

FELIPE

HEM
MAGAZINE

ENDURO RALLY MX

PROFESSIONALS

JUNIO 2020 N.º 4



core training



**Travesía
Chile-Alaska**

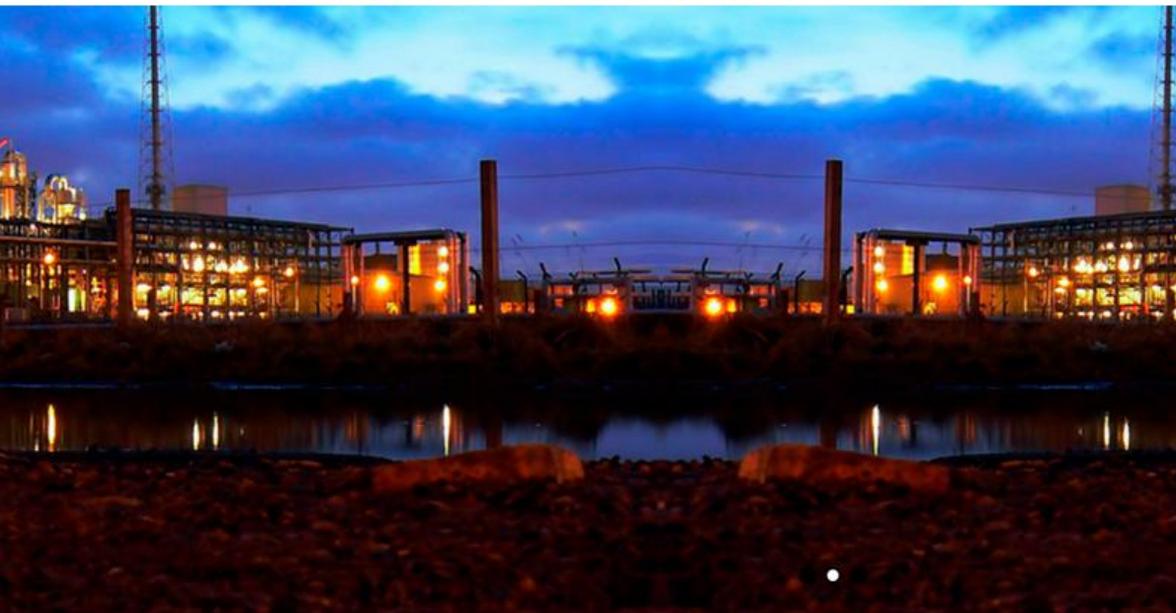


ELI TOMAC

**CAMPEON MUNDIAL
SX2020**



**BIGTRAIL
en competencias**



Innovación, Diseño y Tecnología

NUESTRO NOW HOW

Nuestra experiencia es aplicada en las distintas industrias mejorando la productividad

- Minería
- Pulpa y papel
- Industria de la madera
- Manejo de Materiales a granel
- Siderurgicas
- Maquinaria y plantas de ingeniería
- Transporte público
- Industria alimentaria
- Industria automotriz
- Centrales hidroeléctricas
- Plantas de tratamientos de aguas



Contáctanos

Avda. del Valle 945, Oficina 3605
Ciudad Empresarial, Huechuraba
Santiago - Chile.

Fono: +56 02 2948 8841

Email: info@intecvent.com



KENNY
RACING CHILE



+569 5918 7

Manuel Rodriguez -

kennyracingcur



f duarteenduumotor

@duarteenduumotor

+56 9 59188726



KENDA
SINCE 1962 TIRES



Manuel Rodriguez # 1116 - Curico



CONTENIDOS



06: SUPERCROSS 2020

El final del Monster Energy AMA Supercross Championship 2020 dejó como campeón a ELI TOMAC, un resumen de su año en 450SX

15: FELIPE PROHENS

Ralista de tomo y lomo, nortino y amante del desierto

38: BIGTRAIL

CONTINUAMOS aprendiendo del mundo de las motos grandes

42: TRAVESIA CHILE-ALASKA

Matías Rovano y su viaje en moto hasta el límite norte de nuestro continente

54: PREPARACIÓN FÍSICA

El piloto y preparador físico de PBIKETR nos da consejos y ejercicios para el CORE

Comienza una nueva edición y nuestro país no ha tenido mayores cambios al mes anterior y según vemos, no será muy distinto en la próxima, seguimos adelante, conociendo a nuestros pilotos y aportando al entretenimiento de ustedes, nuestros lectores.

En este número conoceremos la carrera de Eli Tomac este 2020 en el campeonato Monster Energy Supercross, con una pequeña reseña fecha a fecha.

Conversaremos con Felipe Prohens, un copiapino que se vino a Santiago, una entretenida entrevista que hizo que 2 horas y medias se pasaran volando, hablamos del pasado en el rally, su presente en Atacama Rides y el futuro del deporte motor nacional.

Matías Rovano, un periodista coquimbano, nos cuenta de su viaje que realizó en moto... desde la Patagonia a Alaska, recorrió cerca de 14 países Sabremos de su viaje, sus rutas y en qué está ahora.

Continuaremos con las BIGTRAIL, le daremos un vistazo a la irrupción en la competencia nacional, la Copa del Rey y otros campeonatos más antiguos y no tan renombrados,

Adicional, el Piloto y preparador físico Matías Olivares, de PBIKE Training nos comparte su experiencia en la preparación de un piloto integral con ejercicios para que realicemos en casa.

Los agradecimientos infinitos a cada uno de los entrevistados, Felipe, a los Matías ... dispuestos a apoyar y a los que de una u otra forma aportan para que esto vaya creciendo cada día.



Foto portada
FELIPE PROHENS
foto: @rally_zone

CONTRIBUCIONES

Felipe Prohens,
Matías Olivares
©Alinear medios
Diego Jara @diego_jn_fotos
HEM Fotografía

FOTÓGRAFO

Hemfotografía

SUSCRIPCIONES

Y APORTES
eduardo@hemmagazine.cl



CREADOR HemMagazine
Eduardo Silva
eduardo@hemmagazine.cl



Campeón Mundial

hampionship

MSI



Tomac se convirtió en el piloto más veterano en la historia de Supercross en ganar su primer campeonato en la categoría 450SX

SX2020



©Travis Fent

Eli Tomac, el campeón en tiempo de cuarentena

Terminada la temporada 2020 del Monster Energy AMA Supercross Championship, coronó al piloto del Monster Energy Kawasaki Race Team, a sus 27 años, el oriundo de Cortez, Colorado se convierte el en riders mas "viejo" en ganar la categoría 450SX



La CARRERA del Campeón

ANAHEIM 1

El 4 de Enero comenzó el Monster Energy AMA Supercross Championship, en ANAHEIM 1 fue Justin Barcia en su YZ450F el que ganó el evento principal, seguido de Adam Cianciarulo y Cooper Webb. Eli llega en 7mo lugar detrás del KAYZER Ken Roczen y a +23.789 del rubio de YAMAHA



ST. LOUIS

El Domingo 12 de Enero en el Domo del AMERICA's CENTER casi se repite el mismo ganador del fin de semana anterior, pero fue Kenny quien se lleva el MAIN 450SX por delante de Barcia y Anderson. En esta ocasión TOMAC se acercó al podio en un 4to puesto. se quedó con las ganas de subir.



ANAHEIM 2

Por fin una carrera para Eli !! después de 24 giros, el muchacho de Kawasaki se impuso por primera vez a sus contrincantes a unos no lejanos +1.979 seg. de Ken Roczen. Ya comienza a mostrar la madera de la que está hecho.



GLENDALE

La primera de las TRIPLE CORONA la gana de manera indiscutida Roczen, pero Eli Tomac no lo hace tan mal, llevándose un 2-2-3 y acumulando a 23 puntos que suman para que el Rider Alemán no se pueda arrancar con mucha ventaja.



OAKLAND

RingCentral Coliseum

Eli gana de nuevo esta vez, una carrera liderada por Roczen, pero Tomac se lleva la fecha. Y además de reducir la brecha entre Roczen y Tomac a solo tres puntos, la victoria de Tomac también empató a los dos en la columna de victorias con dos cada uno. ¡Esto se está volviendo más interesante cada fin de semana, amigos!. Tomac terminó diciendo : "Entramos en la noche ocho puntos abajo ahora estamos tres abajo."



SAN DIEGO

Parque PETCO

Webb y Cianciarulo animan como en antaño las carreras de Amateurs, pero es Cooper quien se queda con la fecha por sobre el compañero de equipo de TOMAC. en tanto Eli se queda con el cuarto puesto, 2 lugares por sobre su contrincante en el ranking, Rozcen quien había ganado el HEAT 1



TAMPA

Estadio Raymond James

Adam Cianciarulo tomó la delantera las primeras 10 vueltas del MAIN450SX antes de que Eli Tomac asumiera el liderazgo. Lideró la carrera por las últimas 16 vueltas, y finalmente obtuvo su TRIGÉSIMA victoria en 450. El podio quedó con TOMAC, WEBB y ROZCEN



ARLINGTON (DALLAS)

AT&T STADIUM

ESTA TRIPLE CORONA LA GANA TOMAC
Al obtener la victoria general, fue la CUARTA victoria de Tomac del campeonato 2020, su CUARTA victoria general de Triple Corona y la victoria NÚMERO 31 de la carrera 450SX. También es el PRIMER piloto de la clase 450SX en ganar victorias consecutivas este año, según las estadísticas un piloto con 4 victorias consecutivas tenía un 80% de probabilidades de coronarse CAMPEÓN.



ATLANTA

MERCEDES.BENZ STADIUM

Roczen gana el MAIN 450SX por más de 13 segundos, 13.612 segundos para ser exactos, la mayor brecha del evento principal en las primeras nueve rondas del campeonato, con el 1 de KEN y el 4 de TOMAC, ambos compartirán la Red Plate en Daytona



DAYTONA

Daytona International Speedway
Ken Roczen de Honda HRC lideró las primeras 14 vueltas de la carrera. Sin embargo, Eli Tomac de Monster Energy Kawasaki entró en segundo lugar y borró una brecha de OCHO segundos detrás de Roczen para tomar el liderazgo. Tomac lideraría a Roczen y al resto las últimas cuatro vueltas de la carrera antes de finalmente obtener su 32A victoria en 450SX de su carrera y su QUINTA victoria en el campeonato 2020. Después de esta carrera todo cerraría producto del COVID-19



SLC - RONDA 1 Y 2

RICE-ECCLES STADIUM

DOMINGO: Reanudan el campeonato en Salt Lake City, Utah. Eli Tomac logra la victoria en el MAIN EVENT. El podio de esta semana lo conforman TOMAC, WEBB y ROCZEN.

MIÉRCOLES: Primer supercross a mitad de semana!! , con mejor pista comparada a la del domingo, WEBB gana su primer miércoles, pero TOMAC demuestra que es un especialista remontando y viniendo desde atrás, terminaría 2do ET3



SLC - RONDA 3 Y 4

RICE-ECCLES STADIUM

DOMINGO: Eli Tomac de Monster Energy Kawasaki se llevó la victoria del evento principal 450SX: su SÉPTIMO campeonato de 2020 y el 34º de su carrera. Carrerón de WEBB y TOMAC nuevamente, pero el de Colorado se impuso

MIÉRCOLES: De nuevo WEBB gana un miércoles !! trepando al 2º lugar en la general, por encima de KEN ROZCEN.

- 1.-Eli Tomac (322 puntos)
- 2.-Cooper Webb (295)
- 3.-Ken Roczen (293)
- 4.-Jason Anderson (245)
- 5.-Justin Barcia (241)



SLC-RONDA 5 Y 6

RICE-ECCLES STADIUM

DOMINGO: Ken Roczen se llevó la victoria en el MAIN 450SX, su CUARTA del campeonato pero la primera desde el Supercross de Atlanta. TOMAC arribó en 3er lugar, manteniendo la distancia necesaria para no perder el liderato.

MIÉRCOLES: TERCER miércoles para WEBB y queda a 22 puntos de TOMAC y sólo 1 fecha para terminar el campeonato Monster Energy AMA Supercross Championship 2020



MØNSTER ENE SLC-RONDA 7

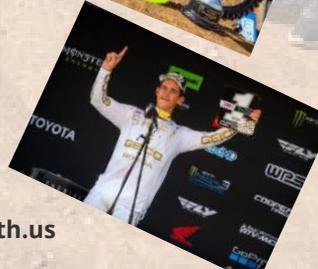
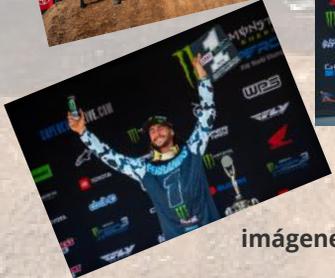
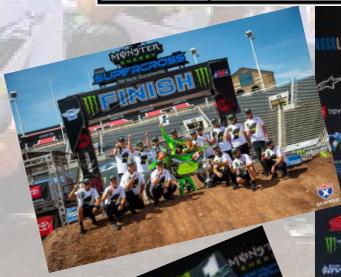
Fueron los chicos de Rockstar Energy Husqvarna quienes brillaron en el evento principal, DEAN WILSON, JASON ANDERSON Y ZACH OSBORNE respectivamente.

TOMAC llega en 5to lugar y con ello le basta para titularse CAMPEON AMS 450SX!!!

Es el piloto 23 en ganar un titulo en la PRIMERA DIVISION del SX
A los 27 años ELI TOMAC se convierte en el campeón de la categoría 450SX más viejo

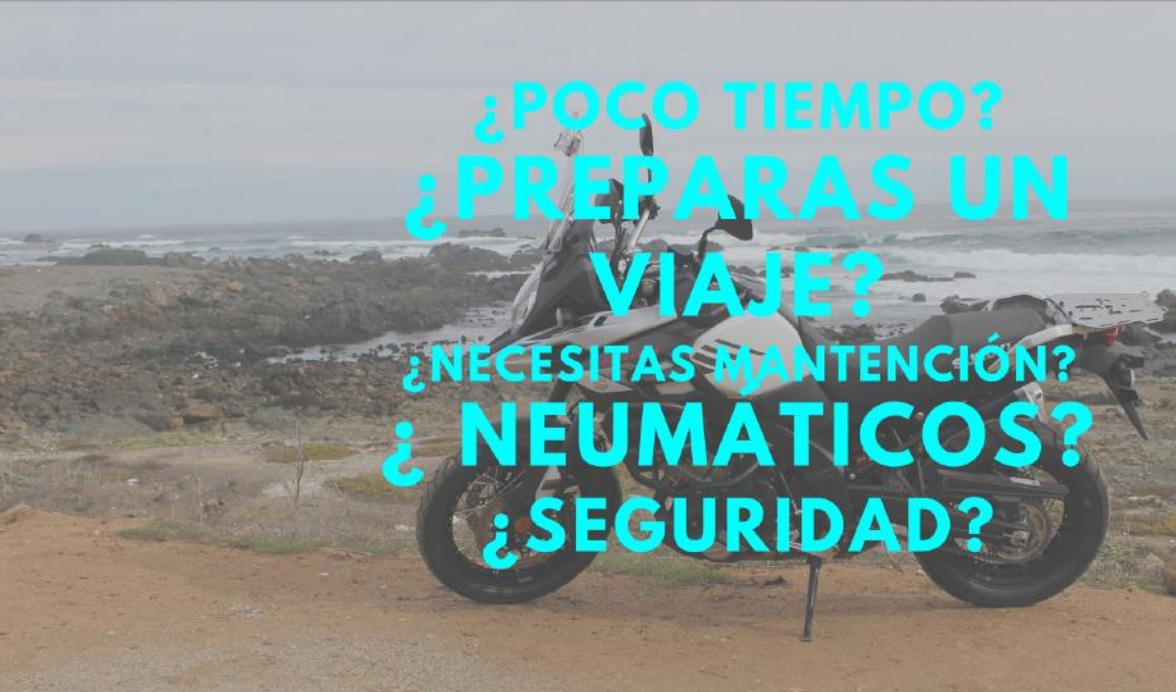
Resultados de carrera individual

Posición	Carrera	Categoría	Fecha
5	Salt Lake City 7	450SX	21 de junio de 2020
2	Salt Lake City 6	450SX	17 de junio de 2020
3	Salt Lake City 5	450SX	14 de junio de 2020
3	Salt Lake City 4	450SX	10 de junio de 2020
1	Salt Lake City 3	450SX	7 de junio de 2020
2	Salt Lake City 2	450SX	3 de junio de 2020
1	Salt Lake City 1	450SX	31 de mayo de 2020
1	Daytona	450SX	7 de marzo de 2020
4	Atlanta	450SX	29 de febrero de 2020
1	Arlington	450SX	22 de febrero de 2020
1	Tampa	450SX	15 de febrero de 2020
4	San Diego	450SX	8 de febrero de 2020
1	Oakland	450SX	1 de febrero de 2020
2	Glendale	450SX	25 de enero de 2020
1	Anaheim 2	450SX	18 de enero de 2020
4	St. Louis	450SX	11 de enero de 2020
7	Anaheim 1	450SX	4 de enero de 2020



online store
INDIGO!
moto.cl

El primer portal chileno de
productos y servicios para
motocicletas.



¿POCO TIEMPO?
¿PREPARAS UN
VIAJE?
¿NECESITAS MANTENCIÓN?
¿NEUMATICOS?
¿SEGURIDAD?

Prepara las rutas que vendrán...

www.indigomoto.cl
contacto@indigomoto.cl

Rally

FELIPE PROBENS PILOTO LIQUIMOLY - YAMAHA



Si tú ves que los campeones del mundo se quedan en casa, porque uno va a salir. Hay que dejar el egoísmo de lado, esto es más importante que las motos, a quien le importa las motos si se muere un cercano. No esperemos que nos pase eso !!

¿Cuándo comenzaste en las motos?

Comencé a los 13 años en las motos con una XR100R que me regalaron mis padres.

Siempre viví en Copiapó toda mi infancia, hasta la enseñanza media, luego al salir de 4to me fui a estudiar a Santiago Ingeniería Comercial en la Universidad Diego Portales. Luego trabajé en un Banco como ejecutivo PYME, aproximadamente 1 año y mi segundo trabajo fue en una corredora. Mi papá me dio la opción de trabajar con él en el campo y con opciones de poder reforzar mi carrera en las motos.

En Copiapó no había muchas carreras ni pistas de MX, entonces mis carreras eran más paseos propiamente tal, pero empecé a meterme más y más, con ello me vieron los pilotos de esa época y me empezaron a llevar a los campeonatos locales, a los zonales y ya en 3ro o 4to medio comencé a viajar a Santiago a correr los nacionales

¿Cómo llegas al Rally Cross Country?

Mis primeras incursiones en los Rally fueron como asistencia, gracias a Jaime (mi hermano), él era mucho más motivado con las motos, como era mayor que yo, viajó antes a estudiar a Santiago y empezó a correr los nacionales de enduro y carreras de motos varias. Y en el primer Dakar de Carlo de Gavardo, El papá de Carlo lo invitó a ver la carrera en África, Jaime volvió de ese viaje y quedó rayando con el Dakar, entonces se inscribió en el "Patagonia-Atacama" 2002 o 2003, se armó una XR650 y ahí comencé a acompañarlo para hacerle asistencia, manejaba, le hacía la mecánica. Eran carreras muy largas, que comenzaban en Bariloche y terminaban en Iquique. Luego en el 2005, Giorgio de Gavardo arma un equipo con Carlo de Gavardo, Chaleco López, Jaime (mi hermano), Mamoro y Andrés Tamm y nos fuimos a Dos Sertoes, resultó muy bueno, pero recuerdo que este año Chaleco López tuvo un accidente, se fue contra un cerco y este misma fecha Carlo que coronaba como campeón mundial 450. Aprendí mucho en este viaje, me motivé tanto que cuando volvimos a Chile y con el mismo equipo corrimos el Patagonia-Atacama, yo siempre en la asistencia y desde eso yo ya sentí que esto tenía que correrlo, ser parte ya como piloto, comencé a entrenar y cada viaje de Carlo al norte, yo salía y entrenaba con él. Piques de La Serena a Copiapó por la dunas



¿Cuál fue tu primer rally como piloto?

Mi primer Rally fue un Baja Atacama en 2006, yo me compre una KTM. Partí muy fuerte e iba muy bien, en el primer tramo alcancé a Chaleco, lo que motivó un montón. El segundo día salgo con toda la confianza y convencido de que era bueno para esto y me "como" un cruce de camino, salgo catapultado y caigo de cabeza, no tenía idea donde estaba. Esa misma noche me bajó la angustia porque pudo ser algo mucho más grave y me podía haber matado con ese porrazo no menor, pero lo que rescato de eso es que me enseñó mucho y que esto del Rally hay que tomárselo con calma. En el 2003 corrí el un ISDE en Brasil, fue una aventura muy bonita, una carrera que me acomodó mucho, porque la mayoría de las especiales eran arenas. Me ayudó mucho el hecho de que mi hermano Jaime me hacía la asistencia. Esto mismo fue ayuda a mis inicios al Rally.

¿Quién era tu Partner en los entrenamientos?

Siempre mi partner fue mi hermano Jaime, pero además mi carrera fue bien de la mano de Chaleco López, obviamente con resultados distintos, pero me marcó harto el entrenar, aprender y crecer como piloto de Rally. Para mí siempre fue ídolo, siempre mirándolo para arriba. Pero aprendimos juntos muchas cosas, como entender terminología de Roadbook. En general todos los pilotos Chilenos se han tenido que hacer su camino solos, primero le pasó a Carlo porque no tenía referente alguno, fue el primero. Pero luego le pasó a Chaleco, Quintanilla, Cornejo, quien en el fondo se forjó solo su camino y todos los otros que entraron si bien es cierto entrenábamos juntos pero cada uno agarraba sus conocimientos de manera particular.



¿Cuándo fue tu primer Dakar?

Mi primer Dakar lo corrí con una moto comprada a Chaleco López, después que en 2008 se canceló, se corrió la voz que el Dakar se venía a Sudamérica y mi viejo me dice: esta es una oportunidad única que no te la puedes perder. Comenzamos a entrenar mucho preparándonos para el Dakar. Nos preparamos mucho para esa carrera, a puro ñeque. Cambió a lo que yo estaba acostumbrado, una carrera mucho más pro, mejor estructuras, mejores motos, lo que me hacía pensar en qué hacía yo acá. Siempre pensando en nuestro objetivo principal era terminar. Los primeros kms muy tieso, conservador, pero luego comenzando a avanzar, me di cuenta que sólo debíamos hacer lo que sabíamos, disfrutar y avanzar. Hasta que llega el fatídico último día... yo ya me metía 17 en la general, quien venía detrás mío en la general estaba a 45 minutos y el que estaba delante mío estaba a 30 minutos, pero nadie me dijo que yo con esos tiempos podría irme relajado, "cortando flores" o "ya estás listo".

Ese día largué de muy atrás y recuerdo ir en una recta detrás de un cuádrimotor, cuando lo adelanto, me encontré con una curva a la derecha en 90° y me comí toda la curva, partí en 2 la moto. Ya analizando después, me di cuenta que estaba desfasado en mi roadbook; claro, más de 1 pasó de largo en esa curva. Me retiraron en helicóptero, iba con sensaciones variadas, feliz de ir en helicóptero por 1ra vez, pero triste por abandonar y romper mi moto.

En este Dakar comenzamos a sentir que como Copiapinos éramos reconocidos, considerados. En Copiapó no había mucho deportista reconocido, por lo que pienso fue un impulso el hecho de ser pilotos destacados y que se hablara de nosotros en la ciudad, por lo cual nos empezaron a apoyar los gobiernos regionales, premiados como deportistas.



**Felipe Prohens, Ing. Comercial. 39 años
Copiapino de Corazón**

PRO-TECH

PERFORMANCE



¿Hay celos en el Rally?

Existe ese respeto mutuo, pues no sabes en el fondo quien te puede salvar la vida, puede ser el piloto más rápido o el más lento. Siempre hay pilotos que sin ser expertos en Rally, que no se prepararon mucho, sufren, se caen, pero van terminando etapas y avanzando, te das cuenta que son personas duras, con fortalezas y eso genera respeto hacia ellos. Todos sabemos que estamos insertos en una carrera peligrosa, difícil y no cualquiera está metido en ella, pero a la hora de competir siempre hay rivalidades, propias de una carrera. Las rivalidades comienzan desde el mismo tema de los auspicios, del mismo ego. Finalmente existe un celo y rivalidad, pero más que nada discreción con tu conocimiento y experiencia.

Recuerdo en una etapa La Serena – Copiapó me había ido muy bien, salí 8vo, al día siguiente largaba dentro de los 10, me comienzan a pasar todas las motos más grandes (yo iba en 450) y en un lugar me “mareé” y me encontré con Paulo (Gonçalves) y estuvimos perdidos bastante tiempo. Desde ese día se generó muy buena onda, nos empezamos a topar en muchas carreras



HÁBLANOS DE LOS HERMANOS PROHENS

Para el 2010 generamos un impacto muy positivo, el hecho que fuéramos hermanos, por lo general en Latinoamérica había pocos pilotos, comenzamos a destacar y a la gente le gustó esto que éramos hermanos. Ahí conversamos con Jaime y decidimos correr juntos como los "HERMANOS PROHENS". Ya en el 2010 corrimos con el apoyo de Honda.



¿Cómo te llevas con tu hermano Jaime?

Con Jaime nos complementamos muy bien, nos llevamos muy bien, por ejemplo Jaime en el área de repuestos, herramientas es muy ordenado, pero en el tema administrativo, papeles y demás es un desastre y ahí yo como comercial lo hago muy bien. Las presentaciones para los auspicios, los comunicados de prensa los hacía yo mismo, terminando las especiales, los redactaba. Jaime me ayudó mucho, es muy hábil mecánicamente hablando, durante el mismo Dakar él me ayudaba con mi moto, si estaba con algún problema, él me calmaba. Me ayudó mucho, si no fuera por Jaime no hubiera logrado todo lo que logré.



Correr en Chile siempre es emocionante, lleno de gente alentando, definitivamente es la RAJA

¿Qué pasa cuando no terminas un DAKAR?

No terminar un Dakar es duro para la cabeza, es complicado. Entonces llegar al año siguiente buscando una revancha es complicado, para mí el 2010 fue duro, pero terminé bien, saliendo dentro de los 20, con una carga emocional no menor. Recuerdo el día de descanso estar durmiendo en carpa, en un borde de un desnivel de tierra, en plena noche comienzo a gritar, con pesadillas, estaba soñando que venía un camión y que iba a pasar por encima mío. Luego de eso, como que me relajé y de ahí en adelante me fui más tranquilo.



Depende en la etapa de la vida en que estés. Por ejemplo cuando abandoné en mi primer Dakar, ahí vi la muerte de cerca, me pude matar en ese accidente. Es cosa de ver la moto como quedó. En este caso fue error mío, no le echo la culpa a nadie, en ese sentido me sirvió para madurar el hecho de abandonar. Distinto sería si el año siguiente, 2010, no sé qué hubiera pasado si también lo abandonaba, difícil para buscar apoyo y todo eso.



¿Cómo fue tu paso por el TEAM tamarugal?

En Tamarugal fue muy lindo, porque se armó una familia grande. Un equipo que fue evolucionando y mejorando, se formó una experiencia la raja. Nos permitió armarnos mejor en equipos y obtener ganancias como pilotos. Ojalá que los rumores de que podrían rearmarse sean ciertos y nos dé la posibilidad de tener más deportistas de elite para el país



¿Se sienten reconocidos como pilotos?

Algo que no nos pasaba en Chile, nos pasaba en Argentina, éramos reconocidos como los hermanos Prohens y teníamos fans, íbamos a correr otros campeonatos, llevábamos nuestras motos en camioneta y éramos reconocidos en las calles



En una carrera de largo aliento, es importante la concentración.

En la etapa Copiapó-Fiambala partimos muy tempranos en el enlace, desde puesto 1, pasando por el centro de Copiapó, que es como el patio de mi casa, yo pensando mil cosas, recuerdos de colegio y otras cosas, cuando me doy cuenta, el GPS tenía 3 alarmas, 3 advertencias de velocidad, iba a 70 kms/hr en zona de 50kms/hr por 300 metros, con ello me penalizaron con 45 minutos, eso me hizo bajar del puesto 18 al 24 y no pude recuperarme. Esa es una moraleja de lo duro que es la carrera, de 9 mil kilómetros en los que no puedes desconcentrarte en ningún momento.



¿Qué opinas de los pilotos Chilenos de Rally?

Para mí Chaleco López y Quintanilla son razas distintas, si vemos en sus inicios Chaleco en un "PATAGONIA-ATACAMA" de inmediato mostrando los dientes metiéndose dentro de los 3, sin tener una gran experiencia en Rally, ya se podía ver que era distinto. Quintanilla lo mismo, primeros Rally y ya marcando diferencias, con todo. Nacho Cornejo es un tipo más cauto, de conducción más para nada loco, pero que gracias a esa constancia y a la técnica que tiene ya se encuentra en la elite del rally mundial y con claras posibilidades de ganar en el corto plazo.



¿Eres de los que sigue el DAKAR aún?

Yo lo sigo, a mí esto del Rally me gusta, no es como que si no lo corro no lo sigo, a mí esto me encanta. Me gusta que le vaya bien a los otros pilotos, ojala que siempre hayan mejores, más allá de lo que uno aportó como deportista, me gusta mucho que crezca este deporte, me gusta, lo sigo, me interiorizo del tema, me gusta estar al día con las modificaciones que van aplicando a los reglamentos, la verdad que el Rally lo vivo. Y eso es complicado seguir y obtener información, por lo poco difundido de este deporte



Desafío del Desierto 2020

Tenía ganas de correrlo, pensábamos con Yamaha hacerlo en una big trail, pero todo esto del corona virus detuvo todo, ahora mismo si me preguntas es incierto, pues no hay una preparación adecuada arriba de una moto y es riesgoso. A raíz de todo esto que ha pasado no sé si estamos en condiciones de subirnos a las motos, tengo unas ganas de correr, de anda en moto, pero no sé si estemos en condiciones de subirme a la moto de rally e ir a una carrera.



¿Qué haces en tiempo de cuarentena?

Más allá de que exista o no cuarentena, en el fondo uno es consciente de lo que está pasando en el país, entonces no puedes correr riesgos y lo único que se pide es que no salgas, que te quedes en casa. Eso lo hemos cumplido a pesar de que nos afecta directamente, entonces hay que ser creativo y tratar de que salgamos fortalecidos de esto. Si tú ves que los campeones del mundo se quedan en casa, porque uno va a salir. Hay que dejar el egoísmo de lado, esto es más importante que las motos, a quien le importa las motos si se muere un cercano. No esperemos que nos pase eso !!

Cuéntanos de Atacama Rides

Es mi proyecto personal, básicamente es poder transmitir todo lo que he vivido gracias a las motos, mi experiencias de carreras en Rally, sabiendo lo que necesitas en términos de logísticas, lo que necesitamos para asistencia y apoyo, mezclando el placer con la aventura de un rally, en donde en el desierto en un ambiente controlado, con dispositivos satelitales y guías, para que vivan la experiencia que uno tuvo en las carreras y que en distinta escala se convierte en eso. Contamos con hojas de rutas de carreras internacionales, asistencia, muy buenos pilotos guías. La idea es ir enseñando desde pilotos amateurs hasta el equipo del Team HERO, una oportunidad de revalidarme como piloto de Rally con una instrucción de 8 días de entrenamientos propiamente tal y otros 8 días más desde afuera como asistencia externa.

Dado que yo vivo en Santiago y nuestros entrenamientos de Rally son en el norte, nos reinventamos y expandimos nuestras actividades hacia el área de las bigtrail y con ello llegamos a Yamaha, haciendo instrucciones para manejo en off-road. También ya tenemos montada nuestra web <https://atacamarides.com> en donde exponemos todos los servicios y actividades. Con una sección de store, ofreciendo todo el merchandising de este lindo deporte que es el off-road.

Ojalá después de la pandemia lleguen muchos pilotos con ganas de libertad y ahí el menú que tengo para ofrecer es muy entretenido



¿Cómo mejoramos el Rally Cross Country en Chile?

Que la federación sea más flexible, que no sólo fiscalice, sino que aporte en el desarrollo de las carreras y los campeonatos. Por ejemplo el Baja Atacama es un campeonato que lleva más de 15 años, como no le vas a tener respecto a eso, si bien es cierto tiene sus falencias como campeonato, no le pongas trabas, ayúdalo para que tenga eso que necesita para ser federado. Si es la federación es la que debe proponer un campeonato, sólo existe el Atacama Rally como "campeonato", ¿cómo vas a tener un campeonato de 1 fecha? Yo creo que ese es el punto de partida para que esto mejore. O que la FMC dé un paso al costado y deje que el campeonato nacional se efectúe y que el baja atacama tenga 2 fechas, el desafío tenga 2 fechas y el atacama rally tenga 2 fechas y todos felices con carreras por todos lados. Sería lo más importante para que despegue el Rally.



¿Qué opinas de la FMC?

Siento que hay una clara falencia en la administración, en el estatuto lo primordial es fomentar el deporte y ellos lejos de apoyar, fomentar y difundir... ponen reglas, trabas y problemas para que el deporte crezca y sea masivo. Por lo mismo pienso que no tenemos una renovación en el Rally, no tenemos carreras de calidad y no hay motivación para participar. Hay carreras en las que participé y habíamos 2 motos, eso es impresentable. Finalmente el motociclismo y el Rally Cross Country han dado las mayores alegrías al país y deberían asignarse más recursos, apoyo y difusión. Lo penoso de esto es que miro hacia atrás, unos 3 o 4 años y mi reclamo es el mismo, que tengamos más carreras, que tengamos la opción de ir a las carreras que queramos y esto hasta el momento no ha cambiado y no creo que cambie. Por ejemplo yo corría el nacional de enduro hace 15 años atrás y llegaban 400 pilotos, hoy con las exigencias de neumáticos, focos, patas, decibeles, disminuyó esa cantidad. ¿Y qué campeonatos crecieron? El zonal norte, el zonal centro, el Hare-scramble, el Metropolitano y de parte de los líderes, no se dan cuenta y no cambian.



Ahora que eres papá de 2 hijos, ¿cambió tu visión como piloto?

Por supuesto, es algo que no te puedes sacar de la cabeza, no te puedes equivocar, no puedes cometer errores por lo que significa ser papá, recuerdo en un rally en Illapel, se me cruzó una camioneta en plena carrera y tuve un choque fuerte, menos mal no me pasó nada, entonces ahí piensas en tus hijos, en tu familia, que debes cuidarte, le tomas el peso a esa responsabilidad, es duro eso.

¿Es caro el Rally?

Sí, es súper caro, es exclusivo, para nada inclusivo. Desde la inscripción de una carrera cuesta \$300.000 o los más pequeños serán \$150.000, pero tienes que hacer una inversión inicial alta, hacer modificaciones a la moto, el estanque, el Roadbook, el mismo hecho de ir a cada carrera implica un costo no menor. También puede abaratar costos en una moto no tan producida, lo cual recomiendo para interiorizarse en este deporte.



¿Algún proyecto de piloto a futuro en el Rally?

Hoy podríamos decir que Nacho, pero que ya no es proyecto, él ya es un referente.

Quien quiera dedicarse al Rally hay que dedicarle mucho tiempo, devorar roadbook y entrenar y entrenar muy duro, perderte con tu moto y tu mecánico en el desierto, aprender y seguir entrenando mucho.

En la actualidad los pilotos que tenemos son pocos, en donde el único con nivel y que se podría proyectar es el Toro Rojas, en donde habría que ver su disposición a lanzarse con todo en el rally. Otro que corre es Tomás De Gavardo, quien corre con su edad a su favor, lo que nos dice que si sigue con la constancia debería ir mejorando en su velocidad.

Otros pilotos que tienen un nivel profesional son Ruy Barbosa y Benjamín Herrera, pero a corto plazo, ellos están con otras metas, pero por lo buenos que son para la moto, es muy seguro que si se van al Rally lo harían muy bien. Esto del Rally es algo complicado, solitario y sacrificado. Acá no tienes glamour y eres tú y tu moto y no sé si todos están dispuestos a vivir esta experiencia Rally.



El año pasado cambiaron la fecha Mundial de ATACAMA RALLY por DOS SERTOES, ¿qué opinas de ello?

Dos Sertoos es una carrera de rally Cross Country de tomo y lomo. Es entretenido que el campeonato mundial tenga variedad de terrenos, para que cada piloto pueda tomar ventajas sobre otros, puede que un piloto que es buenísimo en el desierto, no sea tan bueno en estos terrenos. Pero también es válido que si el Rally es desierto, debería correr siempre en desierto, también hay que tomar en cuenta lo que opinan las marcas y los pilotos, que son los protagonistas del circo. Yo creo que el ATACAMA RALLY debería volver de la mano del RUTA 40, cuando era el pick del rally mundial contemporáneo en donde llegaban fácil 3 equipos oficiales.



¿Cuántos ISDE ya has corrido?

He corrido 3 ISDE con estos resultados

Medalla de Plata y 7° lugar en equipos Campeonato Mundial de Enduro ISDE 2003 Fortaleza, Brasil

Medalla de Plata y 20° lugar en equipos Campeonato Mundial de Enduro ISDE 2007 La Serena, Chile

Medalla de Bronce categoría C1 Campeonato Mundial de Enduro ISDE 2018 Viña del Mar, Chile.

Teníamos pensado correr este 2020, pero luego analizamos bien y era muy caro, entonces descartamos asistir.

Para el ISDE 2018 en Chile, sentí que no se hicieron bien las cosas, de hecho es uno de los peores que he corrido, el paddock puesto en un lugar que no pudo ser peor, la difusión fue nula; la gente preguntaba qué estaba haciendo, nadie tenía conocimientos del evento que se estaba realizando, siento que no supieron aprovechar el “cartucho” que tenían disponible para hacer un evento a “todo trapo”, piensa que es la carrera de Enduro más antigua y se lo farrearon, nada que comparar con el ISDE 2007 de La Serena. Es frustrante como perdemos oportunidades de hacer eventos de calidad



¿Cuántos DAKAR´s corriste?

Corrí 6 Dakar

Rally Dakar 2009. Abandono el último día

Rally Dakar 2010. 20º Clasificación General, 3º Categoría 450cc Amateur, 2º mejor Latino Clasificado, Mejor Moto Honda Clasificada.

Rally Dakar 2011. 22º Clasificación General, 4º Categoría 450cc Amateur

Rally Dakar 2012. 28º Clasificación General, 6º Categoría Amateur, mejor piloto chileno.

Rally Dakar 2013. 20º Clasificación General, 4º Categoría Amateur, mejor piloto chileno.

Rally Dakar 2014. 42º Clasificación General



¿Tú como piloto, te entusiasma producir una carrera de Rally?

Si lo he estado pensando, algo entretenido, lo tengo guardadito y en carpeta. Como tengo experiencia como piloto, sé lo que se necesita, que se requiere para realizar este evento. Pero por eso de la pandemia, hay que tener paciencia y esperar a ver como decanta. Pero al menos por este año está descartado.



Das muchas ventajas ir con una moto que no sea KTM?

Demasiadas, yo ahora que tengo la KTM y me toca correr con esas otras motos, es como que hiciera trampa. Por ejemplo yo le saco 165 kms/hr en la KTM y las otras dan 151 kms/hr, proyecta eso en una recta de 10 kms. Es mucha la diferencia. Es una moto más que probada, es fácil trabajarla mecánicamente, está bien pensada y eso se traduce en un piloto más descansado, trabajas menos en su moto. Pero así igualmente es todo más caro, es una moto cara de mantener. Lo bueno que es una moto que no se desvaloriza tanto, ya que las hacen en serie.



Para un amateur que quiere correr el Dakar, que le aconsejas?

Primero y lo más importante es todo lo previo, la preparación, el entrenamiento. Hay que pensar que para quienes tienen la oportunidad de ir, deben ser cuidadosos para saber cuándo ir. Hay que ser cuidadoso, si no tienes la preparación necesaria vas a ir a dar la hora, perderás mucha plata, mucho sacrificio y súmale que puedes tener un accidente. La preparación hay que tomársela en serio. A grandes rasgos el Rally es una disciplina fácil, porque no es una carrera trabada, que tengas saltos o trialeras difíciles, técnicamente se anda en harto camino; Pero vas a altas velocidades y eso es una combinación súper peligrosa. Al final el Dakar se trata de eso, resistencia, sacrificio y mucho esfuerzo y que el logro principal es llegar a la meta cada día, porque si no se viene la noche y vas a abandonar. Cuando estás corriendo lo más importante en el mundo es terminar la carrera y cuando estás bajo esa presión, es muy importante tener una preparación apropiada.

Hay que hacer el recorrido de aprendizaje, ir primero con ATACAMA RIDES a conocer el desierto, nos cuidamos entre todo, luego ir a carreras locales que te van a ir dando la práctica de como reparar la moto, como rayar tu roadbook, como leerla, es difícil el compatibilizar el cómo lees los instrumentos y manejas, tienes un odómetro, un repetidor de rumbo, el roadbook mismo, el GPS, la hora, si vas en el lugar correcto. Son muchas variables que le sumas a lo que es solo manejar. Manejar la ansiedad. Ya cuando tienes todo eso y estás decidido en ir a un Dakar, ya tienes que haber corrido otro rallye grande, uno de la fecha mundial, o un baja.



Es importantísimo aprender a navegar o te perderás saliendo del bivouac

Quiero mandar un gran saludo a toda esta comunidad motociclistica que se está informando, entreteniendo y disfrutando de las motos gracias a este gran proyecto de Eduardo, la verdad que necesitamos más difusión de nuestro deporte en donde tenemos campeones mundiales, una parrilla de campeonato muy entretenida, el mundo de las motos da para hablar mucho, lo pueden ver acá mismo en esta entrevista. Agradecer... Apoyen, difundan porque la verdad que para que el motociclismo crezca necesitamos el esfuerzo de todos. Los invito a seguir conectados a HEM Magazine, les dejo un abrazo grande, cuídense, quédense en casa y esperemos estar pronto en el cerro disfrutando. No se olviden de visitar <https://atacamarides.com> en donde podrán encontrar las experiencias más soñadas para disfrutar de las motocicletas





PREGUNTAS RÁPIDAS

RESPUESTAS RÁPIDAS

SANTIAGO O ATACAMA ?

ATACAMA

ENDURO O RALLY ?

RALLY SIN DUDAS

PILOTO O MECANICO ?

PILOTO SIEMPRE

DOS SERTOES O ATACAMA RALLY

ATACAMA RALLY

MOTO ACTUAL ?

YAMAHA YZ450FX 2020



EQUIPOS MAYORES

ARRIENDO DE EQUIPOS
PARA LA CONSTRUCCION



COMPRESORES PORTÁTILES XAS 400 JD



TEX 12 PS

COMPRESORES XAS 97



TEX P60S

BIGTRAIL

El Bigtrail en Chile como disciplina , y creemos que en el mundo es igual, es algo relativamente nuevo, y nos referimos al ver a estas máquinas como dignas de organizar eventos y competencias donde se puedan exigir tanto ellas como los pilotos.



El Año 2015 se realiza en un par de ocasiones en Curacaví el Bigtrail 650+ , un evento que midió técnica y destreza , donde ya se empezaban a ver pilotos que podrían considerarse por qué no, pioneros en Chile, en la naciente disciplina del Bigtrail. Además hubieron otros eventos puntuales donde también se desarrollaron pruebas de destreza

Ya vimos que el desarrollo de estas máquinas se remontan a los tiempos del Dakar en África, pero nos referiremos a nuestro país y a los primeros eventos donde empiezan a ser consideradas. Estos deben ser los antiguos ChileTrail, y el ya mítico RallyTrail Araucanía Andina donde año a año son unos pocos pilotos los que se atreven a desafiar los terrenos del sur en sus Bigtrail .



En el año 2018 (Agosto) el piloto de Rally Pato Cabrera , se fija la tarea de unir un mundo que ya estaba en boga, y logra juntar a casi de 100 pilotos en la grilla de salida de la ya consagrada Copa del Rey, incorporando esta vez una categoría para las mujeres que también se atrevieron a desafiar sus límites. Acá ya se vió a esos pilotos incipientes del 2015, compitiendo con consagrados pilotos del ambiente nacional, ya siendo incluidos en la categoría EXPERTOS.



Sin dejar de mencionar que fue una gran oportunidad para que los más novatos, también se midieran en una competencia con todas las de la Ley. Esta competencia es una de las que aún se desarrolla , junto con otras como la “Busqueda de Waypoint” de Chakayal ADV, un grupo de motociclistas que organizan un evento que también tiene la modalidad de competencia, pero más relacionado al trabajo en equipo y uso del GPS, muy recomendable para los que quieren pasar un rato agradable de sana camaradería.



Así el mundo del Bigtrail y sus marcas han ido ganando terreno y adeptos en nuestro país, éstas máquinas nos permiten soñar y jugar un rato a ser pilotos de rally, o incluso enduro, desarrollando pilotos que vienen tanto del ámbito profesional como del amateur , ya en próximas ediciones, los iremos conociendo un poco más.

Un gran saludo!
Equipo HemMagazine





CIRCUIT
EQUIPMENT

★ ★ **FACTORIA**
DOLLENZ
Off Road Performance



CIRCUIT
EQUIPMENT

**ESTAMOS A
UN SOLO CLIC** 
DE DISTANCIA DE TI

WWW.CIRCUIT84.CL



CIRCUIT84_CHILE



CIRCUIT EQUIPMENT CHILE

TRAVESIA CHILE-ALASKA



Matías Rovano, un joven periodista coquimbano, amante de las motos, como todos quienes leemos esta revista, después de varios viajes "locales" en sudamérica, decide realizar una aventura mayor y se propone unir a Ushuaia con Alaska, CONOZCAMOS DETALLES DEL VIAJE...

📍📍 **Conocí muchísimos viajeros, que lo hacían de distintas formas. Pero a los que siempre respeté y admiré eran aquellos que lo hacían caminando, enfrentando al clima y un esfuerzo físicos sobre humano 🔥🔥**

¿Qué hacía Matías Rovano antes de esta gran aventura?

Soy periodista y me dedicaba a mi profesión, trabajando en una empresa de gran minería.

¿Cómo nace esta aventura?

Es difícil precisarlo, porque en general estas cosas son procesos largos y complejos. Pero creo que fue una mezcla de cosas, primero mi curiosidad en general, el gusto por viajar y también la comodidad que entregan las motos.



¿Cuánto era el tiempo de viaje proyectado y cuando fue realmente?

Nunca me planteé esto con un plazo determinado. Sin embargo, inicialmente estimaba como 1 año aproximadamente. Al final, solo en la subida hasta Alaska me demoré un año y medio.



¿Por qué elegiste BMW para hacer este viaje?

Porque mi moto (F800GS Adventure) ya la conocía pues manejo ese modelo hace algunos años. Además, por una cosa práctica decidí usar la misma moto que ya tenía equipada. Eso significó que dejé de gastar una buena pasta.



¿Cuándo pensaste que ya era una realidad el viaje y no solo un proyecto?

El día que renuncié a mi trabajo. Unos seis meses antes de iniciar este viaje hablé en la empresa en que me desempeñaba y avisé que me iría para hacer este viaje. Traté de hacerlo con hartos tiempo, puesto que tenía una jefatura y algunas personas a cargo. Así que ese día me di cuenta que el viaje ya era algo real.



Tuviste momentos buenos y malos. Los 5 mejores y los 5 peores

Claro, como en todo orden de cosas, hay días en que uno extraña a la familia y amigos. Sobre todo en fechas relevantes. Eso es quizás lo más fuerte. Y las mejores diría que fueron constantes, porque eso de estar sorprendiéndose a cada rato con la bondad de la gente es increíble. Pero, por lejos, la llegada a Alaska fue la mejor de todas.



BIKER HOUSE

Distribuidor oficial



- NEUMATICOS
- CAMBIOS
- MOJES
- ACCESORIOS
- TUBELESS READY

Pistones

- MANTENCIONES
- LAVADO
- ENRAYADO
- ENGRASE
- REGULACIONES

Transmisión



Pastillas de Frenos

Valvulas

Envíos a todo Chile previo depósito - Santiago: despacho el mismo día si compras antes de las 14hrs.

¿Cómo te veía el ciudadano común y silvestre?

En general con mucha curiosidad. En las ciudades cuando nos veían circulando con carga y todo eso, nos saludaban y alentaban. Otros nos invitaban a comer y algunos a alojar en sus hogares. A la mayoría le parecía una locura que estuviera viajando desde tan lejos.



¿Viviste distintas realidades, qué fue lo más fuerte que viviste?

Quizás lo más duro fue ver la situación en Venezuela, donde incluso estuve con niños con malnutrición que mendigaban algo de comer. Ni siquiera pedían dinero, como ocurre usualmente. No, pedían directamente comida, pues pasaban hambre. Eso fue muy duro.

También me dolió muchísimo ver como en gran parte del continente hay un irrespeto por la Tierra y el medioambiente, que es nuestro hogar. Sufrí viendo como la Amazonía está siendo talada.



¿Comparado con el resto de América, como es visto el Chileno?

Entre nuestros vecinos cercanos hay más información sobre los chilenos. En ciertas partes consideran que los chilenos son arrogantes, pero la verdad entre los motociclistas cualquier tipo de otra etiqueta no existe y solo se considera la hermandad.

En países fuera de Sudamérica no se sabe mucho de Chile, así que la gente en general preguntaban cosas sencillas, como qué idioma hablamos acá.

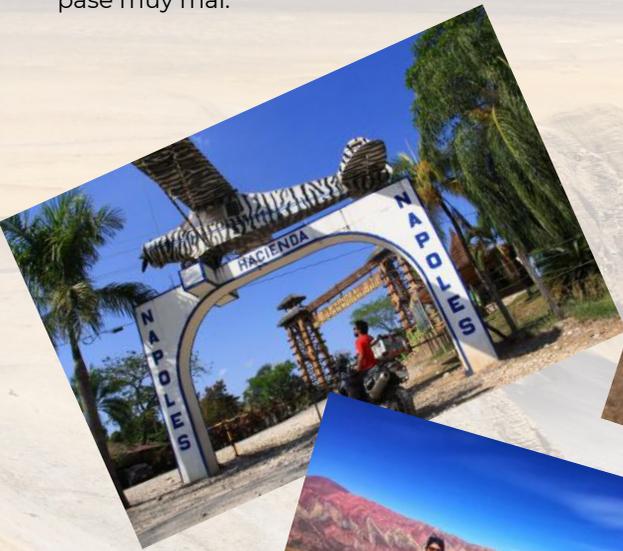


¿Tuviste miedo de que te pasara algo o a tu acompañante?

Sí, un par de veces en algunas ciudades peligrosas donde por errores llegaba a barrios complejos. Y también tuve miedo al cruzar el Amazonas, donde enfrentamos temperaturas sobre 50 grados y 100% de humedad. Respirar en esas condiciones es muy complicado cuando estás cansado. Hubo un día en que pensé que me iba a morir. Lo pasé muy mal.

¿Cuál fue la ruta más difícil que hiciste?

Creo que la pasada desde Coyhaique a Argentina por el paso Coyhaique Alto. Lo hicimos en invierno, un día que había nevado y estaba lloviendo. Por ende, hacía mucho frío y el camino era solo de lodo. Nos demoramos muchísimo e incluso se nos hizo de noche. Otras rutas complicadas las encontramos en la Guyana, bajando hacia Brasil y también varias en México.



¿De los lugares que visitaste, alguno no cumplió con lo que creías que era?

Creo que ninguno, porque no viajé con una predisposición respecto de los lugares que quería conocer. Así que jamás me enfrenté a un "desazón".

Listando, dime los 5 mejores lugares que conociste

Llegar a Alaska,
Lenchois Maranhenses (Brasil),
Serranía El Hornocal (Argentina),
Suriname,
Baja California (México)

¿Cuándo llegaste a Alaska, que pensaste?

Fue algo curioso lo que me ocurrió. Sentí ganas de no viajar más. Al poco de llegar a Alaska tomé un avión y me volví a Chile. Fue como meta cumplida.

¿Cuándo retomas el viaje y a dónde?

Por el momento me quiero dedicar a mi vida profesional y otros proyectos que tengo en mente. La verdad, ya logré un sueño de vida y viajar en moto, por ahora, no está entre mis planes. Sin embargo, sí debo viajar a buscar mi moto, que la dejé guardada en un garage de EEUU.



Para quienes viajan, ¿qué precauciones deben tener?

Creo que la principal es la seguridad al momento de conducir por carreteras de otros países, prevenir las picaduras o mordeduras de insectos, y las cosas que uno ingiere como alimento.

EL LUGAR que te sorprendió... que te volvió loco y volverías a ir

La Serranía El Hornocal, en el norte de Argentina. Es una montaña de 14 colores. Un sitio impresionante.

¿Cuántas pannes tuvieron con la moto?

En Brasil nos falló un fusible de la moto. Y en Estados Unidos sufrimos la rotura del rodamiento de la rueda trasera y también tuve que cambiar los retenes de las telescópicas. El resto fueron mantenimientos de rutina.

¿Alguna de estas pannes les puso en duda la continuidad del viaje?

No, bajo ningún punto de vista.



La mayoría viaja solo, ¿fue una buena idea viajar acompañado?

La verdad es que son más las personas que viajan acompañados que los que van solos. Ví a muchos sufrir por la soledad. Pero la verdad fue una buena idea ir acompañado en ese viaje.



Terminando este viaje, ¿cambia tu manera de ver la vida?

Sin duda, desde que volví muchas cosas han cambiado en mí, en mis ideales y formas de ver la vida. Claramente fue un viaje transformador.



¿Qué fue lo que más te llamó la atención del viaje?

Que el mundo es mucho más bueno de lo que te suelen decir los medios y redes sociales. Hay mucha más bondad que ira. Solo que nos falta quitar la venda que cubre los ojos.

¿Lo más divertido que viviste en el viaje?

Que el mundo es mucho más bueno de lo que te suelen decir los medios y redes sociales. Hay mucha más bondad que ira. Solo que nos falta quitar la venda que cubre los ojos.

¿Quiénes te apoyaron durante el viaje?

En general el apoyo de mi familia y amigos. En términos económicos esta fue una empresa que solvente yo solo, aunque algunas empresas, entre ellas Liqui Moly, colaboraron con productos y servicios que hicieron que los costos fueran muchísimo más bajos.



¿Qué le dirías a quien piensa hacer algo parecido?

Que lo hagan. Lo más difícil, al comienzo, es tomar la decisión de salir. Luego al estar viajando todo es muy sencillo y las cosas se van dando solas. Ahí luego viene la otra parte compleja: tomar la decisión de regresar.

Pero les reiteraría que la vida es una sola y luego lo único que nos queda es aceptar de las decisiones que tomamos o no.

¿Conociste muchos otros que viajaban igual que tú, cual te llamó más la atención?

Conocí muchísimos viajeros, que lo hacían de distintas formas. Pero a los que siempre respeté y admiré eran aquellos que lo hacían caminando, enfrentando al clima y un esfuerzo físicos sobre humano. El más sorprendente fue Martín, un argentino de más de 70 años que alcanzó a llegar a Estados Unidos a pie, empujando un carro. Lo último que supe fue que no logró llegar a Alaska debido al Covid-19.



MOTORRAD

BEST BRAND 2020

Kategorie:
Öle/Schmiermittel



**LIQUI
MOLY**

MOTORBIKE

LO QUE NECESITAS PARA LLEGAR MÁS LEJOS



www.liqui-moly.cl

  **liquimolychile**

CORE

&

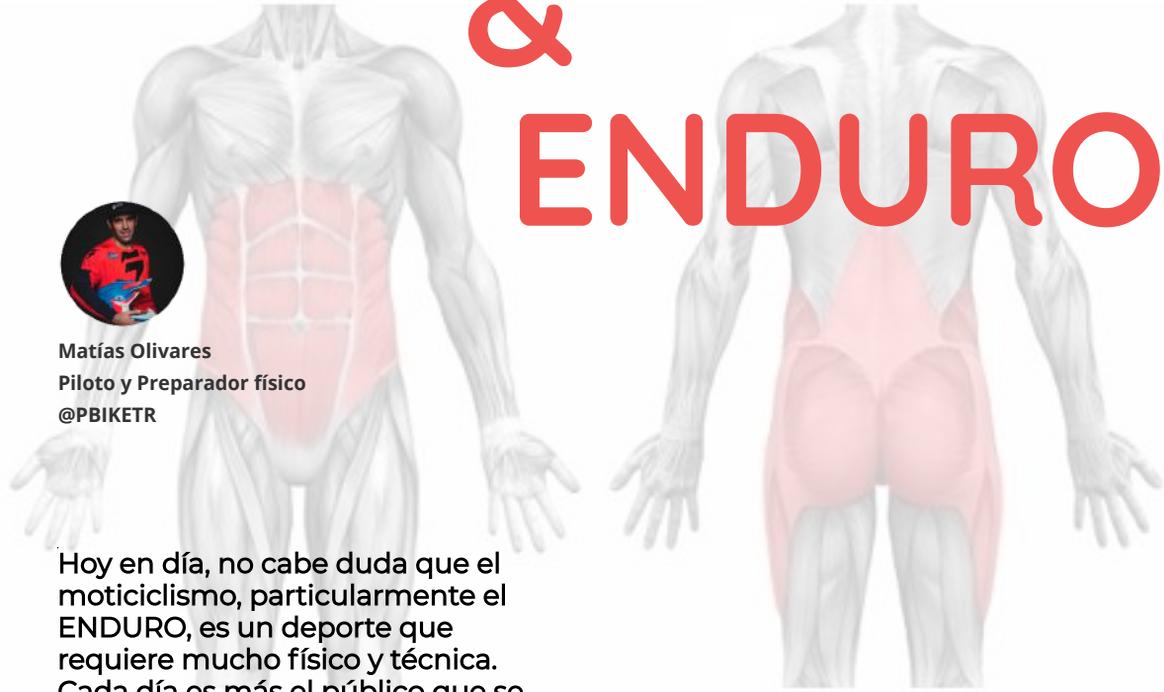
ENDURO



Matías Olivares
Piloto y Preparador físico
@PBIKETR

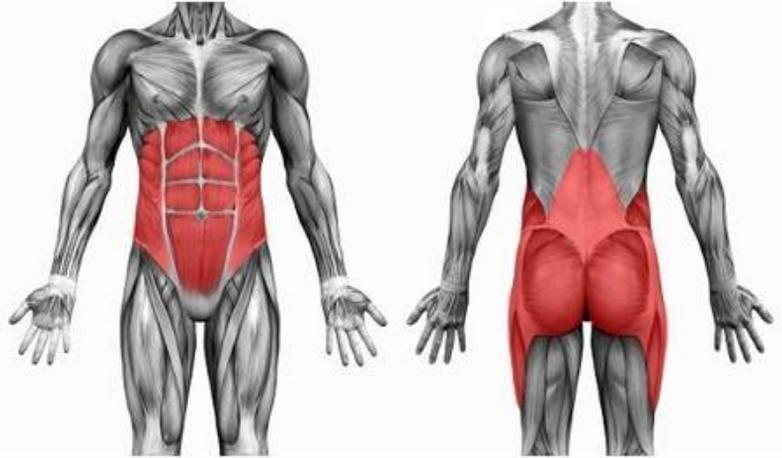
Hoy en día, no cabe duda que el motociclismo, particularmente el ENDURO, es un deporte que requiere mucho físico y técnica. Cada día es más el público que se inscribe en competencias y más aun con el auge del hard enduro. Son muchos los que parten pero poco los que logran terminar. Si bien la técnica ayuda mucho, la parte física es sumamente importante para lograr tus objetivos, ya sean terminar una carrera o salir campeón. Además con el entrenamiento evitamos lesiones, lo que nos lleva a estar más tiempo arriba de la moto, que fuera de ella.

En esta edición, veremos la importancia del core para mantener buenas posturas, transferir bien las fuerzas, evitar lesiones y sobre todo, pasarlo bien durante nuestros paseos.



Que es el core?

El core es un grupo de músculos que están en la zona media del cuerpo, zona abdominal y lumbo pélvica, que van ayudarnos a mantener una correcta postura sobre la moto. Estos músculos trabajan de manera coordinada, para darnos una buena estabilización de cadera y tronco.



Tener un core bien entrenado, estable y fuerte, en primera instancia, evitara tener dolores lumbares. Lo que ayudara sin duda, a tener una mejor activación de la zona media. Cumple una función fijadora para realizar ejercicios multiarticulares.

En segundo lugar, el rendimiento sobre la moto aumentara, ya que tendremos mayor control sobre las fuerzas que se ejercen, tanto internas como externas. Al tener la zona lumbar sana, sin dolor y un correcto control, podremos separar entra lo que hacen las extremidades inferiores de lo que hacen las superiores o viceversa.

Cómo entrenar el core?

Para entrenar el core, tenemos que analizar y evaluar a cada deportista. De acuerdo a su historial clínico, dolencias actuales y el nivel físico que tenga. Luego de ello, se van a realizar ejercicios de menor a mayor dificultad. Debemos tener presentes la duración, carga y frecuencia de los ejercicios. La clave de un correcto entrenamiento de core está en la variedad de ejercicios a realizar y que algunos sean parecidos a las posturas o movimientos a realizar sobre la moto

5 Ejercicios para entrenar el core

1 Plancha Isometrica

Este ejercicio es uno de los más básicos para partir. Consiste en mantener una posición sin movimientos. La cadera no debe ir alta ni baja.



2 Plancha Dinámica

En este ejercicio agregamos una variante, apoyo de ante brazos. El objetivo principal es mantener la cadera lo más fija posible, que no se mueva al apoyar los brazos. Deben bajar con un brazo para luego apoyar el siguiente, realizar lo mismo para volver a la posición inicial. Vayan alternando el brazo que baja con el que sube.



3 Escaladores

En esta 3 variante de la plancha consiste en llevar las rodillas al pecho, primero rodilla derecha para luego volver al inicio y cambiar a la izquierda. Pueden partir lento para ir progresando, agregando velocidad en el cambio de rodillas. El tren superior tiene que fijar la posición con los brazos y hombros.

Nuevamente preocuparse de que la cadera se mueva lo menos posible.



4 Puente

Este ejercicio consiste en apoyar la espalda y levantar la cadera. Debemos tener una buena activación del glúteo y los isquiotibiales, parte posterior de los muslos. Rodillas en 90°



5 Plancha con Toque Rodilla Mano

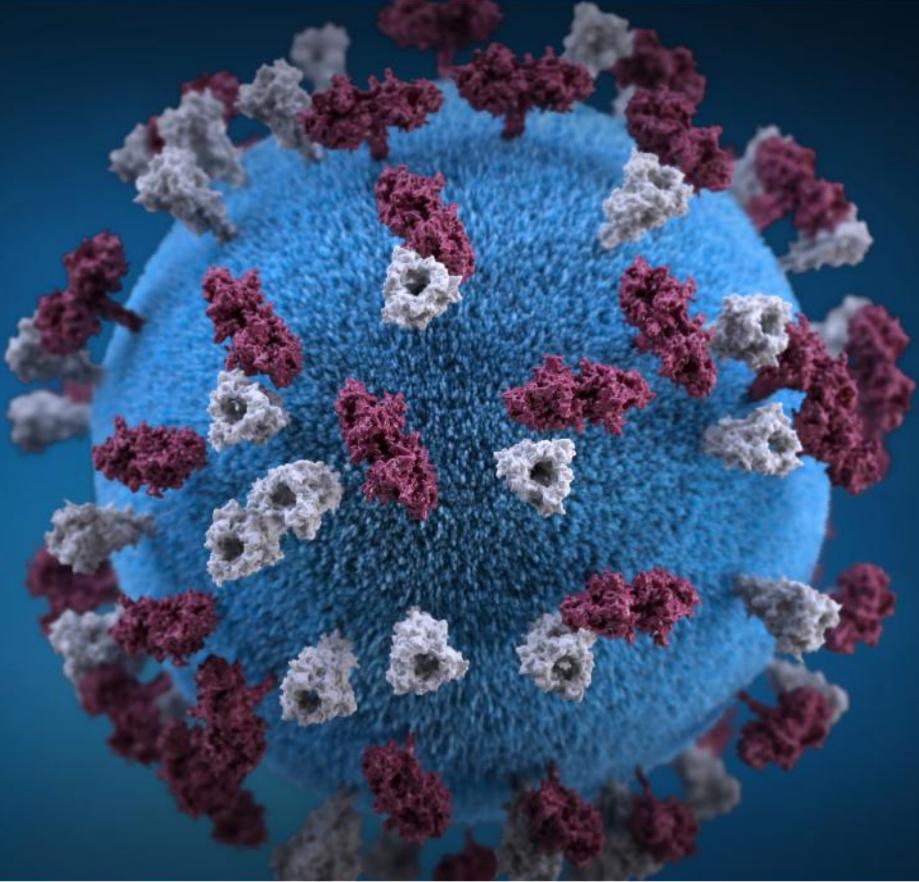
Dejamos este ejercicio para el final, ya que su dificultad es alta. Van a pasar de un apoyo completo de las 4 extremidades a un apoyo de 2 extremidades.

Parten en posición plancha para luego tocar en el centro del cuerpo de manera cruzada una rodilla con una mano. Ósea, rodilla derecha con mano izquierda. Luego de realizar esa tarea, van a volver a posición plancha para invertir el orden inicial.

Siempre preocuparse de que la cadera este estable, que se gire y mueva lo menos posible.



CORONAVIRUS



#QUEDATEENCASA