



FINAL

Afilada, ligera y mortífera. Así era la falcata, un tipo de espada de la antigüedad, originaria de la Península Ibérica. Así es también la KTM 250 SXF con la que Xurxo Prol compite en el Campeonato de España de Motocross, un arma blanca afilada al máximo por el forjador nacional JCR.

L

a visita del equipo KTM Rockstar Maquina Motors el mes pasado -cuando probamos la SXF 450 de Joan Cros-, tenía un segundo plato fuerte, como lo es la KTM 250 SXF JCR de Xurxo Prol. El joven piloto de origen gallego, pero afincado en Madrid, vuelve a compaginar esta temporada su participación en el Campeonato de España de MX2 con el Nacional de MXSub18. Prol figura 8º en el certamen «senior», mientras que en la clase «junior» se mantiene como aspirante al título, marchando segundo provisional, a 14 puntos del líder, el piloto andaluz Joaquin Camacho -faltan dos citas para el final-.

AFILADA

La nueva máquina de Xurxo mantiene en esencia una preparación similar a la de la temporada pasada, cuando se subía por primera vez a la MX2 de KTM, tras varios años con monturas Suzuki. No obstante, con un año más de experiencia con la moto y la categoría, el madrileño ha sabido personalizar más a su gusto la SXF 250, en busca de una entrega más enérgica en el motor y unas suspensiones más estables. Como viene siendo habitual, JCR ha logrado eso sacando máximo partido a la base original. De hecho, y a priori, la máquina «101» del Nacional de MX2 es prácticamente igual al modelo que todos podemos comprar en las tiendas, incluyendo el motor y las suspensiones originales, con el simple añadido de un silenciador de escape de la firma española None.

Pero si nos sumergimos en las «tripas» de la KTM Maquina Motors encontramos ciertas modificaciones que la alejan de la versión de los concesionarios; no muchas, en realidad, pero sí grandes en calidad, al estar realizadas por el «gurú» Joan Cros. El motor recibe retoques en la culata, con el fin de modificar la compresión y el flujo de gases, y JCR también ha reprogramado el mapa 2 de la centralita de serie. Dos «pequeños» ajustes que, como podéis ver en los resultados empíricos del Dynojet, dan como resultado un «motorazo» con más 45 caballos, 2,8 kgm de par y corte de encendido a 13.905 rpm. Unos datos, que demuestran dos evidencias claras: la SXF 250 de serie es un arma de mucho cuidado, y el «artesano» JCR sabe cómo afilarla al máximo.

En el apartado ciclo también se aprovecha casi todo lo posible de la moto original, incluso las suspensiones, que se valen del amortiguador de serie y la horquilla WP AER -ya la empleaban el año pasado-, aunque



CATTA

KTM 250 SXF JCR ROCKSTAR XURXO PROL





obviamente modificados internamente por JCR. Detrás, se ha optado por acortar el recorrido del amortiguador -en busca de mayor estabilidad-, mientras que delante llama la atención el añadido de una segunda válvula en el tapón izquierdo de la horquilla. Por el contrario de lo que se podría pensar, no se ha instalado para poder variar la presión de la cámara externa, sino simplemente para poder purgarla con mayor comodidad. La preparación de la máquina de Prol se completa con material de frenos Goldfren -discos y pastillas-, manillar y puños Domino, funda de asiento LCM, adhesivos Rotu Racing y neumáticos Michelin.

ESTOCADA LETAL

Nos subimos a nuestra invitada en circuito segoviano de Pamwi-El Espinar, un jueves posterior a las rodadas habituales de los miércoles, encontrando así buena presencia de baches en curvas y rectas. La máquina de Prol nos acoge con un puesto de mandos cómodo y carente de posiciones extrañas. Pero lo cierto es que en plena acción nos lleva un par de vueltas cogiendo buena confianza con nuestra invitada, en parte por el estado de la pista, pero también por el equilibrio del chasis. En la KTM Rockstar «101» apreciamos una zaga bastante baja con respecto a la parte delantera. Así lo pensamos porque, al principio, encontramos una agilidad en curva realmente buena, pero ligeramente más lenta al iniciar los virajes y sobre todo lo sentimos por lo mucho que se aligera el tren delantero en las rectas, provocando cierto aleteo delante en zonas bacheadas. Inicialmente, lo achacamos a un reglaje más blando en el amortiguador que en la horquilla, por lo que paramos para comentarlo con el propio Xurxo y Joan Cros «hijo». Nos explican que la moto viene directamente de la carrera del Nacional disputada en Calatayud. Optamos por revisar las presiones de la horquilla y, en primer lugar, agradecemos la ingeniosa idea de JCR de instalar una segunda válvula en la cámara externa de la AER, que nos permite purgar la presión residual de forma muy rápida y cómoda -sin tener que retirar un tornillo, como en la de serie-. También purgamos el aire de la botella derecha y reglamos la presión de la cámara principal a 11 bares. Al salir a pista sentimos una mejora clara, encontrando un balance de chasis más natural, con el tren delantero mejor plantado, ante un reglaje de suspensiones bastante firme en compresión, con mayor eficacia cuanto más alto es el ritmo. Aun con todo, nos sigue pareciendo que la zaga de la moto se mantiene ligeramente baja, y la respuesta al enigma nos llega unas horas más tarde cuando Joan Cros «padre» nos confirma que, en efecto, el amortiguador se ha modificado para acortar el recorrido. Un cambio que tiene



¿Por qué?

■ **La KTM de serie ofrece un rendimiento sensacional en altos, pero en bajos queríamos una subida de vueltas más rápida, lo cual se ha logrado gracias a los ajustes a mano de JCR. En las suspensiones también hemos logrado mejorarlas para competición aprovechando el material de origen.**

Xurxo Prol



bastante sentido para los gustos de Xurxo, quien además de ser más ligero que nosotros también aplica un pilotaje muy técnico, conduciendo mucho en pie.

Aunque a simple vista no lo parezca, al pilotar erguidos se carga más peso delante que al ir sentados, y también hay más transferencia de peso al acelerar y frenar. Por eso es buena idea optar por una puesta a punto que no sobrecargue el tren delantero, para evitar que se vuelva impreciso y nervioso al curvar en pie. Este caso de la SXF Maquina Motors nos parece un buen ejemplo de que la configuración de las suspensiones nos solo afecta al cómo amortigua la motos los baches, sino también al cómo se maneja el conjunto en la pista; además de enseñarnos también que lo importante al preparar una moto es que se adapte a las necesidades de su piloto.

El apartado motriz de la SXF 250 JCR sí que ha colmado por completo todos nuestros gustos, e incluso nos ha hecho descubrir algunos nuevos... La mejora de comportamiento es integral, y mayor de lo que se podría pensar por los datos del Banco de Potencia. En primer lugar, la máquina Prol ofrece en bajos una entrega bastante más eficiente, con mayor celeridad para subir de vueltas y, ante todo, más sensación de par motor, ofreciendo mayor capacidad de recuperación y eficacia a la salida de las curvas. Pero la cosa se pone realmente caliente en la gama media, con una patada de potencia más energética, temprana y excitante que el motor de serie, tras lo que llega una estirada sencillamente impresionante. De medios en adelante, la «101» parece un auténtico cohete, con una sensación de caballería brutal, más amplia y versátil que de serie y, ante todo, con una capacidad para subir de vueltas tan alto que casi parece que el motor va a explotar. Un auténtico deleite,



- + 145 CABALLOS!
ESTIRADA IMPRESIONANTE
MEJORA EN BAJOS Y MEDIOS
- AUMENTO PESO
ESTABILIDAD

Zoom

JCR se mantiene fiel al empleo de material de frenos Goldfren, en discos y pastillas.



Práctica solución, la de instalar una segunda válvula de aire en la cámara exterior, no para variar la presión, sino para purgar el aire.



MOTOR

- ❖ Culata modificada por JCR.
- ❖ Centralita original reprogramada por JCR -mapa 2 modificado-.
- ❖ Silenciador de escape None MS15, en aluminio y con tapón en fibra de carbono.
- ❖ Corona Superprox en doble compuesto.
- ❖ Cadena DID con retenes.
- ❖ Lubricante Elf.

PARTE CICLO

- ❖ Horquilla WP AER original modificada por JCR.
- ❖ Amortiguador WP original preparado por JCR -recorrido acortado-.
- ❖ Frenos Goldfren: discos -delantero de 270 mm.- y pastillas.
- ❖ Manillar Domino.
- ❖ Plásticos Polisport.
- ❖ Funda de asiento artesanal LCM.
- ❖ Adhesivos personalizados por Rotu Racing.
- ❖ Neumáticos Michelin con «mousse».



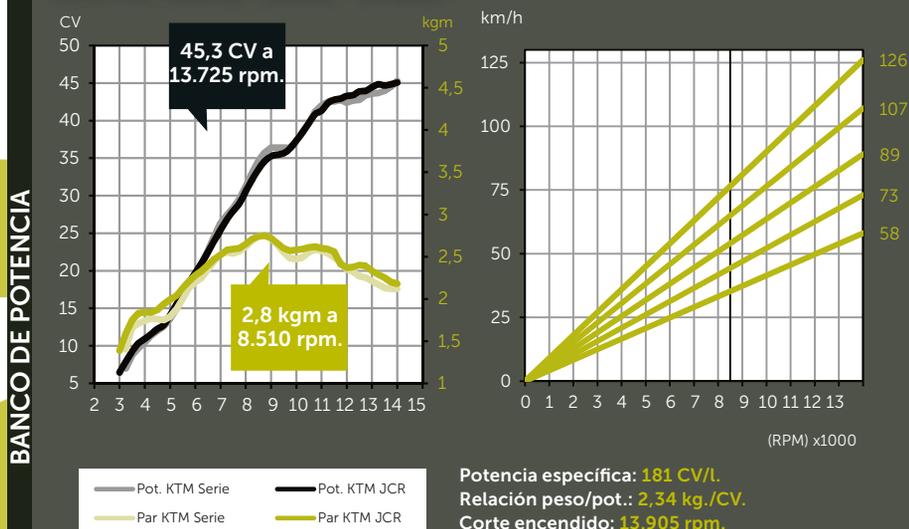
Silenciador de escape None fabricado en titanio y con tapa en fibra de carbono. El sonido es inconfundible.

Un año más, JCR ha trabajado en el interior del motor, realizando modificaciones en la culata, la distribución y la inyección.

Detrás se recurre a una corona trasera Superprox de doble compuesto, pero con el mismo tamaño que de origen.



KTM 250 SXF JCR



Datos verificados en nuestro banco de potencia Dynojet M200i

Este es uno de esos casos el Banco no refleja del todo lo mejora que sí se aprecia en la pista -pensad que en el Dynojet se prueba con el gas a fondo, y en las reprogramaciones de inyección se trabaja mucho en aperturas medias-. La cifra de potencia máxima es la misma que de serie, pero el par motor aumenta 0,1 kgm y la gráfica revela una mejora en bajos.

el estrujar cada marcha en la SXF 250 JCR, cuya caballería sigue empujando y empujando hasta el mismo corte de encendido, comprendiendo entonces que así, a fondo, es como mejor se aprecia el buen hacer de las suspensiones, que logran mantener la moto en el sitio con admirable entereza -máxime, sabiendo que se ha partido del material de serie-. No es una moto cómoda para dar un paseo, es un arma afilada y lista para la batalla en los circuitos del Nacional de Motocross. Francamente, esta mecánica ofrece un tipo de respuesta que nos recuerda mucho a las máquinas oficiales del Mundial de MX2, con esa mezcla de motor que parece extremadamente puntiagudo pero que, al mismo tiempo, también resulta más potente en bajos y es más fácil de aprovechar. **MV**

ABELENDA. Fotos: **JAIME DE DIEGO.**
Colabora: **CIRCUITO DE PAMWI MOTOPARK-EL ESPINAR**