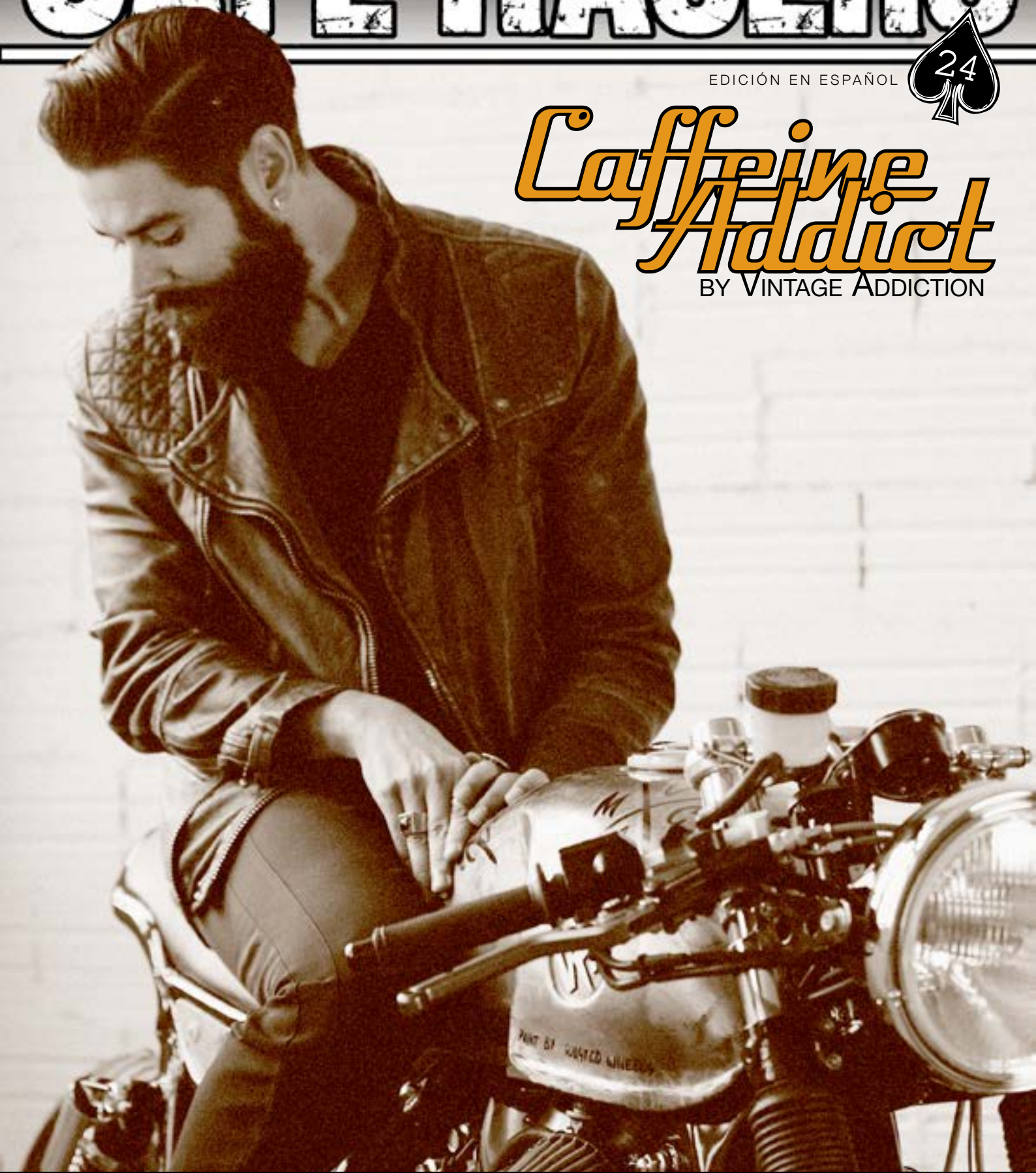


The Wild Side of Vintage
CAFE RACERS

EDICIÓN EN ESPAÑOL



Caffeine Addict
BY VINTAGE ADDICTION



**Honda SDG by SDG Moto Custom & Cafe // Cómo hacerte una Cafe Racer
Faster Wasp Roland Sands // Vintage S.XXI // Good Guys: Guzzi Motobox**

Cafeína Mecánica



C

Con este número de Enero ponemos una vez más el cuentakilómetros a cero. Ahora nos quedan por delante doce largos meses para recorrer carreteras aún inexploradas por nosotros, ir a eventos (los nuevos y los de siempre), publicar vuestros motos, y lo que es más importante, tener la oportunidad de conoceros personalmente a algunos de vosotros mientras compartimos una cerveza y una charla en cualquier bar de carretera.

Con la caída de la última hoja del calendario de 2015 nos hemos dado cuenta de que, lejos de estar cansados, nuestras ilusiones siguen intactas, y nuestras mochilas llenas de nuevos proyectos que no tardaréis en conocer. Algo que no sería posible sin vosotros, que al fin y al cabo sois para quienes hacemos ésta revista cada mes, y el apoyo de todas esas empresas que confían en nosotros, y sin cuya ayuda no podríamos tener el mejor trabajo del mundo.

Gracias a todos por estar ahí, y que tengáis un feliz año 2016.

STAFF

Publisher

Daniel Gil-Delgado

Design

Samuel Gómez

Translations

Álvaro Cabeza de Vaca

Community

P. Jara

Regular Contributors (Spain)

Chus Catalán, Javier Huertas, Jose Hernandez, Outsider, Old School Racer, Pilar Gárgoles, Raul Ranz

Regular Contributors (International)

Mike Dirksaw (USA), Maurice Van Den Tillaard, Floris Velthuis (Netehrand), Oscar Romagnolli (Argentina), Dirk Behlau, Horst Rösler (Germany), Paulo Santos (Portugal), Marco Frino (Italy)

Production

Xtreme Bikes Media, S.L.
caferacers@caferacersmag.es

Advertising

marketing@caferacersmag.es

It's prohibited the total or partial reproduction of pictures, texts and illustrations without the corresponding written authorization of the publisher. Likewise, Xtreme Bikes is not responsible neither for the opinions expressed by its contributors, or for the veracity of the products presented by its advertisers





Sumario

- 10 Caffeine Addict
- 34 Honda SDG
- 52 Como hacerte una Cafe Racer
- 78 Faster Wasp
- 96 Vintage S.XXI
- 124 Good Guys: Guzzi Motobox

BONNEVILLE
TRIUMPH 

ICONOS BRITÁNICOS
LEYENDAS GLOBALES
PURA REENCARNACIÓN



Street Twin

THRUXTON R

BONNEVILLE
T120 Black

NUEVA GENERACIÓN BONNEVILLE MÁS BELLAS. MÁS POTENTES. MÁS CAPACES DE TODO.

Llega la nueva generación de las legendarias Triumph Bonneville. Cinco nuevos y emocionantes modelos cargados de auténtico carácter, con un diseño que magnifica su estilo y unas prestaciones realmente modernas. Desde la divertida y accesible manejabilidad de la Street Twin hasta el estilo atemporal de la Bonneville T120 y la T120 Black, sin pasar por alto el legendario renacimiento de la Thruxton y la Thruxton R.

Tres nuevos motores con acelerador electrónico y refrigeración líquida, con una parte ciclo y suspensiones diseñadas desde cero para cada modelo y con ayudas electrónicas como el ABS, el control de tracción, los modos de conducción de los modelos de 1.200cc y el embrague antirrebote para lograr una impresionante maniobrabilidad, confort y control.

4 AÑOS*
DE GARANTÍA
SIN LÍMITE DE
KILOMETRAJE
INCLUIDOS DE SERIE



Síguenos en:



triumphmotorcycles.es

Caffeine Addict

Esta es la primera transformación que en Vintage Addiction realizan con una Yamaha. Su cliente tenía muy claro desde el primer momento que la base de su cafe racer tenía que ser una Virago, así que antes de planificar el trabajo tuvieron que encontrar la moto donante que necesitaban...

TEXTO: CR; FOTOS: ÁNGEL ALTES



Carlos Guzman
Vintage Addiction
España

N

o resultó fácil porque la moto tenía que estar en las mejores condiciones mecánicas y estéticas posibles, y con la cantidad de años que tiene este modelo de Yamaha la mayoría ya están para el desguace. Por suerte el tesón y la paciencia suelen tener su recompensa, y la Virago finalmente apareció. Era una auténtica “custom”: manillar

enorme, cuero, flecos, alforjas, adornos cromados... su antiguo propietario, que estaba muy orgulloso de ella, les hizo prometer que la cuidarían tan bien como lo había hecho él. El pobre hombre no se la habría vendido de haber sabido que en un futuro no muy lejano no sería capaz de reconocer la moto ni aunque la dejaran en su propio garaje.





En cuanto la Yamaha llegó al taller Carlos y su equipo se pusieron a trabajar. El primer paso fue dejar el chasis al desnudo para poder modificarlo cómodamente. Como ya imaginaréis, su diseño no tiene nada que ver con el de una café racer, así que habría que rehacer toda la sección trasera con un nuevo subchasis que le diera un cambio radical a las líneas originales de la moto y modificara la postura de conducción. Gracias a éste y a las estriberas retrasadas Tarozzi que se han adaptado el conductor ya no está “encajado” en la moto si no que va “sobre” ella, en una postura muy racing que favorecen los semi manillares situados muy por debajo de la tija superior.







Para conseguir un rendimiento lo más equilibrado posible también sustituyeron las pesadas llantas originales por otras de radios de 17 y 16", delante y detrás respectivamente (las de serie son de 19 y 15") ambas ruedas equipadas con unos neumáticos Bridgestone Batlax BT45R, que a pesar de su aspecto retro ofrecen buenas prestaciones en la carretera. La adaptación de los bujes delantero y trasero y de la transmisión por cardan se realizaron en el propio taller

El doble freno delantero, que sorprende por su buen funcionamiento, se mantuvo pero mejorándolo con unos latiguillos metálicos y una bomba procedente de una Yamaha YZF R6. El freno trasero es de tambor. No funciona tan bien como los delanteros, pero considerando el poco uso que se le da, Carlos pensó que lo mejor era no sustituirlo.





En cuanto a las suspensiones se refiere, en el tren delantero se recortaron 5 cm las barras de la horquilla y se instalaron muelles duros y aceite de mayor densidad, mientras que para la trasera se eligieron unos amortiguadores RFY que Chris Livengood preparó en California. La Virago ahora se pega al suelo como un chicle, y conducirla por carreteras de curvas es tan fácil como divertido porque te da mucha seguridad. A esto también ayuda el motor, equipado con un kit DynoJet, filtro K&N y unos escapes artesanales con silenciosos “Quiet-er-Core” tipo megáfono, que te empuja de una curva a otra con una fuerza endiablada.





A nivel estético la moto es completamente minimalista. Su vestimenta se limita al depósito de gasolina, una réplica del de las Benelli Mojave y Tornado que la firma italiana comercializaba en los USA a finales de los años 60, cuya decoración es un lettering realizado por Elias Fos de “Wasted Wheels”, y a un estrecho asiento artesanal que encaja en su vértice como un guante.







Los chicos de Vintage Addiction pueden sentirse más que satisfechos con el resultado de su trabajo, porque aunque la Virago no fuera la moto más indicada para hacer una café racer, nos han demostrado que con ganas, pasión y esfuerzo, todo es posible por difícil que parezca.



París, 175
08036 Barcelona
Tel. 933 105 912

Horarios Tienda:
De Lunes a Sabado:
Mañanas: 10:30h - 14:30h
Tardes: 16:00h - 20:30h

info@monegroscycles.com
facebook.com/MonegrosCycles

www.monegroscycles.com

MI MONEGROS CYCLES-73



MOTORCYCLE APPAREL FOR RIDERS



MONEGROS CYCLES-73



Honda SDG



SDG Moto Custom & Cafe

Australia

www.sdgmoto.com.au

En los últimos años el movimiento café racer ha experimentado un impresionante crecimiento en todo el mundo, y como es lógico, Australia no se ha quedado atrás...

TEXTO: CR; FOTOS: JEREMY HUDSON PHOTOGRAPHY (WWW.JEREMYHUDSONPHOTO.COM)

Lo que antes era algo parecido a una pequeña fraternidad de colegas, ahora se ha convertido en el eje principal del mundo de la moto personalizada. Esto ha favorecido que hayamos empezado a conocer la existencia de algunas empresas que aunque ya llevaban tiempo dedicándose a las café racer eran completamente desconocidas fuera de su entorno más cercano.

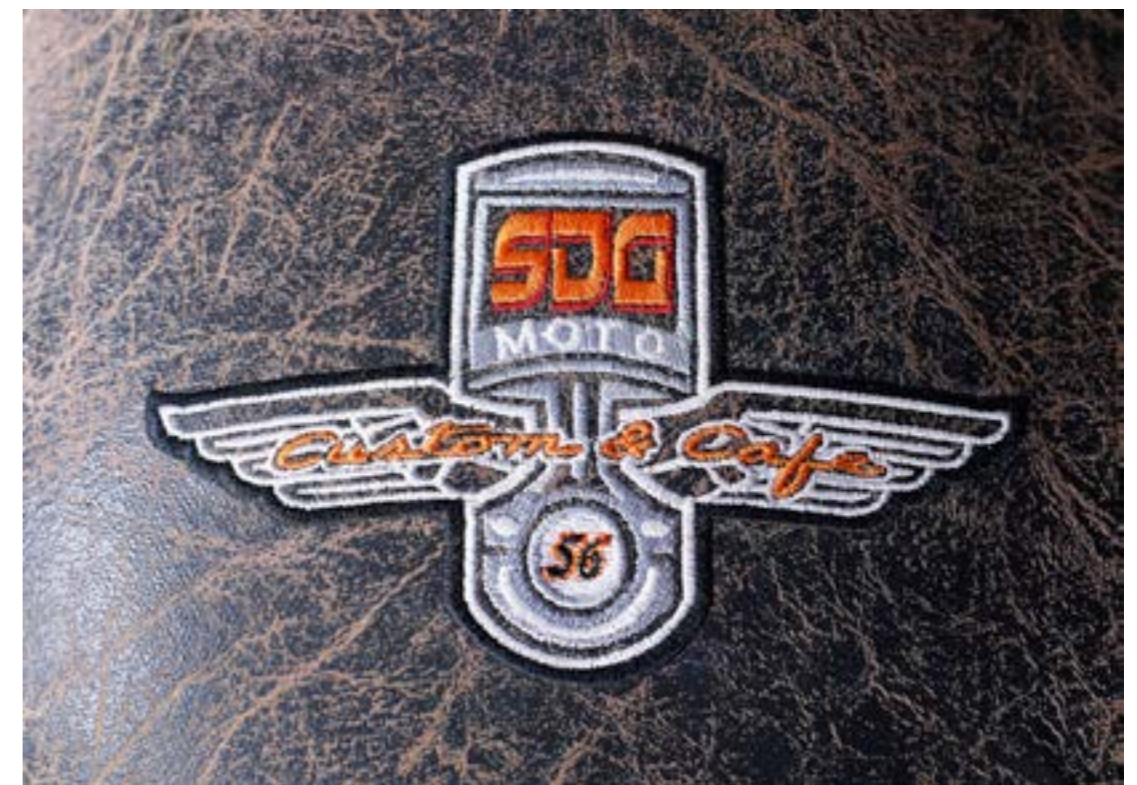
Una de ellas es SDG Moto Custom & Café, que surgió como resultado de una historia familiar en torno al mundo de los deportes del motor.





Scott es un corredor de tercera generación que desde muy joven siguió los pasos de sus padres, así que podría decirse que creció en la tribuna del Sydney Showground Speedway entre motos de carreras. En cuanto cumplió la edad reglamentaria empezó

a participar en competiciones con motos británicas y japonesas, y de ahí le viene su amor por la escena Café. Del conocimiento de la “vieja escuela” que vivió en primera persona, ya que siempre se construyó sus propias motos de calle y de carreras.





Gracias a su experiencia en las carreras Scott siempre supo dónde encontrar piezas especiales para sus motos, así que cuando en 2006 se retiró de los circuitos aprovechó estos conocimientos para poner en marcha un negocio online con el que vende piezas en todo el mundo, una actividad que compagina construyendo 3 o 4 motos al año en su bien equipado taller. Puede que no sean muchas, pero hacer más le impediría dar a sus clientes la calidad que considera que tienen que tener los proyectos de SDG Moto.

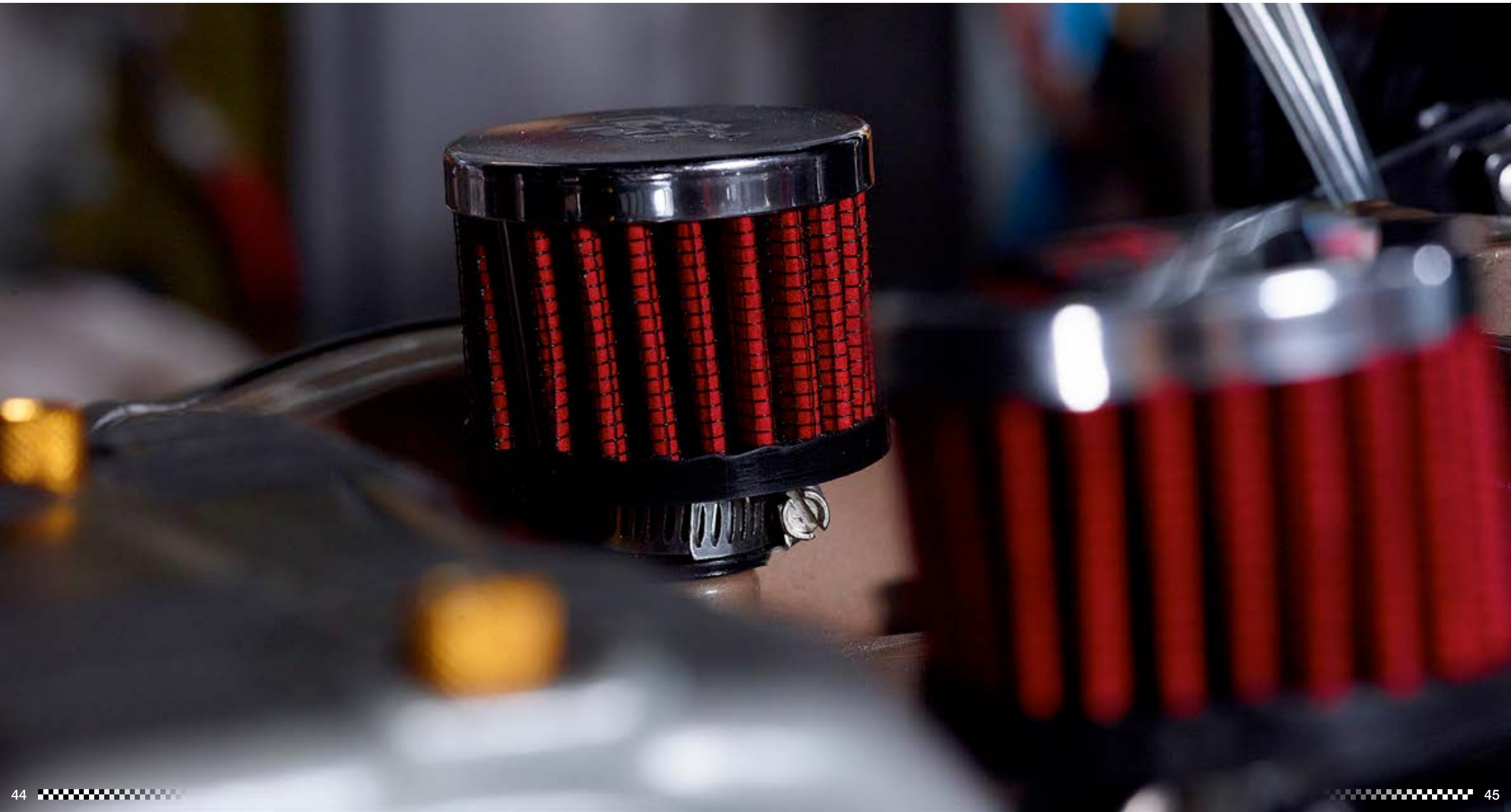


Uno de los últimos es ésta Bol d'Or que presentaron en el pasado Throttle Roll de Sydney, un show que ningún australiano al que le gustan las motos especiales se pierde.

Su propietario quería una café racer de estilo clásico. Antes de empezar a trabajar tuvieron varias reuniones para acordar lo que harían, aunque lo que de verdad marcó la

dirección a seguir fue la foto de una vieja Matchless G50 de principios de los 60.

El tren delantero de la Honda se ha restaurado reconstruyendo la horquilla con nuevos muelles e hidráulicos, cambiando los latiguillos de freno por unos Earls de acero inoxidable y aligerando los disco de freno originales.







Con unos amortiguadores traseros Koni y un juego de llantas Akront de radios equipadas con neumáticos modernos (unos Metzeler Marathon para ser exactos), Scott se pudo dedicar al motor y a los detalles de terminación. En cuanto al cuatro en línea de 900cc

se refiere, se le hizo un completo trabajo de reconstrucción. Cada tuerca, tornillo, arandela, junta, sello y cojinete se puso nuevo para dejarlo como el día que salió de la fábrica. O mejor, porque ahora lleva un bonotop escape 4 en 1 con un espectacular silencioso

tipo megáfono. Un detalle que llama la atención es que ahora solo tiene dos carburadores pero según Scott la moto ahora va mejor y es más fácil de calibrar así que no seremos nosotros quienes lo pongamos en duda. ¡Él es el experto!



Entre las piezas que se fabricaron para ésta moto nos encontramos con el depósito de gasolina, una réplica perfecta del Norton Manx sujeta al chasis mediante una banda de acero inoxidable, los soportes del faro Emgo y sus tuercas de ajuste manual, y la bonita pieza en la que se ha instalado el cuenta km/h GPS.

El asiento Phat Boy tapizado en piel envejecida y el característico color de las Matchless G50 en el depósito dan el toque "vintage" a esta preciosa Bol d'Or australiana que 34 años después de su nacimiento sigue haciendo que todas las cabezas se giren a su paso. Y es que puede que cualquier moto moderna la supere en prestaciones... pero nunca en estilo.

TRIUMPH 



FOR THE RIDE

Triumph Madrid

EXPOSICIÓN Y VENTA:

c/ José Abascal, 4
28003 MADRID.-

Tel.: 916356752 - Fax: 916356728 - info@triumphmotosmadrid.es

www.triumphmotosmadrid.es

TALLER Y REPUESTOS:

c/ García de Paredes, 3
28010 MADRID.-

CÓMO HACERTE UNA CAFE RACER

Una moto personalizada es, como su nombre indica, un vehículo de serie adaptado a los gustos de su propietario. Esto significa que en éste tema no se puede generalizar ni poner reglas. Y mucho menos dar lecciones...

TEXTO & FOTOS: D.R.



Y

no vamos a hacerlo porque no somos quienes. Faltaría más. En éste artículo tan solo nos vamos a limitar a trasladaros unas cuantas directrices que nos han dado algunos profesionales del sector, ya que creemos que pueden servir de ayuda si un día decidís construir una café racer y queréis asegurarnos un resultado serio y profesional.

La moto

Para ilustrar éste artículo hemos escogido una moto realizada por Cognito Moto. No solamente porque el resultado de este proyecto salta a la vista que es impecable, sino también porque cualquier modelo del ala dorada es relativamente fácil de encontrar en el mercado de segunda mano.





La base

Este apartado corresponde al aspecto general del diseño. Se supone que una café racer tiene que ser una moto veloz, así que es importante que a la hora de diseñar nuestro proyecto tracemos una línea imaginaria que atraviese la moto de delante hacia atrás, de forma que todos los componentes se coloquen de manera que den esas sensación. La manera más sencilla de conseguirlo es procurando que la parte trasera de la moto esté más alta que la delantera. Algo que difícilmente lograremos si el colín está por debajo del nivel de las tijas de la horquilla, o la moto lleva mandos avanzados en lugar de estriberas retrasadas (por poner un par de ejemplos) ya que ésta línea imaginaria guiará nuestros ojos a lo largo de la moto, y cualquier elemento que resulte extraño hará que se pierda la sensación continuidad.

Líneas de Corte



El punto de referencia de este apartado son los ejes de las ruedas. Cualquier elemento que sobresalga de estos dos puntos hará que la moto se vea rara. Con un colín demasiado grande y largo la parte trasera de la moto parecerá pesada y mal planificada.

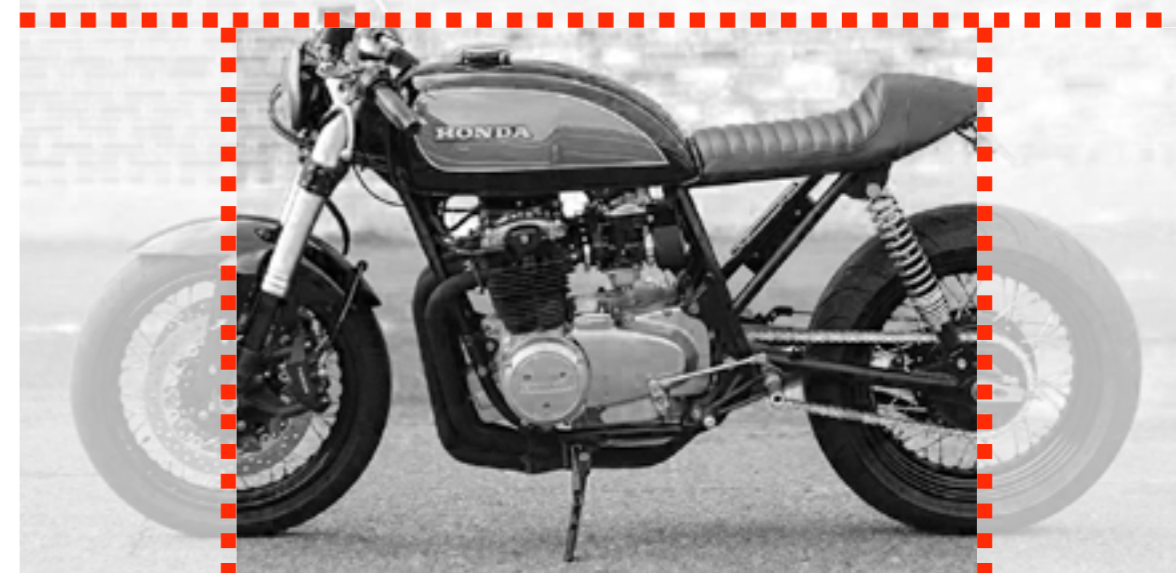
Como vemos en la moto del ejemplo el asiento termina prácticamente a la misma altura del eje de rueda, sobresaliendo solo unos pocos milímetros. Esto sería lo ideal, pero también tenemos que tener en cuenta que la legislación no es la misma en todos los países, por lo que sería conveniente que antes de cortar el subchasis de nuestra moto nos enteremos de cómo están las leyes en nuestro país a este respecto, ya que si después de tanto trabajo no podemos legalizar la moto habremos hecho un mal negocio. En caso de que la ley no nos permita colocar un asiento demasiado corto, lo suyo es que rebajemos en lo posible el espesor del que vayamos a usar para que visualmente parezca más pequeño.

En el tren delantero el problema es menor porque si el guardabarros sobresale un poco por delante del eje de la rueda apenas se notará.



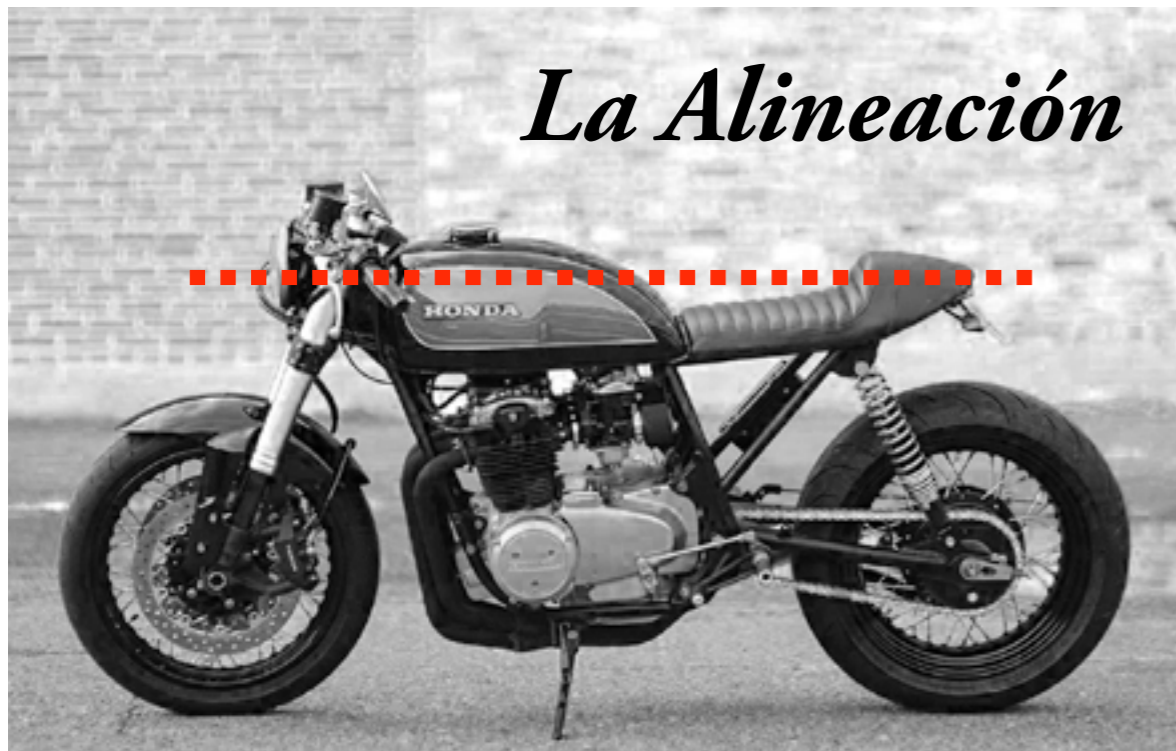


El límite de altura



Este es tan importante como los puntos de corte que hemos visto en el apartado anterior, y suele estar marcado por el depósito de gasolina. Cualquier cosa que sobresalga por encima restará a la moto el look elegante y minimalista que tiene que tener una café racer, así que cuando diseñes la moto debes intentar mantener dentro de esta caja imaginaria los principales componentes de la moto para que el diseño se vea bien proporcionado.

La Alineación



Tan importante en el diseño de coches como en el de las motos, aquí se vendrán abajo todas tus ideas preconcebidas sobre la colocación del asiento, el depósito y el faro, ya que no puedes pensar en ellos como tres elementos independientes, sino como un conjunto en el que todo tiene que estar perfectamente alineado. Toma como punto de referencia el centro del faro, y a partir de ahí traza el resto del diseño para que las líneas generales de tu café racer se vean fluidas y uniformes. Será la única forma de que la moto no parezca un montón de piezas colocadas de cualquier manera.

La próxima vez que veas una moto o un coche que te guste fíjate bien en si tiene esta “alineación” central y donde se asienta. Esta Honda de Cognito Moto es un ejemplo perfecto.



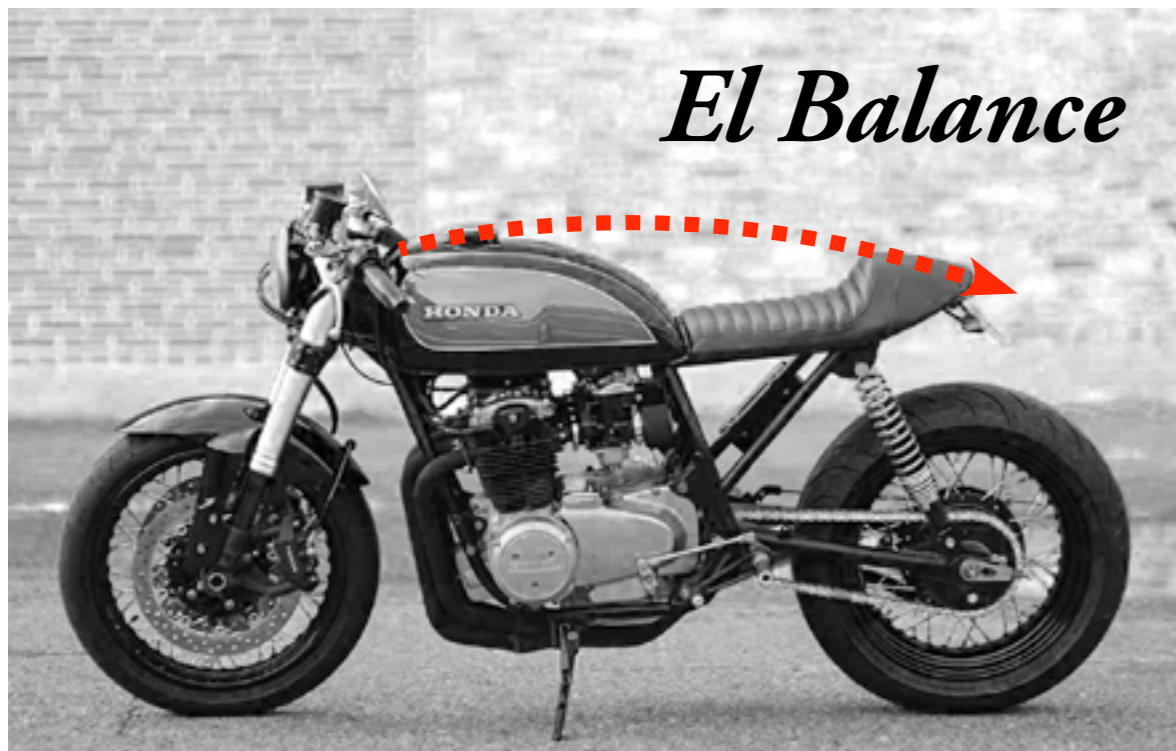


El Peso Visual

Aquí es donde está la “masa” de la moto, que podríamos dividir en dos partes. Por un lado están el motor y todo lo que haya por delante del subchasis. El primer punto que tendremos que tener en cuenta será la anchura lateral del motor, ya que un depósito de gasolina demasiado largo nos dará la sensación de que la moto es grande y pesada. Con el caso contrario también hay tener cuidado porque si el depósito es más pequeño la moto parecerá más ligera pero visualmente estará descompensada.

Lo mejor es marcar el punto del peso visual justo en medio del motor, en los cilindros, para definir la forma ideal de colocar el depósito. Si conseguís que los bordes queden dentro de esta zona os asombrará ver como vuestra moto tiene unas líneas mucho más deportivas

El Balance

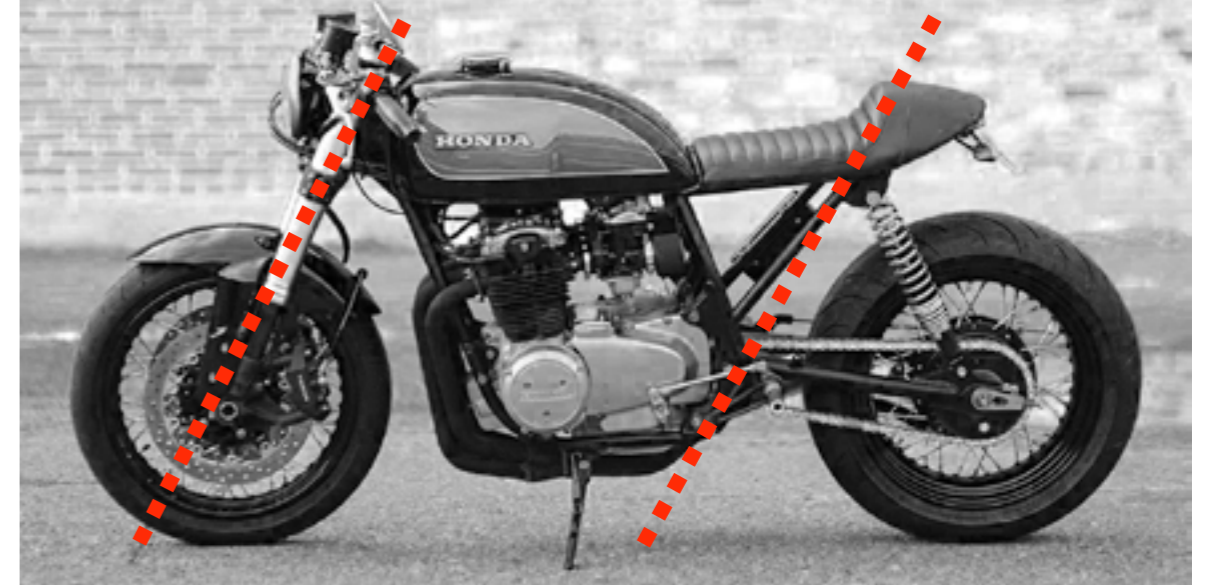


Lo ideal sería que el asiento y el colín parecieran hechos de una sola pieza, pero como en la moto del ejemplo no es posible porque no son del mismo material, la forma de conseguir que la moto tenga una forma armoniosa es asegurándonos de que la curva superior del depósito coincida en lo posible con la curva del colín.





Los Ángulos Principales

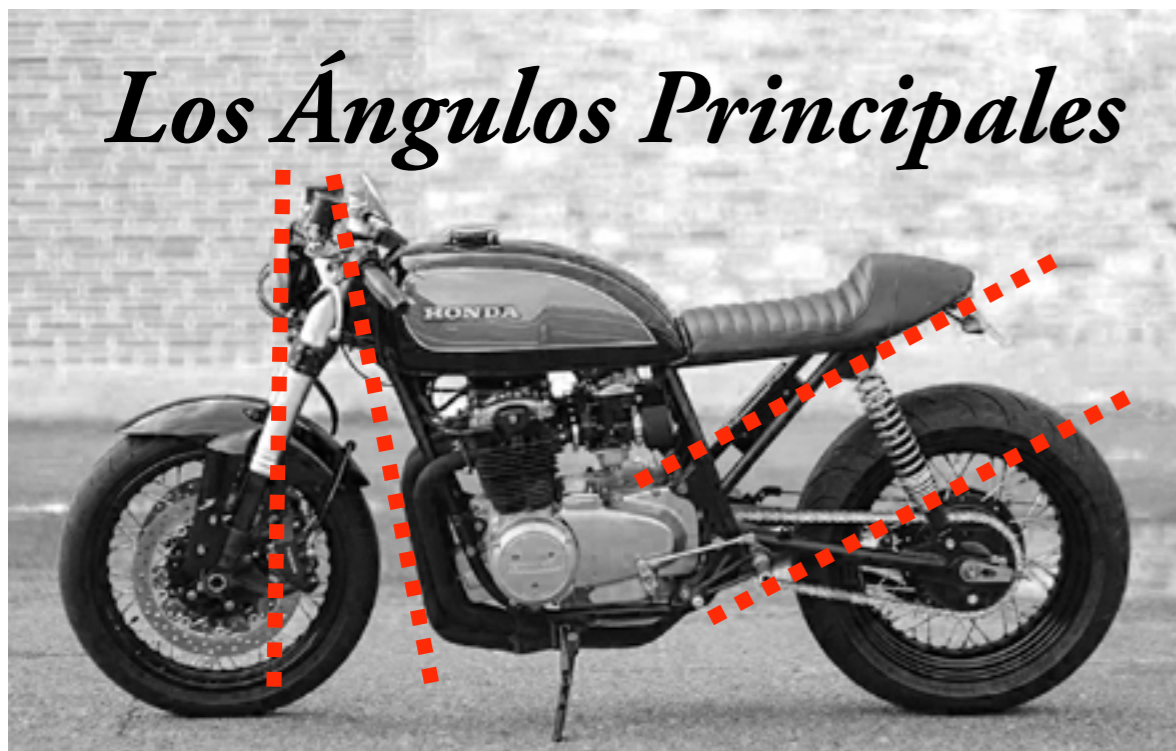


Ángulos Primarios

Es corriente que a la hora de construir una moto pasemos por alto detalles cómo los diferentes ángulos que algunos elementos deben de tener con respecto al chasis. Un error muy común que puede arruinar todo el trabajo que hemos invertido en nuestro proyecto.

Por eso es importante que siempre tengamos en cuenta que la forma en que coloquemos la horquilla, los amortiguadores, los tubos de escape, o el asiento, serán determinantes a la hora de conseguir que la moto tenga una estética coherente.

Los Ángulos Principales



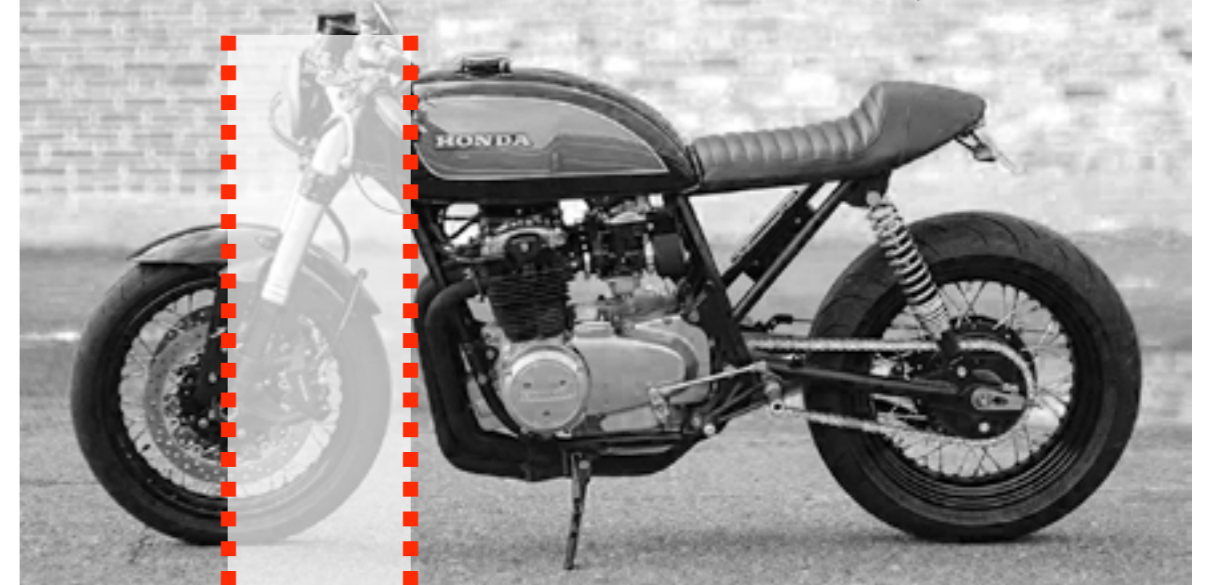
Ángulos Secundarios

Si os fijáis bien en las fotos, los chicos de Cognito Moto han procurado que incluso detalles que nos pueden parecer insignificantes estén paralelos entre sí. Esto es un poco subjetivo y es posible que a simple vista ni siquiera repares en ello, pero seguro que tu cerebro si lo hará, aunque sea de forma subliminal, y cuando tengas la moto terminada te parecerá que tiene algo “raro” que no te termina de convencer.





La distancia de la horquilla



Para que nuestra café racer tenga una estética lo más agresiva posible es importante que la rueda delantera esté lo más “escondida” posible.

Sustituir la horquilla por una de moto moderna, como han hecho en Cognito Moto, es una gran idea, pero es aún mejor montar todo el tren delantero de una Supersport es porque os ahorraréis todo el trabajo que supone adaptar llantas, discos, pinzas de freno y latiguillos. Eso sí, para que a nivel visual el cambio del tren delantero resulte efectivo también deberíais sustituir la llanta trasera de vuestra café racer por la de la moto “donante”. Esto es opcional, que es cuestión de gustos y del presupuesto con el que contéis, pero si lo hacéis veréis que el resultado merece la pena.

Cómo decíamos al principio esto es una simple guía que no pretendemos que nadie siga al pie de la letra, pero que en caso de que decidáis encerraros en el garaje con unos cuantos amigos para construir vuestra propia café racer puede resolveros algunas dudas, y sobre todo os pueden servir de punto de partida a la hora de diseñar una moto bonita, equilibrada y efectiva a partes iguales.

Vuestro ingenio, buen gusto, y habilidad para combinar correctamente todos los elementos que tengáis a vuestra disposición serán esenciales para que el resultado final sea satisfactorio, pero si no lo conseguís a la primera tampoco os preocupéis porque no es fácil. Un buen constructor no se hace de la noche a la mañana, y solo con empeño, trabajo y esfuerzo conseguiremos alcanzar los objetivos que nos hayamos marcado.

Por nuestra parte solo nos queda animaros y apoyaros con todas nuestras fuerzas, así que cuando tengáis vuestra preciosa café racer terminada no dudéis en contactar con nosotros, que estaremos encantados de publicarla y compartirla con todos los que, como nosotros, aman este mundillo de locos.





Sullen

MEN AND WOMEN URBAN WEAR

www.sullen.es



Una forma diferente de vestir, marca la diferencia
Para ser punto de venta Sullen, pide información en: info@sullen.es




Faster Wasp

Siguiendo los pasos de Shinya Kimura, Roland Sands se alía con Yamaha para redactar otro nuevo y excitante capítulo en la historia de "Faster Sons"...

TEXTO: CR; FOTOS: YAMAHA

Roland Sands
Roland Sands Design
USA

www.rolandsands.com
 [Ver vídeo](#)



L

a “Faster Wasp” es la quinta colaboración del conocido transformador californiano con Yamaha, y en ésta ocasión nos presenta un concepto de moto con el que quiere rendir un respetuoso homenaje a Kenny Roberts, de los pilotos más emblemáticos de todos los tiempos.

Como ex-piloto profesional que es, Roland entiende a la perfección la filosofía que Yamaha nos quiere transmitir en el programa “Faster Sons”, cuyo principal objetivo es combinar la artesanía de una moto “única” con la tradición deportiva de la marca y la tecnología más actual, aderezando ésta mezcla tan explosiva con el formato de una moto clásica. ¡Casi nada!



Por suerte Roland sabe mucho de motos, y el resultado ha sido una impactante máquina que recuerda aquella brutal y salvaje TZ750 con la que Kenny Roberts luchó en la Milla de dirt track de Indianapolis en 1975 contra las Harley XR de Jay Springsteen, Rex Beauchamp, Corky Keener.

Evidentemente la MT-09 que se usó para construir la "Faster Wasp" no es un modelo de competición, pero gracias a la ligereza que le da su chasis de aluminio, y el potente motor de 850cc, es un excelente punto de partida para crear una moto con la que te puedes divertir mucho.





Para realizar este proyecto, Roland no se conformó con usar una buena selección de piezas de su catálogo, sino que también se empleó a fondo para modificar en lo posible la fisionomía de la MT-09 fabricando personalmente algunos componentes como el co-

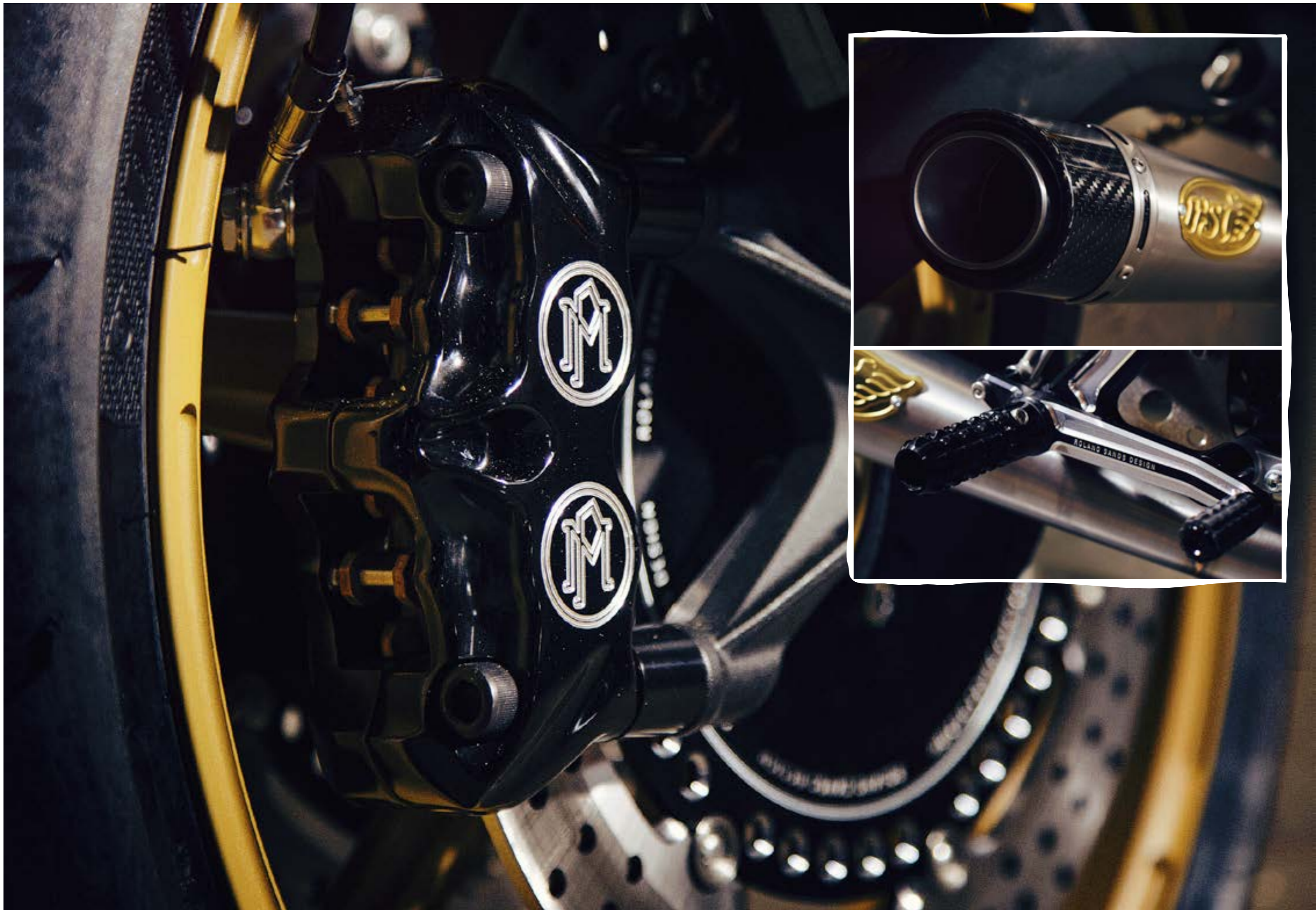
lín, el depósito de gasolina, en el que llaman mucho la atención las tomas de aire que dan a la "Faster Wasp" ese aire tan radical, las tapas del radiador, el guardabarros anterior y por supuesto la placa porta número delantera. Todo ello fabricado en aluminio.





La “Faster Wasp” se mantiene pegada al asfalto gracias a unas suspensiones formadas por una horquilla invertida y unos amortiguadores Öhlins, acompañadas de dos llantas RSD Morris de aluminio de 17” con gomas Dunlop Q3. Para frenar la delantera Sands ha recurrido a dos discos flotantes RSD de superbike con pinzas Performance

Machine radiales, una bomba de freno RSD radial y latiguillos Spiegler, mientras que en la llanta trasera se mantuvo el freno original. Lo que si se sustituyó fue la corona de transmisión por una Renthal, que con una cadena de la misma marca es la que ahora se encarga de trasladar toda la potencia del motor de la “Faster Wasp” a la rueda.



Ya que hablamos del motor, en éste no hubo que hacer ningún cambio, ya que tal como sale de la fábrica tiene potencia suficiente. Eso sí, la banda sonora es cortesía de Two Brothers Racing, que le fabricaron el escape 3 en 1 que Sands remató con un silencioso Slant de cosecha propia cuyo sonido te hace hervir la sangre.

Con unas estribas retrasadas, un manillar Renthal Fat Bar con torres RSD Nostalgia, puños Traction y manetas RSD, y un cómodo y bien diseñado asiento de piel realizado por Bitchin Seat Co., se ha conseguido una posición de conducción erguida que transmite al piloto una sensación de control absoluto sobre la moto en cualquier tipo de situaciones.



NEVER
JOHN

La impresionante estampa de la “Avispa más Rápida” creada por Roland Sands, se ha completado con una decoración diseñada por Specialized Coatings y realizada por Chris Wood de Airtrix y Ceracote, en la que no podían faltar el amarillo chillón con las características franjas negras “speed block”, los “colores de guerra” de Yamaha USA, a los

que acompaña en el guardabarros la cabeza de águila que Kenny Roberts llevaba en su casco Bell. Todo un homenaje a aquel gran piloto apodado “el marciano”, que seguramente disfrutaría la “Faster Wasp” como nunca pudo hacerlo con aquella potente y peligrosa TZ-750 dirt tracker... Por suerte los tiempos han cambiado.



ROYAL ENFIELD
WWW.ROYALENFIELD.COM/ES



Motorcycles, Helmets, Jackets, Sweaters & T Shirts, Gloves, Belts, Trousers, Wallets ...

Financiación de 4.500€, correspondiente al modelo Classic 500 Battle Green, cuyo pvp es de 4.649€. Entrada no financiada de 149€. 36 cuotas de 125 €. Gastos de apertura 490€. Importe total adeudado 4.990€. TIN 0%. TAE 7,92%. Promoción válida hasta 31 de Marzo de 2016. Financiación sujeta a la aprobación de Banco Bilbao Vizcaya Argentaria S.A.

Álava 945 101 801 Albacete 967 611 120 Alicante 966 083 205 Asturias 985 792 673 Barcelona 932 406 030 Cáceres 927 236 655 A Coruña 981 177 710
Gerona 972 510 648 Granada 649 000 039 Guipúzcoa 943 636 802 Huelva 959 419 019 Madrid 911 168 631 Málaga 952 623 245 Melilla 952 695 574 Murcia 968 243 507
Sevilla 954 680 350 Tarragona 977 771 373 Tenerife 922 387 445 Valencia 963 164 158 Zaragoza 976 460 850

Atención al cliente 902 271 149 Contacta y solicita tu prueba.

VINTAGGE S. XXI

PRUEBA: DUCATI SCRAMBLER CLASSIC / TRIUMPH BONNEVILLE NEW CHURCH / ROYAL ENFIELD CONTINENTAL GT / H-D STREET 750



Las máquinas que acompañaron a nuestros padres y hermanos en los años 60 y 70 dejaron de recorrer las carreteras hace mucho tiempo. Por suerte para nosotros, el interés que despierta en la actualidad todo lo referente a aquellos tiempos, nos da a los más jóvenes la oportunidad de saber de primera mano lo que sentían ellos a los mandos de aquellas motos...

COLABORADORES:
CARLOS J. PANIAGUA, FERNANDO RASO, JESÚS
COLLADO, JOSÉ ÁNGEL SECO, JUANMA GARCÍA

TEXTO Y FOTOS: PILAR GÁRGOLES



E

videntemente el tiempo ha pasado... y para bien. Las cuatro motos que hemos juntado en ésta prueba, excepto la Harley, llevan impreso en sus genes el ADN de las motos de aquella época. Pero tal y como pasa con el género humano han evolucionado para mejor, y ahora tienen frenos eficaces de buen tacto, suspensiones que no se hundan, arranque eléctrico, y neumáticos que las mantienen pegadas al asfalto como si fueran de chicle. Es decir, prácticamente lo mismo que ofrece cualquier moto moderna, o casi, pero con un atractivo envoltorio neo-retro que les da un plus de exclusividad.





Como no creemos equivocarnos al afirmar que las cuatro protagonistas de ésta prueba pasarán la mayor parte de su vida entre el tráfico urbano, los fines de semana divertirán a sus dueños por alguna carretera de curvas, e incluso que de vez en cuando harán un viaje, decidimos probarlas en un recorrido dividido en dos jornadas. Poco más de 200 kilómetros, que fueron muy similares al que será su día a día cuando estén en manos de sus afortunados propietarios: desayuno en el centro de la ciudad seguido de sesión de compras, café de media tarde, ruta el domingo por carreteras secundarias para tomar el aperitivo, y vuelta a casa. Un programa divertido y no muy extenso, pero que permitió a nuestros invitados tomar el pulso a las cuatro motos durante todo un fin de semana y luego contarnos sus impresiones.



Scrambler

Como podemos ver, la Ducati Scrambler Classic destaca por el estilo sobrio que hereda del modelo de los años 70 en detalles como las llantas de radios, asiento tapizado en marrón, o el corto guardabarros delantero de aluminio. Aunque en Ducati insisten –y tienen razón– en que la Scrambler “no es una moto retro”, todos estos elementos sumados a la estética de su depósito de gasolina hacen que nos recuerde a su antecesora mucho más que las otras versiones de ésta italiana que va a cerrar su primer año de existencia con un volumen de ventas que supera con creces las mejores previsiones de la marca.

Argumentos no le faltan, porque la Scrambler tiene una serie de cualidades que, aunque ésta sea un argumento de peso a la hora de elegirla, van mucho más allá de la estética. Su tamaño reducido, el diseño del chasis y la acertada elección de suspensiones y frenos, junto al L-Twin “Desmo” de 2 válvulas que hereda de la Monster 796, que con 75CV @ 8.250rpm empuja de forma contundente desde muy bajas revoluciones, hacen de la Scrambler una moto fácil y divertida de conducir que resulta apta para todos los públicos.





La postura de conducción sobre ella es muy natural, ya que los reposapiés y el manillar están bien situados, aunque éste último resultó demasiado ancho para el gusto de algunos probadores. Un punto a revisar es el asiento, que al estar muy inclinado hace que el pasajero se escurra constantemente sobre el conductor, y a la hora de recorrer muchos kilómetros acompañados resulta incómodo. Este aspecto es de fácil solución, ya que existen múltiples posibilidades de personalizar la Scrambler a través de la amplia gama de accesorios que en Ducati han diseñado para ella.

Es sin duda la más divertida de la prueba destacando su alta manejabilidad, su agilidad y su ligereza.





Triumph

Basada en la Triumph Bonneville de 2014, la Newchurch es una de las últimas propuestas de la firma británica para la incombustible Bonnie, que en esta versión basa su principal encanto en el estilo clásico que le da el color negro en el motor, guardabarros, faro, manillar, retrovisores, amortiguadores y llantas de aleación siete radios, combinado con la decoración bi-color del depósito de gasolina (disponible en Pure White con Cranberry Red o Sapphire Blue) con detalles negros pintados a mano y el icónico emblema metálico de Triumph en sus flancos, que dan a la Newchurch un aspecto tan atractivo como imponente.

Con unos escapes de nuevo diseño a través de los que el conocido bicilíndrico paralelo emite un vibrante sonido, el motor de la *Newchurch* responde con mucha energía desde bajas revoluciones al más mínimo movimiento del acelerador. Aunque la Bonnie se desenvuelve entre el tráfico urbano con una agilidad fuera de lo común, lo cual hace de ella una moto muy recomendable para el uso diario, en la carretera su comportamiento, apoyado por frenos y suspensiones de buena calidad, es ejemplar, ya que la *Newchurch* se muestra equilibrada y estable rodando a buena velocidad.



Un detalle digno de resaltar es que de las cuatro motos de la prueba la Bonnie fue la única que gustó por igual a todos los probadores desde el primer momento que se subieron a ella, poniéndolos de acuerdo en cuanto a facilidad de conducción, comodidad y agilidad.



Royal Enfield

Completamente nueva dentro de la gama del fabricante hindú, la Continental GT es una genuina cafe racer que hace que todas las cabezas se giren a su paso.

Este modelo se destaca de sus hermanas por equipar un motor con algo más de cilindrada y potencia que el resto de las Royal Enfield, y por contar en su equipamiento con elementos de calidad como el freno delantero Brembo, amortiguadores Paioli de gas con botella separada, o neumáticos Pirelli. Su estética, con llantas de radios, asiento “monoposto” y semi manillares es tan atractiva y llamativa que cada vez que la dejábamos aparcada nos encontrábamos un grupo de curiosos a su alrededor.

Y es que la pequeña y compacta Continental GT es una moto “clásica” en el más amplio sentido, en la que se han fusionado bien tradición y modernidad sin que por ello pierda su característico encanto de moto de otra época.





Su motor responde bien para ser un monocilíndrico, y aunque con los reposapiés atrasados y los semi manillares la posición de conducción de la Continental GT es la más “radical” de las cuatro motos de la prueba en la ciudad no se desenvuelve mal, pero en carretera las cosas cambian. Gracias a su agilidad y poco peso es divertida en zonas de curvas, y en algunos casos. Echándole valor, hasta puede dar algún que otro susto al resto, pero al llegar a tramos rectos su motor, con 535cc, solo 29,1 CV, y un cilindro menos que las demás, se ve claramente superado. No obstante, el usuario de una Continental GT sabe muy bien lo que compra y hasta donde puede exigir a una moto de estas características, que además de ser llamativa como ninguna otra, cuenta también con el aliciente de un precio muy competitivo, por lo que no creemos que sus prestaciones sean algo a tener en cuenta a la hora de elegirla.

Harley-Davidson

Harley llevaba tiempo intentando acercarse a un público joven, moderno y urbanita que nunca se había planteado tener una moto de la marca norteamericana, y la propuesta con la que quieren alcanzar éste objetivo es la Street 750. Un nuevo modelo con un motor V-Twin a 60° de refrigeración líquida que han bautizado como Revolution X, que se desmarca por completo del resto de modelos de la marca.





Con una Ducati, una Royal Enfield y una Triumph como compañeras, la estética custom de la Street 750 la hacía parecer fuera de lugar. Aun así no quisimos excluirla de ésta prueba ya que con su tamaño, la altura del asiento, bajo centro de gravedad, y un peso contenido parecía una candidata perfecta para la ciudad, en la que iría mucho mejor de no ser por el excesivo lanzamiento del tren delantero, que la hace algo imprecisa en giros cerrados y al maniobrar entre coches.





En carretera el comportamiento es bueno siempre que rodemos a ritmo tranquilo. El motor Revolution X tiene 10 CV más que el de la Iron 883, es más suave y acelera con más brío que el viejo Sportster V2, pero como cualquier otra Harley no está diseñada para jugar a las carreras, así que es mejor no emocionarse con el acelerador. Aun así la Street 750 es, además de la Harley más urbana del momento, una moto destinada principalmente a conductores nóveles y a la clientela femenina que busca una montura cómoda para ser usada a diario, que a buen seguro mirará con buenos ojos esta nueva Harley.



Quisiéramos dar las gracias a “El Irlandés Errante”, “Aurum Restobar”, “Cervecería La Cotilla”, “Mombasa”, “Menta Canela”, “Cervecería El Doncel”, “Café Bar La Esquina”. “Zapatería Lomas” y a la modelo Sheila Casas, y “Donde Julieta” por permitirnos realizar algunas de las fotografías de este reportaje en sus locales.

THE LAND OF JOY

Creativa, fresca, con espíritu libre.
La nueva Ducati Scrambler es mucho más que una moto:
es un espacio de diversión, libertad y expresión personal



SCRAMBLER DUCATI



scramblerducati.com



GUZZI MOTOBIX

Allá por 1994 Manel Segarra sénior fundó Guzzi Motobox. Un pequeño taller dedicado a la restauración de mots clásicas, y a su preparación para competición...



R

ápida-mente su preferencia por las Moto Guzzi se hizo notar. Manel se hizo con un gran stock de recambio, tanto original como aftermarket, y en muy poco tiempo Motobox se convirtió en uno de los principales preparadores europeos de las motos de la casa de Mandello de Lario.



Los inicios, como pasa siempre, fueron difíciles, pero con mucho esfuerzo y grandes dosis de afición logró hacerse un sitio entre los más grandes.



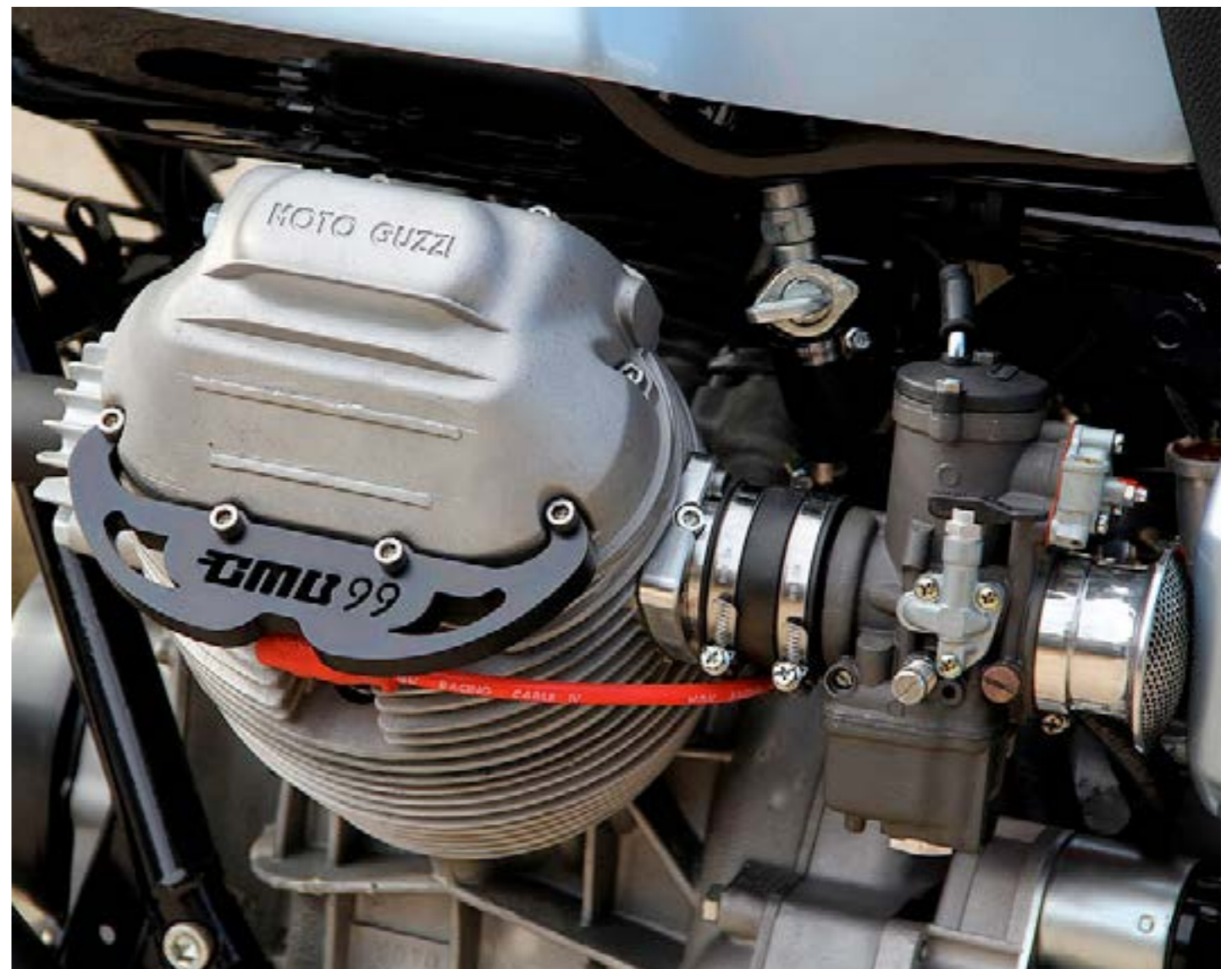
MOTO GUZZI



El primer taller, un pequeño garaje situado en la localidad de Tortosa, en Tarragona (España), pronto se quedó pequeño para el volumen de trabajo que tenía y hubo que trasladarlo a un espacio mucho mayor, detrás de la casa familiar, donde Manel y su equipo produjeron, entre restauraciones y preparaciones, cientos de motocicletas.







Al Team Guzzi Motobox no solo se le conoce por el gran trabajo que hacen sobre sus Guzzi, a las que han conseguido dar un toque muy personal que las hace fácilmente reconocibles, sino también por su actividad deportiva, en la que han conseguido un importante palmarés digno de resaltar, en el que encontramos numerosas participaciones en el Bol d'Or Classic, la victoria en el Campeonato Europeo de Clásicas (2010 y 2011) en Spa-Francorchamps, 1º en el Motorland 2013, así como tantas victorias en campeonatos nacionales y regionales en España que serían difíciles de enumerar por falta de espacio.







Lamentablemente no todo han sido buenas noticias. Hace tres años Manel Segarra senior fallecía en un accidente de tráfico. Desde entonces sus hijos, Sergi y Manel, se hicieron cargo de dirigir el ne-

gocio familiar. Por suerte el exceso de trabajo hizo que el pasado verano tuvieran que volver a trasladarse a otro nuevo local. Esta vez es una espectacular nave de más de 400m², que ha permitido a Motobox

seguir creciendo en todos los sentidos, ya que en éste nuevo espacio ahora pueden trabajar en diferentes proyectos a la vez, y les ha permitido ampliar la sección de recambios e incrementar su impresionante

stock de piezas para Moto-Guzzi, del que siempre tienen disponible más de 1.300 referencias, a las que ahora han sumado la distribución de los revolucionarios lubricantes Sort Oil.



Así que ya sabéis: Si tenéis una vieja Guzzi en el garaje de casa y no sabéis donde acudir para que os la restauren, para prepararla para competición, o simplemente necesitáis piezas para devolverla a la carretera, podéis contactar con ellos a través de su web:

www.guzzimotobox.com



HANDMADE

★ VINTAGE BOOTS & SHOES ★

- THE BLACK MOOSE COMPANY -

Territory

Since 015



www.theblackmoosecompany.com



“THE BLACK MOOSE COMPANY”

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

XTREME BIKES

ENGLISH EDITION



Good Gringa

CHUCKY CUSTOM MOTORCYCLES

- ★ **Swiss Samurai** by Bachli/Harley-Heaven
- ★ **Long&Low Rider** by Joe S Garage
- ★ **Misfits** by GG Motocicletas
- ★ **Slim Jim** by Thunderbike
- ★ **Iron Man**

#25



XTREME BIKES



www.xtremebikes.es

Es gratis !!



Scomadi

www.scomadimotos.com



*Turismo
Leggera 50*

PVP
1.645€
Recomendada

Promoción
1.595€
Hasta el
31-12-2015

*Turismo
Leggera 125*

PVP
2.450€
Recomendada

Promoción
1.995€
Hasta el
31-12-2015

PVP lanzamiento
Precio recomendado en península y Baleares

Distribuida por **MOTORIEN**, importador exclusivo en España y Portugal, también de Daelim, Hyosung, TGB, LML, Hanway, Royal Enfield y Riya.

Scomadi representa la culminación de 10 años de desarrollo de prototipos por la firma británica PM Tuning Racing Products & Scooter Innovation, con 60 años de experiencia. Scomadi descubre una nueva era en "scootering" para los amantes del icono del diseño italiano. Un estilo de vida urbano de hoy de día. ¿Por qué renunciar al diseño y disfrutar de cada momento encima de tu scooter? ¡Atrévete!

Encuentra tu Vendedor Autorizado en www.scomadimotos.com

