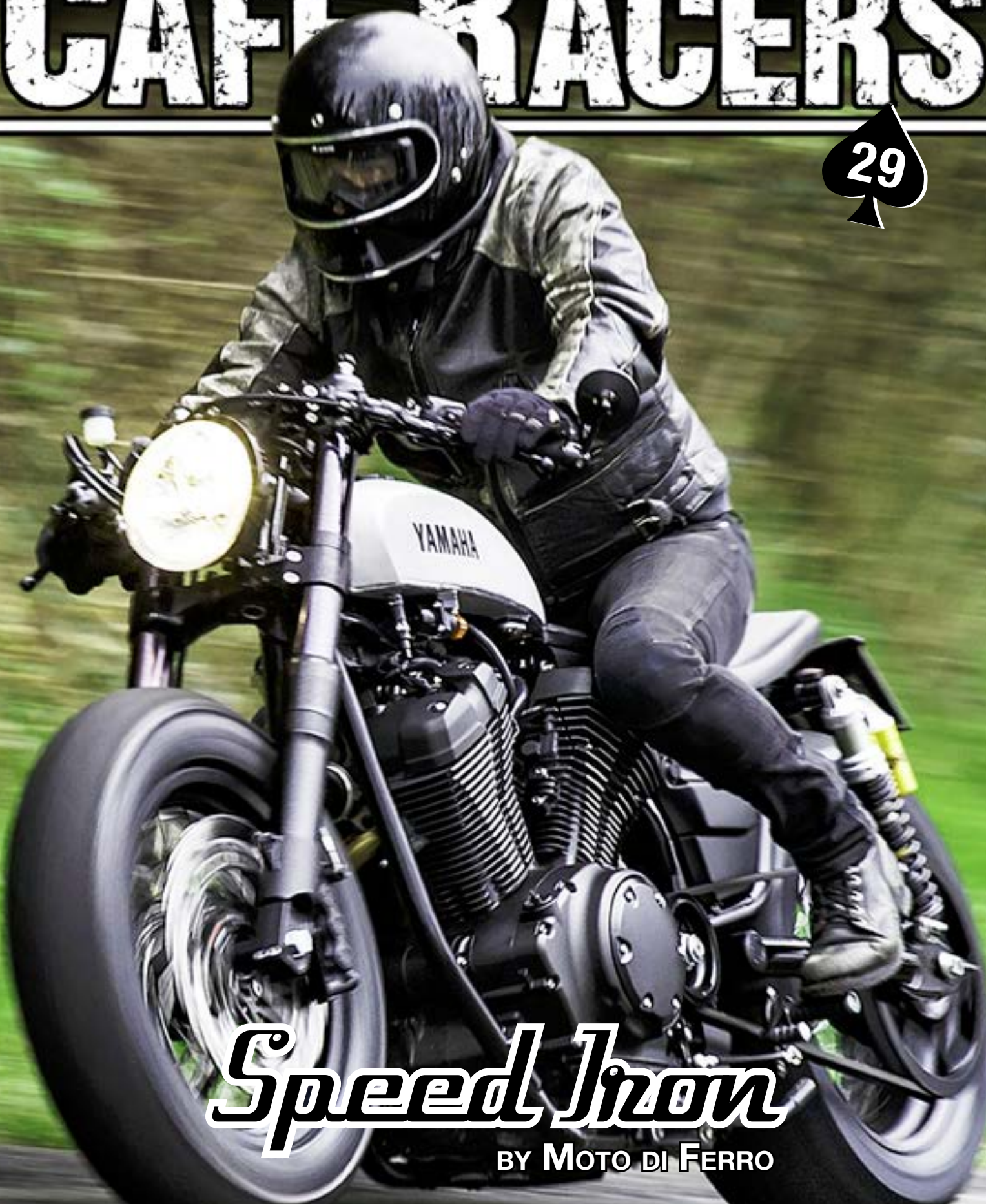


*The Wild Side of Vintage*  
**CAFFE RAGERS**

29



***Speed Iron***

BY MOTO DI FERRO

**Optimus Praëm // Prueba Triumph Thruxton  
Punisher // The Sliding Kings // Widowmaker**

## 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 (Netehland), 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





**SUZUKI**

## *Sumario*

- 08** Good Vibrations
- 29** Yamaha Speed Iron
- 51** BMW Optimus Praëm
- 73** Prueba Triumph Thruxton 2016
- 92** Yamaha Punisher
- 112** The Sliding Kings
- 130** Suzuki Widowmaker

**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



VER  
VIDEO



GENERACIÓN  
BONNEVILLE



RESERVA  
TU TRIUMPH

Síguenos en:



[triumphmotorcycles.es](http://triumphmotorcycles.es)

## Victory vuelve a la isla de Man

El equipo Victory Racing ya tiene todo listo para volver al TT de la isla de Man con una Victory RR eléctrica completamente nueva que pilotará William Dunlop, y que se ha estado desarrollando a lo largo de todo este año a partir de datos recogidos en el pasado TT en el que la Empulse RR quedó en tercera posición.

Brian Wismann, Team manager del equipo Victory Racing comenta: “En comparación con el motor que se usó en el TT Zero el año pasado, el nuevo tiene una configuración optimizada en base a los datos recogidos entonces. Con el aumento de energía de la batería, Dunlop tendrá más potencia disponible que en 2015.”



## El futuro de Norton y BSA

Hace poco más de un año y medio, el gigante asiático Mahindra se hizo con el 51% de las acciones de Peugeot Motos, por parte de los usuarios. Hay que recordar que **Mahindra es un fabricante de coches y motos de referencia en India**, que hace poco más de un año y medio se hizo con el 51% de las acciones de Peugeot Motos, una clara apuesta por hacerse un hueco en el mercado europeo de manos de una marca con un amplio reconocimiento.

Pero su plan por conseguir una mayor cuota de mercado no se queda en los scooter, y según la información recogida por [Economic Times](#), el fabricante indio podría estar en proceso de negociación con seis marcas europeas y estadounidenses de primer nivel. En torno a esta información surgen los nombres de dos marcas míticas como **Norton** y **BSA**. Si bien Norton mantiene actividad actualmente, la última moto que fabricó BSA data de finales de los años '70 del siglo pasado.

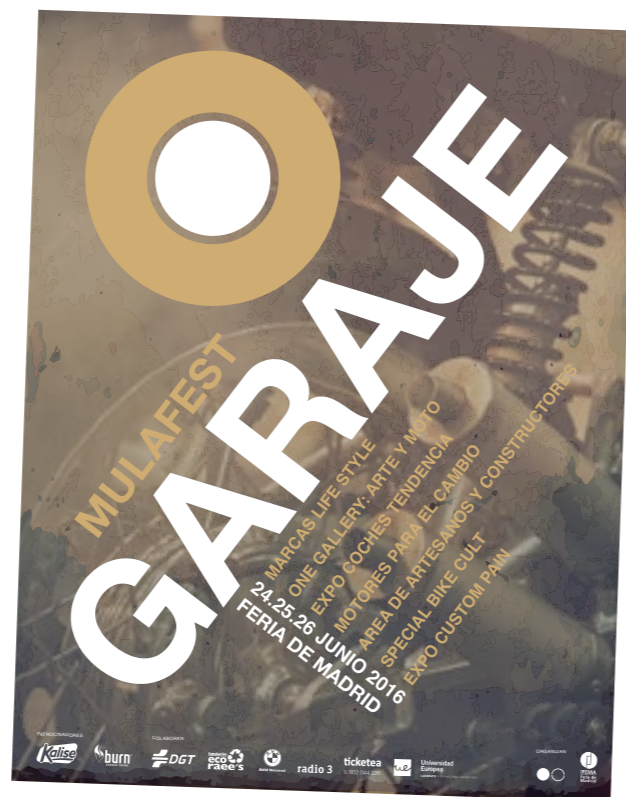
El plan de acción de **Mahindra** incluiría aprovechar su experiencia y su departamento de **I+D** para relanzar las dos marcas con nuevos modelos que conserven su ADN original pero adaptados a los tiempos que vivimos

En cuanto al acuerdo, se estima que podría hacerse efectivo en un plazo de tres a seis meses

## Novedades en Mulafest 2016

Entre el 24 y el 26 de junio se presentará en MULA-FEST, **One Gallery**, un proyecto que aúna diferentes disciplinas artísticas, y que tiene al mundo del motor como uno de sus principales protagonistas.

Misterpiro, Antonio Marest, Fernando Maselli, Kaufman, Adolfo Calles (Rebellion), Federico Ruiz (CRO), Pepo Rossel (XTR), Valtoron y Nomade Cycles son algunos de los nombres de los participantes del área de Garaje del Mulafest de este año, que compartirán espacio con la exposición Special Bikes Cult, que llega a Madrid después de haber estado presente en el Salón 2Ruedas de Valencia y el Moto Oh! de Barcelona, una muestra de **espectaculares automóviles clásicos** con base Porsche 911, Range y Land Rover y Mercedes G, y la 3ª edición del Motorwerk Show, el bike show organizado por BMW Motorrad, que está dotado con más de 4.000€ en premios para los participantes.



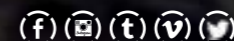
## SCRAMBLER DUCATI



## THE LAND OF JOY

NEW SCRAMBLER DUCATI

DESDE 6.990 €\*



scramblerducati.com



SIXTY2



ICON



CLASSIC



FULL THROTTLE



URBAN ENDURO



FLAT TRACK PRO

\*PVP recomendado en Península y Baleares para Scrambler Sixty2 (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y bonificación de Volkswagen Finance incluidos). Oferta válida hasta el 31/05/2016 para clientes particulares que financian a través de Volkswagen Finance EFC S.A., según condiciones contractuales, un capital mínimo de 6.900€, con una permanencia mínima de la financiación de 36 meses. Esta oferta incluye gratis la garantía oficial de fabricante de un año de duración. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Consulta condiciones promoción para el resto de gama Ducati Scrambler en [www.ducati.es](http://www.ducati.es)

## Sisters Centennial Motorcycle Ride

En 1916 las hermanas Van Buren fueron las primeras mujeres que atravesaron los EE.UU. en sus propias motos, con la intención de demostrar al Ejército norteamericano que las mujeres podían servir perfectamente como mensajeros, y de paso recaudar apoyos para el movimiento que defendía el sufragio de las mujeres de la época.

Su viaje fue seguido por un gran número de medios de comunicación que las acompañaron hasta la cima Pikes Peak. Toda una hazaña que llevaron a cabo por carreteras sin asfaltar a bordo de sus Indian 1915, y que les valió ser incluidas en el AMA Hall of Fame y el el Hall of Fame del Museo de Sturgis

El Sisters Centennial Motorcycle Ride saldrá el 3 de julio de Brooklyn, Nueva York, y terminará el 23 del mismo mes en San Francisco para honrar la gesta de estas dos pioneras del motociclismo femenino, y promocionar la incorporación de las mujeres al mundo de la moto.

Tenéis más detalles del Sisters' Centennial Motorcycle Ride en:

[www.SistersMotorcycleRide.com](http://www.SistersMotorcycleRide.com).



# MULAFEST

# GARAJE

MARCAS LIFE STYLE  
ONE GALLERY: ARTE Y MOTO  
EXPO COCHES  
MOTORES PARA EL CAMBIO  
AREA DE ARTESANOS Y CONSTRUCTORES  
SPECIAL BIKE CULT  
EXPO CUSTOM PAIN

24.25.26 JUNIO 2016  
FERIA DE MADRID

PATROCINADORES



COLABORAN



radio 3

ticketea  
902 044 226



Universidad Europea  
LAUREATE INTERNATIONAL UNIVERSITIES

ORGANIZAN





## Silenciosos tipo megáfono

Estos silenciadores tradicionales con contra cono tipo megáfono son la mejor opción para los que buscamos un sonido más llamativo que el de los originales, pero sin que nos tachen de “forajidos”, ya que cuentan con un DB Killer extraíble que se puede envolver en fibra las veces que sea necesario para reducir su sonido (o eliminarla para que se desaten todos los infiernos) Se suministran con abrazaderas de sujeción y un reductor para una fácil instalación. Disponibles en acabado pulido, negro mate o cromado, y provistos de todos los elementos necesarios para su montaje, estos silenciosos fabricados por Greasy Bobber se adaptarán a la perfección a cualquiera de nuestras caóticas máquinas, sean del estilo que sean.

[www.greasybobber.es/](http://www.greasybobber.es/)



ALABADA POR LOS PURISTAS Y AMADA POR LOS ROCKEROS. LA MOTO MÁS DIVERTIDA QUE PUEDES PROBAR. LA ROYAL ENFIELD GT CONTINENTAL.



Financiación de 4.500€, correspondiente al modelo GT Continental 535, cuya pvp es de 5.199€. Entrada no financiada de 699€. 36 cuotas de 125 €. Gastos de apertura 490€. Importe total adeudado 4.990€. TIN 0%. TAE 792%. Promoción válida hasta 30 de Junio de 2016. Financiación sujeta a la aprobación de Banco Bilbao Vizcaya Argentaria S.A. Algunos de los componentes y accesorios mostrados en la fotografía no forman parte del equipamiento de serie.  
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 Las Palmas 928 315 019 Madrid 911 168 631 Málaga 952 330 061 Melilla 952 695 574 Murcia 968 243 507 Sevilla 954 680 350 Tarragona 977 771 373 Tenerife 922 387 445 Valencia 963 164 158 Vigo 986 190 077 Zaragoza 976 460 850  
Atención al cliente 902 271 149. Contacta y solicita tu prueba.



## Tool Book

Cotter Pin Gear nos propone este fantástico "Tool Book" (libro de herramientas) de 4 compartimentos que está fabricado en algodón encerado Martexin. Está encuadernado en cuero de primera calidad y tiene cierre mediante correas ajustables.

La bolsa con cierre por cremallera que tiene en una de sus caras nos permitirá llevar herramientas, un buen libro, o un kit de primeros auxilios.

[www.cotterpingear.com/](http://www.cotterpingear.com/)



HANDMADE

★ VINTAGE BOOTS & SHOES ★

- THE BLACK MOOSE COMPANY -

Territory

Since 015



[www.theblackmoosecompany.com](http://www.theblackmoosecompany.com)



"THE BLACK MOOSE COMPANY"



## Guantes Old School

Que Grifter USA sea una empresa nueva, pero que les gusta hacer las cosas a la antigua usanza se nota con solo revisar los guantes de moto que fabrican.

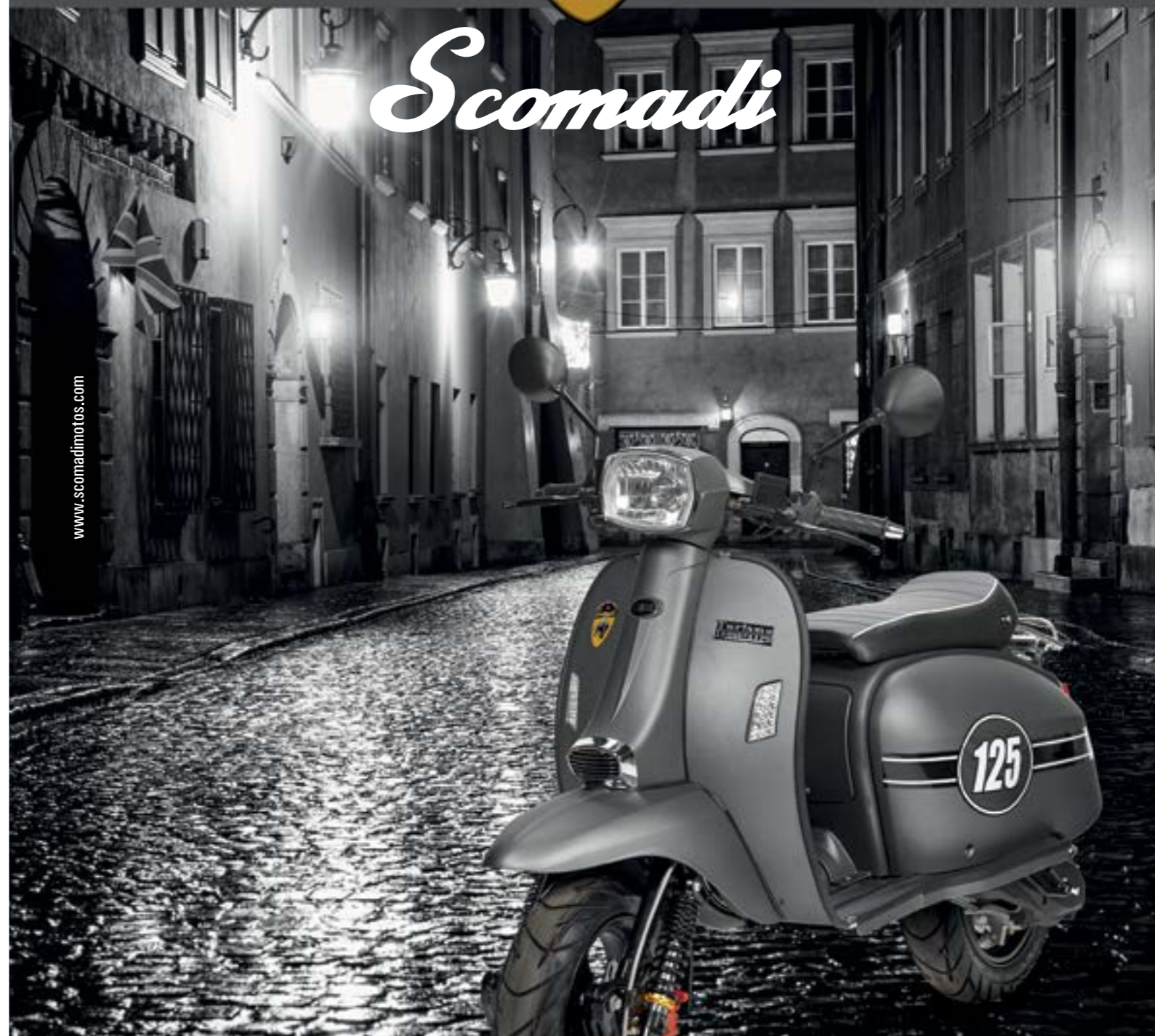
Para comprobar su comportamiento en el uso diario hemos probado un par de guantes del modelo Scoundrel (Canalla). Son cortos y están hechos de piel de bisonte americano. Un cuero grueso y muy resistente a la abrasión, pero que a la vez se adapta bien a la mano y es suficientemente flexible como para proporcionarnos un tacto excelente.

Fáciles para introducir la mano, ultra cómodos y fresquitos, son los guantes ideales para verano

[www.griftercompany.com](http://www.griftercompany.com)



# Scomadi



www.scomadimotos.com

*Twismo  
Leggera 50*

PVP  
1.645€  
Recomendado

**Promoción**  
**1.595€**  
Hasta el  
31-12-2015

*Twismo  
Leggera 125*

PVP  
2.450€  
Recomendado

**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](http://www.scomadimotos.com)



## Scorpion Belfast

La conocida marca de cascos Scorpion, ha añadido recientemente a su extensa gama de productos un casco Jet con el que quieren rendir su homenaje particular a los cascos abiertos que los motoristas usábamos en décadas pasadas. En el Belfast, que es como han bautizado éste Jet, han combinado la estética retro con la comodidad y seguridad que ofrecen los cascos modernos, ya que cuenta con calota externa de fibra, visera solar retráctil (retractable sun visor), almohadillas que permiten quitarse y ponerse las gafas con facilidad, y detalles interiores en piel de napa cosida a mano. Disponible en tallas de la XS a la 3XL, están homologados según la norma DOT y tienen 5 años de garantía.



ESTRENA XSR700 CADA 3 AÑOS  
DESDE **120€** AL MES

Entrada 1.058,20€. 35 cuotas de 120€. Última cuota de 3.884,40€. TIN 6,99% TAE 11,04%.



**MI YAMAHA.  
MI ELECCIÓN.**  
PROGRAMA DE COMPRA A TU MEDIDA

**QUÉDATELA / DEVUÉLVELA / RENUÉVALA**

MiYamaha es un programa de compra con el que, transcurridos 3 años, podrás decidir entre quedarte con tu moto, pagando la cuota final como prefieras, devolverla a tu concesionario o renovarla utilizando su valor garantizado.

[www.yamaha-motor.es](http://www.yamaha-motor.es)

**MiYamaha**  
FINANCE YOUR WAY

**YAMAHA**  
Revs your Heart

PVP: 7.499€. Entrada de 1.058,20€. Importe solicitado: 6.440,80€. Importe total financiado: 6.640€ (incluida comisión de formalización del 3%: 199,20€). Importe mensualidad: 35 cuotas de 110,70€ y una última cuota de 3.875,10€. Prima de seguro mensual: 9,30€ (impuestos incluidos). Importe total a domiciliar: 35 cuotas de 120€ y una última cuota de 3.884,40€. Importe total adeudado: 8.084,40€. Precio total a plazos: 9.142,60€. TIN: 6,99%. TAE: 11,04%. Financiación concertada con Banco Cetelem, S.A.U. A-78650348 y sujeta a la aprobación de dicha entidad. Seguro de vida, Incapacidad Permanente, Incapacidad Temporal y/o Desempleo contratados con Cardif Assurance Vie y Cardif Assurances Risques Divers, Sucursales en España. Clave DGS E-129 y E-130, respectivamente con la mediación de Banco Cetelem, S.A.U. Operador de Banca Seguros Vinculado inscrito en el Registro Especial de Mediadores de Seguros con el número 0V0046. Oferta válida hasta el 31 de diciembre de 2016.

## Cazadora Pagnol M2

Pagnol es propiedad de Paulo Rosas y James Yang. La marca fue creada inicialmente por Paulo, diseñador y propietario de Speed Machines Design, coincidiendo con el lanzamiento de la cazadora M1, a la que ahora ha seguido una nueva versión más evolucionada, la M2, que está pensada para que los motoristas calurosos podamos rodar más cómodos sin perder seguridad

La M2 tiene ventilación en todo el cuerpo, mangas alargadas, sin cuello, y aunque no le faltan las características protecciones integradas en hombros, codos y espalda, es una de las cazadoras de estilo más sencillo y sobrio del mercado.



**bitubo**  
RACE SUSPENSION

NUEVA LINEA DE HORQUILLAS  
PARA HARLEY Y  
CAFÉ RACERS

### PLUG & PLAY:

No se necesita ninguna modificación de los componentes originales y permite reajustar la suspensión en cualquier momento. Incluye cartuchos presurizados, muelles y regulaciones.

### REPARABLE:

Se pueden reparar todas sus piezas conservando la eficiencia de la moto para toda su vida.

### ALTURA REGULABLE:

Se puede bajar la horquilla hasta 30 mm según aplicación (el kit de reducción de altura está incluido en el pack)

**vicma**  
powered by **Bihr**



MADE IN ITALY



## *Black Arrow*

Completamente convencida de que la ropa de motorista no tiene qué estar reñida con el estilo y el buen gusto para vestir, Hannah Smith se lanzó a crear una marca de ropa de moda pensando en todas esas mujeres que no renuncian a la seguridad, pero tampoco se sienten identificadas con el tipo de ropa que hay en el mercado.

El resultado de su iniciativa se llama Black Arrow, una marca de ropa de mujer que cuenta con un extenso catálogo de prendas de alta calidad realizadas con materiales flexibles, que permiten que las féminas se sientan cómodas y seguras sin perder la elegancia

[www.blackarrowlabel.com](http://www.blackarrowlabel.com)



**Urban clothing designed  
by tattoo artists for urban people**



C/ Galicia, 2 03600 Elda, Alicante (Spain) +34 965 390 291

Email: [info@ink4ever.eu](mailto:info@ink4ever.eu) [www.ink4ever.eu](http://www.ink4ever.eu)

**MADRID**  
**24-25-26 JUNIO 2016**

**Special Bikes Cult**



**BESPOKE MOTORCYCLES EXHIBITION**

**CAFE RACERS / BRATS / TRACKERS / SCRAMBLERS / CHOPPERS / BOBBERS**



# Speed Jron

A medio camino entre una café racer y una flat tracker, ésta Yard Built es una fiera italiana que pone de relieve el por qué a los italianos se les considera los mejores diseñadores del mundo...

TEXTO: CR, FOTOS: YAMAHA

# L

a “Speed Iron” es obra de Marco Lugato, un fabricante italiano con gasolina en las venas que lleva desde que era muy joven en el mundo de la moto. Después de una brillante carrera en el mundo de la competición, Marco vivió una etapa de transición que le llevó a trabajar en diferentes talleres hasta que en 2009 decidió fundar el suyo propio, Moto di Ferro (Iron Motorcycle), con el objetivo de poder crear el tipo de motos con las que soñaba.







Su colaboración con Yamaha en el programa Yard Built se inició después de un encuentro en el Wheels & Waves de Biarritz entre Marco, Shun Miyazawa y Christian Barelli, los responsables de producto y coordinador de marketing de Yamaha respectivamente. Los tres charlaron durante un buen rato, intercambiaron ideas, e incluso se cambiaron las motos, y de ahí surgió la idea de realizar un proyecto utilizando una XV950 como punto de partida.



*“ La Speed Iron es divertida de conducir en carreteras reviradas, gracias también a la posición de las estriberas Tarozzi y a los semi manillares LSL ”*



Según cuenta el propio Barelli, desde el primer momento que charló con Marco supo que los dos compartían la misma pasión desmedida por las motos. Uno de los principales aspectos que consideraron a la hora de trabajar con Moto di Ferro es que sabían que Marco era perfectamente capaz de realizar una máquina de la que los

dueños de una XV950 podrían hacer una “replica” con relativa facilidad. Y es que a pesar de que la “Speed Iron” tiene ese diseño “radical” tan característico en todas las creaciones de Moto di Ferro, Marco ha tenido cuidado de mantener todas las cualidades de la moto original, que sigue siendo bonita y muy fácil de conducir.



El diseño de la “Speed Iron” procede de la pasión que Marco siente por la velocidad. Su idea era crear una Cafe Racer de diseño contundente y líneas fluidas con la que se pudiera disfrutar en compañía, así que en lugar del asiento “solo” que caracterizan a este estilo de motos, escogió uno que recuerda al de las motos de flat track y asunto solucionado. Solo habría que incluir, que Marco no lo ha hecho, un kit de reposapiés para el pasajero. Con el asiento largo, el pequeño y estilizado depósito de gasolina, y las tapas laterales de aluminio, la XV950 de Moto di Ferro no solo ve su peso reducido considerablemente respecto al modelo estándar, sino que también tiene un estilo muy difícil de superar.



**YAMAHA**

MODI FERRO

*“ Con el asiento largo, y el pequeño y estilizado depósito y las tapas laterales de aluminio, la XV950 de Moto di Ferro tiene un estilo muy difícil de superar ”*



En cuanto al resto de componentes se refiere, Marco escogió una horquilla de Yamaha V-Max para vestir el tren delantero. De ésta también aprovechó las pinzas de freno de seis pistones, que ahora “muerden” unos discos de 320mm instalados en una llanta Borrani con un neumático tipo “donut” cuyo grosor, al contrario de lo que pueda parecer, no impide que la Speed Iron sea muy divertida de conducir en carreteras reviradas, gracias también a la cómoda posición de las estriberas Tarozzi retrasadas, y a los semi manillares LSL situados por debajo de la tija superior. El cuentakilómetros Acewell situado sobre ésta ofrece al piloto todos los datos que necesita saber con total precisión, mientras que la banda sonora la pone un sistema de escape Arrow 2 en 1 que emite música celestial.





Igual que ya han hecho otros builders que han participado anteriormente en el programa Yard Built, Marco también planea comercializar algunas de las piezas que ha diseñado para su “Speed Iron”, así que si ésta italiana con corazón japonés te ha gustado tanto como a nosotros, no tardes en ponerte en contacto con él porque seguramente solo hará un número limitado de unidades.

*“La Speed Iron tiene el diseño radical característico de las creaciones de Moto di Ferro, pero manteniendo todas las cualidades de la moto original”*



# Ciertas cosas mejoran con los años



## Triumph Madrid

**EXPOSICIÓN Y VENTA:**

c/ José Abascal, 4  
28003 MADRID.

**TALLER Y REPUESTOS:**

c/ García de Paredes, 3  
28010 MADRID.

Tel.: 916356752 - Fax: 916356728 - [info@triumphmotosmadrid.es](mailto:info@triumphmotosmadrid.es)

[www.triumphmotosmadrid.es](http://www.triumphmotosmadrid.es)

# Optimus Praem

*Mejorando la perfección*



Los chicos de Praem no paran de trabajar. Nada más han pasado tres meses desde que nos presentaron la SP3, su "Opera Prima", y ahora nos sorprenden con ésta espectacular BMW de estilo racing...

TEXTO: CR; FOTOS: BMW MOTORRAD FRANCIA

# S

ylvain y Florent Berneron llevan ya mucho tiempo en este mundillo. El nombre de su anterior empresa, Holographic Hammer, es tan conocido como respetado en todo Europa gracias a que buena parte de los diseños que realizaban para amigos y profesionales de renombre terminaban saliendo de las pantallas de sus ordenadores para convertirse en preciosos «juguetes» que luego podíamos ver en acción en eventos como Glemseck 101 o Wheels & Waves.



Si sueñas con pilotar una máquina tan potente que al acelerar sientas como si te sacaran los brazos de los hombros, la BMW S1000RR es tu moto. Con sus 199 caballos debajo del depósito de gasolina es una de las motos de calle más rápidas del mundo, pero a la vez es una de las superbikes más fáciles de manejar, lo que la ha convertido en el arma preferida de instructores de escuelas de conducción tan prestigiosas como la California Superbike School.





Podríamos decir sin miedo a equivocarnos que la S1000 RR es una máquina perfecta. En BMW Motorrad Francia también lo piensan, pero aun así decidieron averiguar si había alguna forma de mejorar la perfección, así que mandaron una moto al cuartel general de Praëm en Paris para ver si Sylvain y Florent eran capaces de hacerlo. Ellos son de una familia “racing” y siempre han convivido de cerca con las motos de carreras de las décadas de los 70 y 80, así que decidieron construir un tipo de custom que se saliera de lo habitual; una interpretación personal de aquellas máquinas de alto rendimiento y gran estilo, y que luciera como ninguna otra “doble R”.





*“ Con sus 199 caballos debajo del depósito, la S1000RR es una de las motos de calle más rápidas del mundo, y a la vez una de las superbikes más fáciles de manejar ”*



El resultado del proyecto es la Optimus Praëm que tenéis ante vuestros ojos. Una moto en la que se han combinado la potencia y efectividad de una mecánica moderna con una preciosa carrocería claramente inspirada en las “Endurance Racers” de los 80, que los hermanos Berneron han decorado con los mismos colores del BMW 3.0 CSL con el que Alexander Calder participó en las 24 Horas de Le Mans en la temporada de 1975



La carrocería consta del depósito de gasolina de aluminio original alargado 50mm (2") y modificado en la parte superior para albergar un tapón de llenado rápido. A este le acompaña un elegante carenado tres cuartos con un solo faro situado en el lado derecho, cuyo diseño de formas redondeadas se encuentra a años luz de los carenados de bordes afilados que se utilizan en la actualidad, que cuenta con una nueva entrada de aire para el Ram Air en el frontal.

En la sección trasera también encontramos otros detalles que dan a la Optimus Praëm un imponente aspecto de moto de carreras, como la batería sobresaliendo del colín tipo Suzuki XR69 para el que se fabricó un nuevo subchasis en el que también se esconde parte del sistema eléctrico.

La apariencia de las llantas es muy similar a la de las clásicas Dymag de aluminio, pero éstas que se han fabricado en Rotobox para Praëm son de fibra de carbono y solo suponen para el conjunto cinco kilos de masa no suspendida. Otros elementos en los que se ahorró peso fueron los discos de freno cerámicos de carbono Sicom, y los latiguillos de freno y mangueras del sistema de refrigeración, todos con conectores Stäubli de liberación rápida.





*“ Si sueñas con pilotar una máquina tan potente que al acelerar sientas como si te sacaran los brazos de los hombros, la S1000RR es tu moto ”*

Con suficiente potencia como para hacerte disfrutar en carretera o circuito como pocas otras motos, al cuatro en línea no había que hacerle nada, pero la obsesión por reducir el peso llevó a los Berneron a instalar un sistema de escape 4 en 1 de titanio que firma Akrapovic, y un radiador con especificaciones “Endurance” con los que la Praëm RR da en la báscula 20 kilos menos que la moto de serie. Y eso que para mantener los ajustes electrónicos de fábrica no se tocaron ni las suspensiones ni el basculante, así que su peso todavía se podría reducir mucho más.



En BMW Motorrad Francia no solo están contentos porque están seguros que la Optimus Praëm habría sido la mejor moto de carreras del mundo en los 80, sino también porque el trabajo realiza-

do por Sylvain y Florent aporta una visión nueva (y fresca) al campo de las motos custom, y les gusta que ésta se haya hecho con una BMW como punto de partida.





París, 175  
08036 Barcelona  
Tel. 933 105 912

info@monegroscycles.com  
facebook.com/MonegrosCycles

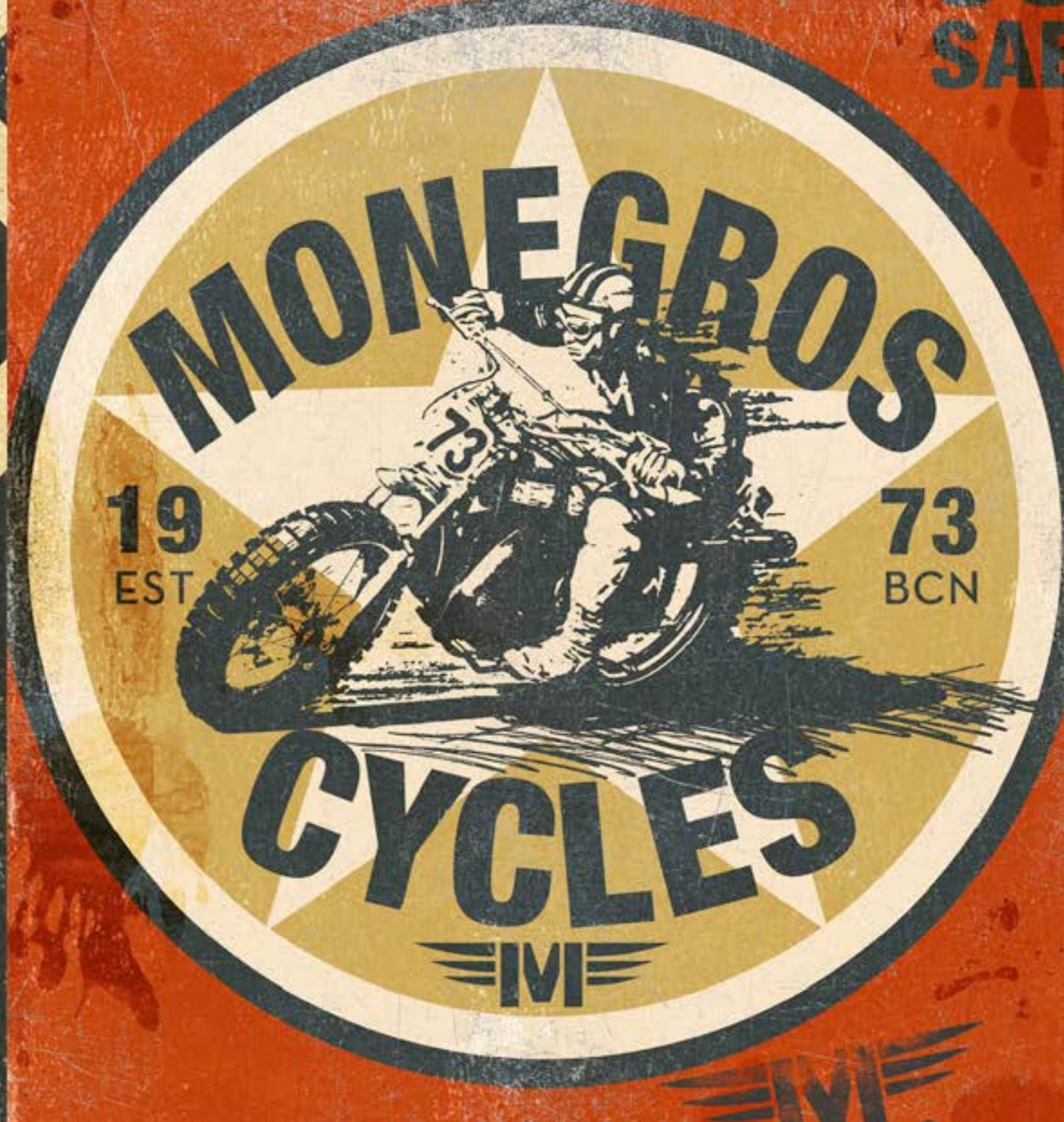
**Horarios Tienda:**

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

www.monegroscycles.com

**M MonegrosCycles-73**

**MOTORCYCLE APPAREL FOR RIDERS**



**MOTORCYCLE APPAREL FOR RIDERS**

**MONEGROS  
CYCLES-73**



# ¿Why I'm happy?



## *Prueba Triumph Thruxton 2016*

Han quedado atrás los tiempos en los que, para disfrutar de una moto de estética clásica, tenías que renunciar a ciertos lujos. Triumph nos ha demostrado que bajo una atractiva apariencia retro se puede esconder la moto de tus sueños...

TEXTO: JOSÉ A. SECO; FOTOS: TRIUMPH

# L

as Thuxton y Thruxton R son, además las “joyas de la corona” de la marca de Hinckley, las dos Café Racer más “auténticas” que actualmente podemos encontrar en el mercado. Ambas son preciosas de punta a punta, y en cuanto te subes a ellas sientes que su posición deportiva te incita a salir a carretera para disfrutarlas. Nada más recorrer los primeros kilómetros empiezas a notar el fantástico trabajo que han hecho en Triumph para que el nuevo motor Euro4 de 8 válvulas y refrigeración líquida tuviera más potencia y par que el antiguo. Algo que por otro lado también era lógico puesto que tiene 335cc más que aquel.





En cuanto a la parte ciclo se refiere, el chasis es el mismo que en las otras Bonneville pero aligerado y con un nuevo reparto de pesos que da a las Thruxton una agilidad sorprendente en la que la posición que adoptas también está muy bien lograda. Los semi manillares están por encima de la tija superior para que no carguemos el peso del cuerpo sobre las muñecas, las estriberas retrasadas heredadas de la Daytona 675R no te obligan a forzar las rodillas, y el estrecho depósito de gasolina permite que te acoples a la moto perfectamente.



T  
A  
T  
T  
O  
O

Triumph  
Thruxton

THRUXTON

THE MAGAZINE  
FOR DESIGN  
ENTHUSIASTS

Lyon Firenze

ARE



Todo esto se traduce en una comodidad y una suavidad que no esperaba encontrar en una moto con un look tan de “pura sangre” como el de ésta Thruxton, que comparte con su hermana R motor, chasis, ABS, acelerador electrónico, control de tracción, embrague anti rebote asistido, modos de conducción lluvia, carretera, luz diurna y faro trasero de LED, toma de corriente USB bajo del asiento, inmovilizador de motor integrado en la llave de contacto, consola de dos relojes (velocímetro y cuenta rpm) que lleva incorporado un sistema de menú digital, basculante de aluminio y las llantas de radios de 17”.





Pero si pensamos que en este equipamiento de la versión estándar no falta nada, ese es el momento preciso en el que la R empieza a justificar su mayor precio y a marcar diferencias con su hermana. La Thruxton R más que una moto de estilo clásico es una Supersport “disfrazada” de moto clásica. No hay más que fijarse en que lleva una horquilla Showa USD de 43mm en el tren delantero y amortiguadores Öhlins en lugar de las suspensiones Kayaba habituales, que los frenos Nissin se han sustituido por bombas, discos y pinzas Brembo monobloc de cuatro pistones de anclaje radial, o en los neumáticos Pirelli Diablo Rosso Corsa, para darse cuenta que en Hinckley se han tomado muy en serio la “R” que acompaña al ilustre nombre de ésta moto cuya prueba me ha dibujado una sonrisa en la cara que va a tardar mucho tiempo en borrarse. Y es que las Thruxton son toda una declaración de intenciones con la que Triumph demuestra que no hace falta renunciar a las ventajas que nos brinda la tecnología moderna para hacer motos con estética y espíritu retro, que personalmente creo que son dos de los principales argumentos para que los seguidores de la marca sigan tan fieles a ella como lo han sido hasta ahora.



Hoy por hoy todas las marcas apuestan por la personalización y en Triumph no se han quedado atrás, ya que han preparado un enorme catálogo de accesorios para que podamos adaptar a nuestros gustos cualquiera de las nuevas Bonneville. En el caso de las Thruxton yo elegiría unos silenciosos Vance & Hine, semi manillares bajos, asiento monoplaza, tapa de colín, y

por supuesto que no me olvidaría del precioso semi carenado frontal estilo Rickman, porque además de dar a la Thruxton una estética impresionante y protegernos de las inclemencias del tiempo, nos hará sentirnos no como si rodásemos por la North Circular Road de Londres, sino en el mismísimo TT de la isla de Man dispuestos a saltar Ballaugh Bridge





#biblotine

En caso de incendio  
In case of fire  
Use your escape route  
Do not use the lift  
Do not re-enter  
Do not use the stairs

ROOTZ  
DISTRESS

96 777 77 73 | 91 809 48 39  
RETROHOLCBOMIA.COM  
RETROHOLX



# Sullen

MEN AND WOMEN URBAN WEAR

[www.sullen.es](http://www.sullen.es)



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



# *Punisher*

Peter Ojanperä vive en una pequeña ciudad de Suecia llamada Björneborg. Durante un montón de meses al año su clima no es el mejor para rodar en moto, así que muchos aficionados al mundo de las dos ruedas aprovechan el tiempo dando rienda suelta a su creatividad...

TEXT: OSR; PICS: JOHAN NYDEN





S

u suegro tenía una Yamaha TR1 que había heredado de un hermano. En su día pensó restaurarla pero ya habían pasado 8 años y la moto seguía

destripada en el garaje sin que nadie se acordara de ella, así que a Peter no le costó mucho trabajo convencerle de que se la vendiera a buen precio.





La TR1 es un modelo tan poco conocido como difícil de encontrar. Salió al mercado en 1.981, y aunque prácticamente es una Virago XV750 con algunos cambios estéticos, manillar plano, estriberas retrasadas, y un motor de 920cc, en las carreras de la Battle of Twins (un campeonato inventado en USA para que Harley siguiera intentando ganar carreras) las TR1 preparadas por talleres privados se mostraron un arma temible en manos de algunos pilotos.

Volviendo a la "Punisher", la moto estaba en muy mal estado, pero Peter estaba seguro de poder hacer algo chulo con ella aunque tendría que darse prisa porque quería presentarla en el bike show de Elmia y apenas le quedaba tiempo. Por desgracia por aquellas fechas también se quedó sin trabajo, y eso le supuso tener que ingeniárselas para fabricar sus propias piezas o comprar componentes baratos y modificarlos el mismo.

*“En el bike show de Elmia la Punisher se llevó el premio del público. Todo un reconocimiento al esfuerzo de Peter ”*





Al igual que en las XV, el chasis de la TR1 es una viga central de acero prensado a la que el motor está unido con unos largos tornillos pasantes. El diseño no es muy espectacular

y como tampoco se ve, a Peter se le ocurrió mejorarla con las placas de aluminio de 5mm que la moto luce en los lados, y que además de servir para incrementar la rigidez del cha-

sis original también le dan un aire muy diferente al de todas las café racer con base XV y Virago que nos encontramos por ahí, y que resultan demasiado parecidas entre sí.

Toda la sección trasera de la moto también es artesanal. Peter rehízo el subchasis colocándolo en una posición diferente a la de la TR1 original, y fabricó un nuevo basculante al que poder adaptar una llanta de coche de 18" en la que soldó los radios originales de una llanta Yamaha de XJ550 de la que también usó el buje con el freno de tambor y la corona. Un trabajo artesanal muy complicado que no se puede negar que está a la altura del de cualquier profesional (y de los buenos) , que Peter remató con un asiento tapizado con vinilo y alcántara en el que encontramos un pequeño colín de aluminio con un piloto de Honda CR250 integrado en sus líneas. El depósito de gasolina, que encaja como un guante sobre el asiento, era de una Yamaha YBR125. Peter lo encontró en eBay y tuvo que modificarlo porque una vez que lo tuvo en su poder no le gustaba como quedaba en la moto.





Para pintar la “Punisher” convirtió su garaje en una cabina de pintura forrando las paredes con bolsas de plástico, y cubrió la moto con un precioso color gris del catálogo Lam-

borghini que ha combinado pintando de azul cobalto algunas piezas metálicas pequeñas... Después de 6 meses de trabajo la “Punisher” llegó a tiempo al bike show de Elmia, en

el que el público asistente premiaría el esfuerzo de Peter eligiéndola la mejor del show. Todo un reconocimiento para una moto que rebosa creatividad y costó menos de 1.300€

“ Peter encontró una rueda de coche en eBay. Cogió la radial y el soldador y le implantó los radios y el buje de una XJ550... una forma barata de tener una llanta gruesa llanta de moto de 18 pulgadas ”



*“Al igual que en las XV, el chasis de la TR1 es una viga central de acero prensado a la que el motor está unido con unos largos tornillos pasantes”*





## General

Moto: The Punisher  
Modelo base: Yamaha TR1  
Año: 1981  
Propietario: Peter Ojanperä  
Constructor: Peter Ojanperä

## Motor

Fabricante: Yamaha  
Tipo: V-Twin refrigerado por aire  
Cilindrada: 920cc  
Reconstrucción: Peter Ojanperä  
Colectores escape: Artesanales  
Silenciosos: Tipo megáfono

## Parte Ciclo y Accesorios

Chasis: Yamaha TR1 modificado  
Paneles laterales: Realizados por el propietario con aluminio de 5mm  
Subchasis: Peter Ojanperä  
Horquilla: Yamaha TR1 recortada  
Faro: Tipo springer con kit de Xenon  
Llanta delantera: Stock  
Discos de freno: Yamaha R6 con espaciadores de carbono y aluminio  
Neumático: Continental 100/90- R19  
Depósito de gasolina: Yamaha YBR125 modificado  
Base asiento: Fibra de vidrio  
Tapicería: Alcántara y vinilo simil carbono  
Colín: Artesanal de aluminio  
Basculante: Artesanal  
Llanta trasera: Aro de coche de 18", radios y buje XJ550  
Neumático: Continental 240/40- R18  
Piloto: Honda CR250F  
Pintura: Gris Lamborghini y azul cobalto





# *The Sliding Kings*

*Los reyes del derrapaje*

Dirt trackers, flat trackers, urban trackers, trackers... son algunos de los nombres con los que conocemos un mismo tipo de motos que cada vez es más habitual ver rodando por nuestras ciudades...

TEXTO; CR; PICS: D.R.



# C

on sus manillares anchos y sus amplios asientos, son tan cómodas y ágiles para moverse entre el tráfico urbano que cualquiera podría pensar que se diseñaron para este fin, pero para encontrar sus orígenes tenemos que remontarnos a los primeros años del Siglo XX, cuando se concibieron en los Estados Unidos como las máquinas de competición más salvajes y rudas que nunca se fabricaron.



El flat track está reconocido como la disciplina de competición más antigua que existe. Su historia se entrelaza con las carreras de board track en pistas de madera a 45 grados, en las que las motos se usaban para “tirar” de bicicletas, pero en el momento en que éstas empezaron a in-

crementar su potencia y velocidad máxima volviéndose peligrosas tanto para los pilotos como para los espectadores, los promotores de carreras decidieron construir pistas ovals, y las carreras de flat track se convirtieron rápidamente en un éxito entre el público norteamericano.



A principios de 1920, Harley-Davidson dominaba en las pistas de tierra y de madera. En aquella época Joe “Smokin” Petralli, que ganó todas las carreras del National Dirt Track Championship en 1935, convirtiéndose en el primer piloto en la historia del dirt track que ganaba todas las carreras de la temporada (season) con la misma marca de moto.





Las carreras de flat track siguieron gozando de gran popularidad hasta el momento que se desató la Gran Depresión del 29. Después el estallido de la Segunda Guerra Mundial obligó a marcas como Indian y Harley a centrar sus esfuerzos en la producción militar, así que no fue hasta el final de ésta cuando el deporte volvió a coger fuerza y a evolucionar hacia la estructura moderna que conocemos en la actualidad, aunque el primer campeonato de flat track no se estableció hasta mediados de los años 50, para establecerse durante las tres décadas siguientes como el tipo de competición más popular de los USA.





En 1971 el estreno de “On Any Sunday” (Un Domingo Cualquiera) ayudaba a que el motociclismo deportivo se pusiera más de moda que nunca, ya que aquella película documental de Bruce Brown daba a conocer a millones de personas las carreras de flat track. Poco después

Honda y la empresa tabacalera R.J. Reynolds invirtieron toneladas de dinero en promocionar la especialidad, y el flat track se hizo tan famoso como para que el programa de TV Wide World of Sports lo llevara a todos los hogares norteamericanos. Por desgracia, a mediados de los 80 las carreras de motocross y velocidad empezaron a ganar importancia eclipsando al flat track.

Pero el flat track, como el ave Fénix, ha resurgido de sus propias cenizas en estos últimos años debido a diversas razones que hacen de él un deporte único. Para empezar, el ambiente que se respira entre los pilotos y equipos es de una camaradería que ya no existe en ninguna otra disciplina del motor, y a esto hay que sumarle que el flat track no se corre en grandes estadios multitudinarios sino en pistas pequeñas que permiten un contacto muy directo del público con los pilotos, que al final de cada carrera no dudan en firmarles autógrafos.







Pero lo mejor, o al menos lo que creemos que ha dado tanto impulso al flat track en estos últimos años, es que casi todas las marcas hayan tomado la decisión de participar. Harley-Davidson ha sido durante años la reina de la especialidad (y de hecho sigue ganando carreras y campeonatos) pero ya no lo tiene tan fácil como antes. Yamaha, BMW, Honda, Kawasaki,... todas si excepción están empeñadas a destronar a la reina, así que cuando veas parada junto a ti en un semáforo una dirt tracker, flat tracker, urban tracker, tracker, o como sea que ahora las llamen, no se te ocurra retarla a una carrera hasta el siguiente semáforo, porque quizás te lleves una desagradable sorpresa.



# Widowmaker

*Es tan absurda, furiosa, irracional, aterradora y radical, como veloz, apasionante, y fantástica... Podríamos agotar la lista de adjetivos del diccionario para definirla, pero no quedaría sitio para presentárosela. Señoras y señores: ésta es la Widowmaker...*

TEXTO: CR; FOTOS: ONO WIERINGA  
([WWW.MADNESSPHOTOGRAPHY.NL](http://WWW.MADNESSPHOTOGRAPHY.NL))



# D

Desde que el mundo es mundo, los seres humanos siempre hemos querido ir desde un punto a otro en el menor tiempo posible. Los vehículos de motor sustituyeron a los de tracción animal; más tarde el deporte permitió que nos enfrentáramos a otros para demostrar quiénes eran los más

rápidos (la eterna confirmación del “macho alfa”) en una lucha en la que participaban los fabricantes de motos para hacerse con el liderazgo del mercado... Pero ahora no es momento de repasar la historia del motociclismo deportivo. Simplemente nos quedaremos en la década de los 70.



En aquella época Kawasaki tenía en la calle las ponderosas H1Mach III de 500cc, y Suzuki, uno de sus rivales, la GT550 que para el mercado norteamericano se denominaba Indy. Ambas motos, con motores de tres cilindros y 2 tiempos, se bebían la gasolina como si fuera a acabarse el mundo. Aunque lo que se acabó (o se redujo considerablemente) fue el suministro de petróleo a los países que apoyaron a Israel en la guerra de Yom Kipur, y su existencia como motos de calle dejó de tener sentido, y los fabricantes buscaron alternativas menos “sedientas”.



Las motos de 4 tiempos lo eran, pero no eran capaces de hacer sentir a sus dueños, al menos en aquel momento, las sensaciones que les transmitían las rápidas y ligeras 2T, y muchos de sus dueños se negaron a deshacerse de ellas. Muchas están en poder de coleccionistas, pero la mayoría no han llegado hasta nuestros días debido a accidentes y a falta de recambios que ha imposibilitado que siguieran en activo, así que encontrar uno de estos ejemplares no es fácil. Y menos que esté en buen estado.





Wil Coopmans, el dueño de Dutch Café Racers, lo hizo. En su lista de deseos particulares tenía escrito realizar algún día un proyecto con una de estas motos, pero todas las que encontraba eran caras. Por suerte un amigo le habló de alguien que tenía una y se fue a verla. Estaba en piezas,

en cientos de piezas, pero la compró. Su primera idea fue restaurarla, pero se le pasó pronto y antes de que se diera cuenta estaba con la rotaflex en la mano cortando el subchasis. En su cabeza ya se había metido la idea de una Café Racer en la que se mezclaran clasicismo y modernidad.



*«La idea de Wil era construir una Café Racer en la que se mezclaran clasicismo y modernidad»*

Tenía que ser una moto “abierta”, así que debía esconder la batería y el sistema eléctrico para que el triángulo del chasis que hay debajo del asiento se viera despejado. También eliminó el depósito de aceite original por ser demasiado voluminoso, sustituyéndolo por un viejo extintor de incendios que encaja como un guante con la estética deportiva que Wil buscaba, y que le obligó a probar montones de combinaciones de depósitos y asientos diferentes hasta que dio con la que más se parecía a la moto que tenía en su imaginación: una Suzuki inspirada en la RG500 de Grand Prix de mediados de los 70 de la que toma sus colores. Con el pequeño carenado de horquilla tras el que nos encontramos el tacómetro original de la GT y un velocímetro moderno, el puesto de conducción quedó completo



*«Equipada con piezas modernas, Wil podría disfrutar al máximo del salvaje motor de la Widowmaker de forma mucho más segura»*







Pero para no dejarnos ningún detalle volvamos a la parte ciclo. Como ya hemos comentado Wil compró la moto despiezada, pero le faltaban algunos componentes o estaban tan estropeados que eran inservibles, así que montó el basculante, las horquillas y las ruedas de una Suzuki GSX-R. Con unos amortiguadores de gas con depósito separado, y unos frenos de disco modernos con pinzas de doble pistón, la “Widowmaker” no solo tenía una buena potencia de frenado, sino que también permitía que Wil pudiera disfrutar al máximo su salvaje motor de forma mucho más segura que con unos componentes originales completamente desfasado. Por cierto, ya que hablamos del motor conviene decir que se mejoró con un encendido electrónico Boyer Bransden tres escapes hechos a mano por los especialistas en motores de 2 tiempos Dutch Power Racing, y la caja del filtro de aire se cambió por unos conos de potencia.

El día que Wil probó la moto por primera vez un fallo en el cable de la bomba de aceite dejó el motor destrozado, así que tuvo que volver al taller para poner cilindros y pistones, rodamientos, juntas... ahora está nuevo, corre como un cohete y su sonido hace que todo el mundo gire la cabeza a su paso. No sabemos si porque hace demasiado ruido, es única en su especie, o por el maravilloso olor a Castrol R que deja a su paso.



Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

# XTREME BIKES

#30

Fifty Six ★ Punisher ★ Crow Custom ★ Victory Gladiator ★ Brat British Tracker

BMW R5 Hommage

29 8 27 6 25



# XTREME BIKES



[www.xtremebikes.es](http://www.xtremebikes.es)