

€ ENDURO • CROSS • TRIAL • RAIDS

# MOTO

## ver MIX PRUEBAS

**ENDURO**  
GAS NAMBOTIN  
EPILICA  
YAMAHA CRIS  
QUERRERO  
KTM 250  
EXC 2011

**TRIAL**  
**ENDURO**  
KTM 690  
ENDURO

**CROSS**  
KTM 250 SXF  
BERTRIU  
KAWA KXF  
250 JCR

**¡DESCUENTO!  
X-FIGHTERS  
& MX3**

**TRIAL**  
\*SHERCO ST  
300 ALFA  
**QUAD**  
\*YAMAHA  
YFZ 450 R



**NOVEDADES  
2011**  
\*HUSKY\*YAMAHA  
\*KAWA\*SHERCO

**DESAFÍO COCHE-MOTO**

**MÄKINEN  
VS TAINEN**

NÚM. 384 • EDICIÓN 7 • 2010



PROTECCIONES CODO-BOCA-MUÑECA-TOBILLO # ENTREVISTA CAIROLI # TRUCOS A MANO # CLÁSICAS



# Trescientos

Denominada comercialmente 2.9, en realidad la Sherco de trial más «gorda» cubica de serie 272 cc, por lo que es más bien una 2.8. Pero si queréis disponer de un cilindro «trescientos» en vuestra Sherco, podéis montar el kit que propone el centro «verde» madrileño Motos Alfa. Más par y potencia gracias a 22 centímetros cúbicos extras.

• TEXTO ÁNGEL POLI. FOTOS DE DIEGO FLASHES

La forma de practicar trial varía bastante según la configuración y el tipo de zonas o rutas que realicéis. A los que os encantan los motores rápidos y divertidos, pero no trémidamente contundentes, disfrutáis con la cilindrada de los 250 cc, la más versátil para una gran mayoría. Pero los que aprecian la buena patada al pocas vueltas, los que tienden a olvidarse del embrague en la conducción y los que destrujan mucho el alto régimen sienten la necesidad del mayor poder de los bicilicajes superligeros, que en el caso de Sherco son los doscientos setenta y dos centímetros cúbicos.

## Contundencia

Ciertamente la contundencia de reacciones que tiene una mecánica «grande» resulta clara, siendo por ello la más utilizada entre los «pros». Ellos aprovechan esa patada más directa para superar mejor los grandes obstáculos, aprovechando luego el mayor par a bajo régimen para aguanter en la subida final. Pero, a pesar de que la ST 2.9 es «gordosa», algunos pilotos aún buscan un empuje más contundente y sólido, directo, más radical, comp. el que parece un motor trescientos. Otras marcas sí tienen como modelo comercial una versión «300» pero Sherco no lo incluye en su catálogo. Pero, si alguno de vosotros siente que aún necesita una mayor potencia y par en su ST 2.9 puede optar por «engordar» su cilindro mediante el montaje del kit que ofrece, en exclusiva, Motos Alfa, el centro Trialero de Cercedilla, Madrid. Se trata de un conjunto de cilindro y pistón con tres milímetros más de diámetro que de serie, con lo que se logra pasar de los 272 cc originales a los 294 -medidas de 79 x 60 mm-. Una solución, la de modificar medidas del grupo terminal, más para ganar capacidad, bien conocida en los motos de cross y enduro, sobre todo entre las de mejor cilindrada, pero poco habitual en el trial -suele ser más reactivo el trialero a las preparaciones-.

Anotad que el conjunto cuesta 600 euros y su instalación no es muy compleja -unas dos horas- pero sí requiere de manos maestras que sepan montar si queréis sacarle todo su partido -sujada 90 euros de mano de obra-. Porque su montaje exige, por ejemplo, como

nos decía Adolfo Barreiro, de Alfa, «mecanizar bien tanto la base del cilindro como la zona de asentamiento en el bloque motor, consecuentemente un perfecto sellado». Además, Motos Alfa añade su toque personal con modificaciones concretas en la culata -hay que lograr empuje pero con suavidad-, comenta Adolfo así como en la carburación -el motor necesita más gasolina y demanda un chicle de baja más grande, entre siete a diez puntos más-. Y todavía se puede mejorar más la puesta a punto, pues hay la opción de incorporar un carburador Kelhin (266 euros), en lugar del Dell'Orto de origen, así como un codo del escape de titanio (242 euros) -reducción de peso acompañada de ganancia de prestaciones-, e incluso retoques en la configuración del CDI -completo ajuste a todos los cambios-.

Por cierto, que si algo bueno tiene este kit es que mientras Sherco mantenga este bloque motor podréis irlo trasplantando a otros motos que entrenen e incluso venderlo por segunda mano cuando os desahagáis vuestra moto.

El año pasado ya probamos esta solución por en la antigua configuración de la Sherco y es

ta temporada nuestro interés se centraba en veificar su respuesta con la renovada parte ciclo. Basta una primera patada a la palanca de arranque para apreciar que algo hay diferente, pues cuesta un «pelín» más poner en marcha el motor. También nos sirven los primeros segundos escuchando el ruido del propulsor para entender que esconde algo «gordo» pues el sonido es muy grave, lleno, incluso algo soso, al estilo de los antiguos motores «tres y medio» de las motos de los '80.

Caleintamos un poco el propulsor y nos lanzamos a las zonas. Un golpe de gas y la ST progresa rápidamente hacia arriba. La ganancia de prestaciones es muy clara: celeridad en la subida de vueltas -en esto también influye que el pistón sea más ligero que el de serie-, solidez superior en toda la gama de revoluciones y capacidad tractora más efectiva. El motor presenta tierras similitudes con mecánicas de cuatro tiempos en cuanto a que aguanta más el bajo régimen, tiene una linealidad mayor en la entrega de potencia, permite usar marchas más largas e inclina a olvidar el uso del embrague, salvo en los momentos de estricta necesidad.



**RECURSOS EXTRA.** La Sherco ST 2.9, con la preparación específica de Motos Alfa que aumenta la cilindrada, ofrece una dosis extra de frescura en sus reacciones. Talante más directo, pero sin asustar, que ayuda para realizar una conducción más incisiva. Externamente sólo hay cambios en las llantas y el colector de titanio, pero lo importante está dentro del «puchero» del motor.



Nuestro invitado, el piloto de Ponferrada, León, Marcos Méndez, habitual del Nacional TR2 con el equipo de Motos Alfa, no había probado esta moto, propiedad del «jefe Adolfo», y rápidamente se percató de su personalidad: *«cómo estiral, sobre todo en las subidas se nota muchísimo el cambio de reacciones. Además, el lanzamiento hacia los escalones es brutal. Cualquier maniobra me sale más fácilmente pues hay un golpe de gas con más patada. Pero, a la vez, se controla más el tacto del motor. Voy a tener que pedir una rapidamentex».*

Si os fijáis en los datos verificados en nuestro banco de potencia es a partir de las cuatro mil vueltas cuando el motor 3.0 se despega del 2.9 aportando un rendimiento medio de 2,5 CV más mientras que en el par la ganancia se cifra en 0,3 kgm. Aunque resulta evidente que se trata de un motor más deportivo, su tacto directo y agresivo

se ha visto domesticado gracias a los sabios retoques en la culata. ¡Ojo!, que si lo que os gusta es la «agresividad» en Alfa os dejan el kit en estado puro y tenéis todo el potencial bruto. También para ajustar la respuesta del

propulsor podéis jugar con el desarrollo de cambio secundario optando por una corona más grande de 44 dientes -superior viveza- o bien una más pequeña, de 42 -suaviza el tacto-.

La simbiosis del motor con la parte ciclo resulta espectacular pues el toque extra de potencia unido al menor peso del conjunto

-en torno al kilo y medio más ligero- consigue ofrecer una moto ganadora.

A nosotros la idea nos ha gustado, aunque entendemos que desembolsar cierta cuantía de dinero sólo aquellos que vayan a competir, o los más sibaritas del trial, estarán dispuestos a hacerlo. [ver](#)

Con la colaboración de Marcos Méndez

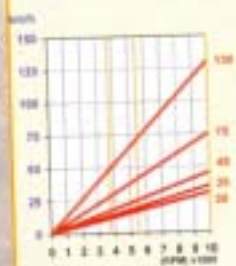
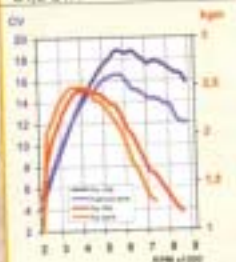
- lo más
- Par y estirada
- lo menos
- Sonido apagado



### POTENCIA Y DESARROLLOS

Pot. al arranque:	19 CV a 5.850 rpm
Par al arranque:	2,5 kgm a 3.960 rpm
Potencia máxima:	64,6 CV/l

Una imagen vale más que mil palabras y con las curvas superpuestas puedes comparar y entender bien qué aporta el aumento de cilindrada en la Sherco SE: más potencia y par, pero de medio régimen hacia arriba, completando una estrada más contundente. Motor de carácter deportivo que aumenta la capacidad competitiva. Nada cambia en los desarrollos de cambio respecto a la serie.



LÍNEA DIRECTA hace historia:  
PRIMERA TARIFA ÚNICA  
PARA MOTO NAKED.

POR SOLO **206€\***



Una compañía  
**bankinter.**

[lineadirecta.com](http://lineadirecta.com)

902 123 014