

Nº 163 NOVIEMBRE 2025

motocross enduro freestyle

ONBOARD

magazine



TRES FILOSOFÍAS, MISMO OBJETIVO.



ENTREVISTA:
**SIMEÓ UBACH, OTRA
RETIRADA PREMATURA**

THOR | MX-26



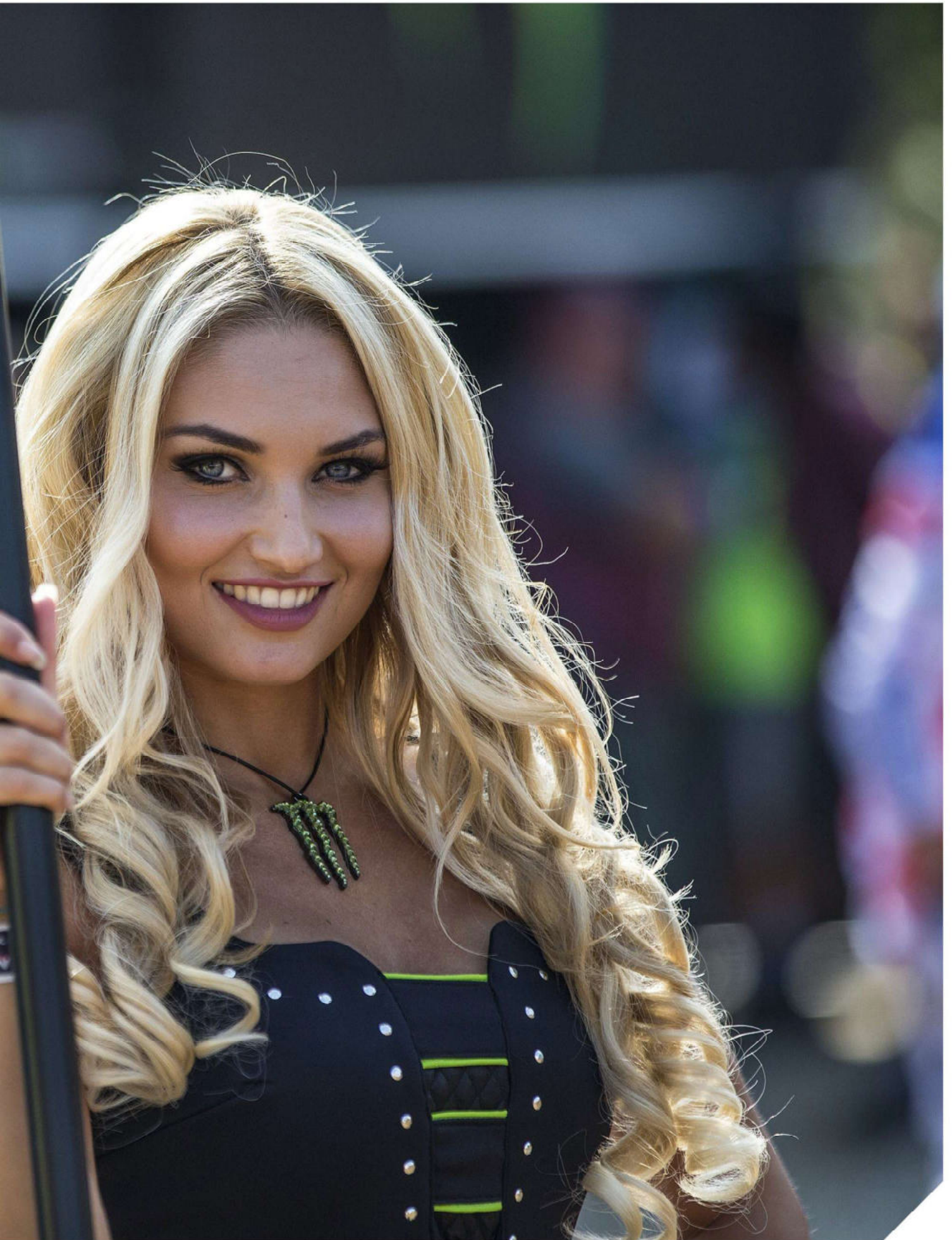


NOW AVAILABLE
PARTS
EUROPE

hotshot



Monster Girls Time....



hotshot



Jorge Prado is back to orange!





exton ocupará el lugar dejado por Prado en Kawasaki



Pistons chosen by Factory Teams

- ***Beta** Racing Team MRT MXGP*
- ***Fantic** Factory Racing MXGP, MX2 & EMX125*
 - ***Honda** HRC MXGP & MX2 Factory*
 - ***Kawasaki** KRT MXGP & MX2 Factory*
- ***KTM** Racestore Factory Rookies EMX125*
 - ***TM** Factory CRD Motorsport*
 - ***TM** DVS Junior team*
- ***Yamaha** Monster Energy MXGP & MX2 Factory*
 - ***Yamaha** JK Racing*
 - ***Yamaha** MJC EMX125 Factory*

1 piston 2 World Champions



Romain Febvre
MXGP World Champion



Lotte Van Drunen
WMX World Champion

VERTEX

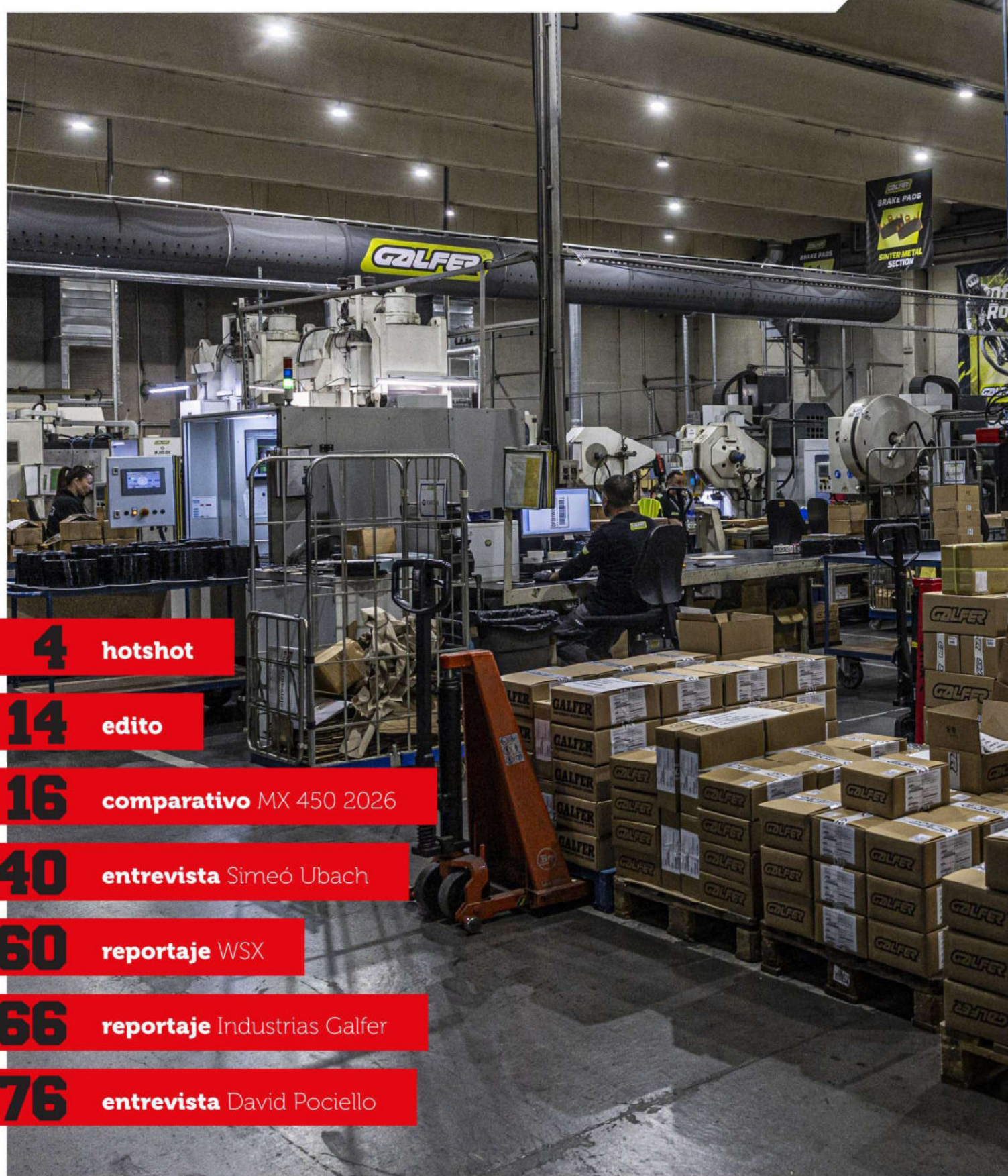
PISTON & POWER



info@vertexpistons.com • www.vertexpistons.com • [@vertex_pistons_racing](https://twitter.com/vertex_pistons_racing)

este mes en

ONBOARD



4 hotshot

14 edito

16 comparativo MX 450 2026

40 entrevista Simeó Ubach

60 reportaje WSX

66 reportaje Industrias Galfer

76 entrevista David Pociello

66

reportaje

Industrias Galfer



Onboard Magazine #163



Temporadas sin descanso

Llegamos a la edición 163 de nuestra revista gratuita y online Onboard Magazine. Parece que hace mucho tiempo, pero no ha pasado mucho desde que se disputara el Motocross de las Naciones y ya estamos inmersos en el Mundial de Supercross, una competición que no es larga, pero sí muy intensa. Muchos pilotos siguen en competición y otros han comenzado ya la pretemporada.

Porque, realmente, la Navidad está a la vuelta de la esquina y con la llegada de enero volvemos a entrar en bucle: Rally Dakar, carreras de preparación para el curso 2026 y Campeonato de España de Motocross, que volverá a comenzar a mediados de febrero, contará con siete carreras y finalizará en octubre.

Hablando de lo poco que queda para volver a entrar en la espiral, ya han salido a la venta las entradas para el MXGP de Andalucía España, que se disputará en Almonte. Única parada mundialista en nuestro país, primera cita en Europa y muchas esperanzas en que todo vaya a la perfección. Lo esperamos todos y no tenemos ninguna duda de que el público responderá y el espectáculo estará garantizado.

Centrándonos en lo que vais a encontrar en las próximas páginas, destacar el reportaje de nuestra visita a Industrias Galfer. Un largo paseo para acercaros a una de las empresas con mayor peso en cuanto a sistemas de frenada se refiere. Hablamos con Simeó Ubach después de una excelente carrera en el mundo del motocross que llegó a

su fin en Malpartida de Cáceres. El catalán nos explica sus motivos y echa la mirada atrás de todo lo conseguido.

Como decíamos, el Mundial de Supercross sigue su marca. Nuestro compañero Santiago Crevoisier nos hace una retrospectiva a las raíces de este campeonato y deja varias incógnitas que se resolverán a medida que pasen los años.

Nuestro probador y amigo Dani Hernández se pone a los mandos de la KTM, Triumph y Yamaha en sus versiones 'grandes' de 450cc. No te pierdas los detalles de sus sensaciones y ya puedes ir pidiendo para Reyes la unidad que más te haya gustado.

Por último, teníamos que hacerlo y lo hicimos. Entrevista con David Pociello, encargado de poner la KTM de Pau Alsina de nuevo en funcionamiento. Lo hizo en la última ronda del Nacional y se llevó, no sin algún que otro susto, la victoria en la modalidad de Best Whip. Todo un detalle por su parte el homenaje que le hizo a su gran malogrado amigo.

Sin tiempo para el descanso, esperamos, como siempre, que os guste lo que hemos preparado. Asimismo, os seguimos manteniendo todo lo informados que podemos en nuestras redes sociales, que se nutren de las noticias que redactamos con cariño en www.mxlonboard.com.

Gracias por vuestro apoyo, os esperamos en diciembre para cerrar otro año muy intenso.



MX26 RACEWEAR | AVAILABLE NOW



OUR DRIVING FORCE IS THE PASSION FOR THE RIDE IS RELENTLESS.
OUR MOTIVATION IS THE ADRENALINE IN OUR MINDS.
OUR HEARTS ARE IN THE RACE TO SEE WHO LOVES IT.
— LET'S RACE —



ENGINEERED FROM WITHIN 



Tres filosofías **mismo objetivo**



La entrada en escena de la marca Triumph, la dilatada experiencia de KTM en el departamento de competición y una renovada Yamaha nos han dejado un comparativo de lo más exigente e interesante entre estos tres destacados modelos de la categoría reina.



Para nuestra revista, otoño siempre es sinónimo de una comparativa entre las mejores marcas del mercado. En este caso, nos hemos decantado por la máxima categoría. Por una parte, creemos que la entrada de Triumph en la categoría grande merece una prueba con otras marcas para ver el punto de partida donde se encuentra la marca británica. Por

otro lado, consideramos que las otras dos marcas no necesitan carta de presentación, porque tanto Yamaha como KTM son hoy en día de las más competentes en el sector del cross. La prueba está en que, en cualquier campeonato nacional o internacional, el color naranja o azul ocupan las plazas de podio.

Un servidor, conjuntamente con el staff de Mx1Onboard, nos hemos desplazado al



trazado de Els Tossalets ubicado en la población de Torregrossa (Lleida). Un divertido circuito con variedad de saltos, zonas de olas y largos peraltes, muy adecuado para poder testar las motos en variedad de condiciones.

CON Y SIN NOVEDADES

Actualmente sabemos que no es ninguna novedad que KTM no pasa por su mejor momento: recortes en los equipos, menos

evolución en sus modelos o la bajada también en márketing 'Ready to Race', el cual cualquiera de nosotros en algún momento ha tenido en las estanterías de casa por su amplio catálogo naranja. No obstante, y en función de los muchos años de duro trabajo de los ingenieros austriacos, damos por sentado que a día de hoy se han conseguido unas bases muy sólidas y competitivas en cualquiera de los modelos off-road naranja. Por esta razón, la nueva SX-F 450

La recién llegada Triumph
TF 450-X destaca por su
agilidad, manejabilidad y el
rendimiento equilibrado del
propulsor.



TRIUMPH TF 450-X

10.995 €.







'26 podemos decir que prácticamente es el mismo modelo que el año anterior. Unas pequeñas modificaciones que afectan a la estética, un nuevo tapón de radiador, actualizaciones de suspensiones o la adaptación del escape a los 109 decibelios de la nueva normativa de la FIM son los principales cambios. Pese a no introducir significativas modificaciones, este modelo es ganador, y las conclusiones en el test fueron muy favorables.

Yamaha nos ha sorprendido, ¡y mucho! Sin entrar ahora en detalles de su comportamiento, cabe decir que, entre los modelos YZ 450F que he tenido la oportunidad de probar, esta edición 2026 es la que personalmente he encontrado más equilibrada y efectiva.

Las principales novedades que afectan a la nueva YZ 450F han sido desarrolladas para hacerla una montura más controlable, suave y estable que el modelo anterior, destacando un motor más lineal. Respecto a los principales cambios, se monta un nuevo embrague hidráulico con un accionamiento más suave y consistente con el objetivo de reducir la fatiga del piloto. El chasis se ha revisado para generar más estabilidad y control en el tren delantero, incorporando mayor grosor en las paredes y un nuevo diseño en la zona frontal, ya que anteriormente era uno de los puntos débiles de esta YZ. Ahora, posee un mayor aplomo y estabilidad, especialmente en curvas, y una mayor precisión que no se ve tan afectada por los baches.

La nueva cuatro y medio de los diapasones sigue manteniendo su potencia, aunque la entrega es más progresiva y manejable. Todo esto ha sido, en parte, gracias a un motor revisado en la culata, un mapa de la centralita reajustado y un volante de inercia más pesado. Las suspensiones Kayaba SSS han sido actualizadas, en la horquilla se montan muelles ligeramente más firmes, aceite modificado y un nuevo raspador para mejorar el sellado. Respecto al amortiguador, viene con un pistón más grande y ajustes revisados para una transición de amortiguación más suave.

La entrada de otras marcas en el sector del off road, como Ducati, Fantic, Beta o Triumph, apor-

KTM, pese a no presentar cambios significativos, sigue siendo una moto ganadora gracias a su experimentada base competitiva.



KTM SX-F 450

12.295€







tan más visibilidad y oportunidad en general a la familia del cross. La marca británica Triumph ya nos sorprendió el año pasado con el nacimiento de la TF 250-X, cosechando podios tanto en el Mundial como en los certámenes americanos. La incorporación para 2026 de la TF 450-X aportará un aliciente más en los campeonatos, porque si hay algo que se respira en este modelo desarrollado especialmente por Ricky Carmichael es la esencia de una moto de carreras. La Triumph TF 450-X 2026 destaca por un propulsor potente que declara unas cifras destacadas: 62,4 CV a 9.500 rpm y 49,9 Nm de par a 7.000 rpm.

Todo ello integrado en un chasis que pesa poco más de 108 kg, lo que da como resultado una relación peso-potencia a priori muy competitiva. Entre el equipamiento de serie del nuevo TF 450-X, encontramos componentes top: frenos Brembo, suspensiones KYB, manillar Pro Taper, ruedas D.I.D., y electrónica de última generación con control de salida, control de tracción, quickshifter y doble mapa de motor. La gestión electrónica del motor deriva directamente de la edición RC, con una respuesta del acelerador mejorada y más par en bajos, lo que se traduce en más control a la salida de curvas y mejores arrancadas.

El chasis de aluminio es en espina dorsal, con un diseño de doble cuna ultraligero que busca el equilibrio entre rigidez y flexibilidad para mejorar el feeling en conducción. A nosotros nos ha llamado en especial la atención por su agilidad, manejabilidad y rendimiento equilibrado del propulsor.

FACE TO FACE

Para poder realizar un buen test a cada una de nuestras protagonistas y poder dar la mayor información posible en cuanto a sensaciones de pilotaje, me tiré un buen rato montando con cada una de ellas. Una vez obtuve el feeling necesario en cada montura, incluso sacamos vueltas rápidas para poder comparar bien entre las tres. Los tiempos fueron muy parecidos entre las tres, casi en menos de un segundo de dife-

La nueva Yamaha YZ 450F se muestra mucho más estable en el tren delantero, fruto de las nuevas modificaciones en el bastidor.





Yamaha YZ450F

10.899 €.





rencia estuvo entre la Yamaha (1.08'35), la KTM (1.08'84) y la Triumph (1.09'22). La cuestión no es sacar una vuelta rápida, sino cuánta exigencia te pide cada modelo para poder sacar los tiempos. Creo que con las tres hubiera podido bajar tiempo, pero pienso que la diferencia del crono seguiría siendo la misma entre cada moto con una exigencia personal al 100%.

MANEJABILIDAD

Tras mi dilatada experiencia pilotando motos de cross (desde el año 1989), tengo que partir de la base que estamos en una época en que todas las motos off-road están muy logradas y evolucionadas, haciendo verdaderamente mucho más fácil el pilotaje en cualquier tipo de terreno.

Poniendo mi mirada en la Yamaha, tengo que decir que me encantó el comportamiento de la YZ, especialmente en las curvas. Si en años anteriores la confianza nos la daba el tren trasero por su capacidad de tracción, la nueva versión 2026, además de seguir gozando de excelente fuerza en la rueda trasera, ahora fruto de las modificaciones del bastidor, aporta mucha confianza en el tren delantero, hecho que siempre ha sido una debilidad para esta cuatro y medio. Ni la KTM ni la Triumph, pese a ser efectivas en las curvas sin apoyo, tenían la misma eficacia que la YZ. La sensación de la YZ en las primeras vueltas, especialmente si vienes de montar con la KTM, es que el tren delantero de la Yamaha queda más bajo, y en curvas rápidas sin apoyo se queda muy pegada al suelo, generando mucha confianza.

Si hablamos de la primera fase de entrada en curva con apoyo, tanto la Yamaha como la KTM muestran más facilidad en el curqueo, mientras que la Triumph destaca más en moverse realmente bien en los saltos, donde un scrub no supone mucho desafío para la recién llegada. No obstante, en comparación con la KTM o la Yamaha, a la TF 450-X le suponía más trabajo estar estable al abrir gas en curvas con baches, pero al igual que el resto de las protagonistas en curvas con rodera era verdaderamente efectiva. En cuanto a posición de conducción, me llamó la atención que la Triumph era la más neutra, estando la KTM más elevada en la parte frontal y la Yamaha todo lo contrario. Con esto no quere-





mos decir que sea mejor una que la otra, porque las características de los pilotos también son diferentes, la cuestión es encontrar tu ideal según tus gustos y características de pilotaje.

En cuanto a las suspensiones, para este test en concreto me quedaría con las KYB de Yamaha (baches, ¿dónde?). La verdad es que no sentí movimientos extraños ni repentinos. Como test de las tres protagonistas, escogí una curva rápida con baches redondeados que necesitaba de aceleración fuerte, y la YZ ni se inmutó, y para las suspensiones WP de la KTM tampoco supuso gran esfuerzo pasar dicha zona, mientras que con las suspensiones KYB de la Triumph pasé igual de rápido, pero sí tuve que adaptar mi cuerpo para no sentir tanto los baches al abrir gas y así poder igualar la estabilidad de sus competidoras.

Si eres un piloto cuyo punto fuerte es la apurada de frenada, cualquiera de nuestras tres invitadas te va a seducir, porque tanto las bombas Nissin de Yamaha como los frenos Brembo de KTM y Triumph muerden fuerte y constante durante su proceso.

MENOS RUIDO Y POTENCIA MÁS CONTROLADA

Sinceramente, todas las invitadas nos encantaron, ya quedaron atrás los motores de válvulas con esa fuerza colosal en bajos donde dabas tres vueltas y estabas exhausto. En la actualidad, los motores son muy equilibrados en cuanto a potencia se refiere, dóciles y divertidos sin perder la esencia de una cuatro y medio. No obstante, si hay que 'rizar el rizo', Yamaha aporta especialmente en bajos y medios, KTM más en bajos y altos, mientras que Triumph tiene buena potencia en todos los regímenes pero sin destacar tanto como sus competidoras en puntos concretos. Para circuitos largos y más estilo GP, escogería la KTM, con la que me sentí más cómodo en zonas rápidas y apoyos largos con poco ángulo, quizá también por el comportamiento de las suspensiones WP, especialmente eficaces en baches más grandes y un chasis más rígido que la Yamaha y la Triumph. La YZ se adaptó muy bien al estilo de circuito en el que estuvimos rodando, revirado y con bastantes saltos, y donde era un auténtico placer pasar las entradas de curva reviradas.





Respecto a la TF 450-X, pienso que realmente su motor es muy eficaz en todo tipo de circuitos, pero sí es cierto que es una moto más 'racing' y requiere trabajar más el pilotaje en cuanto a movimientos corporales y también optimizar bien el cambio de marchas.

Pese a no tener sonómetro, y aunque teóricamente las tres deberían estar calificadas para pasar los fonos de la nueva normativa FIM a 109 decibelios, cabe decir que la Yamaha tiene un rugir más suave que la KTM y la Triumph. Hasta esta temporada 2025, en certámenes nacionales se ha hecho la vista gorda en este apartado, veremos qué pasa a partir de 2026.

VEREDICTO FINAL

Sinceramente, cuando de entrada me subí a la Triumph pensé, que fácil y divertida me parece, incluso estaba realizando buenas plegadas en frío, me pareció súper ágil. Un conjunto muy bien logrado con un motor muy equilibrado y un chasis que, pese a su juventud y capacidad de mejora, funciona realmente bien. La segunda moto a la que me subí fue la Yamaha, y al sentir su rugir suave y eléctrico no las tenía todas, tenía la sensación de motor pobre.

Pero fue engranar las primeras tres marchas y ya no me quería bajar, me encantó su comportamiento. Si tuviera que definirlo en una sola palabra sería 'fácil'. Girar, saltar y avanzar vuelta a vuelta se hacía verdaderamente sencillo y placentero con la nueva YZ 450F, ¡chapeau para los azules! La KTM no me sorprendió, su comportamiento ya era familiar para mí. Con un propulsor con carácter y un bastidor muy eficaz en gran parte de las situaciones, la SX-F 450 sigue siendo una moto que apunta maneras tanto si eres piloto amateur como pro.

apdesigns

DIGER



STERE
R G Y



Kawasaki
Let the Good Times Roll

YAMAHA
RACING

Otra retirada prematura

24MX

Amv.es









La carrera que puso el punto final al Campeonato de España de Motocross Elite 2025 en Malpartida de Cáceres fue también el adiós a la alta competición de Simeó Ubach. Con tan solo 28 años, el catalán se despedía del que ha sido su modo de vida en casi un cuarto de siglo. Como bien nos explica en esta entrevista, no es un adiós, es un hasta luego, porque espera continuar involucrado en el mundillo de una forma u otra.

Lo que seguro que ya no vemos es su semblante serio y concentrado con el que cada viernes llegaba a los circuitos de toda España y que ha paseado por media Europa. Una mirada de focus MODE ON en todo momento en sus objetivos: crecer, crecer y seguir creciendo para salir los domingos con la satisfacción de haber dado lo mejor en todo momento.

Nacido en Manresa el 31 de enero de 1997, Sime aparcó su dorsal #124, pero antes atiende a nuestra llamada...

Malpartida de Cáceres, última carrera. Cuando estabas de viaje con tu padre hacia el circuito ese fin de semana, ¿qué se te pasaba por la cabeza?

Bueno, no te voy a mentir, pero algo de tristeza sientes. Porque sabes que es tu última carrera y que en principio no vas a volver a competir. Quién sabe si, a lo largo de mi vida, pues a lo mejor vuelvo a competir, seguramente no al nivel que lo he estado haciendo, pero nunca sabes. Tristeza, pero también con muchísimas ganas de decirlos "va, es la última, vamos a darlo todo" y terminar con buen sabor de boca y terminar bien con todo, con el equipo, conmigo mismo a nivel personal y terminar una etapa de la vida.

Porque realmente han sido muchos años. ¿Cuánto tiempo has dedicado al motocross desde que empezaste? ¿Cómo empezaste?

Empecé a los 4 años, a entrenar con moto, me acuerdo de que fue con una Piwi al lado de casa, en un terreno que teníamos, y bueno, poco a poco vas saltando, carreras de Campeonato de Catalunya, también empecé haciendo enduro aquí en Cataluña. Y poco a poco, hubo unos

años en que sí que solo estaba haciendo el Catalán en las categorías pequeñas, sobre todo en 50, 65 y 85, nunca competí a nivel nacional. Fue más tarde, cuando salté a la 125, donde ahí sí que ya empecé a hacer el Campeonato de España, conseguí terminar tercero en mi último año de 125, con alguna lesión y ya ganamos alguna manga. Estaba compitiendo el título del Nacional con Rubén Fernández, y bueno, a partir de ahí me acuerdo de que el último año también salté al Europeo con el equipo de Język, que es cuando también nació la estructura. Luego pasé a lo que sería competición ya profesional, todo un poco en el máximo nivel posible. Posteriormente estuve compitiendo en el Europeo de 250 prácticamente todos los años que pasé por la categoría de dos y medio, del 2015 hasta 2019, si no me equivoco. Y en 2020 fue mi último año sobre la 250cc, en que sufrí una lesión bastante dura.

¿Qué lesión fue?

Me luxé el hombro y me tuve que operar en pretemporada, algo que me cortó el año mucho. Me presenté en la primera carrera del Nacional sin apenas entrenos previos, solo entrenando una semana, y ese año fue duro. Fue duro para mí, porque estaba lejos de mi potencial a causa de la lesión, pero bueno, un año malo. Seguimos, en el 2021 salté ya a MX1, y ahí es donde competí en el Europeo Open, creo que dos años, ahí logré algún gran resultado, me acuerdo de que terminé cuarto en Oss. A partir de ahí ya sí que a nivel nacional fui creciendo, en el 2022 ya subí al podio en Bellpuig, en el 2023 también volví a hacer el Nacional, haciendo también varios podios, y luego ya cambié al equipo Team JCR, hasta entonces iba con la ayuda de Husqvarna España a través de un concesionario. Con la familia Cros, he estado estos dos últimos años y he terminado mi carrera deportiva logrando un par de podios en el Nacional.

¿Quién iba en tu casa en moto para que a los 4 años te subieran?

La persona que me inculcó o me introdujo un poco en el mundo de la moto es mi padre. Él lo hacía puramente por afición y poco a poco me fue gustando más. Todos en la familia vieron que me apasionaba y fuimos creciendo en este deporte.









Han sido muchísimos años dando vueltas por Europa. Realmente, me imagino que el objetivo era intentar ascender al Mundial y hacerlo con algún equipo de fábrica, pero no llegó. ¿Qué es lo que vas pensando, después de tantos kilómetros, tantas carreras, superar muchos obstáculos...? Pues la verdad es que yo tampoco pensaba mucho en nada... Sabía que era ponerte presión encima y tampoco pensaba mucho en equipos y en dar pasos un poco más para adelante a nivel de estructuras. Yo intentaba hacerlo lo mejor posible en cada carrera y sobre todo me centraba en mejorar y en mi récord personal de posición. Por ejemplo, me acuerdo de que algún fin de semana terminaba el 18, dentro de los puntos, pues decía "venga, el próximo un poco más arriba, el 17 ni que sea, o el 16 o el 15". Y me marcaba un poco objetivos más realistas y mejorar sobre todo marcas personales. Creo que es lo que en realidad siempre me ha ayudado y motivado. No centrarme en los demás, sino solo en lo mío e intentar mejorar el resultado carrera a carrera. Creo que me tocó vivir unos años del Europeo de dos y medio muy duros, en los que no había la normativa de los 23 años y había chavales de 30 o 32 años compitiendo ahí que tenían muchísimos años más de experiencia que yo. Creo que fueron unos años muy buenos, porque aprendí muchísimo y creo que también logré grandes resultados en una categoría un poco más 'asalvajada'.

Has sido campeón de España Sub 18 y MX2. Las dos veces con marca austriaca. La mayor parte de tu vida la has pasado con marcas como Husqvarna o KTM. Mejores y peores momentos de todas estas etapas.

Pues a ver, el mejor momento fue en 2015, cuando gané el primer título nacional de Sub 18, con KTM. Podríamos decir que fue un momento muy bueno, muy feliz. Fue cuando gané el título y además prácticamente al poco tiempo ya me comunicaron que el año siguiente estaba dentro de la estructura oficial con Husqvarna España. Y bueno, como tú bien dices, prácticamente en todos los años he estado con la marca austriaca, evidentemente es mi marca favorita, y también es la moto con la que me he sentido más cómodo a lo largo de mi trayectoria. Si me tengo que quedar con dos momentos así puntuales felices seguramente son cuando logré los dos títulos y al entrar

dentro de la estructura oficial. Y el peor momento, seguramente te diría, dentro de la estructura oficial, es este año, en que, como he comentado, sufrí la lesión de hombro. Fue un año muy duro, porque sabía que no estaba al nivel que tocaba y sufría en las carreras. En las primeras pruebas del campeonato estaba rodando en moto, pero con mucho dolor y era difícil competir.

Simeó Ubach se va, pero también se va la estructura que ha sido el top en España durante muchísimos años, que es KTM España ¿A qué crees que se debe esto?

Aquí hay millones de opiniones, pero si tengo que dar un poco mi punto de vista, creo que los intereses también han cambiado. ¿A qué me refiero? Cada vez que hablo con patrocinadores, me dicen que ya no se fijan tanto en el resultado si no en la presencia y el contenido que le puedes dar a su marca en Instagram u otras redes sociales. Se está perdiendo un poco la esencia de la competición. Y yo lo entiendo, pero se va matando la competición. Puede ser que, a lo largo de estos últimos años, sea una de las causas de la pérdida de inscripción en el Nacional, y en general en todas las carreras. Ya hay más gente que lo hace por pura afición que no por competir a alto nivel. Porque nadie se puede ganar la vida o muy pocos pueden, los contaría casi con los dedos de la mano.

¿Tú por qué lo dejas?

¿Yo por qué lo dejo? Yo no lo dejo por un solo motivo.

¿Pero la caída de Calatayud fue un punto de inflexión?

Sí, la última lesión que tuve me marcó un antes y un después. Fue grave, estuve mucho tiempo parado, con dolor, y llega un punto en que dices "¿por qué estoy aquí? Si me estoy dejando la piel prácticamente en pista y no me estoy ganando la vida en absoluto compitiendo o viviendo de las motos de motocross". Y bueno, fue un punto donde, con la lesión también que tuve y con este pensamiento que he comentado, pues dije yo creo que con lo que he logrado ya puedo estar contento conmigo mismo. Primero me pregunté: "¿estoy satisfecho? ¿quiero más?" Y creo que llegué un punto que mentalmente dije: "mira, he









logrado ya títulos, estoy satisfecho del nivel que he alcanzado, y es el momento de pasar página". La lesión y las lesiones evidentemente también tienen su peso y te van marcando. Además, tuve problemas con el seguro y vi que como todo te va en contra y son todo problemas, pues dices, "no me estoy ganando la vida con esto, y si además me ponen pegas, mejor parar". Ahora toca mirar hacia adelante.

¿Te condiciona cuando tienes una lesión fuerte el ver que otros pilotos no han tenido tanta suerte en el diagnóstico?

No, no, siempre he intentado centrarme en mí mismo, no centrarme en otros y pensar "mira lo que le ha ocurrido a este piloto o a otro", yo he sido un poco egoísta y tampoco me da miedo reconocerlo, siempre he mirado por mí mismo y me he centrado en mí mismo, y no en los demás. Llega un punto en que vas poniendo todas estas cosas en la balanza y dices "¿compensa o no compensa?", y dices "pues no compensa", ves que hay más cosas negativas que positivas. Hay otras cosas como el formato de la Supersprint, que creo que es una buena idea, pero no ayuda. Está bien la idea que hay detrás, pero pienso que no hay que ir tan lejos, creo que han ido más allá. Sería más interesante identificar donde están los fallos e invertir dinero, pero sin modificar el formato de competición. El dinero a donde tendría que ir destinado es a las mangas, es en lo que estamos trabajando los pilotos, a la manga de media hora, que es dura físicamente, cansa muchísimo... no a una Supersprint en la que te lo juegas todo o nada en cinco vueltas. Es mi humilde opinión sobre cómo se está encarando todo.

¿Tú crees que en todos los años que has estado, ya no de pequeño, pero sí de piloto semiprofesional o profesional en categorías élite, ha habido unión entre pilotos para tomar decisiones?

No, unión no siempre la ha habido y creo que eso es un problema. Ponernos todos de acuerdo es muy difícil, estoy seguro de que siempre habría alguno que no estaría de acuerdo y diría "a mí me gusta ya pagar lo que sea por competir", y ese es el problema, con que solo haya uno, ya te lo echa todo un poco abajo. Es difícil.

¿Se ha intentado al menos?

Sí, sí, yo creo que intentado se ha intentado, porque con algún piloto que otro hemos hablado del tema, pero claro, la unanimidad es complicada.

Personas importantes en tu vida. Primero está tu familia, obviamente, pero ¿recuerdas a tu primer patrocinador? ¿Y recuerdas cómo te llegó?

Sí, sí, mis primeros patrocinadores siempre han sido los entrenadores, ha sido en forma de ayuda, de ayuda indirecta, porque tú evidentemente le has pagado durante un tiempo, pero un día él te ayuda devolviéndote tu lealtad. Ellos han sido los primeros que han querido echarme una mano. De alguna forma u otra, me han ayudado todos los entrenadores que he tenido. No me gustaría dejarme a ninguno... así para empezar debo agradecer mucho a Dani Hernández, Xavi Colomé, Carlos Mas en su tiempo, cuando era muy, muy, muy joven, Armand Monleón, Gerard Farrés... Joan Jou también me ayudó cuando él todavía estaba compitiendo en enduro, y seguramente me dejó alguno.

Un rival que recordarás toda la vida y por qué.

No sabría decirte un rival con el que quedarme, porque he tenido muchos. Lo que sí que te puedo decir es que un rival al que ha sido muy difícil ganarle, o que en los últimos años he estado intentando competir con él, pero que ha sido muy duro y difícil de hacerle frente es a Butrón. Cuando de pequeño lo veía era como un referente...

José Antonio Butrón ha llegado al 17 de su dorsal 17 de títulos de campeón de España. ¿Qué destacarías de él como piloto?

Supongo que su constancia y su espíritu de lucha, porque puede ser que no sea el piloto más técnico, y creo que coincidiríamos muchos pilotos aquí, pero su espíritu de lucha es superior al de cualquiera, y seguramente eso le ha dado tantos títulos y ha sido y es un referente a nivel nacional en el motocross.

Salvador, tu hermano, se retiró posiblemente el año en que iba más rápido y que estaba destacando más. ¿Tú sabes por qué lo hizo?

La forma de ver el motocross de mi hermano nunca ha sido tan seria, por muy bueno técnicamente que fuese. Nunca ha tenido el espíritu de sacrificio ni dedicaba horas a entrenarse físicamente. Eso









sí, siempre ha tenido una habilidad encima de la moto y se le ha dado muy bien...

¿Y todavía va en moto?

Sí, si algún día coge la moto por pura afición, tal como haré yo ahora mismo, pero sí, él técnicamente era muy bueno y con pocas horas encima de la moto pues podía hacer grandes cosas.

Fantic es tu última marca. Has estado con la familia Cros. ¿Qué destacarías, ya no de la moto, sino de toda la estructura, que es una estructura que lleva décadas dentro del paddock del Nacional?

A ver si puedo resumir un poco. La estructura es muy familiar, muy cercana, algo que se agradece mucho. A mí no me ha faltado de nada en ningún momento. Las dos motos que he estado llevando estos dos últimos años han sido una pasada. Hay que destacar el trabajo de Joan Cros padre, los dos años que he tenido la suerte de trabajar con él hemos logrado una moto muy competitiva y en la que yo me sentía muy cómodo.

¿Qué no volverías a hacer nunca, si pudieras tirar para atrás, en el mundo del motocross?

Pues, a ver, seguramente... lo que no haría es difícil, pero lo que sí cambiaría, o lo que creo que fue una debilidad, sobre todo en mis primeros años, fue que mentalmente era bastante débil. ¿A qué me refiero? A que una mala carrera o un mal resultado me afectaban mucho o me desmotivaban mucho. Por suerte, a lo largo de los años, supe darle la vuelta y ver que un mal resultado lo puede tener cualquiera. Y mentalmente, sobre todo en estos cuatro o cinco últimos años, creo que he sido más fuerte. No me afectaban tanto los malos resultados. Cuando era un poco más joven sí que me enfadaba. No sé si era porque era un poco demasiado cabezón y me era difícil pasar página después de una mala carrera. Ahora soy otro. He ido carrera a carrera, a disfrutar un poco más y un poco más liberado.

¿Cómo le dices a tu familia que Malpartida va a ser la última carrera? ¿Y cómo se lo toman?

Yo sigo viviendo en casa de mis padres, y cuando se lo comunico les expongo todos los factores que me hacen tomar esa decisión. Lo entendieron completamente. Tampoco dijeron, venga va, ha sido una lesión dura, pero sigue. Entendieron

perfectamente mis puntos de vista. También ellos son los que van viendo tu evolución y ven que vas madurando mentalmente. Ven que cambia tu punto de vista de las cosas de la vida en general. Me apoyaron totalmente, respetaron mi decisión y creo que están satisfechos de lo que he logrado. Muchas cosas han sido gracias a ellos y al apoyo que me han dado. La mayoría de las experiencias las he podido vivir gracias a ellos.

¿Qué será de Sime a partir de ahora? ¿Y qué será de tu padre, que últimamente era el que te estaba acompañando a todas las carreras?

Todavía es difícil, porque es pronto. Lo que sí que puedo asegurar es que, evidentemente la gente me va a seguir viendo en los circuitos. No es un adiós hasta nunca. Así que yo voy a estar involucrado de alguna forma u otra a las motos. Ahora mismo, donde voy a estar más conectado, o lo que me va a mantener más conectado, van a ser las clases que doy a los niños pequeños, a los chavales que están subiendo. Mi objetivo es ayudarles con todo el conocimiento que he ido adquiriendo durante todos estos años. Y mi padre va a tener que encontrar otra afición, ahora seguro que va a tener un poco más de tiempo. También es un poco temprano saberlo. No sé decirte si él también va a querer seguir viviendo las carreras como mecánico. No sé, a lo mejor sí se lo plantea... Porque de mecánica entiende muchísimo. Pero ahora es un futuro un poco incierto.

Al margen de las motos, ¿qué más te gusta?

Tengo otras aficiones, aunque sí que a lo mejor no las practico tanto. Sobre todo, que sean relacionadas con el deporte. Podríamos decir que me gusta practicar cualquier tipo de deporte. Y bueno, también como curiosidad, me gusta mucho todo el tema de la maquinaria, ya sea llevar tractores, giratorias, palas cargadoras... Este tipo de maquinaria también me llama mucho la atención.

¿Qué has estudiado?

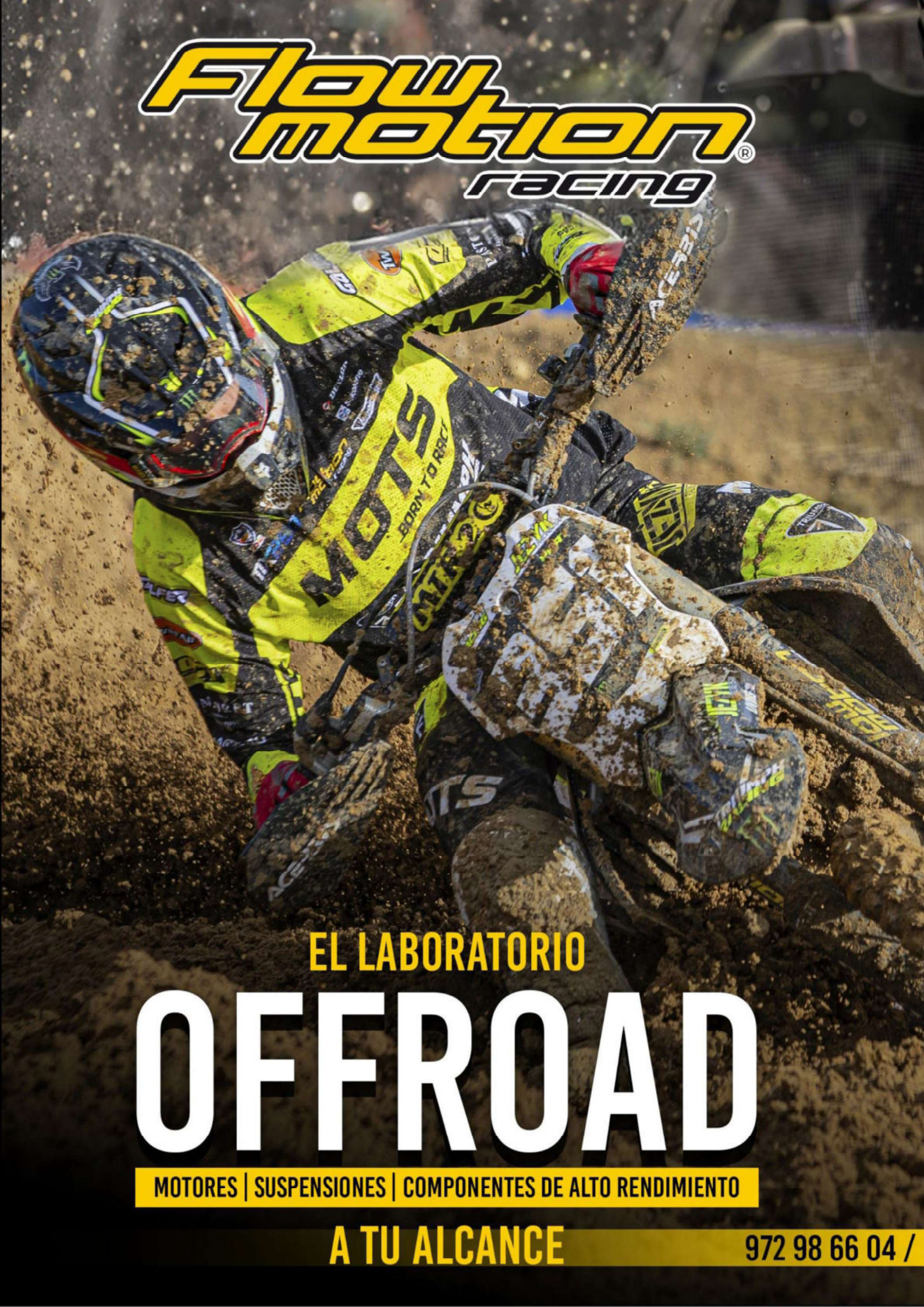
Tengo un curso de auxiliar veterinario. Y tengo parte –todavía no he terminado– de ciencias de la actividad física y deporte.

Gracias Sime, suerte y ya sabes que estamos para lo que necesites...

Gracias a vosotros...







Flow
motion[®]
racing

EL LABORATORIO

OFFROAD

MOTORES | SUSPENSIONES | COMPONENTES DE ALTO RENDIMIENTO

A TU ALCANCE

972 98 66 04 /





Revitalizado



Llevar el supercross más allá de las fronteras de Estados Unidos, las tierras donde fue creado a inicios de la década de los setenta nunca ha sido tarea fácil. Muchos intentos a lo largo de los años pasaron sin pena ni gloria.

De hecho, las primeras dos temporadas del Mundial de Supercross FIM no parecían ir a buen puerto, pero este 2025 con el Gran Premio inaugural en Buenos Aires, Argentina, ha quedado demostrado que esto ya es cosa seria y tiene intenciones de seguir creciendo. Pero vayamos un poco el tiempo atrás...

El Campeonato Mundial de Supercross tiene sus raíces en el Trofeo Rodil, que comenzó en 1985 con Jim Holley convirtiéndose en el primer campeón "mundial" de supercross, y a quien siguió una lista de pilotos europeos de supercross de nivel medio, entre ellos Lief Niklasson, dos veces campeón en 1987 y 1988.

Luego llegaron el estadounidense Mike Jones, el finlandés Pekka Vekhoen y otro estadounidense, Mike Craig, quienes ganaron un título cada uno. La Copa Rodil había sido elevada a la categoría de Campeonato Mundial en 1987, por lo que, de hecho, el primer campeón mundial de supercross fue Niklasson. Las referencias a Rodil se eliminaron en 1992, cuando la serie se convirtió en el Campeonato Mundial de Supercross FIM, y Jeff Stanton tuvo su primer gran ganador.

En la temporada de 1992, muchas futuras leyendas se ubicaron entre los diez primeros. Stefan Everts finalizó cuarto en la general, Jeremy McGrath quinto y Jeff Emig noveno. Tanto Everts como McGrath consiguieron una victoria cada uno en el '92, pero fue Stanton quien se alzó con la victoria, ganando tres rondas y el campeonato con 75 puntos. Mike Craig y Kyle Lewis quedaron segundo y tercero, respectivamente.

De 2002 a 2006, en colaboración con la promotora estadounidense Clear Channel Entertainment, la serie se disputó en países como Suiza, los Países Bajos, España y Canadá, además de Estados Unidos (que contaba con su propio campeonato nacional de gran prestigio), bajo el nombre de World Supercross GP. En 2008, la serie se fusionó con el Campeonato AMA Supercross para formar el Monster Energy AMA Supercross, un Campeonato Mundial FIM.

En 2022, en medio de las perturbaciones causadas por la pandemia de COVID-19, el Campeonato Mundial de Supercross FIM se separó de la AMA y fue relanzado por los promotores australianos SX Global, para gestionar y promover el campeonato durante la próxima década.

El campeonato se estrenó en 2022 con una temporada









piloto de dos carreras en Galés y Melbourne, con la promesa de que en 2023 el calendario sería aún mayor. De hecho, la cosa empezaba bien con la primera cita en Birmingham, pero la repentina caída de los promotores de ese entonces llevó a que las series quedaran en una larga pausa de tres meses hasta conseguir nueva ayuda y poder continuar; una situación que llevó a que las series perdieran parte de ese prestigio que estaban intentando construir. Las cosas se enderezaron en 2024, aunque el añadido de una Superfinal al formato de carrera, donde los pilotos de SX1 y SX2 se enfrentaban entre sí pero puntuaban por separado, no fue muy bien aceptada.

Ahora bien, llegamos hasta aquí y finalmente podemos decir que el Mundial de Supercross FIM es cosa seria. Argentina acogió la primera cita y, como era de esperarse, fue bien acogida por un apasionado público. Además, las series tuvieron el privilegio de ser los primeros en ver debutar a Haiden Deegan sobre una 450, algo que en Estados Unidos presumiblemente deban esperar hasta el inicio del AMA Pro Motocross a mediados de mayo.

Como si fuera poco, también han sido los primeros en tener en acción el gran debut de Eli Tomac con los colores de Red Bull KTM. El nativo de Colorado ganó la prueba en su primera carrera con la marca austríaca y promete de cara a la próxima temporada.

Más allá de las figuras que han tenido, el WSX sigue apostando por un formato de equipos licenciados con dos pilotos por categoría, los cuales tienen la obligación de llamar un reemplazo en caso de cualquier baja. Para los medios, esto genera mucho contenido y para el público mueve masas con diferentes perfiles de diferentes países. Había que ver la cantidad de personas de Brasil y alrededores que siguen las series gracias a Enzo Lopes.

En cuanto al formato de carrera, parece que finalmente han encontrado una fórmula que puede funcionar. Tres carreras, pero solo los diez primeros suman puntos en las primeras dos carreras, lo que incrementa la intensidad y la acción. En la tercera carrera todos reciben puntos.

Al momento de escribir estas líneas las series están embarcándose hacia Gold Coast, Australia, para lo que será la tercera de cinco rondas - el calendario más extenso hasta ahora.

¿Será que finalmente el supercross será una disciplina que podremos disfrutar en todo el mundo con el más alto nivel?
¿Llegará a competir de igual a igual con la serie madre, el AMA Supercross?



Una buena
frenada
**clave para
una mayor
velocidad**





¿Qué tienen en común Toni Bou, Marc Márquez, Laia Sanz, Kiara Fontanesi o Ken Roczen? Todos ellos han subido a lo más alto del motociclismo mundial con sistemas de freno Galfer.

Fue Àlex Crivillé el primero en llevar a la marca española hasta el primer escalón del Mundial de velocidad en la categoría 125cc en 1989, a bordo de una de aquellas competitivas JJCobas, ahora ya extintas. Era uno de los primeros pasos dentro del motorsport para una firma que sigue creciendo tanto en las disciplinas on como offroad.

¿Pero cuál es la historia de esta empresa y cómo ha llegado a situarse como referente en un nicho tan exigente? Nos lo cuenta Darío Ortiz, responsable de marketing de Galfer.

"Todo comenzó en 1952, con la fundación de la empresa por parte de Maffio Milesi. Inicialmente, la compañía suministraba piezas a fabricantes como Seat y se centró en el mercado de automóviles, pero con el tiempo expandió su producción a motocicletas y, a partir de 1998, también trabajamos con bicicletas. Es muy curiosa la transición de la automoción a la moto, ya que fueron los hijos de Milesi quienes, movidos por su pasión por las dos ruedas, decidieron moldear el producto que hacían para coches e implementarlo en las motos. Vieron que mejoraban las prestaciones del material de origen y comenzaron a desarrollar producto y a meterse en la competición".

Como si del garaje de Steve Jobs estuviésemos hablando, toda idea surge desde una pasión, tras pensar y probar hasta dar con la tecla de forma artesanal. Las motos fueron esa actividad totalmente opuesta a la automoción que ha llevado a Industrias Galfer a estar en el elevado estadio en el que se encuentra. Actualmente, tiene su base en Granollers (Barcelona), en una planta de 6.000 m² justo al lado del Circuit de Catalunya. Allí fabrican los productos de freno (discos, pastillas y latiguillos) con una plantilla de unos 150 trabajadores. Galfer exporta a más de 60 países de todo el mundo, cuenta con más de 400 distribuidores y, recientemente, ha inaugurado su nueva filial en Orlando,

Estados Unidos. Unos números que no paran de crecer en sus más de 70 años de historia.

Pese a que la velocidad tiene un peso importante en la marca, no lo es menos el siempre complejo barro y polvo al que se ven sometidas las modalidades de campo. Especialistas en fricción para el panorama offroad nos recomiendan varios tipos de pastillas y de discos de freno que desgranamos a continuación.

El proceso:

Si algo nos hace pensar en futuro y en positivo es que, en todas y cada una de las zonas que visitamos, por muchas máquinas que haya, el valor humano es imprescindible. Una grata sorpresa en plena expansión de una Inteligencia Artificial a la que las personas todavía podemos hacer frente.

La planta principal de la sede cuenta con 4.000 m² dirigidos a la fabricación, 2.000 m² de almacén, una planta superior donde están los profesionales de I+D y las oficinas, y otra inferior con un banco de pruebas, la sala mecánica y el último paso de la cadena: la rectificadora. Un círculo en el que todos sus empleados son importantes y que cubre dos turnos de trabajo e incluso hasta tres en épocas de mayor demanda.

Pastillas:

Continuamos con Darío para darnos las claves y, cómo no, varias recomendaciones que nos harán decantarnos por un modelo u otro: "Para las motos de offroad, nosotros solamente recomendamos pastillas sinterizadas, no las pastillas orgánicas, sobre todo por el tema del barro. La pastilla orgánica es una pastilla mucho más blanda, con componentes menos duros, y lo que hace el barro es un 'efecto lija', por lo que se desgasta muy rápido. Eso sí, te da un tacto en frío mejor que el sinterizado, que necesita más temperatura para frenar, para darte mordiente y en frío se nota algo más brusco".

Dentro de esta gama de pastillas sinterizadas, encontramos dos compuestos especiales para offroad, como son el 1396 y el 1396R. El primero es para un uso más amateur, y el segunda, que cuenta con máxima potencia de frenada y una mejor refrigeración del sistema de frenos, está concebido para la alta competición.









"Las dos grandes diferencias son, por un lado, que la estándar no lleva una pintura térmica que hace como de escudo, por lo que se transfiere de forma más rápida la temperatura a los pistones, así que está pensada para un uso menos intenso; y por el otro, tampoco cuentan con ranuras en la zona de frenada que lo que hacen es refrigerar, y eso le da un punto de evacuación al agua y el barro".

Ambas propuestas, así como la inmensa mayoría que podemos encontrar en los catálogos de Galfer, cuentan con temas tabú o altamente secretos, como son los porcentajes de composición de cada producto. Preguntamos al respecto, pero la negativa en la respuesta la teníamos clara mucho antes de viajar a su cuartel general. Y es que hay que mantener la confidencialidad para continuar.

Discos para los terrenos más complicados:

Desde Galfer y, de nuevo, para las motos de 'dirt', como las denominan los americanos, nos llevan a conocer de primera mano sus versiones Shark y W, dos propuestas más que testadas y con resultados extraordinarios.

Uno de los mayores dolores de cabeza de los fabricantes de sistemas de freno para el buen funcionamiento de sus productos es el rendimiento a altas temperaturas. Precisamente para mejorar estas necesidades térmicas, llegó el modelo Disc Shark, que en su diseño cuenta con agujeros pequeños, aletas y un mayor espesor. Reduce de una forma drástica la temperatura en un 30% respecto a otros discos de gama alta, y bajo condiciones habituales las pastillas duran hasta un 25-40% más. A la vez, este disco también hace que se necesite una menor presión en el circuito de freno, lo que supone un menor esfuerzo en el momento de frenar y a la vez se consigue una mayor potencia de frenada. Incluso en las condiciones más desfavorables, mantiene un comportamiento estable y consistente en todo momento. También cabe destacar que su peso es menor que el de sus 'rival'.

Los Disc W, como si de una ola marina se trataran, suponen la mejor expresión del trabajo en investigación y desarrollo por parte de la empresa. Cortados en láser a partir de acero inoxidable, son la aplicación directa de una tecnología de la alta

competición al alcance de cualquier usuario. Reemplazan a los discos originales sin necesidad de adaptación o manipulación. Destacan en condiciones de barro gracias a un diseño que evita la acumulación de residuos, un aspecto importante a la hora de ser elegidos por una parte de los muchos de los equipos de competición con los que trabaja en la actualidad.

Ambos son la alternativa perfecta tanto ante las exigencias del enduro como frente a las fuertes apuradas del motocross, ya sea a alta velocidad y frenazo en recta o en situaciones más precisas, como clavar los frenos en medio de una senda técnica al encontrarte un obstáculo.

El trabajo de campo

A Marc Pérez lo conocemos del Mundial y del Nacional de motocross en su etapa como mecánico en el equipo de la Federación Española. En la actualidad, es el encargado técnico de pista en Galfer, es decir, el encargado del trabajo de campo.

"En estos momentos estamos trabajando con equipos muy punteros, como son Fantic y Ducati Factory en motocross, así como estructuras como JK o VHR, entre otras. De todos ellos recibimos un feedback continuado, y de ahí que vayamos mejorando y perfilando nuestros productos para la alta competición, que es nuestro exigente banco de pruebas".

Nos interesa saber cuál es la durabilidad de pastillas y discos, algo que a nivel usuario es de suma importancia en el momento de decidirte por una opción u otra. "Nosotros lo que siempre buscamos es un compromiso entre durabilidad y rendimiento. A la pregunta de si puede deteriorarse una pastilla de freno después de una carrera de 30 minutos más dos vueltas, la respuesta es que sí, según las condiciones del terreno y del compuesto que se haya montado. En offroad siempre se consume muchísimo más el freno trasero, el delantero acostumbra a sufrir mucho menos. Así que una o dos veces al mes se deberían cambiar las pastillas de atrás, siempre según los entrenamientos, salidas o carreras que hagas y en qué condiciones. En cuanto a los discos, en motocross o enduro pueden durarte hasta dos años. No pasa lo mismo con la velocidad, donde en competición puedes





gastar uno o dos juegos".

Investigación y desarrollo, cero fronteras

Alejandro Domínguez es el responsable de área Ingeniería de producto y Oficina Técnica en Industrias Galfer, un cargo al que ha llegado –dicho sea de paso, hemos investigado su perfil de LinkedIn–, después de pasar por otras grandes multinacionales del sector del motociclismo.

Un departamento en el que nos sorprende una cara conocida, la de Bernat Cortés, piloto oficial Sherco en el Campeonato de España de Enduro. Entramos en el núcleo, el cerebro de todas las propuestas de Galfer.

La principal premisa pasa por no entender de fronteras, innovar siempre. "La verdad es que no nos ponemos un límite, porque siempre que pensamos que ya hemos llegado al límite se nos ocurre una idea nueva. Cuando pensábamos que ya no se podía ir más allá, nos inventamos el Shark... Al final damos respuesta a todos los retos que se nos proponen, nos gustan los nuevos desafíos, porque, al final, esto es un departamento de desarrollo".

Una muestra clara de que para este equipo no hay límites se refleja en una solución para Ducati Factory Motocross. La factoría de Borgo Panigale cuenta con el disco más ligero del segmento. "Ducati llama a nuestra puerta por nuestra trayectoria, por la versatilidad de nuestro producto y por los buenos resultados que estábamos dando en el mercado. El hecho de conseguir el disco más ligero del mercado fue todo un reto, pero bueno, lo conseguimos. Eso nos llevó a tener que innovar mucho en la distribución de ventanas y agujeros, en cómo hacer eficaz esa reducción de peso, que fuera suficiente como para frenar una moto a los requerimientos de un nombre como Ducati... la verdad es que logramos una adaptación perfecta. Anteriormente era KTM quien contaba con el disco más ligero, y ahora, con 414 gramos, es Ducati".

Y finalizamos la visita con una frase que deja muy claras las ambiciosas intenciones de una marca de la que, a nivel global, nos debemos sentir orgullosos: "Lo único que nuestros sistemas no pueden frenar es la velocidad con la que nos adentramos en el futuro". Amén.



En memoria de Pau Alsina



Lo intentó en Alhama de Murcia, pero no pudo ser por una lesión en la mano, la semana previa a la competición, con un diagnóstico de 11 semanas de recuperación. No obstante, su empeño hizo que lo consiguiera al cabo de 5 semanas, en Malpartida de Cáceres, en la última prueba del Campeonato de España de Motocross Elite 2025. Y no solo materializó el meter en competición la KTM de Pau Alsina, sino que lo hizo por todo lo alto.





T

David Pociello Melero (Navàs, Barcelona, 9 de diciembre de 2003) no es ni mecánico, ni piloto. De hecho, su vida estaba más encaminada al mundo del esquí y ahora se dedica al grabado en láser con su marca Ninetyone. Sin embargo, su pasión son

las motos, un deporte que practica como hobby y que el pasado mes de julio le dio el mayor golpe que se puede recibir: el fallecimiento de su mejor amigo, mientras entrenaba para la cita del Junior GP de Motorland Aragón, una semana antes de la carrera.

Lejos de aparcas las motocicletas y el deporte en general, se ha encargado de poner la KTM 250 de Alsina, con su dorsal 26, en el Campeonato de España de Motocross.

Además, el bueno de Pociello se puso entre ceja y ceja el subir al podio en el circuito de Las Arenas y no falló en su intento. Ganó el Best Whip, no sin sufrirlo al máximo, y después de un fin de semana muy duro físicamente ondeó la bandera del piloto junior de Moto3, que estaba llamado a darnos muchas alegrías en un futuro no muy lejano.

Conocemos a David un poco más en profundidad en esta entrevista. Desde MX1Onboard no podíamos hacer menos por una causa tan loable, porque el jarro de agua fría, siempre que suceden cosas así, al fin y al cabo, nos lo llevamos todos los apasionados del motor.

Buenas tardes, David, ¿Cuándo empezaste en el mundo de las motos?

Me subí tarde encima de una moto, porque tuve que trabajármelo bastante, la verdad. Empecé a los 11 años después ir ganando dinero en todo lo que podía, e ir ahorrándolo. Vivía con el deseo de poderme comprar una moto de motocross algún día. Después de muchas horas de Milanuncios y Wallapop. Empecé mirando motos de 65cc, pero cuando tuve el dinero ahorrado ya necesitaba una 85, y así fue como empecé.

Cuando tuve el dinero ahorrado, con 11 años envié a mi padre a la tienda Sixlyon con mi dinero y le dije, por favor vuelve con la moto de Wallapop.

Un inicio inusual, dado a los que estamos acostumbrados hoy en día, parece de otra época, ciertamente.





¿Tenías algún precedente motero en casa?

Mi padre ya había ido de joven, pero estuvo mucho tiempo parado. Y, bueno, no es que no le gusten las motos, pero siempre lo ha visto como un deporte muy peligroso. Pero desde que vi por primera vez una 65 en el circuito de Olván mi pasión por el motocross fue creciendo, convirtiéndose en una obsesión, y luché hasta conseguirlo.

¿Por qué no te decantas por la competición?

Siempre he corrido como amateur. De pequeño, en verano con mi padre, cuando el trabajo se lo permitía, me llevaba al circuito de Can Taulé, muy cerca de casa. Gracias a Ramon, quien siempre me dejaba ir, aunque el circuito estuviese cerrado, pude empezar a disfrutar del deporte. Me hubiese gustado poder tomármelo mas en serio, siempre fue mi sueño. Siempre que he podido sí que he corrido algunas carreras amateurs por Cataluña, pero ya está, es todo lo que he hecho.

Toda una aventura, porque con tan poco bagaje te plantas en todo un Nacional de MX2...

Es un reto, y un sueño. Siempre me han gustado mucho las motos, siempre lo he querido hacer, y hace cuatro años empecé a hacer de mecánico de carreras en KTM España, ya que quería estar metido sí o sí en el mundillo.

Después de todo lo sucedido, y con todas las ayudas y facilidades por parte de Mequitec Racing y la gente de KTM España, no tenía motivos para no estar aquí presente.

Pero... no eres mecánico...

No, no soy piloto, tampoco soy mecánico como tal. No sé cómo definirme, la verdad, pero cuando me propongo algo intento darlo todo hasta conseguirlo. Durante y después de Bachillerato, estudié un Grado Medio y Superior de Esquí Alpino, a la vez de una Ingeniería de Automoción. En esquí sí que había competido en el Campeonato de España, y estuve varios años como entrenador, pero en todo lo referente a motos siempre fui muy autodidacta con los temas de mecánica, me movía la pasión, y aprendí de toda la gente que me quiso ayudar de bien pequeño.

Por tanto... ¿cómo entras a ser mecánico de competición?





Mi padre siempre me dijo que me tenía que espabilar para ir en moto, que el tenía mucho trabajo, y que tenía que aprender a hacerme el mantenimiento si quería montar. Además, Farrés es también de mis mejores amigos. Éramos compañeros de clase durante el instituto, y me acercó muchísimo al mundo de la competición.

Como yo quería montar, tuve que aprender el mantenimiento básico. A partir de ahí, cuando ya más o menos lo controlaba, fui a algunas carreras de Enduro como ayudante de un amigo, y allí fue donde vi al equipo de KTM España. Y dije, me gusta este equipo, yo quiero estar aquí con ellos. Sin ningún tipo de vergüenza, un día fue al que era entonces el Team Manager, Ferran Serarols, y le pregunté, ¿qué hay que hacer para trabajar aquí? Y me dijo, envía un currículum a tal correo. Pensé que se me sacaba de encima y nunca pensé tener respuesta alguna.

Pero así lo hice, con la suerte de que dos o tres días antes de que comenzara la primera del Nacional de Motocross en Montearagón de 2022 me llamó y me dijo, ¿necesitamos a alguien? Si quieres venir, ven. Y ni me lo pensé. Yo estaba en Andorra esquiando, pero lo preparé todo y me fui con ellos, y allí conocí al equipo de KTM España y Mequitech, todos ellos una gente maravillosa.

¿Cómo nace esta relación con Pau?

Él siempre entrenaba en el gimnasio de mi pueblo. Él vive en Sallent, yo soy de Navàs. Estamos a menos de 10 minutos. Des de que le conocí, siempre hemos estado super juntos. Esos últimos dos años, sobre todo. Estábamos super unidos, entrenando muchas horas juntos, y cada vez la relación era más cercana. Además, el año pasado estuve acompañándolo en todas las carreras de la European Talent Cup, y eso nos unió todavía más. Disfruté muchísimo con él, y no me arrepiento de nada.

Pasamos muchas horas en las carreteras con su motorhome, charlando de camino a las carreras. Y no había viaje que Pau no sacara el tema de por qué no dejaba KTM e iba a las carreras de piloto, en vez de mecánico. Siempre me insistía en ello... y yo siempre le respondía que no podía. Yo pensaba que él no me entendía, y con el tiempo he visto que realmente era yo quien no lo veía.





Pero insistía y al final ha conseguido que vengas como piloto...

Insistía mucho, aunque yo era muy consciente de que no podía hacerlo... pero bueno, después de todo lo que ha pasado, pues veo la vida de una forma distinta, todo es temporal, así que me pregunté ¿por qué no? La vida son dos días, y como no sé si el año que viene estaré aquí, porque todo cambia muy rápido, de un día para otro, pues aquí estoy.

Personalmente creo que no había mejor manera de hacerle un homenaje que metiéndome en parrilla en la última cita del Campeonato de España 2025, con su moto y dorsal. Y no podía ser de mejor manera que con los maravillosos trajes que prepararon la gente de Alpinestars, especialmente a Will. Me gustaría agradecerles por todo lo que hicieron por Pau, y por hacer posible lucir unos trajes tan especiales en su homenaje.

Yo lo quería, él lo quería, y aquí estamos, preparados para disfrutarlo juntos en Malpartida.

Un gesto muy bonito, ¿hasta dónde llegó este vínculo?

Mi mejor amigo. Estábamos todo el día juntos. Yo creo que hemos entrenado en todas las horas posibles que hay en el gimnasio de Navàs, todas. En bicicleta igual... Con

Pau hicimos todo lo que se podía hacer, disfrutamos muchísimo de la vida juntos, y aprendí un montón a entender la vida gracias a él. Por eso estoy tranquilo.

¿Dónde estabas el día del accidente y cómo te enteras?

Estaba en Polea Camp y fue su hermana, Carla, la que me lo comunicó. Me fui volando a Andorra a buscarla, y de allí, a Zaragoza. Y en dos días Pau nos dejó.

También se te pudo ver en la Purito, una carrera que iba a correr el propio Pau...

Claro, es que el lunes que Pau se fue, íbamos a quedar para entrenar en bicicleta, para ir a subir tres veces el Coll de Pal, como preparación.

Yo venía de dos lesiones de rodilla de cruzados: Recuperando de la primera, un otoño de 2024, un día en bici con Pau, y su entrenador Jordi, salió la idea de La Purito como objetivo de recuperación. Y como no, Pau se apuntó. En navidades del año pasado, entrenando motocross en el Senglar, también con Pau, tuve la segunda lesión. Como siempre, me acompañó





al hospital, y le dije que ahora sí que La Purito era imposible. Y él me dijo: eso ya lo veremos, confío en ti... Él tuvo el accidente el 19 de julio del 2025, y la Purito era el 3 de agosto. Con todo lo sucedido, estuve muchos días parado, pero igualmente pude hacer una carrera impecable, y estoy seguro de que Pau estuvo conmigo durante la carrera, dándome fuerzas. Agradecer también a la gente de La Purito, especialmente a Pepe y Purito, y a Canet, quienes nos permitieron hacer un gran homenaje.

Pues ya llevas dos homenajes excelentes a tu amigo: bicicleta, motocross... ¿te buscamos una moto de velocidad?

Sería genial, la verdad, pero ahora el mejor profesor que podía tener no está aquí.... Aunque creo que, si se lo propongo a Xavi Artigas algo podríamos hacer, ¿no sé qué le parece?

Gracias por estos minutos de conversación y gracias por tener un corazón tan grande...

A vosotros, estoy seguro de que, haga lo que haga, Pau siempre estará a mi lado. Eso me da una fuerza increíble, y que no me ponga límites... eso sí, con cabeza.

David Pociello llegó con un objetivo a Malpartida de Cáceres y lo consiguió. Cinco semanas antes se había lesionado la mano y gracias a su fisioterapeuta, Sylvie, y su entrenador Jordi, también entrenador de Pau, pudo entrar en competición. Aunque tan solo con un día de entrenamiento en moto a sus espaldas, pero lo hizo.

Cuando, como periodista, te encuentras con este tipo de detalles y de personas, tan solo te queda decir: ¡chapeu!



**HAZTE CON
MEJOR OFERTA
MXGP-TV.com
PARA
EL 2025!**



COMPRA AHORA

LA ERTAX

NOVEDAD EN 2025

MXGP & MX2 TIME
PRACTICE LIVE



RA!



staff

ONBOARD

Juan Pablo Acevedo

Xavi Francés

Roger Rovira

Santiago Crevoisier

Adam Wheeler

Ray Archer

Dani Hernandez

Mauricio

Director, Fotógrafo y Corresponsal Motocross

Reportajes y Entrevistas

Reportajes

Reportajes

Reportajes y Entrevistas Motocross

Fotógrafo

Pruebas

Diseño gráfico

Publicidad

mx1onboard@gmail.com

Créditos de fotografía

Ray Archer, Juan Pablo Acevedo, Ducati

Foto de portada

Comparativo 450 MX 2026 - Piloto Dani Hernández

Onboard es una revista mensual gratuita en formato digital que estará disponible la primera semana de cada mes en

WWW.ONBOARDMAGAZINE.ES

Esta publicación se realiza con mucho esfuerzo y trabajo, por favor respetadla. Nada incluido en ella se puede reproducir completa o parcialmente sin el permiso por escrito del equipo editorial. Para más información visiten

www.onboardmagazine.es o info@onboardmagazine.es