEN AL MÍTICO DEPORTIVO DE YAMAHA.** El resto es responsabilidad de Laeger's, Elka, Duncan Racing, Trail Tech, Honda, AC Racing, Goldspeed y Maxxis (ver ficha técnica).



**FIJA TU ATENCIÓN Y VERÁS TODO TIPO DE DETALLES.** Los frenos proceden de una Yamaha FJ 1200; el eje de un Suzuki LT 500 R. La cadena sobredimensionada es de medida 530 y el alumbrado de freno es un curioso trabajo. Los escapes cumplen con las restrictivas normas de PDV.

250 R ofrecen un rendimiento mucho mayor que los de serie en el Banshee. En el tren posterior la pinza de una Yamaha FJ 1200 (una moto de carretera), convenientemente modificada, se encarga de hacer el trabajo.

Para esta edición, las tres máquinas del equipo estaban equipadas con alumbrado de Trail Tech. Según el equipo, «alumbran como un coche». El Banshee monta un estator Safari de 125 vatios, mientras que para mayor fiabilidad en los modelos más recientes se mantiene el de serie. En esta edición uno de los focos del Banshee terminó rindiendo el alma, por lo que el equipo ya está estudiando un sistema de soporte que en la próxima edición permita sustituir el alumbrado de forma rápida y sencilla.

Algunos componentes que aparentemente debían ser sustituidos se continuaron usando intencionadamente: «Los neumáticos del Banshee estaban casi pelados durante las dos últimas mangas», nos cuenta Loren, «pero cuando cae la noche, la humedad aumenta y el circuito gana en agarre, tener más goma en contacto con el suelo mejora la manejabilidad y la tracción. Doug y John saben cómo usar el acelerador para encontrar tracción. Después comenzamos a temer por un pinchazo. Si hubiésemos necesitado ganar la tercera manga para ganar la carrera, habríamos perdido el tiempo necesario para cambiar los neumáticos. Cuando el circuito está encharcado nada funciona. La organización de carrera regó en exceso la pista antes

**LOREN DUNCAN COMPARA AL YFZ CON UN FERRARI** y cree que sólo es cuestión de tiempo que este quad domine también en PDV, pero no sería en 2005. El cuarto puesto fue el mejor conseguido en esta ocasión.



**LOS ESTADOUNIDENSES CAIN (IZQDA.)** y Lohr llevaron en Pont de Vaux el YFZ 460. Problemas con el sistema de refrigeración del quad les impidió demostrar su competitividad.



## Yamaha YFZ 460 4T

Aunque los cuatro tiempos están avanzado a gran ritmo, aún hay pequeños detalles que todos los equipos deben pulir. Cada año los equipos aprenden un poco más acerca de las cosas que fallan y las que funcionan. Este año el YFZ sufrió problemas de pérdidas de agua. Un problema menor, pero suficiente para apelear del podium.

«Los apartados importantes del YFZ están en los frenos, la caja de cambio y el embrague», nos explica Loren. «Pero este año el conducto del agua se rompió en la culata debido a las vibraciones. Afortunadamente, el piloto llegó rápido al box y consiguió no achicharrar el motor. Durante años nos olvidamos de cosas así con el Banshee. Aprendimos mucho participando en raids en la década de los '90. Siempre sabemos qué va a pasar en el Banshee. Con el YFZ, simplemente lo ignoramos».

Lo mismo ocurre con el Honda. El equipo sólo sufrió un problema importante, pero les impidió acabar en una buena posición. El tornillo del eje del basculante se dobló y, debido a que discurre por la parte trasera del cárter, éste se rompió. «El motor todavía funcionaba, pero no lo hubie-

ra hecho durante siete horas más. El año que vienen volveremos con una pieza mejor».

Puedes creer que, con todas las modificaciones hechas por Duncan para PDV, estos dos quads podrían ofrecer un comportamiento similar. Sin embargo, el carácter original de los 450 R e YFZ aún se mantiene. «El Honda es ahora muy rápido, pero también muy fácil de conducir. No cansa al piloto como lo hacen el YFZ y el Banshee. Si no eres un piloto consistente, el YFZ se te puede rebelar. El Honda no requiere un piloto tan fuerte. La aceleración y la dirección son realmente rápidas, lo que viene muy bien a la hora de adelantar. En cuanto manejabilidad, también se encuentra a un extraordinario nivel».

Para el próximo año, Duncan Racing y ATV World utilizarán básicamente los mismos reglajes en el Banshee, el YFZ y el 450 R. «Los cambios serán menores», finaliza Loren. Ya estamos delante con el Banshee y desde 2004 hemos hecho grandes avances con los motores de cuatro tiempos. No creo que tardemos en llevarlos al podium».

Texto y fotos: Bill "WBG" Lanphier



**LOS PROBLEMAS SUFRIDOS POR EL YFZ EN CARRERA** no estaban relacionados con la mecánica en sí, sino con un conducto de refrigeración roto.



**A DIFERENCIA DEL BANSHEE Y EL HONDA**, este YFZ monta trapecios y basculante de Roll Design.



**BASCULANTE ROLL DESIGN, EJE TEAM Y MONOAMORTIGUADOR MULTIRREGULABLE ELKA.** Para Pont de Vaux, Duncan racing optó por un desarrollo largo (16/35), pese a lo cual se mostró adecuado: el YFZ 460 era rapidísimo.

### FICHA TÉCNICA

YAMAHA BANSHEE 350

HONDA TRX 470 R

YAMAHA YFZ 460

#### PILOTOS/PATROCINADORES

Pilotos (país)	Doug Eichner (USA), John Mitchell (Escocia)	Andy Ladzgin (USA), Ricky Tordoff (UK), Joe Maessen (Holanda)	Tavis Cain (USA), Chad Lohr (USA)
----------------	---	---	-----------------------------------

Patrocinadores principales: ATV World, Duncan Racing, Yamaha, Par Homes

Patrocinadores técnicos: Douglas Wheel, Fat Boy 2/4 Exhausts, Goldspeed, Laeger's, Elka Suspension, Team Axles, AC Racing, Vortex, Roll Design, IMS, Paul Turner Racing Engines, Pro Design, Dunlop, Maxima, Zip, Works Connection, Trail Tech

Preparador y jefe de mecánicos: Martin Fletcher (ATV World)

#### MODELO (CARACTERÍSTICAS BÁSICAS)

Quad	2005 Yamaha Banshee 350	2005 Honda TRX 450 R	2005 Yamaha YFZ 450
Peso	168 kg	172 kg	167 kg
Bastidor	Laeger's Pro Trax	De serie reforzado	De serie modificado

#### MOTOR

Preparación	Banshee with DR / PTR National kit	DR 470R National kit	YFZ con kit DR 460
Refrigeración adicional	No	Radiador Fluidyne	Radiador Fluidyne
Cilindrada	350 cc	470 cc	460 cc
Distribución	PTR Nacional PDV Special	DR HP4 kit	DR HP4 kit
Culata	PTR / DR Powerhead	De serie modificada	DR
Pistón	Pro X / DR	J.E.	J.E.
Encendido	Vortex modificado por DR con intervalo ajustable	Vortex	Vortex
Carburador	PJ 34 mm	Keihin FCR 40 mm	De serie
Caja y filtro de aire	Tobera Anderson ATV con kit Pro Design Pro Floe / K&N	Pro Design Pro Flow kit / K&N	Tobera ATV World, kit Pro Design Pro Flow / K&N
Escape	PTR con 2 silenciosos Fat Boy 2	DR Fat Boy 4 de acero inoxidable, con silenciador HQ	Escape completo en acero DR Fat Boy y silencioso HQ
Aceite de motor	Maxima 927	Maxima Premium 4 10w40	Maxima Premium 4 10w40

#### TRANSMISIÓN

Embrague	Hinson / DR	Hinson / DR	Hinson / DR
Cambio	6 vel (piñones de 5ª y 6ª, de Yamaha RD 350 LC)	De serie (5 vel)	De serie (5 vel)
Aceite de cambio	Maxima MTL Endurance	Maxima	Maxima
Cadena/lubricante	DID 530 X Ring / Maxima	DID X Ring / Maxima	DID X Ring / Maxima
Piñón y corona	ATV World	ATV World	ATV World
Desarrollo	17 / 38	16 / 36	16 / 35

#### TREN DELANTERO

Trapeacios	Laeger's Pro Trax	Laeger's Pro Trax	Roll Design Chromoly Lobo II
Manuetas	Laeger's T Pin	Laeger's T Pin	Stock
Ancho de vías del.	1.240 mm	1.240 mm	1.270 mm
Suspensión delantera	Elka ZPS	Elka	Elka
Amort. dirección	Laeger's / ATV World	Laeger's / GPR	Roll Design / GPR

#### TREN TRASERO

Basculante	Laeger's 476 mm	Laeger's/Elka +31 mm	Roll Design
Eje y portaje	Team 2+2 LT500R / Team	Team 2+2 / Team	Team 2+2 / Team
Amortiguador trasero	Elka	Elka	Elka (con anclaje)
Ancho de vías delantero	1.240 mm	1.240 mm	1.270 mm

#### NEUMÁTICOS/LLANTAS/CRUCETAS

Neumáticos	Goldspeed / Maxxis MX	Goldspeed / Maxxis MX	Goldspeed / Maxxis MX
medidas del./tras.	20x6-10/18x10-8	20x6-10/18x10-8	20x6-10/18x10-8
Presiones del./tras.	10 / 8 psi	10 / 8 psi	10 / 8 psi
Llantas	Douglas Ultimate Billet	Douglas Ultimate Billet	Douglas Ultimate Billet
Crucetas delanteras	Team Billet	Team Billet	Team Billet
Crucetas traseras	DR Billet	De serie	DR Billet

#### FRENOS

Pinzas del./tras.	Honda TRX 250 R / Yamaha FJ1200	De serie	De serie / Honda TRX 250 R
Pastillas	Dunlop	Dunlop	Dunlop
Discos	Braking custom 220 / 216	Braking	Honda TRX 250 R
Latiguillos	DR Crown Series	DR Crown Series	DR Crown Series
Líquido	Maxima 550	Maxima 550	Maxima 550

#### MANILLAR/MANDOS

Manillar	Renthal QuadRacer	Renthal QuadRacer	TAG CR Hi
Acelerador	Motion Pro Vortex twist	Motion Pro Vortex twist	Thumb
Maneta de embrague	Works Connection	Works Connection	Works Connection
Cables	Motion Pro Terminator	Motion Pro Terminator	Motion Pro Terminator
Puños	Spider	Spider	Spider
Cortacorrientes	Pro Design	Pro Design	Pro Design

#### EQUIPAMIENTO

Extensiones de estribera/defensa del./tras.	AC Pro Peg /DR / AC	AC Pro Peg /DR / AC	AC Pro Peg /DR / AC
Protectores	AC	AC	AC
Depósito	IMS 21,1 l	IMS	IMS 15,1 l
Alumbrado	Trail Tech con Safari 125 watt	Trail Tech	Trail Tech
Funda de asiento	Zip	Zip	Zip
Plásticos	De serie modificados	Maier modificados	De serie modificados
Estriberas	AC Pro Peg (bajadas 5 cm y atrasadas 2.5 cm)	AC Pro Peg	AC Pro Peg

CONTACTO: Duncan Racing en España: Quad Competición 91 522 17 19/ www.quadcompeticion.com