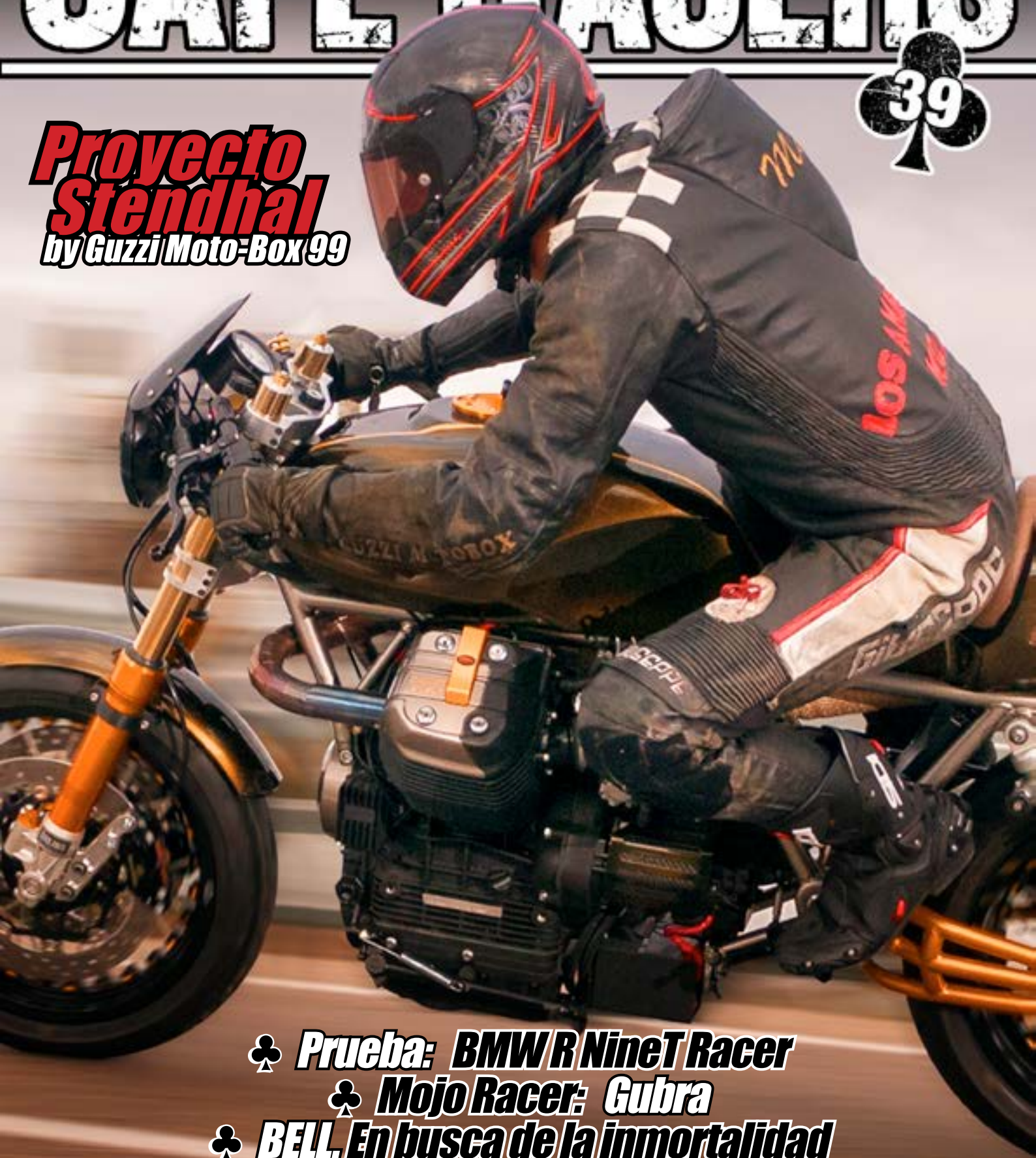


The Wild Side of Vintage

CAFE RACERS



Proyecto Stendhal
by Guzzi Moto-Box 99



- ♣ Prueba: **BMW R NineT Racer**
- ♣ Mojo Racer: **Gubra**
- ♣ BELL. En busca de la inmortalidad
- ♣ Black Bullet: **Nicolas Baux**
- ♣ Kawa Icon Deathgrip: **Icon Motorsport**

Cafeína Mecánica

Los Ayuntamientos contra los vehículos clásicos

Aunque en esta revista no solemos meternos en temas políticos, para desgracia nuestra, todas las decisiones de esos señores (y señoras) que se dedican a la cosa pública terminan afectándonos directamente. Y claro, algunas veces no hay más remedio que “mojarse”. Esto viene a cuento por la ocurrencia del Ayuntamiento de Barcelona -otro de esos consistorios “progresistas” cuya única contribución al bienestar de los ciudadanos es cambiar los nombres de las calles y una enorme capacidad para tocar las pelotas a todos los sectores habidos y por haber- en el que, con la excusa de la protección al medioambiente, han decidido que a partir de 2019 los coches con más de 20 años de antigüedad no podrán circular por la ciudad condal y sus alrededores. Está cantado que después de los coches la prohibición también se hará extensiva a las motos, y que la iniciativa de Barcelona la copiarán Madrid, Cádiz, Valencia, y otros muchos progresmunicipios en los que los cantamañanas campan a sus anchas convencidos de su obligación moral de salvar el planeta. Eso sí, a nuestra costa, porque casualmente, ellos que son tan verdes y tan ecológicos, no van en transporte público ni suelen desplazarse en bicicleta, que es lo que pretenden que hagamos el resto de los mortales, sino en unos modernísimos coches oficiales que la mayoría de nosotros no podemos permitirnos el lujo de comprar pero que les tenemos que pagar con nuestros impuestos. O lo que es lo mismo... La muy democrática ley del “haz lo que yo digo, pero no lo que yo hago”.

No sabemos hasta qué punto ésta medida será constitucional porque choca frontalmente con nuestro derecho a decidir el tipo de vehículo que queremos tener, y con mucha más razón si en la ITV correspondiente han dictaminado que son aptos para circular, así que de momento os aconsejamos que no os perdáis ni una sola de las movilizaciones de protesta que se van a organizar por toda España para hacer valer nuestros derechos. Ah. Y en las próximas elecciones municipales tened presente quienes proponen medidas que nos benefician a los motoristas como colectivo, y que partidos se empeñan en hacernos la vida imposible.

STAFF

Editor

Daniel Gil-Delgado

Diseño

Samuel Gómez

Community

P. Jara

Colaboradores (España)

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

Colaboradores (Internacional)

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

Produccion

XTB Media, S.L.
caferacers@caferacersmag.es

Publicidad

marketing@caferacersmag.es





Contenidos

- 14 Good (and bad) Vibrations*
- 32 Proyecto Stendhal ♣ Guzzi Moto-Box 99*
- 60 Prueba BMW R NineT racer*
- 80 Mojo Racer ♣ Gubra*
- 102 BELL. En busca de la inmortalidad*
- 118 Black Bullet ♣ Nicolas Baux*
- 134 Kawa Icon Deathgrip ♣ Icon Motorsport*



FOR THE RIDE

ESCUCHA ESTO. ES TU MOMENTO. *Street Cup*



A2 MODELO LIMITABLE

BONNEVILLE

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

IMPONENTE, MINIMALISTA Y ACCESIBLE PARA TODOS.

La nueva Street Cup llega dispuesta a desafiarte a devorar la ciudad o a escapar de todo por retorcidas carreteras secundarias. Su motor Bonneville de 900cc te ofrece toda su potencia y par motor donde más lo necesitas para lograr una experiencia de conducción verdaderamente adictiva. Además, será limitable al A2 a partir de primavera y viene cargada de tecnología imprescindible para el motorista de hoy en día: ABS, control de tracción desconectable, embrague asistido, faro trasero de LED y toma USB bajo el asiento. La Street Cup te está esperando en tu concesionario Oficial Triumph. Pruébala.

Desde 10.500 € (PVPR)



VER VÍDEO



GENERACIÓN BONNEVILLE



YA EN TU CONCESIONARIO

Síguenos en:



triumphmotorcycles.es

Heroika Classic Festival... cultura de moto

Del 26 al 28 del próximo mes de Mayo se celebrará en la localidad de La Eliana, en Valencia, la que será la 1ª Edición de Heroika Festival. Un evento que girará en torno a la cultura de la moto, en el que los asistentes podrán descubrir la pluralidad existente en el sector de la moto personalizada y las diferentes tendencias que actualmente coexisten en la misma. 22 preparadores nacionales, marcas, e incluso coleccionistas privados y diferentes Clubs de propietarios de marcas y

modelos emblemáticos como el Benelli o el Yamaha RD ya tienen confirmada su asistencia a éste festival que irrumpe con fuerza en el calendario de eventos relacionados con el mundo del motor, y que, como es lógico, estará aderezado con conciertos en directo, camiones de street food, mercadillo, concurso de fotografía, ilustradores, y un sinfín de actividades que nos ayudarán a disfrutar un par de días de todo lo que envuelve al mundo de la gasolina de alto octanaje.



Wild & Free

Se acerca el buen tiempo y como el calor excesivo es un mal compañero de viaje, Black Arrow, la firma australiana con sede en Sídney propone una cazadora de cuero ventilada con la que rodar en este tiempo será más llevadero. Diseñadas exclusivamente para mujer en

tallas de la XS a la XL la cazadora Wild & Free combina un diseño retro realmente atractivo con los últimos adelantos en seguridad. Está disponible en color negro o camel, y por el momento solo podréis adquirirla a través de su página web: www.blackarrowlabel.com



Racer Explosion

Por segundo año consecutivo vuelve al Jarama el Racer Explosion. Una cita abierta a todos los aficionados que quieran rodar con sus café-racer, motos deportivas de época y neoclásicas en el mítico circuito madrileño, teniendo en cuenta que no se trata de una carrera, sino de una forma diferente de pasar una jornada divertida en compañía de otros aficionados con los que compartimos pasión por los hierros viejos.



Este año se contará con la presencia de algunos constructores españoles, que han elegido este evento para mostrar al público el comportamiento y la fiabilidad de sus transformaciones. La dinámica es muy sencilla: las rodadas Racer Explosion están divididas en series de 5, 3 o 2 tandas de 20 minutos de duración cada una, por lo que el precio por salir a la pista variará en función de la opción que elijas. Racer Explosion se complementará con un espacio en el paddock a modo de exposición, en el que los transformadores y expositores asistentes mostrarán sus motos y productos. La entrada para los espectadores es gratuita, lo cual supone una excelente oportunidad para para todos aquellos que quieran disfrutar de motos y genuino ambiente racing en el circuito con más solera de España

www.racereexplosion.com

Resultados Ducati

2016 ha sido un gran año para Ducati, ya que la firma de Borgo Panigale vendió nada menos que 55.451 unidades a clientes de todo el mundo, registrando por séptimo año consecutivo un importante incremento con respecto a los anteriores ejercicios, que suponen un margen de explotación del 7% al Grupo Audi.

Los mercados europeos han hecho una contribución significativa para alcanzar este resultado, muchos de los cuales han registrado un crecimiento de dos dígitos. En Italia, las ventas han crecido un 20%, mientras que en España se dispararon un 38%, y en Alemania las ventas se incrementaron un 8% en relación al año anterior.



Entre los mercados no europeos, Estados Unidos se consolida con 8.797 unidades como el mercado número 1, aunque también hay que destacar el notable comportamiento de la marca en China,

donde Ducati se duplicaron los resultados del año anterior (+120%). Las motocicletas vendidas en Brasil aumentaron un 36% y hasta un 215% en Argentina.

Según palabras del propio Claudio Domenicali, Consejero Delegado de Ducati Motor Holding: "La continua evolución de nuestra gama, tanto en términos de calidad como de tecnología, el desarrollo constante de nuestra red de concesionarios y la eficacia de una estrategia basada en inversiones dirigidas a los productos, calidad y clientes, han permitido a la compañía seguir con su curva de crecimiento. Esto nos permite mirar al futuro con optimismo, sabiendo que estamos en la dirección correcta."

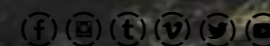
En la actualidad, Ducati cuenta con 1.558 empleados directos (un 30% más que en los años previos a la crisis), y cuenta con presencia en 90 países a través de una red de 780 concesionarios oficiales.



SCRAMBLER DUCATI



DUCATI SCRAMBLER
THE LAND OF JOY
Info Promociones en scramblerducati.com/es



Nueva gama Royal Enfield



La marca de origen británico recurre a su legado histórico, y utiliza el nombre de Redditch, la localidad que la vio nacer hace ya más de 100 años, para bautizar una nueva línea de colores para la Classic 500 que se van a empezar a comercializar de forma inmediata. En las Classic 500 Redditch, Royal Enfield retoma una

gama cromática que obtuvo una gran acogida entre los aficionados a finales de la década de los '50, ya que enfatizaba la elegancia y el moderno diseño de estas máquinas en su época. Las Redditch estarán disponibles en color verde, azul o rojo, los tres combinados con el negro brillo en bastidor,

guardabarros y tapas laterales, cromados en bisel del faro, intermitentes, amortiguadores, llantas, manillar, retrovisores y tubo de escape, y motor en aluminio pulido. Al tratarse de modelo 2017 están equipadas con sistema de frenos ABS Bosch, y cumplen con las directivas de emisiones Euro 4.



ROYAL ENFIELD
WWW.ROYALENFIELD.COM/ES

CLASSIC BATTLE GREEN
P.V.P. EURO4 **4.849€***



*Precio promocional Euro3 hasta fin de existencias 4.649 €
Asiento para el pasajero y matrícula gratuitos en todos los modelos Classic Euro3

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

Albacete 967 611 120 Alicante 966 083 205 Almería 950 259 930 Asturias 985 792 673 Barcelona 934 308 702 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 Palma de Mallorca 971 752 040 Sevilla 954 680 350 Tarragona 977 771 373 Tenerife 922 387 445 Valencia 675 987 652 Vigo 986 190 077 Zaragoza 976 460 850

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



Hesketh Valiant. Más de 200Cv de puro músculo.



La Valiant Supercharged es el segundo modelo que sale de ésta otra fábrica británica recientemente renacida. Tras la presentación de la Sonnet el pasado enero, una café racer de estilo retro, movida por un enorme bicilíndrico a 56° de 2.163 c.c. y 145 CV que saldrá a la venta esta primavera, en el Carole Nash Motor Show de Londres se hizo público este segundo modelo que cuenta con un poderoso V-Twin con compresor Rotrex que por el momento "solo" rinde 210 CV, pero que en breve alcanzará los 250 CV con una cifras de par dignas de una locomotora (30 kgm)

La Valiant, de estilo más clásico que su hermana Son-

net, está equipada con suspensiones K-Tech, pinzas de freno delanteras Pretech de 12 pistones y Beringer de 4 pistones detrás, y decorada en una elegante combinación

en negro con filetes dorados y asiento en rojo.

La Hesketh Valiant Supercharged estará disponible en el verano de 2018 y su precio será de unas 50.000 £ (aprox. 60.000 €).

MASK



NX SILVER CHROMED

Aires de libertad



Visera y máscara desmontables.
Pantalla solar escamoteable.
Interior desmontable y lavable.



dynam^{ic}line
www.dynam^{ic}line.es



Indian Jack Daniels

Indian y Jack Daniel's celebraron a principios del año pasado el 150 aniversario de la famosa destilería norteamericana con una moto homenaje que posteriormente fue subastada. Ahora ambas marcas vuelven a colaborar lanzando una edición limitada a tan solo 100 unidades de una Chieftain muy especial que se denomina Indian Chieftain Jack Daniel's Limited Edition.

De este exclusivo modelo diseñado en Klock Werks Kustom Cycles, solo habrá 10 unidades para toda Europa (1 para España) y cuenta con multitud de piezas y accesorios especiales, así como dos años de garantía sin límite de kilómetros. Como moto de colección que es, el futuro comprador será obsequiado con una bandera americana hecha a mano en la misma madera de los barriles en los que madura el famoso whisky, una placa en la que se incluye su nombre y los números de serie de la moto y el chasis, y un año de suscripción gratis al Indian Motorcycle Riders Group.



Tribute

ABRIGO DE PIEL



BE HEROIC



SAS-TEC

USED LOOK

Distribuidor exclusivo España / Portugal HELD

dynamycline
top quality brands

enjoy the world, travel with us
www.dynamycline.es



BIKER FASHION

H-D Street Street Rod

Empapada de estilo Dark Custom y con el motor de 750cc High Output Revolution X de refrigeración líquida, esta nueva Street Rod se adecúa a la normativa Euro4 incorporando una horquilla invertida con barras de 43 mm, amortiguadores traseros de gas con depósito, y un doble disco de freno delantero con ABS de serie que ofrece una frenada potente y fiable.

Con manillar un plano estilo Drag Bar y los reposapiés situados en posición intermedia, la postura de conducción sobre la Street Rod transmite al

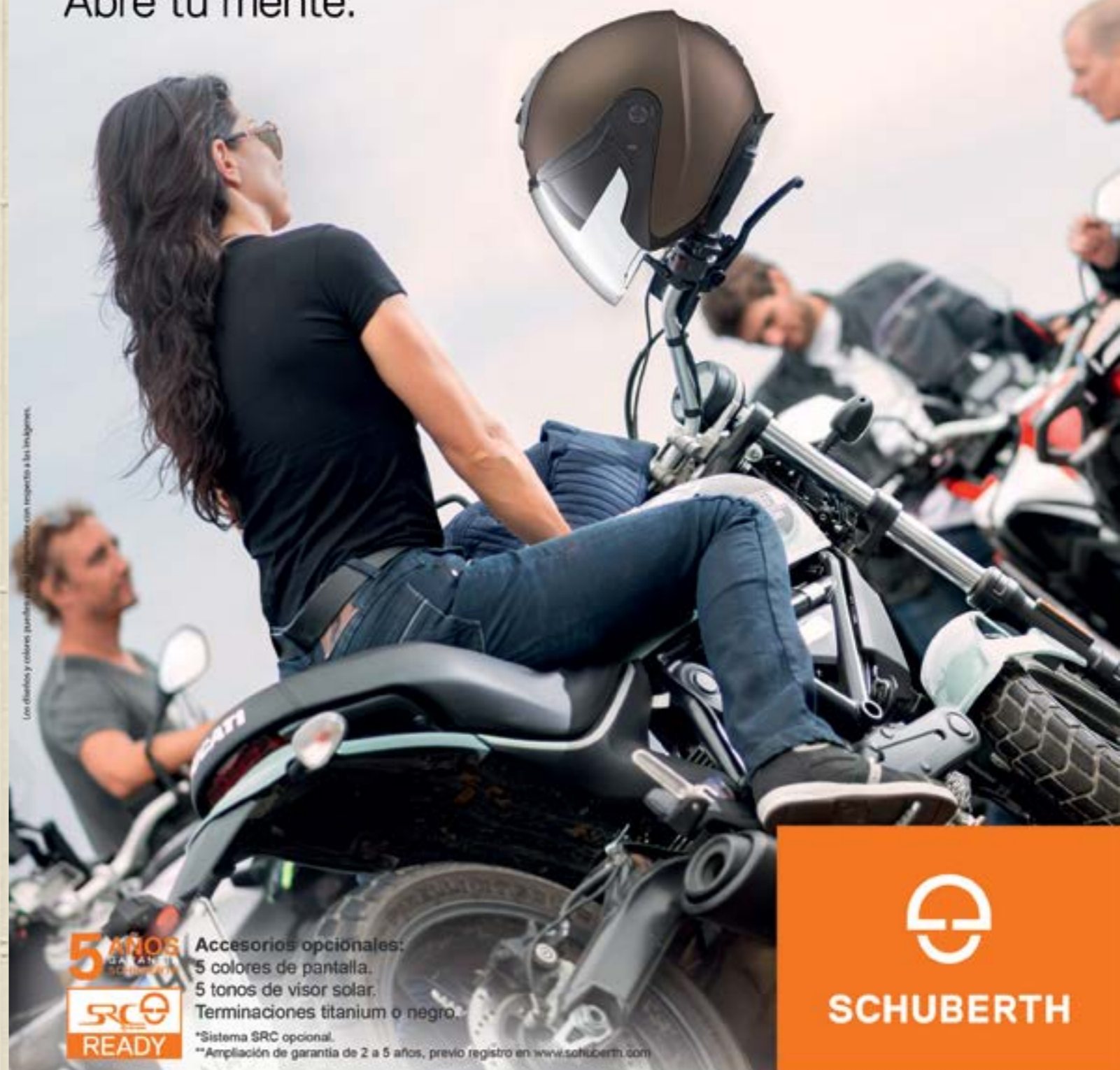
piloto una completa sensación de seguridad y control sobre una máquina cuyo diseño se ha cuidado al máximo dotándola con algunos detalles como la

pequeña cúpula cubre faro, en el mismo color que el resto de la moto, o el piloto trasero y los intermitentes con tecnología led.



VIVE EL MOMENTO.

Abre tu mente.



Los diseños y colores pueden variar con respecto a los imágenes.



Accesorios opcionales:
5 colores de pantalla.
5 tonos de visor solar.
Terminaciones titanium o negro.

*Sistema SRC opcional.
**Ampliación de garantía de 2 a 5 años, previo registro en www.schubert.com



Distribuidor exclusivo España SCHUBERTH
dynamicline
top quality brand

www.dynamicline.es (34) 969 982 516



M1

Abierto para todo. El M1 es tan individual como tú. El innovador casco jet, inspirado en el motociclista apasionado.
Más información: WWW.SCHUBERTH.COM

Italjet. Las bicis del abuelo



Inspiradas en las primeras motos de los años 20's con todo lujo de detalles y diseño 'Made in Italy' Italjet está presente en España de la mano de la empresa Electric Garage, con una gama de bicicletas eléctricas en las que se combina el aspecto retro con el diseño y la tecnología

italianas, a las que en el futuro se unirá una nueva gama de motos eléctricas. Un largo camino sobre dos ruedas, a bordo de motocicletas y scooters con personalidad y estilo sigue siendo la filosofía de Italjet. Dos ruedas, energía limpia, innovación constante, capacidad italiana en el cuida-

do de la fabricación, son las bases con las que Italjet presenta el mundo e-bike de una manera original y distintiva, con una gama única basada en el diseño, el estilo y la atención a los detalles, ofreciendo el placer de poseer un producto ecológico, completamente italiano.



HEROIKA

CLASSIC FESTIVAL

26 AL 28 DE MAYO 20 *Cultura de moto* 17 L'ELIANA (VLC)

Shows

JOHNNY CASINO
AULLIDO ATÓMICO

CHEWBACCA'S
LOS GLURPS!!
THEE VERTIGOS
THE WANDERERS

TUMBA SWING
HOLY PAUL
THE O EXPERIENCE
THE RACERS

DJs

BIORN BORJ
BLUTASKI
SEBZERO
DJ ROSVIL
SR. MEZCAL
POPCORN SUTTON

Preparadores

LIZARD MOTORCYCLES (Valencia) • TAMARIT MOTORCYCLES (Alicante) • XTR PEPO (Madrid) • NOMADE CYCLES (Madrid)
MALABURRA MOTORCYCLES (Alicante) • CLAYMA GARAGE (Toledo) • BOLT MOTOR Co. (Valencia) • SUECA IRON (Valencia)
MORLAKO KUSTOM (Teruel) • VINTAGE ADDICTION CREW (Barcelona) • MACCO MOTORS (Málaga) • 72 CYCLES (Madrid)
KACER WAGEN (Huelva) • MODELIKO CAFE RACER (Teruel) • MAX BOXER (Madrid) • IMPERIAL CAFE RACER (Madrid)
CAFE RACERS MADRID (Madrid) • PAN SPEED SHOP (Madrid) • COMMUNITY CAFE GARAGE (Valencia)
SUNBIKES GARAGE (Ciudad Real) • HELL KITCHEN GARAGE (Burgos) • NOA DESIGN (Madrid)

Market

ALLIOLI MADE MADE (Barcelona) • AEROGRAFIA SMAILY • PURE CAFE RACER SPAIN • CAFE RACER NEW STYLE
ALMA MOTORCYCLES • Barbería Vintage LOS HONORABLES • TATTOO LA PERRA LOLA • WT CUSTOMIZER
RESTORE IT • TATTOO EL NIDO • CAMISAS HAWAIANAS.NET • INPERTEC • WHEELS ORTEGA • CRETIN

Clásicas

CLUB YAMAHA RD VALENCIA • CLUB BENELLI ESPAÑA • TEAM BULTACO • PACOMO.CLA.VA • TUCLASICA.ES
ROMAN • TEAM PACO MIR • CLUB BULTACO MERCURIO • BULLIT CLASSIC TEAM • MOTOSCLASICAS.COM
TEAM MONTESA CESAR GRACIA • TEAM OSSA CLASSIC • CLUB IMPALA MONTESA • TEAM CLUB BULTACO
CLUB HONDA • MBX BARCELONA • COLECCION MIRABETE • CLUB BMW BOXER

**MOTOS - CONCIERTOS - FOODTRUCKS - BARBERIAS - EXPOSICIONES
TATTOO - ARTE - FOTOGRAFIA - TRIAL - SKATE - LIFESTYLE**

WWW.HEROIKAFEST.COM

Pure Racer



Tras un largo y exitoso periodo como tienda en Internet desde la que se comercializaban todo tipo de prendas de equipamiento y ropa casual, a mediados del pasado mes David López, su responsable,

nos sorprendía con la noticia de la apertura de una tienda física en la capital del Turia. Sin duda una buena noticia para el sector, que poco a poco parece ir recuperándose, y sobre todo para los aficionados,

que partir de ahora contarán con un nuevo espacio en el que hacer sus compras in situ. Pure Racer, está en la calle Giorgeta, 3

www.pureracer.es



RETRO NO, ORIGINAL.

EL ICÓNICO BELL MOTO-3 HA VUELTO
¡Y MEJOR QUE NUNCA!



Bihr

Powering your passion

Wild One



Aunque parezca difícil, todavía hay empresas capaces de coger una cazadora Perfecto, la más clásica y copiada de la historia, y mejorarla dándole un nuevo estilo.

En esta ocasión los “culpables” son los responsables de firma Matchless London (sí, la misma que ostenta el honor de ser la marca británica de motos más antigua), que siguen en el mundo de las dos ruedas fabricando un equipamiento que aunque tiene más que ver con la moda que con el del motociclismo, no deja de ser espectacular.

Hecha en Italia en piel flor de novillo de gran calidad, ésta cazadora Wild One y perteneciente a su colección primavera /verano y cuenta con dos bolsillos verticales con cremallera en el frontal y uno con solapa y clip, cinturón de ajuste y forro interior de viscosa.

www.matchlesslondon.com



BELSTAFF
PURE MOTORCYCLE



Una fotografía y un diseño de autor. Representación con Propiedad Intelectual y Marca Registrada.

Distribuidor en España / Portugal BELSTAFF

dynamicline
by gully brand

www.dynamicline.es



BMW Motorrad



PURO PLACER DE CONDUCIR DESDE 1923.

NUEVAS R NINET, R NINET PURE, R NINET RACER Y R NINET SCRAMBLER.

En BMW Motorrad llevamos más de 90 años fabricando motocicletas. Ahora presentamos nuestra interpretación del más auténtico placer de conducir de las clásicas Roadster motor bóxer de BMW Motorrad, con los nuevos modelos R nineT. Cada una con su personalidad propia, representan la calidad y la tradición de la marca BMW Motorrad.

MAKE LIFE A RIDE.

GAMA BMW R NINET desde **140 €/MES**

3.801,59 € de entrada, 35 cuotas de 140 € y cuota final de 5.781,60 €. T.A.E. 6,16%.

P.V.P. Recomendado Península y Baleares para R nineT Pure: 13.120 € (transporte, descuentos e impuestos incluidos) para clientes que financien con BMW Bank GmbH, S.E. (según condiciones contractuales) con un plazo de 36 meses. IVA e impuesto de matriculación (IEDMT) calculado al tipo general. Ello no obstante, el tipo aplicable al IEDMT puede variar en función a la Comunidad Autónoma de residencia. Comisión de formalización 0 €. Importe a financiar: 9.318,41 €. Precio total a plazos 14.483,19 €. Importe total adeudado 10.681,6 €. TIN 5,99 %. Valor futuro garantizado 5.641,6 € (36 meses y 30.000 km). A los 3 años podrás cambiar la motocicleta, devolverla (según condiciones de contrato) o quedártela pagando el valor final. Condiciones válidas hasta el 31/03/2017 y conforme a valoración crediticia. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E.

El modelo mostrado puede no corresponder con el modelo ofertado.

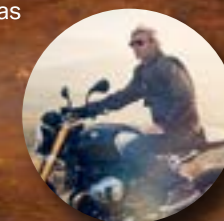
CONVIÉRTETE EN UNA LEYENDA BMW.

Demuestra que tienes personalidad y **podrás disfrutar** de la BMW R nineT que elijas durante un fin de semana. Además te llevarás **2 regalos muy especiales**:



Un casco BMW Legend

+
Una sesión de fotos



¡Entra en www.forjatuleyendabmw.es y descubre cómo!

Sigue a "BMW Motorrad España" en:





Directorio Profesional

- ★ **AOROS HD**
Tel.: 91 6373136
C/ Berna, 14^a. Las Rozas (Madrid)
www.aoroshd.com
- ★ **BELL**
www.vicma.es
- ★ **BELSTAFF**
Tel.: 968882516
www.dynamicline.es
- ★ **BIKERLAND**
www.bikerland.es
- ★ **BMW MOTORRAD ESPAÑA**
www.bmw-motorrad.es
- ★ **BLACK MOOSE COMPANY**
www.theblackmoosecompany.com
- ★ **DUCATI**
www.ducati.es
- ★ **EASY RIDER**
Tel.: 972 202406
C/ Emili Grahit, 58. (Gerona)
www.easy-ridershop.com
- ★ **ESPACIO H-D Barcelona**
Tel.: 93 3394874
C/ Joan Güell, 207. (Barcelona)
www.espaciohd.com
- ★ **GIRONA CUSTOM**
Tel.: 977 222196
C/ Sant Roc, 5. (Gerona)
www.gironacustom.com
- ★ **GREASY BOBBER**
www.greasybobber.es
- ★ **HARLEY-DAVIDSON BARCELONA -24 Horas-**
C/ Calvet, 69 (Barcelona)
Tel.: 93 2019928
www.harleybcn.com
- ★ **H-D MADRID -Makinostra-**
Tel.: 91 4471759
C/ General Álvarez de Castro, 26 (Madrid)
www.hdofmadrid.com

- ★ **HARLEY-DAVIDSON MURCIA -Steel USA-**
Tel.: 968 347107
Avenida del Progreso, 195 (Murcia)
www.steelusa.es
- ★ **HARLEY-DAVIDSON SEVILLA -JP Moto-**
Tel.: 954 693006
Avenida Jardín de la Isla, 6 (Sevilla)
www.h-dsevilla.com
- ★ **HARLEY-DAVIDSON TARRACO**
Tel.: 977 448550
C/ Carabia, 10. (Tarragona)
www.harleydavidsontarraco.com
- ★ **HANWAY**
www.hanwaymotos.com/
- ★ **HELD**
Tel.: 968882516
www.dynamicline.es
- ★ **INK 4Ever**
www.ink4ever.es
- ★ **IRON CYCLES**
Tel.: 91 2103831
C/ Londres, 53. (Madrid)
www.ironcycles.eu
- ★ **ISIRAIDER BOBBER SHOP**
Tel.: 983 114545
Carretera Adanero-Gijón, Km 196. Zaratán (Valladolid)
www.isiraider.es
- ★ **METALSPORT WHEELS**
www.metalsportwheels.com
- ★ **METRALLA MOTORCYCLES**
Tel.: 965 436074
Ronda Vall d'Uixo, 152 Elche (Alicante)
www.metrallamotorcycles.es
www.metrallamotorcycles.com
- ★ **MJH PERFORMANCE**
www.mhperformancebikes.com

- ★ **MONEGROS CYCLES**
C/ Paris, 175. (Barcelona)
Tel.: 93 3105912
- ★ **NITRO CYCLES**
Tel.: 91 4596564
Avda. Pablo Iglesias, 87 (Madrid)
www.nitrocycles.es
- ★ **NOMADE CYCLES**
Tel.: 630033880
Soto del Real (Madrid)
www.nomadecycles.es
- ★ **PAGNOL**
www.pagnol-moto.com
- ★ **PREMIER**
Tel.: 968882516
www.dynamicline.es
- ★ **ROYAL ENFIELD**
www.royalenfield.com/esp/
- ★ **RUTA 340 MOTORCYCLES**
Tel.: 952 967034
Carretera El Peñoncillo, 13 .Torrox Costa (Málaga)
www.ruta340motorcycles.com
- ★ **SCRAMBLER DUCATI**
www.scramblerducati.com/es
- ★ **SHUBERT**
Tel.: 968882516
www.dynamicline.es
- ★ **STAR TEAM CLÁSICO**
Tel.: 965 750552
Avenida de Valencia, 49
El Vergel (Alicante)
www.star-team.es
- ★ **SULLEN IBERICA**
www.sullen.es
- ★ **TRIUMPH**
www.triumphmotorcycles.es
- ★ **TRIUMPH CADIZ -Cool Motorcycles-**
Tel.: 956 303810
C/ Platino, 21 Jerez de la Frontera (Cádiz)
www.coolmotorcycles.es
- ★ **TRIUMPH MADRID**
C/ José Abascal, 2-4 (Madrid)
Tel.: 91 6356752
www.triumphmotosmadrid.es
- ★ **TRIUMPH MURCIA -Steel British-**
Tel.: 968 351030
Avenida del Progreso, 195. (Murcia)
www.steelbritish.com
- ★ **TRIUMPH VIGO -Bike 52-**
Tel.: 986 472288
Avda. de la Hispanidad, 76. Vigo (Pontevedra)
www.bike52.com
- ★ **YAMAHA**
www.yamaha-motor.es
- ★ **YAMAHA SEVILLA -Eduardo Castro Motos-**
Tel.: 954 987217
C/ Motor, 15 (Sevilla)
www.eduardocastromotos.es
- ★ **YAMAHA TERUEL -Motos Loscos-**
Tel.: 978 880693
Avenida 2 de Mayo, 63. Andorra (Teruel)
www.motosloscos.es



www.pagnol-moto.com



El síndrome de *Stendhal* es una enfermedad psicosomática que causa elevado ritmo cardíaco, mareos, confusión, e incluso alucinaciones cuando una persona se expone a una sobredosis de belleza artística...

TEXTO: CR; FOTOS: TECNIZ DEV




Proyector Stendhal

E

n septiembre del 2015 se inauguraron las actuales instalaciones de Guzzi Moto-Box 99. Y allí mismo, entre copas de vino y risas, empezó a gestarse el que hasta la fecha ha sido uno de los proyectos más ambiciosos de todos los que han realizado estos especialistas en las mecánicas de Mandello del Lario. Alberto, el propietario de esta moto, recordaba con algunos asistentes una Guzzi de calle que años atrás le había hecho el tristemente desaparecido Manel Segarra Senior. Se llamaba “caza fantasmas” y era el terror de las dobles erres japonesas que tan de moda estaban por aquellas fechas. De repente se paró en seco, se volvió hacia Manel a Junior, y le soltó a bocajarro: *“quiero una moto que arrugue el asfalto en las aceleraciones, y que no se parezca a ninguna otra que me pueda encontrar en un semáforo”*. Nadie dijo nada; tensión, cruce de miradas... hasta que Manel soltó: joder Alberto, danos alguna pista más...Vale. Que sea negra, dorada y de estética café racer.





*La estética de una
cafe racer debe ser
clásica, así que para
en este proyecto no se
podía partir de una
moto moderna*

Y ahí empezó todo. A los pocos días ya estaban enzarzados en el proyecto. Cada miembro del staff tenía sus ideas y estaba dispuesto a defenderlas, pero como tampoco había unas directrices claras optaron por que cada uno aportara su granito de arena dando rienda suelta a su imaginación en un brainstorming que les sirviera para marcar las líneas generales, del que surgió que la moto debía quitarte el aliento con solo mirarla. No, mejor aún, que te produjera mareos. De ahí surgió denominarla “Proyecto Stendhal”.





*El motor 8 válvulas
de 1.400cc es
un verdadero
“pepino” capaz de
poner en ridículo
a motos mucho
más modernas y
deportivas*



Decidieron partir de una Guzzi con el clásico chasis “Tonti”, que además de ser el más famoso y bonito de la fábrica italiana, es más indicado para una café racer que los de última generación, en el que para poder cumplir el deseo de Alberto de “arrugar el asfalto al acelerar” instalarían un motor sobredimensionado. La elección fue un 8 válvulas de 1.200cc. Es bastante potente pero las palabras de Alberto seguían martilleando en la cabeza de Melchor, el gurú mecánico de Motobox, que por eso optó por incrementar la cilindrada a 1.400cc, meterle unos árboles de levas más cruzados, y trabajar a fondo las culatas para que los Keihin FCR de 41mm de correa plana dieran el máximo rendimiento. De paso fabricaron un escape artesanal en acero inoxidable que discurre por el interior de los cilindros hasta salir por debajo del colín, y una caja de cambio GMB 99 de relación cerrada, con lo que el V-Twin es una bestia capaz de poner en ridículo a motos mucho más modernas.

Otros puntos en los que se nota el enorme esfuerzo que ha supuesto este proyecto lo encontramos en las modificaciones hechas en la parte ciclo. No hay más que ver el enorme “Donut” que calza la llanta Kineo que encontramos en el tren trasero para que nos demos cuenta que el basculante no tiene nada que ver con el de una Guzzi de esa época. De hecho monta un cardan flotante con una doble cruceta que trabaja inclinada y completamente a la vista al descubierto. Al chasis también se le han cambiado las cotas para asemejar sus geometrías a las VSR de carreras de Motobox, y se le ha reducido el peso en 6 Kg. La horquilla convencional y los amortiguadores traseros Öhlins no solo son una elección muy acertada para una máquina de estas características, sino que su terminación en colores anodizados encajan como un guante en la estética general del conjunto. Pero si creéis que eso es todo estáis muy, pero que muy equivocados. En GMB 99 también decidieron hacer desaparecer la bomba y la palanca del freno trasero sustituyéndolas por un sistema que se acciona con el dedo pulgar de la mano izquierda, muy similar al usado por Michael Doohan en su NSR 500 después de que su accidente de Assen le inutilizara la pierna derecha. Tampoco encontraremos la llave de contacto por mucho que la busquemos, ya que se reemplazó por un emisor Key Less (sin llave) cosido en el guante del propietario que activa el contacto por proximidad de forma que solo hay que dar al arranque.



Jerry, el pintor, es tan bueno y meticuloso en su trabajo que en GMB 99 lo han “adoptado” como pintor de cabecera





Los detalles en los que nos podemos fijar son muchos, pero hablando con Carlos nos damos cuenta que algunos se nos pasarían desapercibidos si no nos los explican. Sin ir más lejos la caja

de desvaporización integrada de manera que pasa inadvertida, la protección de aluminio y carbono del motor de arranque tras la que se esconden cables y relés, pasar los cables de la instala-

ción eléctrica por el interior del chasis para que no se vean, o el detalle de incorporar un pequeño hueco portaobjetos al colín, por poner solo algunos ejemplos.



En cuanto a la carrocería se refiere, la Stendhal se beneficia de un monocasco de fibra de vidrio y carbono con un depósito de 15 litros de capacidad y un pequeño colín monoplaza que recuerdan a los que usaban en resistencia hace una década, al que en breve se sumará un pequeño carenado. De la pintura, que se escogió pasando un día entero haciendo mezclas y probándolas en trozos de chapa, se hizo cargo Jerry, un inglés que vino de vacaciones a España y que, por suerte para el equipo GNB 99, decidió quedarse a vivir en nuestro país, porque es tan bueno y meticulado en su trabajo que lo han “adoptado” como pintor de cabecera para todos sus proyectos.





*En Mandello
del Lario
quizás deberían
fijarse más en
los trabajos de
esos pequeños
talleres que
verdaderamente
aman y sienten la
marca*

El trabajo de Motobox combinando un propulsor moderno con un chasis clásico debidamente puesto al día con frenos y suspensiones de última generación es sensacional, y debería servir de ejemplo a la casa de Mandello del

Lario, que parece que anda un poco perdida a la hora de crear nuevos modelos. Ya lo hicieron a mediados de los 80 confiando el desarrollo de una nueva generación de modelos a John Wittner, aquel "Dr. John" que llevo al

triunfo a las italianas en el Campeonato AMA de Resistencia, así que quizás deberían volver a fijarse en los trabajos de todos esos pequeños talleres que aman y sienten con pasión los colores de la marca del águila voladora.



Motor

Fabricante: Moto-Guzzi

Tipo: V-Twin transversal

Cilindrada: 1400cc

Culatas: Guzzi Motobox 99 de 4 válvulas

Árboles de levas: Especiales de mayor alzada

Radiador: Reubicado en el lateral del motor

Caja de cambio: GMB 99 de relación cerrada

Carburadores: Keihin FCR 41mm

Escape: 2:1:2 GMB 99 artesanal en acero inoxidable

Instalación eléctrica: GMB 99

Centralita: Motogadget

Contacto: Sistema sin llave Key Less

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis: Lino Tonti modificado

Avance: 23°

Horquilla: Öhlins telescópica de 43mm

Faro: LED's

Semimanillares: LSL

Conmutadores: Motogadget

Bomba de freno: Beringer

Llanta: Kineo 3"

Discos: Brembo 320mm

Pinzas: Brembo CNC

Neumático: Bridgestone Battlax

Medida: 120/70-17

Guardabarros: GMB 99 de carbono

Carrocería: Monocasco GMB 99 de fibra de vidrio y carbono

Estriberas retrasadas:

Bomba freno: Beringer

Basculante: Radical artesanal

Amortiguadores: Öhlins FG

Llanta: Kineo 6"

Disco freno: Brembo 220mm

Pinza: Brembo

Neumático: Bridgestone Battlax

Medida: 180/55-17

Pintura: Jerry



SCR 950

BORN TO FIND
NEW WAYS



FASTER
SONS

Siente el auténtico espíritu del motociclismo sobre la Yamaha SCR950 y su atemporal estilo Scrambler. Admira y disfruta la originalidad de su motor V-twin; una moto urbana y con personalidad diseñada para conquistar la ciudad. Atrévete con todo, ya sean carreteras o pistas sin asfaltar, gracias a su posición de conducción más adelantada y elevada. Su llanta de radios posterior de 17 pulgadas y el neumático de gran sección que la acompaña te ayudarán a exprimir al máximo su faceta off-road.

Descubre un nuevo camino para disfrutar sobre dos ruedas. Nueva SCR950 desde 10.399€

 **YAMAHA**
Revs your Heart

www.yamaha-motor.es

Síguenos en



MY GARAGE
BUILDING BIKES TO BELIEVE IN

Download on the
 App Store

GET IT ON
 Google play

TEST BMW R NineT Racer ∞ ...Pasión por lo clásico



Desde la aparición de la RnineT en el mercado, ha sido tal el número de preparaciones en las que se ha usado como punto de partida que les hemos perdido la cuenta...

Texto: CR; Fotos: BMW

L

a NineT ha supuesto para BMW un verdadero punto de inflexión. Y no solo por el éxito del modelo, que también, sino porque desde su aparición hemos sido testigos de un auge de los motores bóxer de dos válvulas que pocos imaginaban. De esto es posible que tenga parte de culpa Roland Sands. Cuando BMW le pidió que les ayudara a

construir una moto para conmemorar el 90 Aniversario de la marca, el californiano se acordó que uno de sus modelos más míticos, la R90S, también celebraba sus cuatro décadas de existencia, así que se decidió hacer una versión en clave moderna de este modelo para conmemorar ambos acontecimientos.





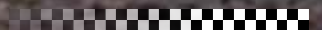
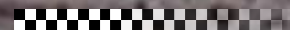
Más vale tarde...

Sands no se equivocó. La BMW RSD Concept 90 fue un bombazo desde el instante en el que se dio a conocer en el Concurso de Elegancia Villa d'Este 2013, en el que llamó tanto la atención de los medios que fue una de las motos que más portadas acaparó en las revistas especializadas durante todo aquel año. La parte triste, si es que se le puede llamar así, es que todos los que esperábamos que BMW sacara pronto una versión de calle parecida a que realizaron conjuntamente con el americano, nos llevamos una buena decepción en la presentación de la R nineT porque nos esperábamos otra cosa.



Pero como suele decirse: en BMW no dan puntada sin hilo. La R nineT era (y es) una moto magnífica con la que la marca bávara demostraba al público que en el creciente segmento de los modelos retro, heritage, modern classic, o como queramos llamarlos, ellos también tenían algo que decir. A la R nineT le siguió la versión Scrambler,

igual de buena y exitosa que su hermana, y a éstas ahora se han sumado dos nuevas propuestas con las que cierran, al menos de momento, una gama de modelos con los que han conseguido hacerse con el 43% de las ventas de este competido segmento que a lo largo del pasado año ha incrementado sus ventas nada menos que un 125%.



R nineT Racer... la herencia de Daytona

Si hasta la fecha la BMW R90S diseñada por Hans Muth a principios de los 70 se consideraba la moto más deportiva de la marca germana, su nieta, la R nineT Racer, se gana por méritos propios el apelativo de la más radical, ya que con su estrecho y alargado asiento, semimanillares anclados a la altura de la tija superior, estribas altas y retrasadas que obligan a conducir completamente estirado sobre el depósito, y un precioso semicarenado de líneas clásicas tras el que esconderse para mejorar la penetración aerodinámica, es una verdadera deportiva que a tenor de lo que experimentamos en la jornada de pruebas que BMW Motorrad España nos preparó por los alrededores de Madrid, nos puede proporcionar muchos momentos de diversión.

Su motor es el mismo bóxer de 1.170cc y 110 CV refrigerado por aire que propulsa al resto de modelos de la gama pero con el mapa de inyección modificado, un nuevo catalizador, y un filtro de carbón activo para cumplir la nueva normativa Euro 4



Tanto la Racer como su hermana Pure, de la que hablaremos próximamente, comparten chasis con la R nineT Scrambler. Una estructura formada por un módulo principal frontal, otro intermedio, y un tercero en el que se asienta el puesto para el pasajero, que ofrece multitud de posibilidades a la hora de adaptar la moto a nuestros gustos. En cuanto a equipamiento se refiere, en el tren delantero ambos modelos llevan horquilla telescópica convencional con barras de 43mm (sin posibilidades de regulación) y un equipo de frenos compuesto por dos discos flotantes de 320mm con pinzas Brembo de cuatro pistones. En la zaga el característico basculante Paralever monobrazo equipado con un amortiguador central regulable y un disco de freno de 265mm. Como plus a la seguridad cuenta con ABS de serie y control de tracción (ASC) opcional.



Sensaciones

La R nineT Racer es una de esas motos que odiarás o te enamorará al primer golpe de vista pero que no te dejará indiferente. Su estética de moto de carreras de otros tiempos se ha remarcado decorándola con la banda tricolor sobre fondo blanco característica de

los colores de guerra de BMW Motorsports, lo que significa que no es una moto para tímidos, porque seremos el centro de atención allá donde vayamos.

En cuanto a su funcionamiento, nada más subirnos en ella nos damos cuenta que en

la Racer no hay medias tintas que valgan. Por suerte el asiento está a solo 805cm de altura, lo cual permite llegar con los dos pies al suelo y moverla en parado fácilmente, pero como los semimanillares están lejos hay que estirar bien los brazos para ir

a buscarlos, y aunque la situación de las estriberas impedirá que nos golpeemos las espinillas con los cilindros constantemente (algo habitual con una BMW) la posición de conducción es tan agresiva que solo puedes conducirla al ataque.





Al arrancar llega hasta nuestros oídos el inconfundible bramar del bórax, que al meter la primera marcha me sorprende con un cambio suave y silencioso al que un servidor -fanático de las motos viejas- no está acostumbrado. El trayecto por el centro de Madrid en plena hora punta no fue muy agradable, pero una vez que nos alejamos de la ciudad en busca de carreteras con todo tipo de curvas

todo cambió, porque ese es el verdadero “territorio de caza” en el que la R nineT Racer se desenvuelve bien y te transmite las sensaciones más excitantes. El motor responde con gran contundencia desde un régimen de revoluciones muy bajo con aceleraciones rápidas y consistentes, apoyado por un cambio preciso y bien escalonado que te permite aprovecharlo al máximo.

Durante la presentación previa a la prueba alguien dijo que a la Racer hay que obligarla a entrar en las curvas, pero personalmente no puedo estar más en desacuerdo con esta afirmación porque manejándola al estilo clásico, metido detrás de la cúpula y sin hacer “posturitas” (sacar culo y rodilla) la moto entra sola en los virajes sin que tengas forzarla, y a pesar de no llevar suspensiones de “pata negra” se mantiene en la trazada como si fuera sobre raíles. Como resumen de la prueba solo podemos decir que la R nineT Racer nos gustó. Y mucho. Además de bonita y bien acabada, su aire de moto golfa y rebelde te hará disfrutar de ella incluso contemplándola al tenerla aparcada sobre la acera.

Su única pega, si se le puede llamar así, es que no es una moto apta para todos los públicos. Si te decides por ella tendrás que asumir que no es la más indicada para moverte con comodidad entre el tráfico de la ciudad, las chicas tampoco se pelearán por subirse a su grupa, y a la hora de viajar tendrás que aprender a ser parco con el equipaje. Pero si tienes claros estos factores adelante aún tendrás que tener en cuenta otro más: Tú no has escogido la R nineT Racer... ella te ha escogido a ti.





**Concesionarios
Talleres
Transformadores
Equipamiento
Ropa y complementos**

**Busques lo que busques...
... encuéntralo aquí!**



CAFE RACERS

XTREME BIKES



Mojo Racer

A los responsables de Gubra, concesionario Harley-Davidson en las islas Canarias, les habría gustado que el presupuesto para la moto con la que participarían en la Battle of the Kings de este año hubiera sido mayor. Más que nada porque su ilusión era la de crear una réplica lo más fiel posible de la mítica Harley de carreras “Martillo de Lucifer”...

P

ero en todo concurso hay reglas, y estas decían que bajo ningún concepto se podía rebasar el presupuesto que se había asignado bajo pena -como le ocurrió a la moto de H-D Barcelona que visteis el mes pasado en esta misma revista- de ser descalificada. Eso significaba que de hacer la réplica de la moto en la que tanto insistía Néstor Caballero, jefe de taller de Gubra y un fanático de las carreras en general, y de la Lucifer Hammer que ganó la Batalla de las Twin de los años 83 al 85 en particular... ¡nada de nada! Tendrían que ser realistas y ceñirse al guion impuesto desde las altas esferas de la marca.



En teoría la demoledora “Martillo de Lucifer” que ganó las AMA Battle Of Twins del '83 al '85 sería la fuente de inspiración, pero las bases del concurso impidieron hacer una réplica

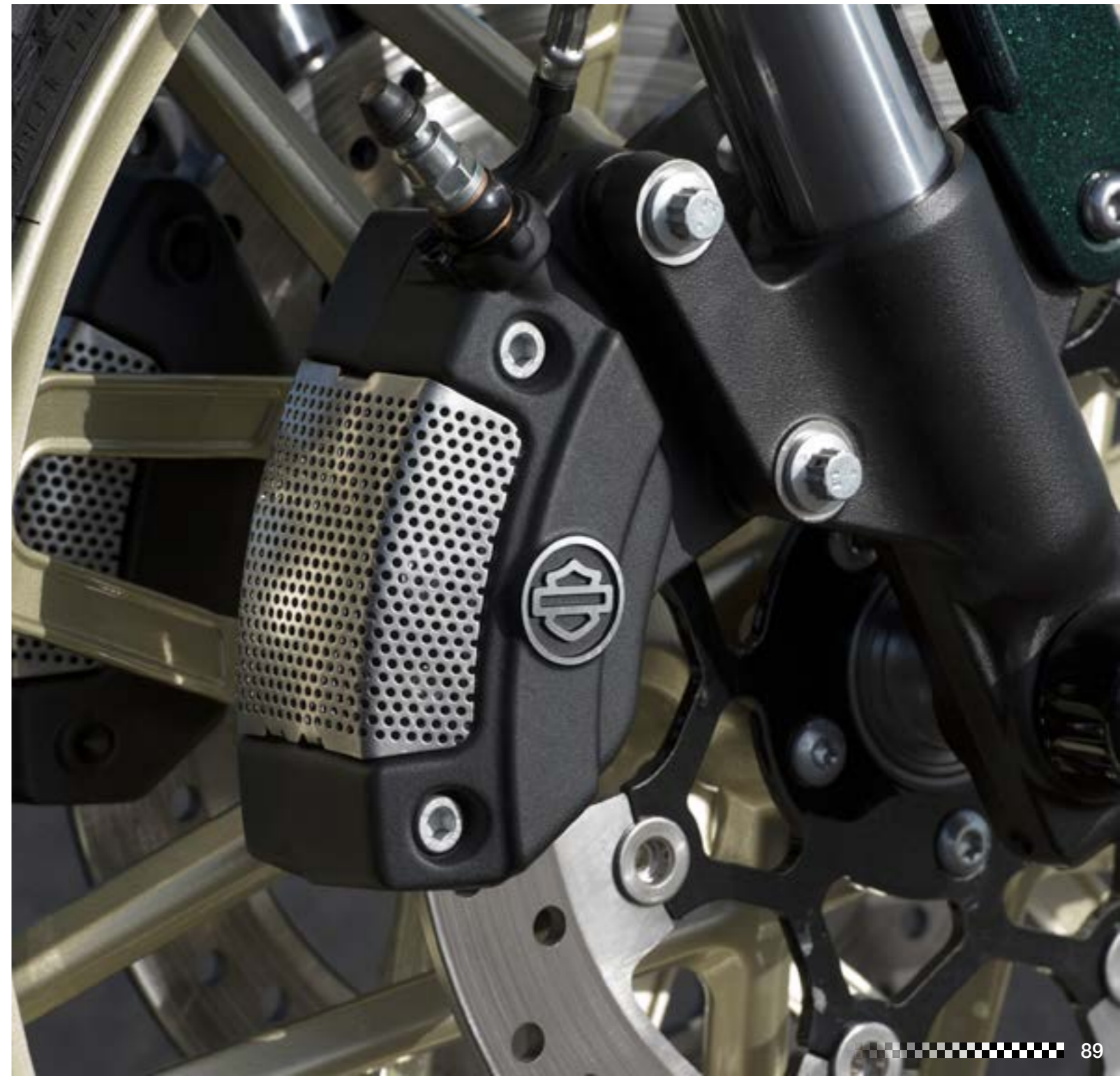




Por lo menos la base escogida, la Sportster Roadster, cuenta con un buen equipamiento de serie que te permite aprovechar algunos de sus componentes, por lo que se centraron en hacerle una buena puesta a punto al motor para sacarle algunos caballos extra, y a una serie de mejoras de la parte ciclo con las que han cambiado además de la estética del modelo, aunque de eso ya se encargan los nuevos componentes añadidos a la carrocería, un mejor comportamiento general.



El aumento de potencia conseguido gracias al kit Screamin' Eagle Performance y el Vance & Hines 2 en 1, justificaba sobradamente el uso de las pinzas de freno de V-Rod





Empezando por la posición de conducción, lo primero que encontramos es un juego de estriberas retrasadas CNC Racing “Made in Italy”, acompañadas de un manillar Clubman con los extremos por debajo de la tija, pero con suficiente apertura como para que la moto no resulte incómoda de conducir ni

siquiera cuando optamos por hacerlo con el pecho apoyado en el depósito de gasolina protegiéndonos de la fuerza del viento, que en Canarias sopla con ganas, escondidos detrás de la cúpula del semicarenado. Las pías de los conmutadores se han aprovechado, aunque no puede decirse lo mismo de la

bomba de freno, que procede de la misma V-Rod que amablemente “donó” sus pinzas de freno delanteras para que la Mojo Racer ganara contundencia de frenada. Algo que se hizo imprescindible tras comprobar el aumento de rendimiento que habían conseguido en el V-Twin después de instalarle

un kit de centralita y filtro Screamin’Eagle Performance, y el espectacular sistema de escape 2 en 1 firmado por Vance&Hines que liberará sin ninguna clase de restricciones toda la furia del propulsor... y de paso la de los policías locales que se cruzan en su camino.

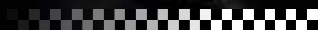


Con las estriberas retrasadas CNC Racing “Made in Italy”, y el manillar tipo Clubman, la posición de conducción es muy de carreras pero no llega a ser tan radical como para ser incómoda en el uso diario

Reposicionar el depósito de gasolina para conseguir una línea más deportiva no fue muy complicado. Lo que ya no fue tan fácil fue que las aletas inferiores del semicarenado quedaran tan bien ajustadas a las líneas generales del conjunto que el “semi” pareciera un accesorio de serie que pudiéramos adquirir en el catálogo de cualquier mayorista de piezas aftermarket. Que no es el caso, porque hacerlo se llevó un montón de horas sufriendo los picores que produce trabajar la fibra de vidrio. El diseño del colín, que también queda en la Mojo Racer como un guante, incrementa considerablemente la distancia entre el guardabarros y el neumático de la Roadster original. Eso sí, para que quedara como es debido hubo que eliminar los soportes del guardabarros, reubicar los intermitentes, y hacer un nuevo soporte para la placa de la matrícula.



La Mojo Racer es una buena muestra de que los concesionarios Harley tienen en la Roadster un excelente punto de partida para satisfacer a sus clientes más racing





En cuanto a la decoración se refiere, en Gubra se decidieron por un Deep Jade Pearl aderezado con el picante sabor del conocido Mojo Picón verde tan típico de Canarias. El dorado Sol que baña casi constantemente las islas se refleja en el dorado de las llantas y los perfiles que adornan la carrocería de esta moto que quiso ser Martillo de Lucifer, pero tuvo que conformarse con ser una flecha en el Paraíso... el Paraíso que son las Islas Canarias.



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

www.triumphmotosmadrid.es



En busca de la inmortalidad

No sabemos que se necesita para llegar a ser una leyenda, pero seguro que tiempo, dedicación y calidad, ya sea humana o profesional, forman parte de ello...

TEXTO: XAVI ESCRICHS; FOTOS: ARCHIVO BELL

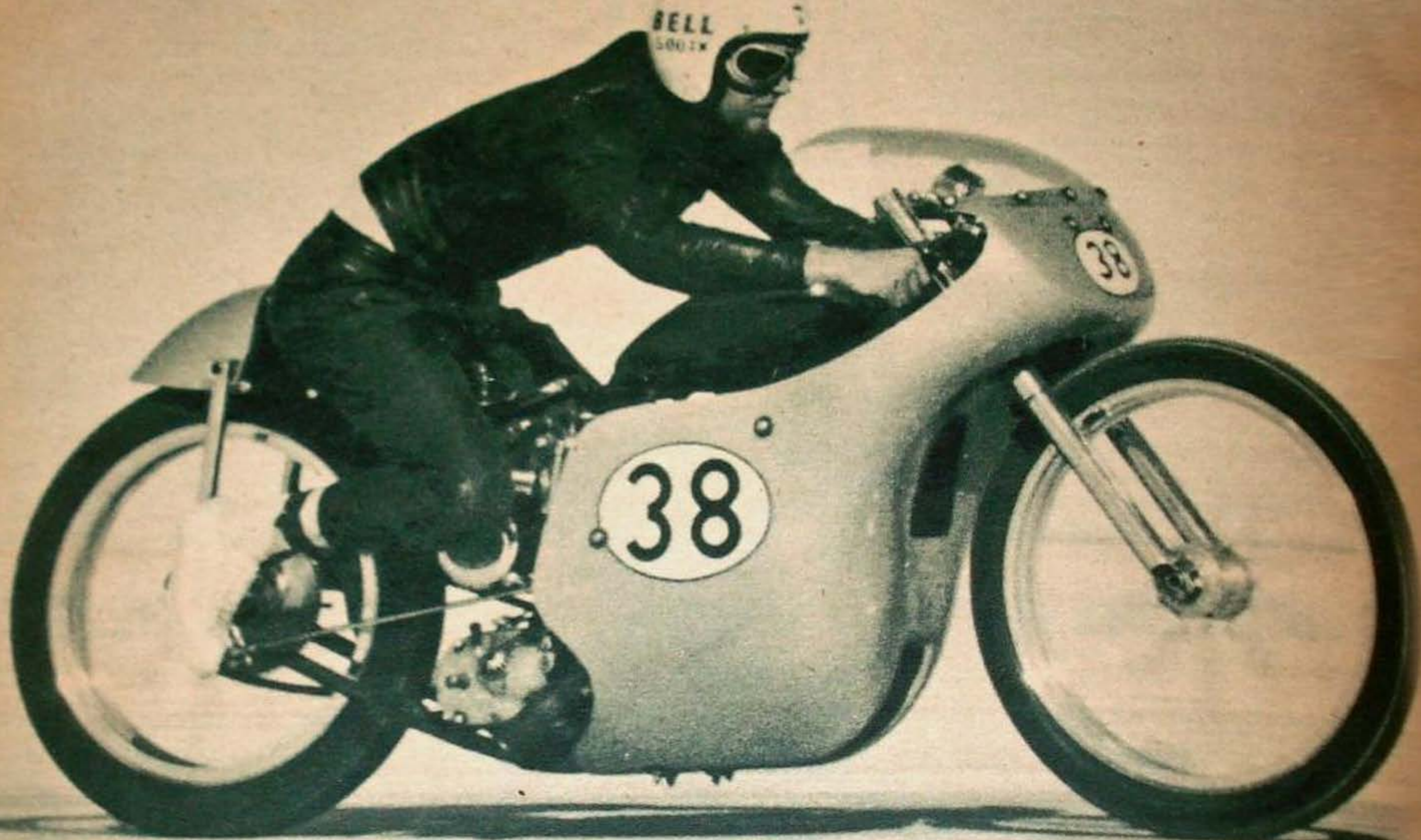




E

n el sector de las dos ruedas estamos rodeados de ejemplos que bien fueran fabricantes, un modelo concreto de moto, ingenieros, o pilotos que aunque no lo quisieran como le sucedía a Mike Hailwood, “Mike The Bike”, terminaron convirtiéndose en leyendas que ya formarán siempre parte de la historia de este mundo apasionante que es el motociclismo.

Parte de esa gloria también correspondería a algunas marcas por su contribución “a la causa”, y no hay duda que cascos Bell ha sido una de las que más ha hecho por la seguridad de los pilotos en general y los aficionados en particular. Una empresa fundada hace casi un siglo por un empleado de una fábrica de conservas llamado George Wight, pero a la que un tal Roy Richter convirtió en el gigante industrial que es en la actualidad.



George fundó Bell Auto Parts en 1.923 en Bell, una pequeña ciudad del condado de Los Ángeles, con la intención de dedicarse a la distribución de recambio del automóvil justo en los incipientes momentos en que estos “artefactos” empezaban a ser cada vez más necesario en las polvorientas carreteras

de los Estados Unidos. Diez años más tarde hacía su aparición en esta historia un joven emprendedor de nombre Roy Richter que recién acabado el instituto se incorporaba a trabajar en Bell, y tan solo cuatro años más tarde empezaba a labrarse una gran reputación en el sector del automóvil debido

a que con materiales que encontraba en la chatarrería de la fábrica y después reciclaba construyó un bólido de carreras que llamó Betsy con el que durante una década reinó en las pistas de carreras en todas las modalidades en las que participaba y consiguió numerosos records. Diez años de éxitos

profesionales y personales que el 2 de Julio de 1.945 le animan a, como decimos vulgarmente, “liarse la manta a la cabeza” y a adquirir Bell Auto Parts con los 1.000 dólares de aquellos tiempos que consiguió vendiendo su coche de carreras.

El porvenir, el destino o la mala fortuna, elegid lo que preferáis, le lleva al mundo de las dos ruedas al año siguiente, cuando un gran amigo suyo, "Sueco" Lindskog, tiene un accidente en un circuito. Era el segundo amigo que Roy perdía en competición y el que le hizo comprometerse a buscar la forma de mejorar la seguridad y protección de los pilotos. Con aquella promesa nacía la empresa de cascos más famosa y mítica del mundo: Bell Helmets, que recibe el espaldarazo definitivo cuando la organización de la primera edición de los Bonneville National Speed Trials (1.949) ven los prototipos de casco que Roy exponía en su carpa y deciden que a partir de aquel momento exigirían que todos los participantes usaran cascos como aquellos como medida de protección, aunque no fue hasta 1.954 que el primer Bell fabricado en serie salía de la cadena de producción. Era el modelo bautizado como "500" debido a que el piloto del equipo Lincoln Bill Vukovic ayudó a desarrollarlo participando con él en las 500 Millas de Indianapolis y en la Pan American, aunque el que comprobó su verdadera efectividad fue Cal Niday, al que le salvó la vida cuando se accidentó en las 500 Millas. Aquello disparó los pedidos de Bell muy por encima de las previsiones iniciales de Roy, que incluso tuvo que aprovisionar de cascos a todos los miembros de la policía motorizada de Los Ángeles.

BELL HELMETS
First in safety – First in style

Dollar for dollar, Bell gives you the most in a motorcycle safety helmet—superior safety and smart good looks. Plus all the solid comfort you want. Tough, aircraft-quality fiberglass construction and patented liner material team up to make Bell the foremost riding helmet in the world today.

TRIUMPH

WEST Johnson Motors, Inc.
P.O. Box 275
Duarte, Calif. 91010

EAST The Triumph Corporation
Baltimore
Maryland 21204

500TX* \$37.00 Other models available. Write for free catalog.

*A. M. A. approved for all competition events.

"Shorty" \$24.75

AT YOUR MOTORCYCLE DEALER'S

Bell's Jim Coughlin holds the completed product, a Bell R-T, the company's most popular and best selling model.

Safety is our most important product – it should be yours!

Trail or trial, street or strip, your safety is our main concern. That's why we manufacture a safety helmet to standards demanded by the experts. And that's why more professional competitors choose Bell Helmets than all other makes combined. Their choice should be yours. Demand professional head protection. Buy Bell.

BELL HELMETS

MIC

Daytona or Beverly Hills... Bell belongs!

The terrain may be different, but the requirement for head protection is the same. The best! That's why more professional competitors choose Bell Helmets than all other makes combined. Make your next helmet the choice of professionals. Bell. See your motorcycle dealer.

BELL HELMETS

MIC



BELL

"You may only need a helmet once in your life. At that moment, you'll need the best. Bell."

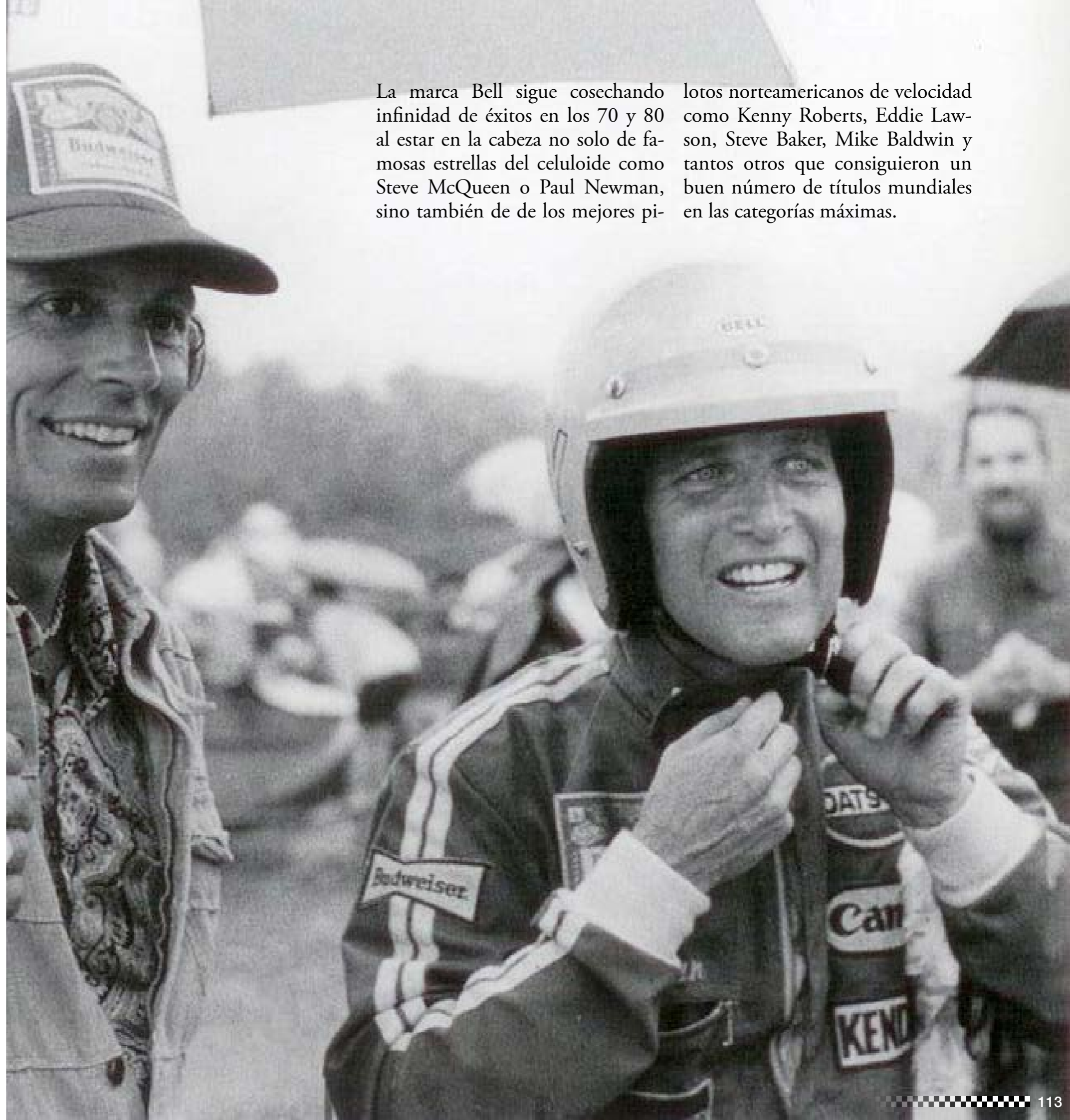
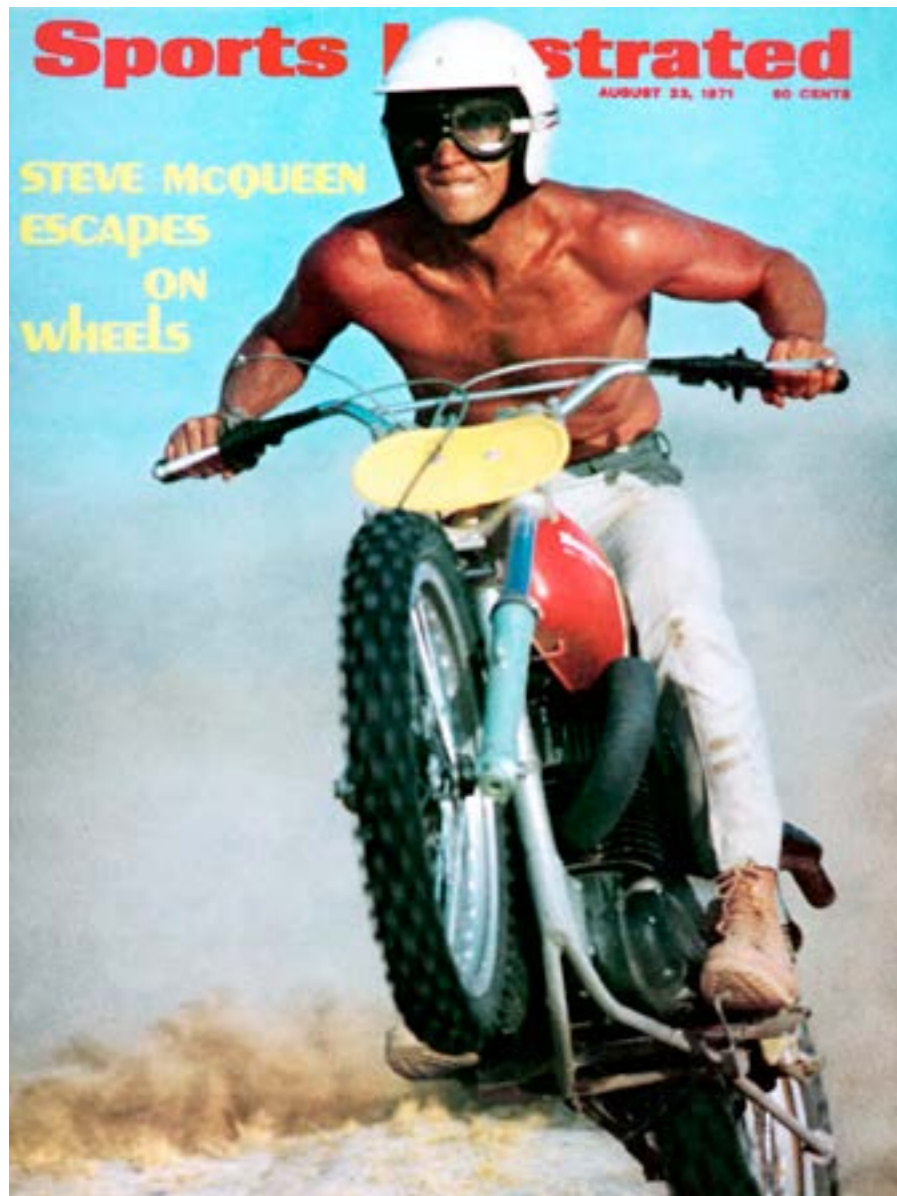
Kenny Roberts
Kenny Roberts
1978 World Road Racing Champion



A partir de ese momento todo lo relacionado con los cascos Bell no hace más que agrandar la leyenda y a principios de los 60 cuando se empiezan a diversificar productos para satisfacer las necesidades de profesionales y aficionados a otras disciplinas deportivas como el ski, beisbol, fútbol americano... Dos años después el modelo 500 TX recibe un premio de diseño por parte del Museo de Arte Moderno de Nueva York, don-

de será un habitual en no pocas exposiciones, y es en el 66 cuando se fabrica el primer casco integral del mundo, que recibe un agradecimiento público y notorio por parte del famoso acróbata Evel Knievel, quien permaneció en coma 30 días después de un aparatoso accidente cuando intentaba saltar a 46 metros de altura por encima de las fuentes del Caesar Palace de Las Vegas.





La marca Bell sigue cosechando infinidad de éxitos en los 70 y 80 al estar en la cabeza no solo de famosas estrellas del celuloide como Steve McQueen o Paul Newman, sino también de de los mejores pilotos norteamericanos de velocidad como Kenny Roberts, Eddie Lawson, Steve Baker, Mike Baldwin y tantos otros que consiguieron un buen número de títulos mundiales en las categorías máximas.



Roy Richter se retiró en 1.978 pero su obra maestra, el casco integral, perdura hasta nuestros días. Ese objeto del que tantas veces nos quejamos por su incomodidad pero tan necesario para nuestra integridad, y al que en ocasiones prestamos menos atención de la que merece.

Il Special Bikes Cult Madrid

BESPOKE MOTORCYCLES EXHIBITION



**SPECIAL
BIKES
CULT**

30 JUNIO
AL 2 JULIO

CAFE RACERS SCRAMBLERS
BRATSCHOPPERS
TRACKERS BOBBERS



**MULA
FEST**

CAFE RACERS
XTREME BIKES

Black Bullet

Cuando recibes un email que te habla de un tío de una pequeña aldea del sur de Francia que utiliza moldes de arena y técnicas de forja antigua, lo mínimo que haces es flipar...

TEXTO: CR; FOTOS: CORTESÍA DE MCNC





E

El tipo en cuestión se llama Nicolás Baux, y aunque tecnológicamente se considera bastante avanzado con respecto al resto de los mortales (es diseñador CAD), el año pasado resucitó algunas formas antiguas de trabajar el metal para fabricar a mano más de cien piezas para su propia Royal En-

field Black Bullet, que en aquel momento tenía en proceso de transformación. El resultado fue una máquina moderna con raíces históricas que le quedó tan bien que acto seguido decidió abandonar su profesión y fundar [Motocyclette Certifiée Non Conforme](#). Su propia empresa de customización.

La idea de Nicolas era centralizar las masas y que la moto se viera lo más básica y sencilla posible





La primera moto con la que Nicolás experimentó fue una Honda CR500 que trasplantó al completo a un chasis de CRF450. Con aquel “invento” se divirtió muchísimo haciendo off-road por los caminos de los alrededores de su casa, aunque no tanto como construyéndola, lo que le animó a probar sus habilidades convirtiendo la Royal Enfield en una café para la que fabricaría piezas tal y como los buenos mecánicos las hacían antiguamente: torno, fresa, rueda inglesa, fundición en moldes de arena... todo muy en plan “old school”, pero combinándolo con otras técnicas algo menos prehistóricas como el termoformado o el grabado químico.

Si todas las motos que va a hacer tienen el nivel de acabados de esta Royal Enfield, está claro que el futuro de Motocyclette Certifié Non Conforme está más que asegurado

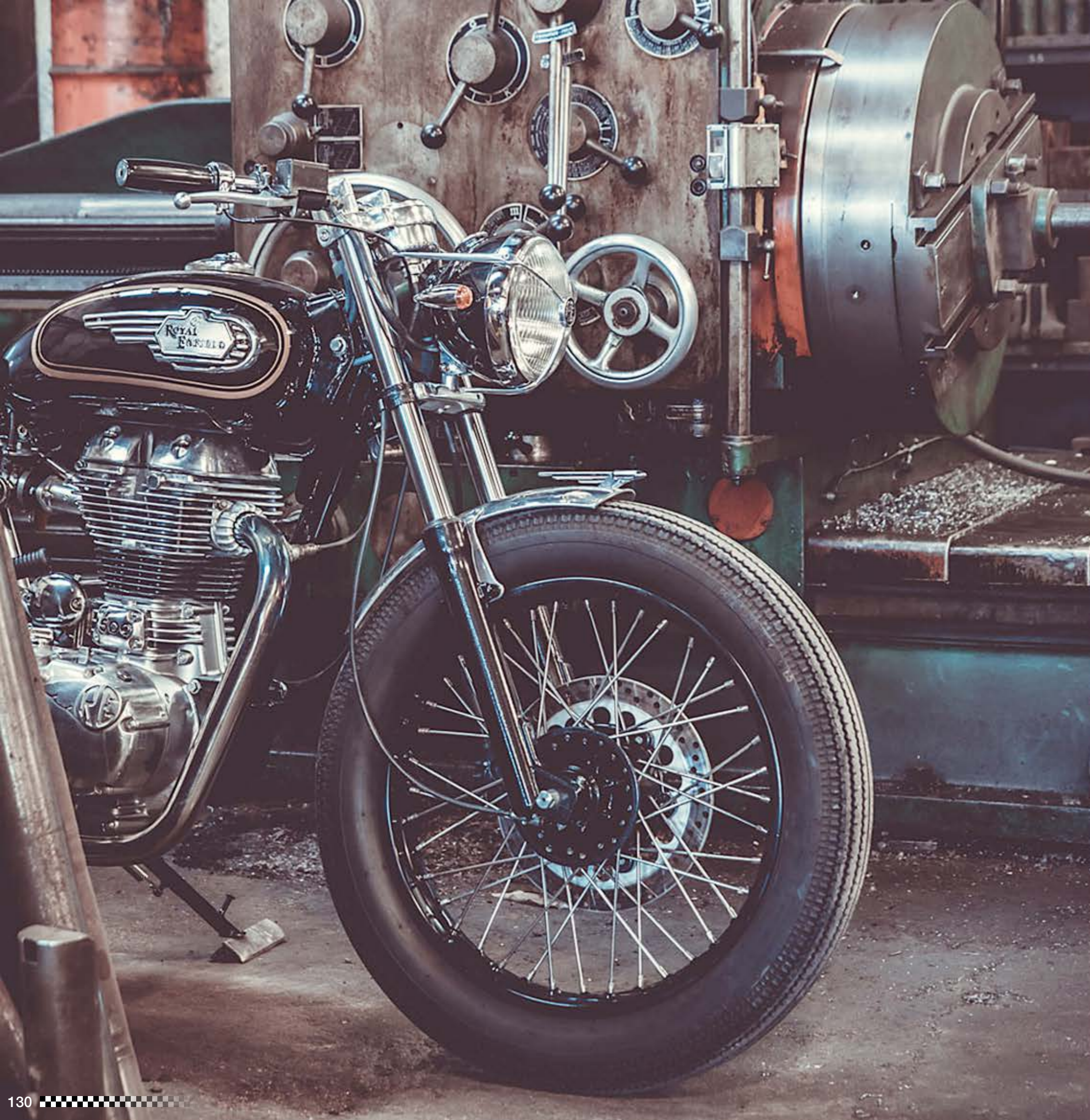
Su idea era centralizar las masas y que la moto se viera lo más básica posible: una rueda a cada lado y el motor en medio. Para conseguirlo alargó 8cm el basculante original, eliminó el gigantesco guardabarros trasero y fabricó una pieza que va atornillada al subchasis original que sirve de base al asiento-colín que su amigo Akotabe, otro artesano que trabaja a la vieja usanza, tapizó en piel. La rueda trasera ahora queda completamente expuesta a todas las miradas dando a la Bullet un aire de moto de carreras de otra época de lo más elegante, a lo que también ayuda la línea plana y paralela al suelo que forman el binomio asiento y depósito. Nic no quería que la Royal perdiera su personalidad, así que éste último es el original pero redecorado con pintura negro brillo y pinstripins dorados que siguen las líneas de los embellecedores que adaptó a la carcasa del faro y unas nuevas insignias de su propia cosecha que, como otras muchas piezas e insignias que encontramos repartidas por toda la moto, fabricó él mismo fundiendo aluminio en un crisol con carbono activado, un secador de pelo y moldes de arena. La trompeta de admisión que sustituye al filtro de aire también es de aluminio pero hecha en el torno, y el escape de inox, que aun conservando el sensor de O2 original, con el nuevo silencioso tipo megáfono está más bonito y es menos aparatoso que el de serie.



Las suspensiones son prácticamente las de la Bullet salvo por la tija superior que Nicolas diseñó en CAD e hizo en su antigua empresa, mientras que las llantas pasaron a mejor vida. Nicolas aprovechó sus bujes montándolos con radios de acero inoxidable en unos aros de aluminio negros de bordes redondeados, y remató la faena calzándolas unas gomas Shinco con dibujo retro que se adaptan a la estética de ésta Bullet café racer como un guante.

Aprender a usar tornos, fresas, hacer moldes, e incluso fabricar un horno casero para hacer piezas de aluminio tiene mucho mérito. No es algo a lo que todo el mundo se atreva





Ni que decir tiene que Nicolás también redujo el sistema eléctrico a lo estrictamente necesario. Gracias a esto se pudo eliminar la piña de conmutadores derecha y recolocar el botón de arranque justo debajo de la columna de dirección, y fabricar una piña izquierda a su gusto con la que el puesto de conducción se viera más limpio.

En la Black Bullet se ha conseguido ese aire de moto de carreras de otra época que resulta tan elegante

Terminar la moto completamente le supuso trabajar todos los fines de semana durante 9 meses que se le hicieron eternos (aún no había dejado su trabajo), y alguna que otra noche en vela para solucionar algún problemilla que le hubiera surgido. Ahora la disfruta prácticamente a diario, y en los poco más de cuatro meses que hace que la terminó se ha metido un montón de kilómetros entre pecho y espalda y siempre, como él mismo confiesa: “con una sonrisa en la cara que le llega de oreja a oreja”. Y es que con una moto así... motivos no le faltan para sentirse orgulloso.

LOS SONIDOS DEL MOTOR Y EL ROCK SE FUSIONAN EN UN GRAN EVENTO



14 Y 15 DE JULIO

GARAGE SOUND

AUDITORIO MIGUEL RIOS RIVAS VACIAMADRID

FESTIVAL

CONCENTRACIÓN EVENTO

14-15 JULIO 2017

RIVAS-MADRID

BIKE SHOW

(AFILIADO AL CAMPEONATO DE ESPAÑA)

CAR SHOW

JUL 7.000€ EN PREMIOS

ESPECTÁCULO DE

FREE STYLE

MARC PINYOL

ROCKY FLORENZA

ANTONIO NAVAS

MINIMOTOS

CONCURSOS Y EXHIBICIONES DE

HOT RODS

AMERICAN CAR

MOTOS CUSTOM

ATRACCIONES INFANTILES

VIERNES

The Darkness

SÁBADO

EXTREME
FECHA EXCLUSIVA EN ESPAÑA

UGLY KID JOE

THUNDER

Nashville Pussy

TERRORVISION

BARBE-Q BARBIES

LOS BRAZOS

DIOS SALVE A LA REINA

QUEEN

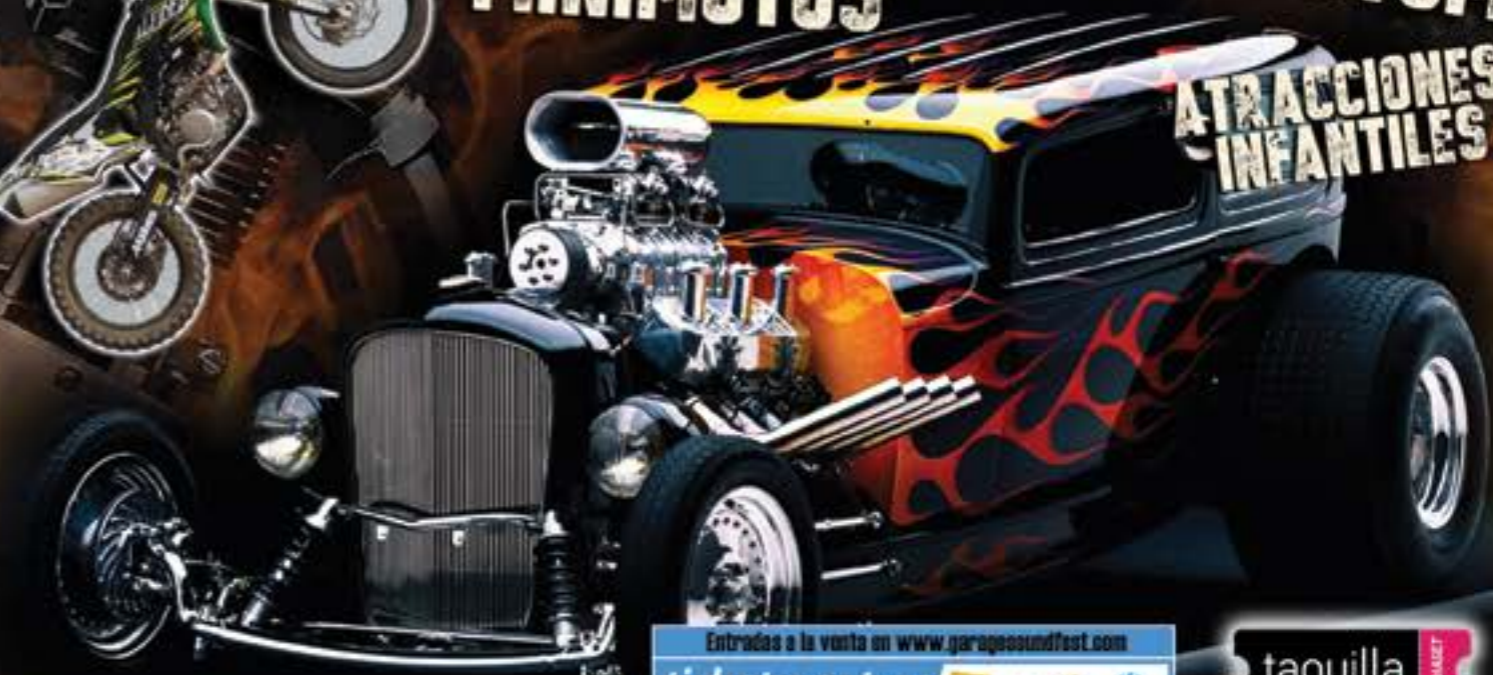
THE ANSWER

Mustasch

TAX THE HEAT



NEON DELTA



Más info en www.garagesoundfest.com

Entradas a la venta en www.garagesoundfest.com

ticketmaster
ticketmaster.es



taquilla
www.taquilla.mediaset.es

Kawa Icon Deathgrip

La popular firma norteamericana de equipamiento siempre está del lado de los pilotos más radicales. De hecho cuenta a nivel promocional con un buen número de stunt riders, así que estaba cantado que antes o después pusiera el foco en la especialidad del Flat Track...


TEXTO CR; FOTOS: ICON MOTORSPORT



Y

para la presentación de esta nueva colección, han hecho lo que ya se ha convertido en una costumbre para ellos (y que además hacen muy bien), que no es otra cosa que construir una moto, asociarla a una historia, y producir un video promocional que por regla general se suele expandir por la red como un reguero de pólvora.

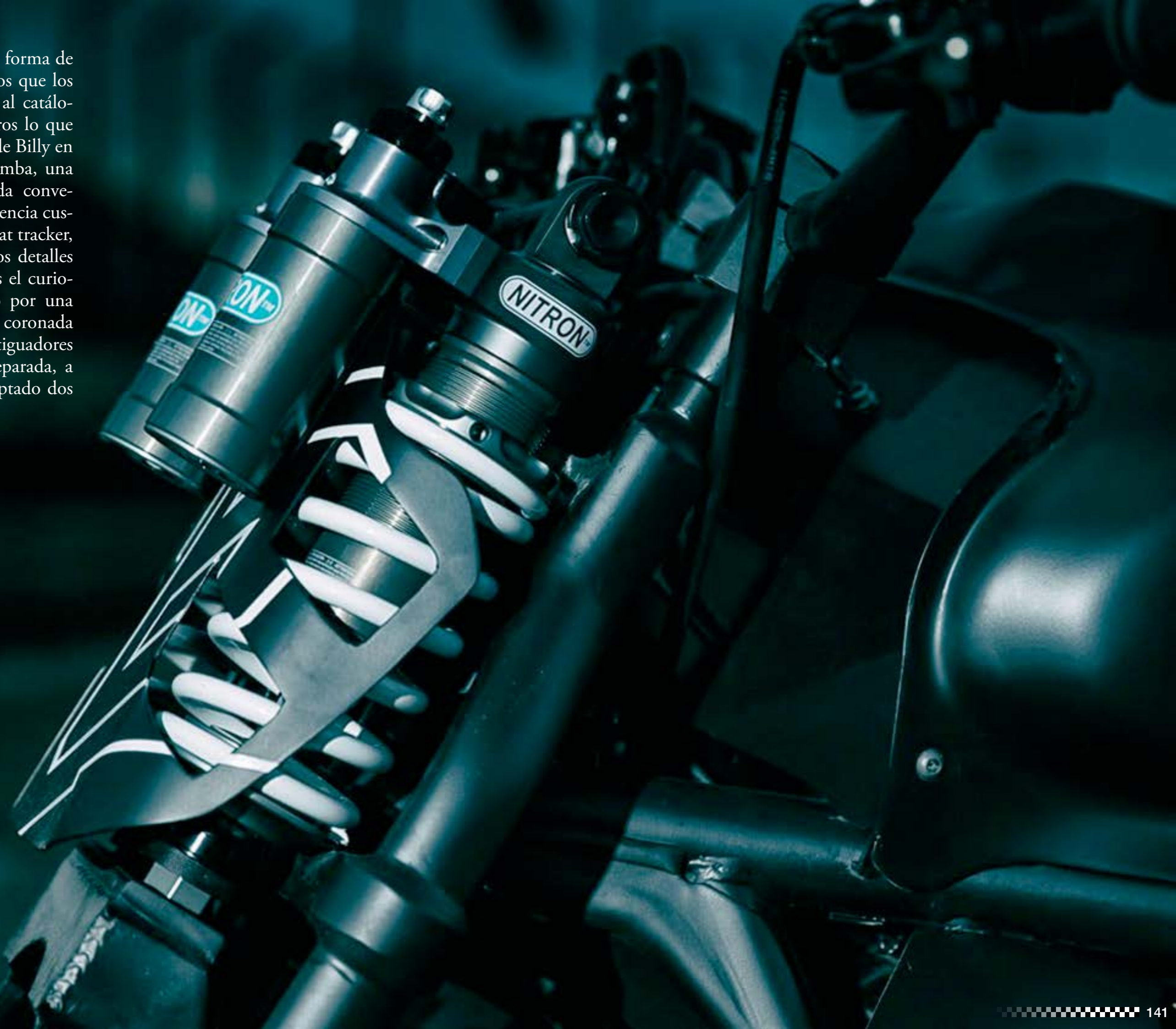


A rider in a black leather suit and helmet is performing a wheelie on a custom motorcycle. The motorcycle is black with a white and black checkered flag on the rear fender. The front wheel is lifted high, and the rider is leaning forward. The background is a blurred track with a wooden fence.

En esta ocasión es un fantástico corto a medio camino entre una carrera de esta especialidad tan típicamente americana y el Thriller de Michael Jackson, que cuenta la historia de Billy, una leyenda del flat track que para ganar todas las carreras hizo uno de esos pactos que siempre suelen salir mal, porque una vez muerto el Príncipe de las Tinieblas le condena a volver cada noche desde la tumba para participar en una carrera entre condenados en la que el vencedor gana la liberación de su alma.

La horquilla Springer no sólo lleva dos amortiguadores Nitron, sino también unos faros PIAA de LED escondidos junto a las botellas de la horquilla.

Sin duda ésta es una atractiva forma de presentar los nuevos productos que los de Oregón han incorporado al catálogo de este año, pero a nosotros lo que nos interesa es la compañera de Billy en su infernal carrera de ultratumba, una Kawa Vulcan 650S despojada convenientemente de toda reminiscencia custom para convertirla en una flat tracker, en la que uno de los primeros detalles que capta nuestra atención es el curioso tren delantero compuesto por una horquilla Springer artesanal coronada por dos espectaculares amortiguadores Nitron de gas con botella separada, a la que también se le han adaptado dos proyectores PIAA de Led.



Si durante décadas Harley ha dominado con puño de hierro las carreras de flat track, las ruedas CVO de 19" con neumáticos Maxxis DTR-1 eran una elección lógica





Que el diseño original de la Vulcan, en el que el culo está tan bajo que literalmente se “arrastra” por el asfalto, no fuera el más indicada para una tracker no arredro al equipo Icon Motorsport, que para solucionar el problema rediseñando toda la zaga con un subchasis más alto que el original y un basculante tipo banana, que junto con el manillar plano y los nuevos anclajes de las estriberas sitúan al piloto en una posición elevada que le permite mantener un control absoluto de la máquina en los derrapes. Por cierto, la frase “el Infierno espera” que hay pintada bajo el asiento no es de las que más te animan a girar el puño de gas sin compasión.

El filtro K&N y unos escapes homemade que se cruzan bajo el motor para salir por el lado derecho en diagonal también ayudaron a mejorar las prestaciones





Para terminar la parte ciclo se recurrió a unas llantas de Harley CVO de siete radios de 19". Si los de Milwaukee llevan tantos años arrasando en las carreras de flat track que menos que rendirles un pe-

queño homenaje. Lo único es que en lugar de las gomas de calle convencionales que deberían haber montado, en Icon se las ingeniaron para conseguir para la Deathgrip un juego de neumáticos Maxxis

DTR-1, que ya están descatalogados pero son los preferidos por la mayoría de pilotos de flat y dirt track por la excelente adherencia y tracción que ofrecen en la pista por muy removida que esté.

*“El Infierno Espera” escrito debajo del
asiento no es la frase que más anima a
retorcer el acelerador*



No podemos olvidarnos que la Vulcan S es una moto de carácter urbanita, lo que significa que la potencia de su pequeño bicilíndrico paralelo no es como para tirar cohetes, y mucho menos para ser competitivo frente a las tres fieras XL a las que se enfrenta en el video y que casi le doblan en cilindrada. Por suerte no hay nada como contar en el equipo con un buen mecánico capaz de rebajar la culata para aumentar la compresión, cambiar los árboles de levas por otros más cruzados y trastear en la electrónica para variar los parámetros del motor. El filtro de aire K&N y unos escapes homemade que se cruzan por debajo del motor para salir en diagonal por el lado derecho de la moto también ayudaron lo suyo a mejorar las prestaciones para que Billy pudiera salir victorioso de su carrera infernal y ganarse el descanso eterno.

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

XTREME BIKES

#40

Beautiful Machines
The Monster

Le French Atelier
Proyecto RT #1

Historia de
BELL

Helwa Motorcycles
Master Peace

F-Bomb Bagger
Gold Digger

Speedster Tribute

by Ehinger Kräfftrad

zine #39
zine #38
zine #37
zine #36
zine #35



XTREME BIKES



www.xtremebikes.es