



# SPECIAL BIKES CULT

Número especial de XTREME BIKES & CAFE RACERS



#7

# *Sumario*

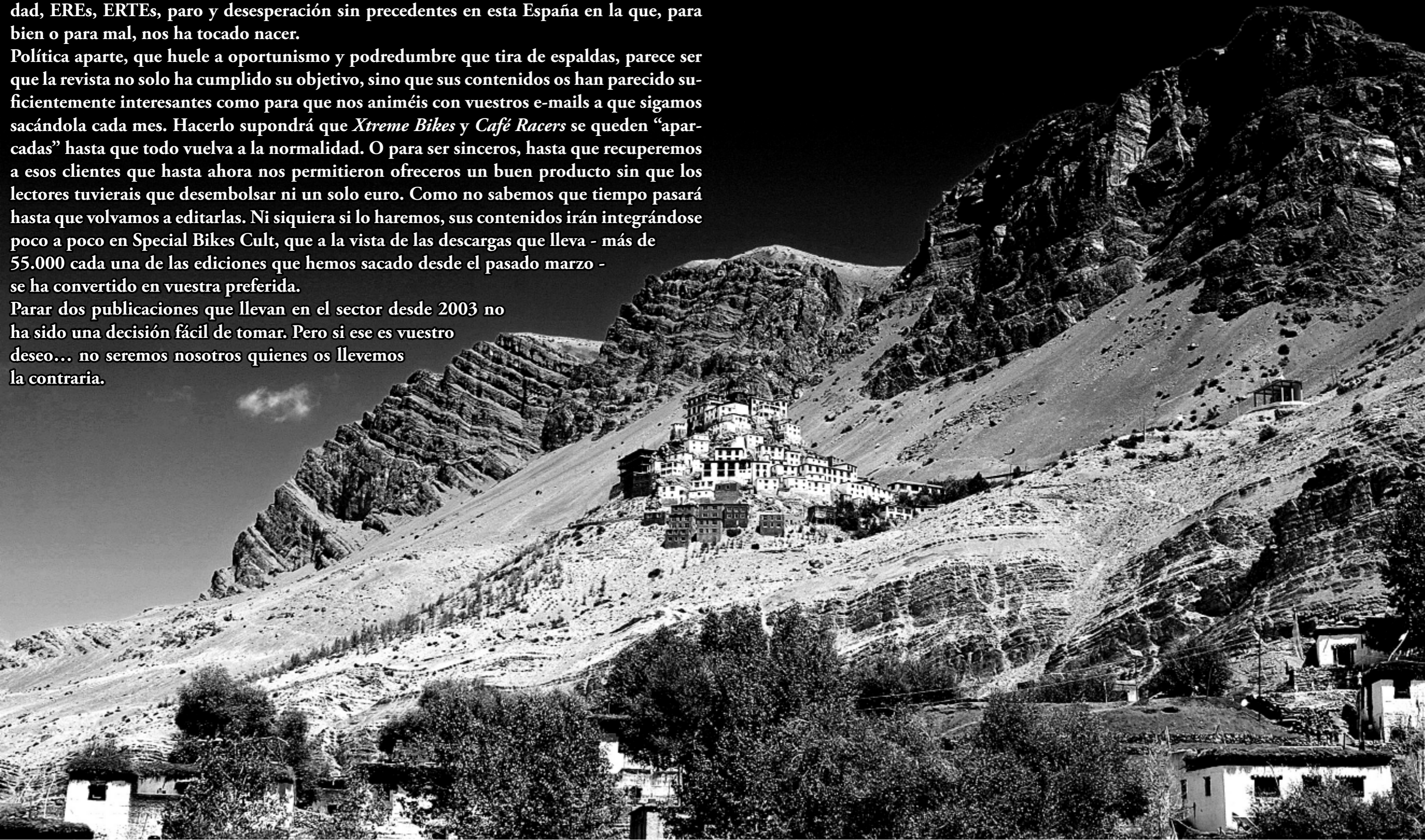
- 
- 004**     **Editorial**
- 006**     **Staff**
- 014**     **Hideo "Pops" Yoshimura:**  
*Luces y sombras del padre de las Superbikes*
- 078**     **Noticias**
- 092**     **Hill Climbing:**  
*Asalto al Cielo*
- 144**     **Joey Dunlop:**  
*El Rey de la Montaña*
- 194**     **AMTB:**  
*El Aston Martin de 2 Ruedas*
- 238**     **El Himalaya:**  
*Un Viaje por Tierras Remotas*

## *Editorial*

Esta revista que ahora estás leyendo fue un proyecto temporal, una publicación nacida con la sola idea de haceros un poco más llevaderos aquellos dos meses de arresto domiciliario que nos regaló nuestro Gobierno de progreso y su comité de “sabios” la pasada primavera, y que, a la vista de cómo está el patio, solo nos sirvieron para llegar a un estado de ansiedad, EREs, ERTEs, paro y desesperación sin precedentes en esta España en la que, para bien o para mal, nos ha tocado nacer.

Política aparte, que huele a oportunismo y podredumbre que tira de espaldas, parece ser que la revista no solo ha cumplido su objetivo, sino que sus contenidos os han parecido suficientemente interesantes como para que nos animéis con vuestros e-mails a que sigamos sacándola cada mes. Hacerlo supondrá que *Xtreme Bikes* y *Café Racers* se queden “aparcadas” hasta que todo vuelva a la normalidad. O para ser sinceros, hasta que recuperemos a esos clientes que hasta ahora nos permitieron ofreceros un buen producto sin que los lectores tuvierais que desembolsar ni un solo euro. Como no sabemos que tiempo pasará hasta que volvamos a editarlas. Ni siquiera si lo haremos, sus contenidos irán integrándose poco a poco en *Special Bikes Cult*, que a la vista de las descargas que lleva - más de 55.000 cada una de las ediciones que hemos sacado desde el pasado marzo - se ha convertido en vuestra preferida.

Parar dos publicaciones que llevan en el sector desde 2003 no ha sido una decisión fácil de tomar. Pero si ese es vuestro deseo... no seremos nosotros quienes os llevemos la contraria.





## **STAFF**

### **Editor**

Daniel Gil-Delgado

### **Diseño**

Alejandro Párraga

### **Community**

P. Jara

### **Colaboradores (España)**

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

### **Colaboradores (Internacional)**

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

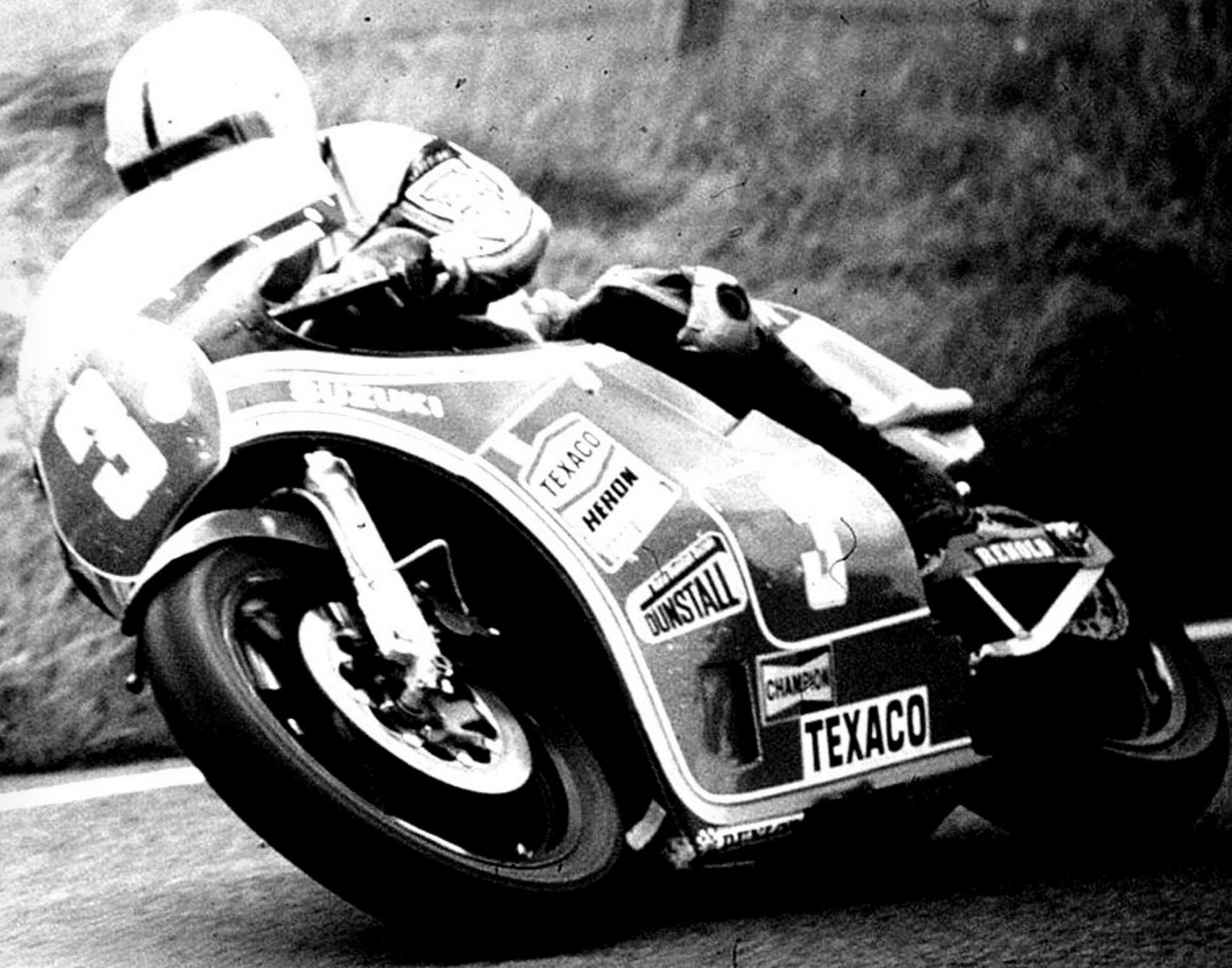
### **Producción**

XTB Media, S.L.

[xtremebikes@xtremebikes.es](mailto:xtremebikes@xtremebikes.es)

### **Publicidad**

[marketing@xtremebikes.es](mailto:marketing@xtremebikes.es)



En ésta página tienes algunas de las empresas y profesionales que creyeron en nuestro proyecto y lo apoyaron desde el primer momento, y sin quienes no sería posible que cada mes puedas leer ésta revista gratuitamente...



**Kawasaki**



MAKINOSTRA



Harley-Davidson Madrid





Tu canal de TV de motos y aventuras



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



**+** **PLUS**

**0% DE INTERÉS Y ALGO MÁS**

*Si el otoño despierta tus  
ganas de recuperar el tiempo perdido  
reconquistando carreteras y viviendo  
nuevas experiencias, este mes puedes  
hacerlo estrenando una Triumph a un  
**0% de interés con 0+PLUS***

*Ven a vernos a Triumph Madrid y te lo contamos todo*



**Triumph Madrid**

**EXPOSICIÓN Y VENTA:**

c/ José Abascal, 4  
28003 MADRID.

Tel.: 916356752

info@triumphmotosmadrid.es

**TALLER Y REPUESTOS:**

c/ García de Paredes, 3  
28010 MADRID.

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



# ヨシムラ

## YOSHIMURA

*Luces y sombras del  
padre de las Superbikes*

*Hablar de carreras de "Production" en USA sin hacerlo de Pops Yoshimura es una incongruencia. La primera victoria en Daytona de una GS preparada por él, puso fin al dominio de una saga de motos europeas que compensaban su falta de potencia con una estabilidad impensable en las pesadas máquinas fabricadas en el lejano Oriente...*

Texto: SBC, Fotos: D.R y marcas



Que hiciera poco tiempo que Hideo Yoshimura se hubiera trasladado a Estados Unidos desde su Japón natal no le impidió convertirse uno de los mejores preparadores de motos de 4 tiempos de su época en un tiempo record, aunque Pops, más que en la tierra, siempre tuvo su mirada puesta en los cielos. De hecho, desde que solo era un niño su obsesión fue “volar como las águilas”. Por eso en 1935, con 15 años, abandonó la

casa familiar en la isla de Kyushu y se alistó en las Fuerzas Marítimas para hacerse piloto de aviones de caza. En la academia demostró tener unas excelentes dotes de pilotaje que lo hicieron destacar de entre todos sus compañeros, y de no ser por un accidente en paracaídas (este no se le abrió hasta estar a pocos metros del suelo) que le dejó graves secuelas en el pecho y los pulmones obligándole a dejar las Fuerzas Marítimas, habría tenido suficientes horas de vuelo, no le habrían denegado el título de piloto de cazas... y habría participado activamente en el ataque a Pearl Harbour.



**YOSHIMURA**

RESEARCH & DEVELOPMENT OF AMERICA, INC.

5517 CLEON AVENUE • NORTH HOLLYWOOD, CALIF. 91601 • TELEX 662-481 • (213) 985-2331



*Hubo un tiempo en que las mejores motos de carreras no las creaban ejércitos de ingenieros de fábrica, si no simples mecánicos armados con una caja de herramientas y mucha pasión ”*

Lejos de desanimarse, Hideo siguió en su empeño de seguir viviendo entre aviones y motores potentes y se puso a estudiar ingeniería aeronáutica en la Japan Air Lines. Se graduó con una nota media de sobresaliente siendo el in-

geniero aeronáutico más joven de Japón. Por desgracia no tuvo mucho tiempo para disfrutar su éxito porque dos meses después empezó la guerra y las Fuerzas Marítimas le llamaron a filas... Y por fin le dieron la licencia de pilo-

to, aunque no para cazas sino para aviones de transporte de carga, con los que estuvo tres veces a punto de morir al carecer de armamento con el que hacer frente a las ametralladoras de 50mm de los P-31 americanos.



# YOSHIMURA

## Pops Z-1 & KZ-1000 Speed Equipment



Rider: Wes Cooley ('77 Riverside National Super Bike Production Class Winner)

**YOSHIMURA'S** four stroke experience became out-of-reach when a new slightly modified Kawasaki Z-1 903 set the speed record on a closed circuit at Daytona in 1973. It was well over 160 mph average and officially timed by AMA and FIM. (Driven by Ivon Duhamel). Five months later Yoshimura appeared at the Bonneville Salt Flats and took four new records in first attendance!

In France, September 1974, Yoshimura-Egli won the Bol d'Or 24-hour endurance race, which gave promise to the Zee's performance and reliability.

More recently, we are experiencing some spectacular Superbike production races, not only in America, but also in Europe, Australia, and Japan, proving the Yoshimura Z-1 to be a consistent victory circle bike in both the Production Class and the Open GP Class!

At Daytona, 1977, fourteen superbikes were electronically timed at speeds in excess of 140 mph, seven went over 145, and one — the notorious Yoshimura-Kawasaki — clocked in at 153.06 mph in the first practice session.

In the future, **YOSHIMURA** feels that the formula-750 could rule to allow the use of 1000cc 4 stroke engines in that class, and in this event the Z-1 engine could be a tremendous threat to the others.



Meses más tarde le destinaron como guía de Kamikazes. Chavales muy jóvenes que apenas sabían volar, que de no ser por los veteranos como Pops habrían sido incapaces de encontrar los barcos de la flota norteamericana a los que debían que atacar. Su avión, un bombardero ligero Ginga, debía guiar a los pilotos suicida de Taiwan a Okinawa y volver

a la base, lo cual le obligaba a llevar un enorme depósito de combustible que todos los pilotos de los portaaviones enemigos querían hacer explotar para que los Kamikaze no llegasen a su destino. Los Ginga eran rápidos y manejables y el suyo más, porque le "trucó" el motor y redujo el peso. Siempre salía bien parado en las escaramuzas, pero el estrés de aquellos

últimos meses de guerra le pasó factura. La mayoría de sus amigos habían muerto y él empezó a beber antes de salir a volar, durante el vuelo y después del vuelo... La guerra le hizo un borracho que bebía tanto que acabó vomitando sangre. Le llevaron al hospital para operarle de estómago y por suerte, la guerra terminó mientras estaba convaleciente.



*Que hiciera poco tiempo que Yoshimura se había trasladado a los USA desde su Japón natal, no le impidió convertirse en uno de los mejores preparadores de su época en un tiempo record ”*



# 三山

Una vez firmado el armisticio los americanos se quedaron en Japón y Pops volvió a Fukuoka. Con el ejército del país desmantelado y sin aviones no podría volver a volar. Estaba tan deprimido que se metió en asuntos turbios que lo llevaron a la cárcel. Cuando salió se encontró un país destrozado, con veintisiete años, sin trabajo, y lo que era peor de todo, sin avión. Durante ocho largos años se sintió muerto en vida, hasta que decidió dedicarse a las motos. La velocidad fue su salvación. No corría porque no había carreras, pero rodar deprisa con su BSA 650 dio sentido a su vida. Consiguió dinero y en un pequeño local empezó a arreglar motos. Sus clientes eran los soldados americanos que le llevaban revistas que se estudiaba por las noches, y tal como ya hiciera con los aviones, no tardó en aprender a trucarlas para las carreras de aceleración que organizaban en la base y ganaban... siempre.

# 三山

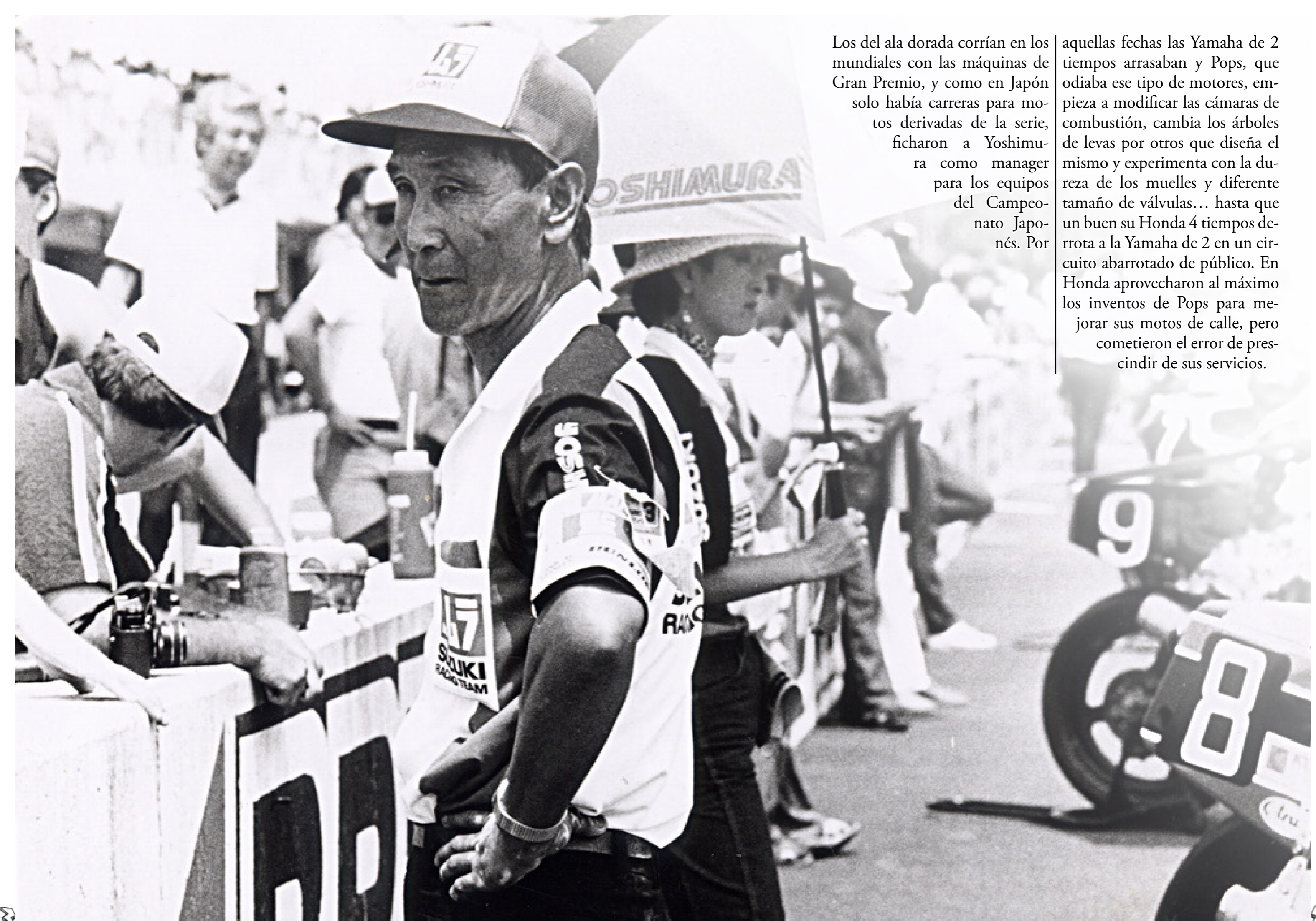


## La era Honda: del amor al odio solo hay un paso

Luego llegaron las primeras carreras de velocidad en un aeropuerto abandonado. Como las BSA rompían mucho, un día decidió preparar una Honda Super Hawk que ganó todo, y los americanos empezaron a vender sus Triumph, Norton y BSA para comprar las Honda que preparaba aquel mecánico japonés. En 1963 Yoshimura se enteró que en el circuito de

Suzuka se celebraría una carrera de 18 horas para motos derivadas de la serie e inscribió dos de sus máquinas con pilotos locales. Como en Tokio pensaron que eran un equipo de campesinos con motos caseras no les prestaron atención, pero en la pista, las motos "caseras" de aquellos paletos de la isla de Kyushu estuvieron casi toda la carrera en primera y segunda posición, y al final una de ellas (la otra rompió) ganó por delante de dos equipos oficiales Honda y de las Yamaha de fábrica.





Los del ala dorada corrían en los mundiales con las máquinas de Gran Premio, y como en Japón solo había carreras para motos derivadas de la serie, ficharon a Yoshimura como manager para los equipos del Campeonato Japonés. Por

aquellas fechas las Yamaha de 2 tiempos arrasaban y Pops, que odiaba ese tipo de motores, empieza a modificar las cámaras de combustión, cambia los árboles de levas por otros que diseña el mismo y experimenta con la dureza de los muelles y diferente tamaño de válvulas... hasta que un buen su Honda 4 tiempos derrota a la Yamaha de 2 en un circuito abarrotado de público. En Honda aprovecharon al máximo los inventos de Pops para mejorar sus motos de calle, pero cometieron el error de prescindir de sus servicios.





305

El sentir que después de aprovechar sus conocimientos le dejaran tirado, provocó en el japonés tal resentimiento que la idea de humillarles en las carreras se convirtió para él en una obsesión casi enfermiza que los del ala dorada empezaron a pagar en el

Gran Premio de Japón celebrado en el circuito de Fuji en 1966. Honda no participó oficialmente en aquella carrera, pero Pops decidió apoyar por su cuenta a un junior japonés al que le preparó una Honda 305 de su propiedad que iba como un cohete.

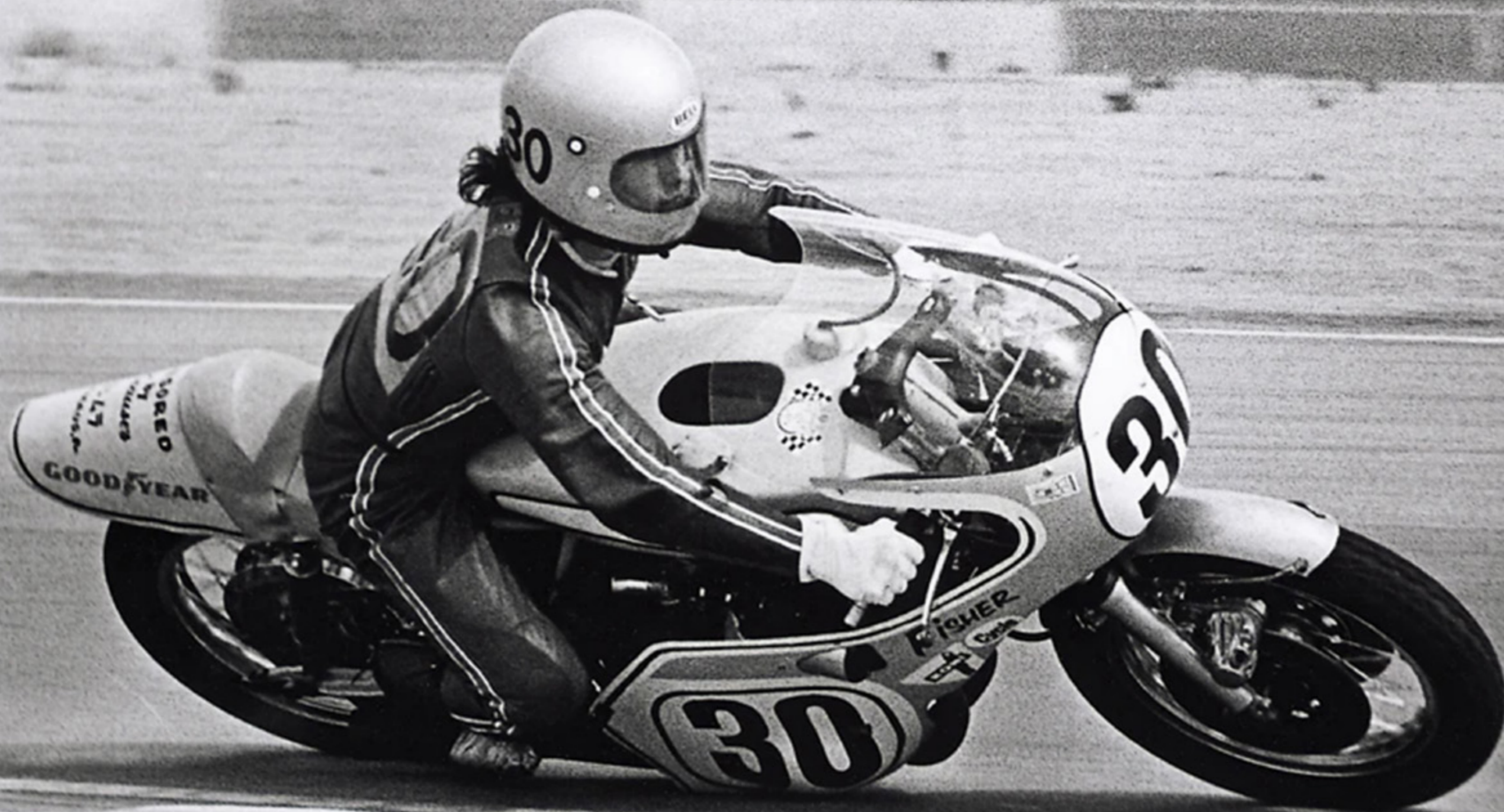
305

Tras la carrera, el británico Byron Black se acercó al box de Yoshimura con una Aermacchi 350 que no le iba bien para que se la revisara. Pops abrió el motor y al verlo hecho polvo ofreció al piloto

correr con su Yoshimura Honda. Aunque Black nunca había quedado entre los diez primeros en un Gran Premio, aquel día se marcó un excelente 4º puesto por detrás de las Yamaha (2T)

de Phil Read y Bill Ivy, y la Aermacchi de Alberto Pagani, quedando delante de la Honda semi-oficial de Motohashi y la Husqvarna oficial de Kent Anderson. Un éxito gracias al que el

nombre Yoshimura empieza a sonar fuerte fuera de Japón. Concretamente en los Estados Unidos, desde donde un tal Ron Krause le encarga una Honda 750 para correr en Daytona.





El encargado de ponerse a sus mandos fue Gary Fisher, un joven piloto que mantuvo la Yoshimura-Honda casi toda la carrera en primera posición por delante de Hailwood y Smart hasta que se rompió la cadena de distribución. Tras el debut de la Yoshimura Honda en el circuito de Florida, Krause se va a Japón para proponer a Pops y su hijo Fujio que se trasladen a los USA para hacerse cargo de las motos de Fisher. En otoño de 1971 Pops hace su primer viaje al país del Tío Sam llevando en su equipaje un curioso sistema de escape "cuatro en uno" similar al que diseñó para los coches Honda de carreras, que además de reducir el peso de la moto aumentaba considerablemente su rendimiento.





Las prestaciones que ganaban las motos con aquellos escapes inventados por Yoshimura animan a Dale Alexander, un empresario americano, a proponer a los Yoshimura crear una filial de su empresa en California junto con otros dos amigos suyos. Aceptan y el primer año las cosas van bien. En Bonneville estable-

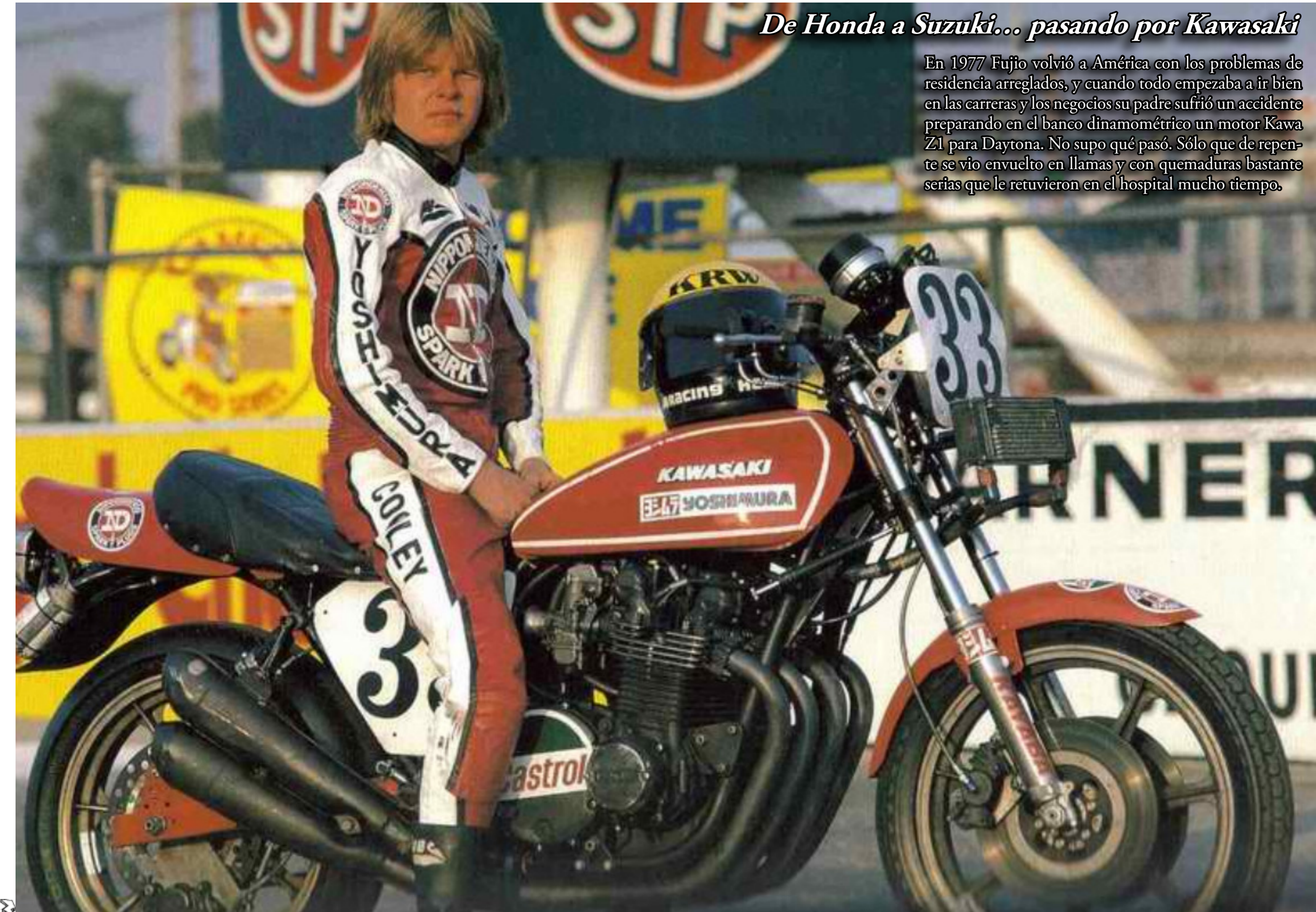
cen ocho records mundiales con una Kawasaki Z1 y otros cuatro con una Honda, preparan motos para todo el mundo y venden escapes cuatro en uno y piezas especiales como si fueran rosquillas, pero la empresa fracasa por la mala gestión de los socios, que solo se dedican a pulirse los beneficios. El desastre americano

también lleva a la ruina a la empresa matriz japonesa, y como las desgracias nunca vienen solas, provoca un cisma familiar que os contaremos en un próximo capítulo dedicado a Mamiko Yoshimura, la hija de Pop, y su yerno Mamoru Moriwaki, que se vuelven a Japón junto con Fujio, al que el Gobierno no le re-

nueva el visado, dejando a Pops, que apenas habla inglés, solo en los Estados Unidos. Por suerte, los derechos del nombre Yoshimura seguían en su poder y aunque estaba sin dinero porque no le pagaron nada, fundó Yoshimura R&D y recuperó su prestigio a base de mucho esfuerzo.

## *De Honda a Suzuki... pasando por Kawasaki*

En 1977 Fujio volvió a América con los problemas de residencia arreglados, y cuando todo empezaba a ir bien en las carreras y los negocios su padre sufrió un accidente preparando en el banco dinamométrico un motor Kawa Z1 para Daytona. No supo qué pasó. Sólo que de repente se vio envuelto en llamas y con quemaduras bastante serias que le retuvieron en el hospital mucho tiempo.



Aquel año no pudo ir a las carreras, pero Fujio le contó que el motor de la Yoshimura Kawasaki de Wes Cooley iba muy deprisa, pero la moto “bailaba” tanto que el pobre Wes no podía mantener los pies en las estriberas y le cogió

miedo. Como Pops no se creía que una moto pusiera ser tan inestable fichó a Steve McLaughlin para que la probase en la siguiente carrera. A las pocas vueltas abandonó porque la moto se movía tanto que chocó con las rodillas contra

las bujías y las rompió. Acto seguido Pops llamó a Cooley para disculparse por haber dudado de él y se puso a trabajar en la mejora de la parte ciclo de aquel potro salvaje que tanto trabajo costaba a sus pilotos domesticar.

Como no podía ser de otra forma, Pops consiguió su objetivo y en la siguiente carrera su Yoshimura Kawasaki batió el récord de la pista a 256 kph. Y más importante aún, rodando por el óvalo de Daytona cómo si fuera sobre railes.



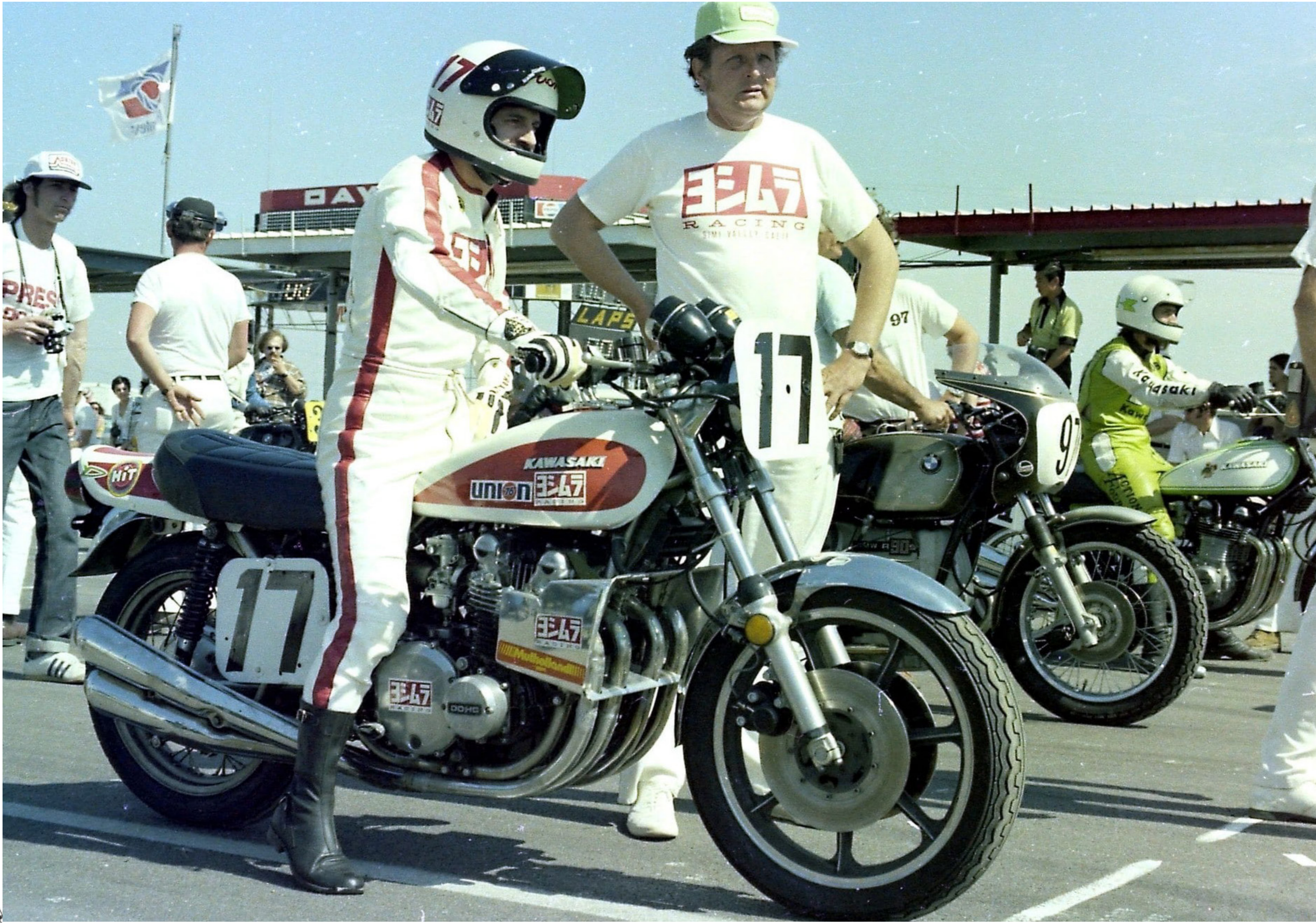


La historia de amor entre Kawa y Yoshimura se alargó hasta que Suzuki presentó en 1978 la GS1000, una máquina que resultó ser la mejor de su época gracias a un chasis algo lento de dirección, pero con una larga distancia entre ejes que le daba una gran estabilidad en

las rectas. Yoshimura se hizo rápidamente con un ejemplar, lo preparó en 50 días y con McLoughlin a los mandos venció en Daytona facilitando que a partir de entonces se gestara un exitoso y largo periodo de colaboración entre Yoshimura R&D y la fábrica de Hamamatsu.









Cuando McLaughlin dejó el equipo Wes Cooley, que seguía con la Yoshimura Kawasaki, heredó su GS. Pops le puso mejores suspensiones, reforzó el chasis y cambió el basculante. El motor también se llevó lo suyo. Bielas aligeradas, pistones de aluminio, árboles de levas de perfil alto, válvulas de sobremedida con muelles de acero, culata trabajada y pulida para mejorar el flujo de gases, carburadores Keihin de 31mm, y su famoso cuatro en

uno. Un trabajo titánico que mereció la pena, porque en la carrera de Daytona de 1979 Ron Pierce, Wes Cooley y Dave Emde coparon los tres cajones del podio y Cooley, aunque en toda la temporada no ganó ninguna carrera, se hizo con el campeonato AMA de 1979, un título que revalidaría las dos temporadas siguientes con la nueva GS1000S, el modelo blanco y azul que a petición de Yoshimura salía de fábrica con un pequeño carenado tipo bikini.

***La GS tenía un centro de gravedad tan alto que obligaba a los pilotos a adoptar un estilo de conducción casi acrobático ))***

*La forma de pilotar las poderosas Yoshimura era erguido y agarrando bien fuerte el bien manillar para que el viento no te despegara del asiento a más de 240kmh*

”





*Con bielas aligeradas, pistones de aluminio, árboles de levas de perfil alto, válvulas de sobremedida, culata trabajada para mejorar el flujo de gases, carburadores Keihin de 31mm, y su famoso cuatro en uno, la potencia del DOHC de 997cc pasó de 88Cv a rendir 133Cv 》*

*Que haga tiempo que “Pops” Yoshimura no esté entre nosotros, no le quita el mérito de haber sido el principal impulsor del auge de las carreras de Superbikes en todo el mundo*

”

Cuando la AMA rebajó la cilindrada de las Superbikes de 1000 a 750cc las Yoshimura Suzuki siguieron cosechando éxitos carrera tras carrera. Para frenar el poderío del aquel tándem imbatible los demás fabricantes excepto Yamaha, que se centraba en los mundiales de velocidad, pusieron toda la carne en el asador. Kawasaki

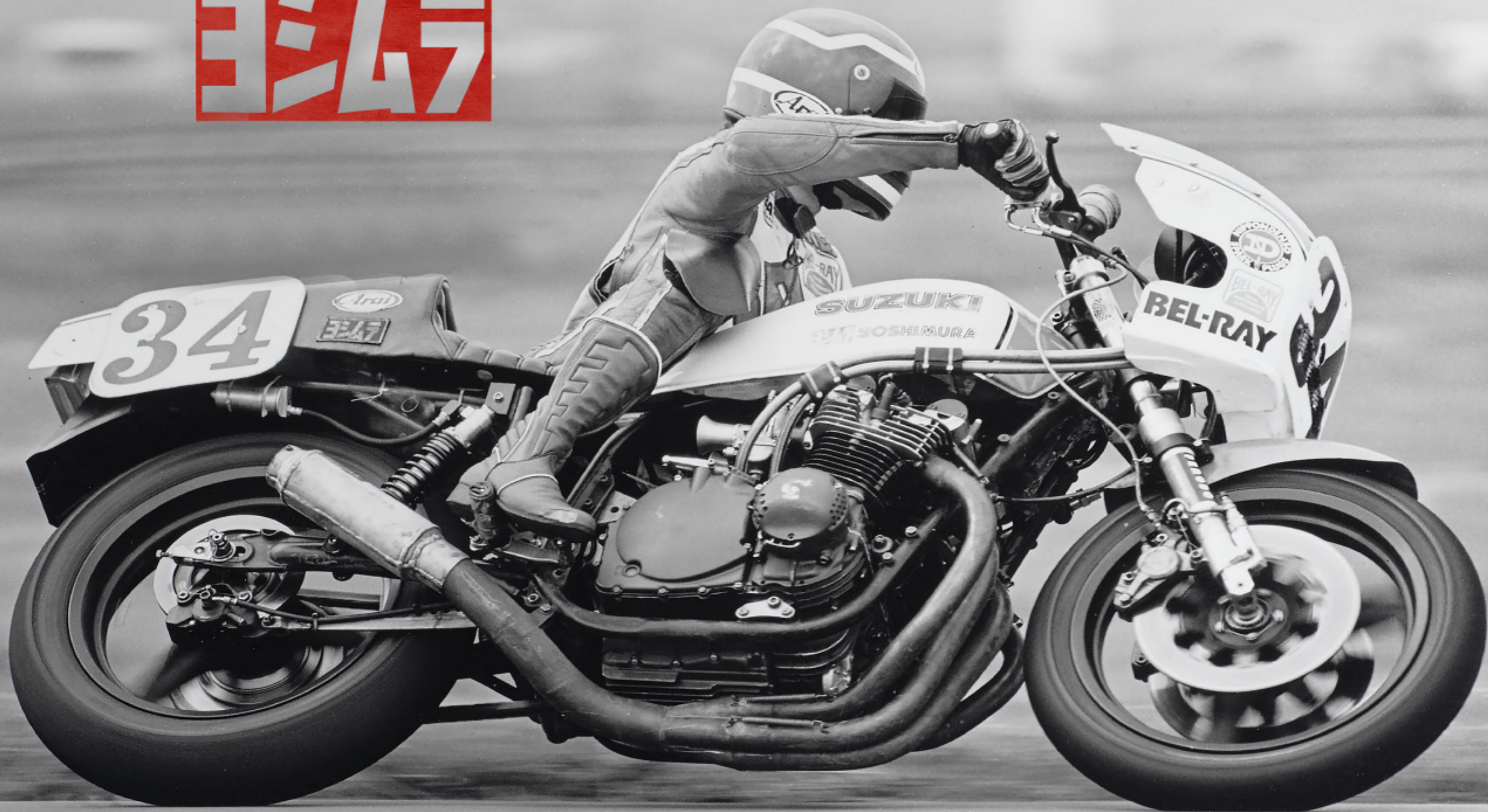
fichó al Ron Muzzy, que sacó 150Cv a los motores Z1 de un par de chavales procedentes de las carreras de dirt track llamados Eddie Lawson y Wayne Rainey, y Honda, harta de ser humillada por Yoshimura hasta en su propia casa (el circuito de Suzuka es suyo) sacaba la potente CB1100F para un tal Spencer, lo cual dio como resultado las mejores temporadas de carreras de toda la historia para motos derivadas.





*Ganar a Honda era como una cuestión de honor para el preparador japonés. Se sentía engañado por ellos, y cada domingo intentaba hacérselo pagar en las pistas de carreras*

王レ7





*Las Superbikes como la GS1000, fueron monstruos “desnudos” que dominaron con mano de hierro las carreras norteamericanas durante la década de los años 70 y hasta la mitad de los 80*

”

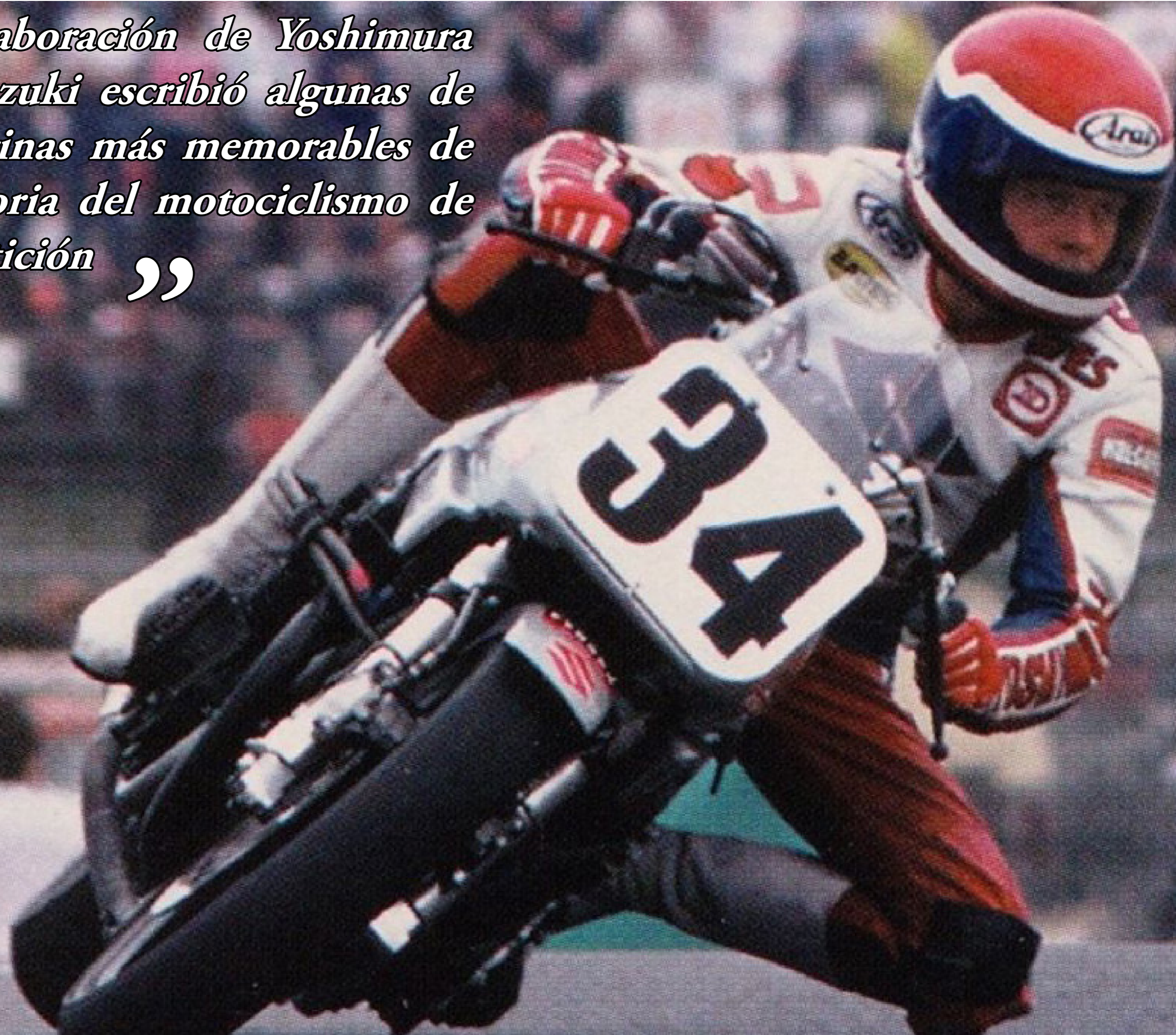


*Los éxitos de Wes Cooley, el hombre del dorsal 34, siempre fueron de la mano con los de Yoshimura R&D América*

”



*La colaboración de Yoshimura con Suzuki escribió algunas de las páginas más memorables de la historia del motociclismo de competición ”*



*Superbikes, TT, Resistencia... la confianza de Suzuki en el talento de Yoshimura llevó al tándem a participar en casi todas las disciplinas ”*





*Tras la retirada de Cooley a finales de 1984, en Yoshimura dieron a probar la moto a un joven tejano de 20 años llamado Schwantz. Su debut fue tan bueno que en cuestión de horas pasó de ser piloto aficionado a oficial 》》*

Cuando en 1981 el tema económico se puso complicado, Pops dejó a su hijo Fujio a cargo del negocio familiar en los Estados Unidos y se volvió a Japón, donde falleció en 1995 a la edad de 73 años. De

todo esto hace ya mucho tiempo, pero cuando miramos una Suzuki GS1000, o cualquiera de aquellas Superbikes de finales de los 70 y principios de los 80, no deberíamos olvidar que proceden de una

época en que las motos de carreras no las creaban ejércitos de ingenieros de fábrica con ordenadores que les indicaban los parámetros que debían seguir, sino visionarios como Hideo Yoshimura, un

simple mecánico armado con una caja de herramientas, cuya pasión por volar y las carreras ha escrito algunas de las páginas más memorables de la historia del motociclismo del siglo XX.



**YOSHIMURA**



**BREVIS**



**Kawasaki**



**Z900RS**



**R-77S**

**R-11**

**Z900RS**

**Z900RS / CAFE**

Avda dels Oficis, 17  
03570 Villajoyosa  
(Alicante)  
T: 966 85 05 47  
pedidos@totimport.com

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

[blog.totimport.com](http://blog.totimport.com)



Personaliza tu moto con  
accesorios originales Yoshimura



Protector leva



Estriberas



Protector motor



Protector motor



Rejilla radiador



**WIND ARMOR**  
YOSHIMURA HIGH QUALITY PRODUCT

Cúpula Grafito



## Moto Retro del año

La Royal Enfield Interceptor 650 ha sido galardonada por segundo año consecutivo como Mejor Motocicleta “Retro” del Año por la prestigiosa revista Motorcycle News. Según los responsables de esta publicación:

*‘la Interceptor encarna la sensación y la atracción de las motos tradicionales’ y, confirman, que ‘no hay ninguna otra moto con la que rivalice, capaz de ofrecer ese estilo incomparable de ayer y de hoy que la Royal’*



El jurado encargado de estos premios anuales está formado por un equipo de periodistas sector y usuarios altamente experimentados, que debaten los pros y los contras de cada candidata y en qué medida satisfacen las necesidades del mercado y de la categoría a la que pertenecen. Tal y como ha afirmado MCN, *‘no es fácil ganar este premio, y la moto que lo hace es porque ha impresionado a un jurado que suele caracterizarse por su escepticismo y realmente satisface las necesidades del mercado’*

Más información sobre Royal Enfield en: <https://www.royalenfield.com/es/es>





NOTICIAS



## “Dark Suit”: la entrada a la familia Ducati Scrambler

Ducati acaba de presentar como modelo de entrada a “Land of Joy” la Scrambler 1100 Dark PRO, un modelo realizado con el objetivo de transmitir a sus futuros propietarios la esencia, pureza y sensación de libertad que caracteriza a todos los miembros de la familia neo-retro de la firma de Borgo Panigale, de los que sólo se diferencia por los acabados de sus piezas negro mate

combinadas con otras de aluminio en anodizado natural. Un detalle muy importante a tener en cuenta, es que el término “modelo de entrada” en Ducati no significa lo mismo que en otras marcas, por lo que el equipamiento de serie de la Scrambler 1100 Dark PRO y sus acabados son de primerísimo nivel: motor L-twin de 1.097cc caracterizado por un generoso par motor desde bajas revoluciones, depósi-

to de 15 litros de capacidad, control de tracción calibrado específicamente para este modelo, ABS Cornering para garantizar la máxima seguridad y agilidad en todo tipo de curvas, así como la posibilidad de elegir entre los modos de conducción Activo, Viaje y Ciudad el que mejor se adapte en cada momento a nuestras necesidades, lo cual es una buena ayuda para los motociclistas menos experimentados.



Al igual que el resto de la familia Scrambler, la 1100 Dark PRO también cuenta con una completa línea de piezas y accesorios, lo cual hace de ella

un excelente punto de partida para aquellos que quieran poseer una moto adaptada al 100% a sus gustos personales. Esta nueva Scrambler 1100

Dark PRO estará disponible en todos los Puntos de Venta Ducati y Scrambler Camps a partir de diciembre de 2020 al precio de 12.990€.

Developed with ADVANCE Technical partner PIRELLI



Del 1 al 30 de noviembre

**BLACK FRIDAY  
DUCATI**



## ¿Se librará Harley-Davidson de una multa de 3 millones de dólares?

Que a Harley-Davidson se le acusara de haber vendido desde 2008 unos 340.000 escapes que emitían más partículas contaminantes de las que rezaba en sus certificados, provocó que la Motor Co y el Gobierno norteamericano se enfangaran en

un litigio en el que llevan inmersos desde hace cuatro años que podría haber obligado a la firma de Milwaukee a asumir unos gastos multimillonarios para compensar ese supuesto exceso de contaminación que provocan las motos de sus clientes.



Ni que decir tiene que Harley-Davidson no admitió responsabilidad alguna, argumentando que esos escapes aftermarket fueron diseñados y vendidos para ser usados “sólo en competición”, y no solo han destruido todos los que solicitaron a sus distribuidores que les devolviesen, sino que desde agosto de 2016 sólo comercializan los homologados por la California Air Resources Board.

Lo que resulta más curioso de todo esto, es que precisamente en los Estados Unidos, unos de los países que junto con China y la India se niega sistemáticamente a aceptar el Protocolo de Kyoto (un acuerdo internacional promovido por la ONU para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero que provocan el calentamiento global) se preocupen tanto por lo que contaminamos los motoristas.



NOTICIAS



## ARC Vector: en busca de una segunda oportunidad



Después de declararse en quiebra hace aproximadamente un año, ARC Motorcycles y su modelo ARC Vector, vuelven a la carga para intentar resurgir y lanzar el modelo definitivo a la calle. En su presentación oficial en 2018, tanto sus características como su atractivo diseño resultaron un soplo de aire fresco en un segmento en el que las motos no se caracterizan precisamente por ser bonitas, pero también su precio

de 110.000 euros, resultaba excesivo tratándose de una moto fabricada por una empresa nueva, absolutamente desconocida y sin referencias. Como era de esperar todo se fue al traste, ARC se declaró en bancarrota y los planes quedaron en suspenso hasta ahora, que Mark Truman, uno de los fundadores de ARC Motorcycles, se ha decidido a comprar los activos de la marca para retomar el proyecto. Según Truman, las primeras

Vector se empezarán a comercializar en 2021, y aunque sus especificaciones no son definitivas habla de un motor eléctrico de 135 CV, 395 Nm de par y una autonomía de más de 300 km con una sola carga. De lo que no ha dicho nada es del precio, pero si sigue en la misma línea, mucho nos tememos que el señor Truman tiene todas las papeletas de la tómbola para terminar igual de mal que en el primer intento.



THE ORIGINAL ICON  
JAPAN SINCE 1965

W800 CAFE

En las carreteras de 1960 mandaban los pilotos Cafe Racer con la icónica W1. Ahora, su herencia histórica se reencarna en la W800 Cafe para que sientas su espíritu y formes parte del legado de una nueva generación.

SÉ UN ICONO POR  
**10.950€**

Toda la información en [www.Kawasaki.es](http://www.Kawasaki.es)

Seguro de serie: Los primeros 25 años o con menos de 2 años de carnet deberán pagar anualmente 200€, independientemente del modelo que elijan. Esta oferta es válida para particulares, no se aplica a empresas con flota de vehículos. Consulta siempre con responsabilidad, dentro del límite de tus habilidades, tu experiencia y la moto. Para un caso homologado y seguro protector. Oferta Financiera válida hasta el 31 de diciembre de 2019.

**Kawasaki**



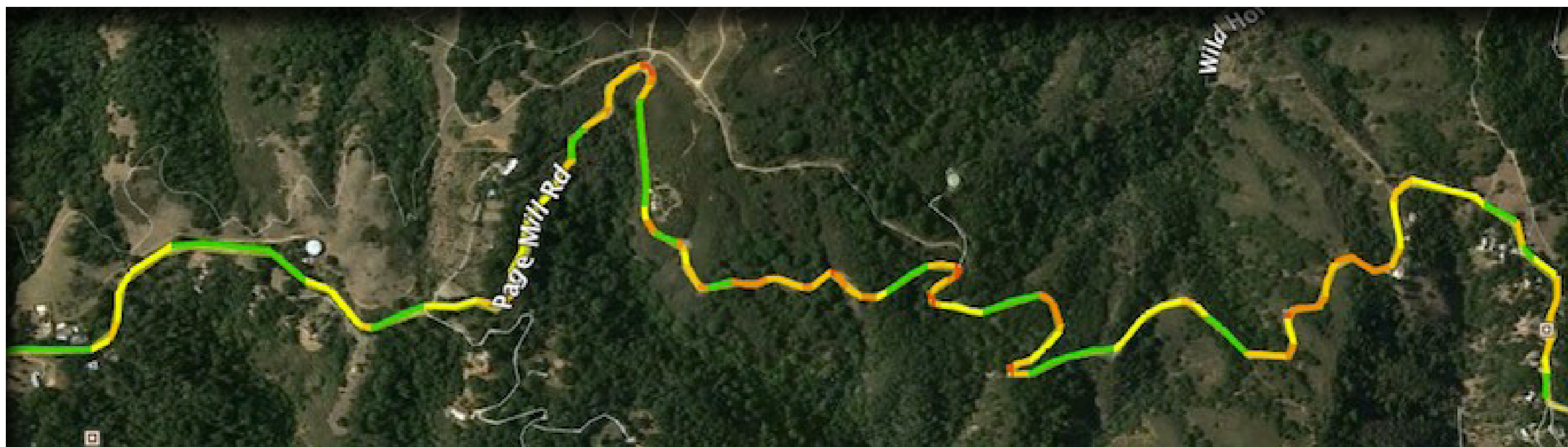
## Encuentra las carreteras más reviradas

Curvature no es una aplicación más con la que reducir la capacidad de la memoria de nuestros móviles, sino un mapa interactivo que permite localizar cerca de nuestro lugar de residencia las carreteras reviradas en las que más disfrutaremos de nuestras motos. La idea se le ocurrió a un aficionado que veía como la resolución con que están confeccionados los mapas impedía saber si una carretera tenía curvas o uno de esos trazados que aburren a las ovejas, así que se puso manos a la obra y creó un programa que analiza a partir de Open Maps el radio de las curvas creando un código de colores que marca en amarillo las carreteras menos si-



**Find twisty roads.**

nuosas y en morado las más “ratoneras. Para facilitar las cosas más aún, el trazo de color se presenta en diferentes grosores que nos indican si la carretera en cuestión es de primer orden o secundaria, y para rizar el rizo muestra en verde las rectas o curvas muy amplias y en rojo las curvas más cerradas.





# NOTICIAS



## Un respiro a las Euro 4

Que el próximo 1 de enero entrase en vigor en todos los países europeos la Euro 5, significaba que a partir de esa fecha los fabricantes y concesionarios se iban a encontrar con un marrón de aquí te espero por no poder vender las motos que tuvieran en stock. Por suerte o por desgracia, la pandemia ha trastor-

cado el mercado haciendo imposible cumplir con las previsiones anuales de venta, y la Comisión Europea, presionada por el sector, no ha tenido más remedio que dar marcha atrás permitiendo que las 550.000 motos que se calcula que hay en almacenadas en toda la Unión Europea puedan

venderse a lo largo de 2021. Lo bueno de esto, si es que se puede llamar "buena" a la situación que atravesamos, será que es más que probable que la necesidad de liquidar stocks empuje a los fabricantes e importadores a poner en marcha promociones de las que los usuarios saldremos beneficiados.



### G1-125 3.195€\*

- Embrague antirrebote
- Conducción Eco y Sport
- Defensas integradas
- Full LED
- Puerto USB parte delantera
- Protectores de manos
- Manetas regulables
- Neumáticos mixtos
- Panel digital
- Llantas de aleación tubeless
- Piñas retroiluminadas
- Batería de gel



### Gratis durante el mes de noviembre

- Seguro a terceros
- Seguro Re-New



### U 125 2.995€\*

- Bloqueo automático de dirección
- Arranque sin llave (Keyless control system)
- Control electrónico
- Embrague antirrebote
- Puerto USB parte delantera
- Conducción Eco y Sport
- Full LED
- Panel digital
- Protectores de manos
- Manetas regulables
- Piñas retroiluminadas
- Llantas de aleación tubeless
- Batería de gel



Liquid Cooled - ABS Bosch - EFI Bosch - 14,6 CV - EURO 5  
Puedes conducir estas motos con tu carné de coche, aunque te cueste creerlo



Consulta nuestras EXTRAORDINARIAS condiciones de financiación 2 Ways en [www.zontesmotos.es](http://www.zontesmotos.es)

\*Precios estimados en Península y Baleares no vinculantes para el Vendedor Autorizado.



**Concesionarios  
Talleres  
Transformadores  
Equipamiento  
Ropa y complementos**

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



**CAFE RACERS**

**XTREME BIKES**

# *Hill Climbing*

## *Asalto al Cielo*

*Imagínate sentado en tu moto contemplando la ladera de una colina. Tiene unos cuantos cientos de metros de altura “sembrados” de rocas, y una pendiente tan pronunciada que te costaría subirla incluso a pie. ¿Te atreverías a intentarlo en moto?*

Texto: Outsider; Fotos: del baúl del abuelo



**E**l hemisferio derecho del cerebro, el que controla la lógica, nos dirá que ni se nos ocurra. Que no lo intentemos. Pero basta que cuatro amigos nos hagan la

mágica afirmación de: “No hay huevos”, para que inmediatamente nos veamos (si eres español estas idioteces suelen funcionar bien) enfilando con la moto hacia la cima a toda leche, sin pensar en las graves consecuencias físicas y la ruina económi-

ca, porque seguro que nos cargamos la moto, que se nos vienen encima por culpa del reto que acabamos de aceptar. Desde mucho antes de inventarse la rueda, los seres humanos hemos ido perfeccionando la forma de desplazarnos más

rápido, subir más alto... y hacernos más daño en la caída. Lo que podríamos llamar jugarnos la vida gratuitamente. Y el deporte del Hill Climbing (escalar la colina) es de los pocos que pueden satisfacer esos tres deseos de sola una tacada.





*Si Ernest Hemingway dijo una vez: “solo hay tres deportes de verdad: corridas de toros, carreras de motos y alpinismo. Lo demás son juegos”, el Hill Climbing es la única disciplina del motor que combina los tres ”*

*Desde mucho antes de inventarse la rueda, los seres humanos hemos ido perfeccionando la forma de desplazarnos más rápido, subir más alto... y hacernos más daño en la caída ”*





Todo empezó en los años 20 del siglo pasado. En aquella época se estilaban las carreras de motos sobre una pista ovalada de madera (board track) con un gran peralte exterior en el que las potentes V-Twin rodaban rápido. Muy rápido. Los leñazos eran de órdago a la grande y un fin de sema-


na sí, y al otro también, había accidentes con víctimas mortales. Entre ellas muchos espectadores a los que moto y piloto les caían cómo del cielo o directamente les atizaba en los morros cuando se salían de la pista. El caso es que la peligrosidad del boardtrack (magnificada por la prensa sensa-

cionalista) puso en entredicho su continuidad. La AMA intentó que aquello fuera más seguro poniendo límites a la cilindrada y la potencia de los motores haciendo las carreras más aburridas. Los accidentes se redujeron considerablemente pero como a la peña lo que le gusta es ver sangre,

salvo que la que se derrama sea la suya... los circuitos se quedaron sin público que sentar en las gradas y Excelsior Henderson, Indian y Harley, las eternas rivales de la época, sin posibles clientes a los que mostrar cual de las tres era la más "chula del lugar" ganando carreras.

*El Hill Climbing ni siquiera se consideraba un deporte serio, sino una actividad practicada por cuatro dementes a los que les importaba una higa su integridad física ”*





*Sobre el papel parece fácil, pero cuando intentas llevarlo a la práctica te das cuenta del enorme trabajo que hacen las leyes de la física para que no consigas llegar hasta la cima*

”

Ernest Heminway dijo una vez: *“solo hay tres deportes de verdad: corridas de toros, carreras de motos y alpinismo. Lo demás son juegos”*. Pues bien, después que alguien de la plana mayor de Indian leyera o escuchara estas palabras llegando a la conclusión de que “escalar colinas” era casi lo mismo que combinar los tres deportes a los que hacia referencia el célebre escritor y periodista

estadounidense, cuando la marca de Springfield sacó al mercado un nuevo modelo convocó a toda la prensa al pie de la más alta y escarpada que encontraron en Massachusetts para que vieran en directo lo que era capaz de hacer su nueva moto. A los plumillas les entusiasmó la idea, elogiaron la moto en sus artículos y los pedidos empezaron a llegar. Misión cumplida.



*Las Harley casi siempre terminaban en los primeros puestos... siempre que no hubiera por allí alguna Triumph o BSA para amargarles el día ”*





Hasta el momento el Hill Climbing ni siquiera se consideraba un deporte serio sino una actividad al aire libre practicada por cuatro dementes a los que les importaba una higa su integridad física. Tíos que quedaban con sus amiguetes para ver

quien era capaz de llegar más alto con unas reglas muy sencillas: se cogía carrerilla desde un punto fijado previamente y no parabas hasta que ya no eras capaz de llegar más arriba... o te atizas un leñazo. El que llegaba más alto ganaba. En el más que

improbable caso de que más de un participante lograra coronar la cima, para desempatar, darle más emoción o por puro sadismo, vaya usted a saber, luego se añadió al asunto el factor de cronometrar el tiempo que tardaban en hacerlo.





*En los comienzos, la mayoría de “escaladas” del campeonato se hicieron en Springfield -ciudad de origen de Indian y la familia Simpson- y más tarde se trasladaron a California ”*



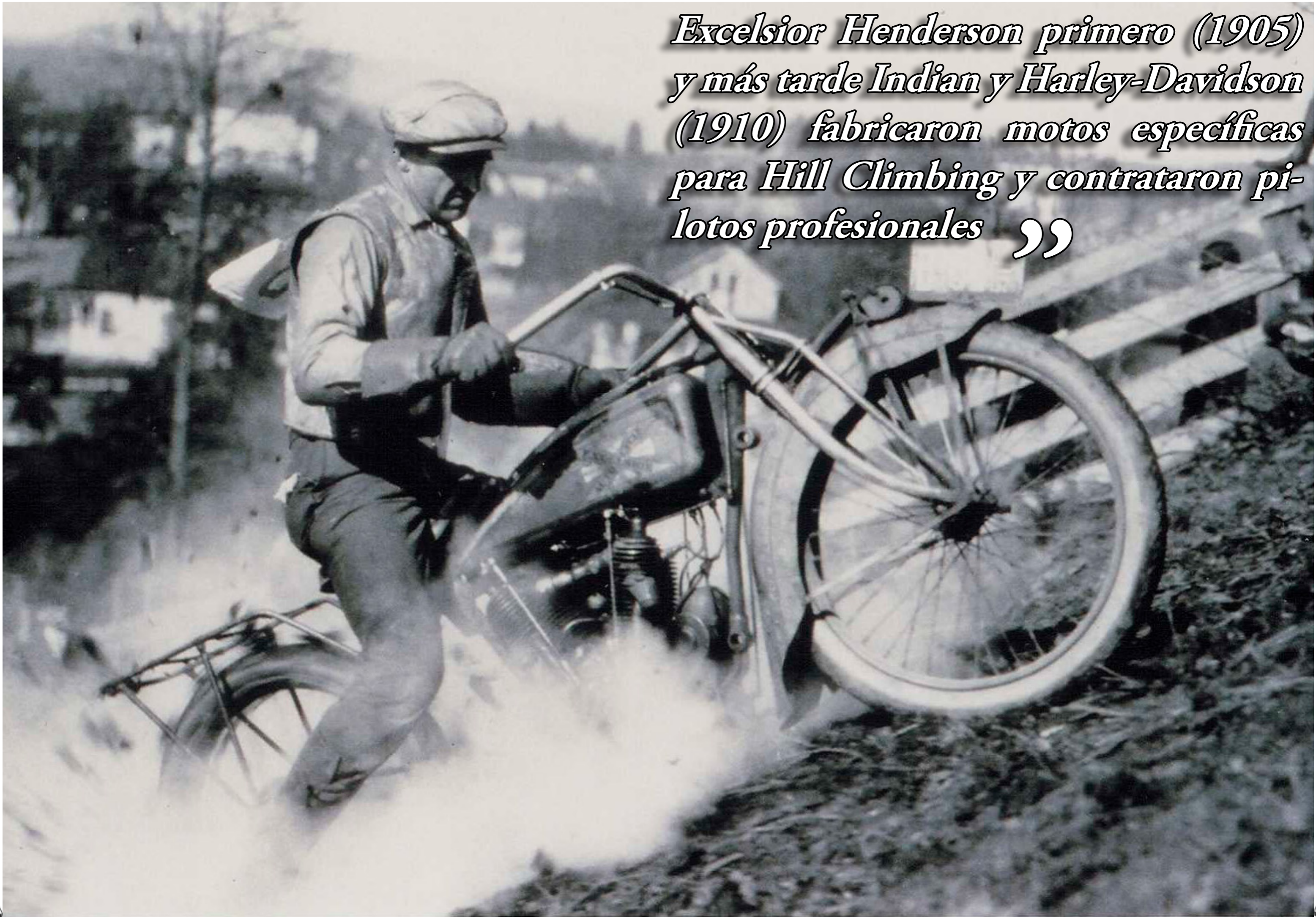
El caso es que cada domingo había más participantes, iban más curiosos para ver las evoluciones de aquellos chalados y el Hill Climbing se popularizó. Como era de esperar, a la AMA, siempre con un ojo puesto en actividades que pudieran reportarle dinero expi-

diendo licencias a los pilotos, seguros, patrocinio de marcas, venta de entradas y demás chanchullos, le faltó tiempo para "oficializar" lo que hasta el momento era una actividad de amiguetes convirtiéndolo en deporte federativo. Eso sí, como no querían perderse el

chollo como les pasó con las carreras de board track prefirieron no poner ni una sola limitación a las motos, que pasaron de ser prácticamente de serie a convertirse en auténticas aberraciones mecánicas con basculantes kilométricos y ruedas traseras gigantescas.



*Excelsior Henderson primero (1905)  
y más tarde Indian y Harley-Davidson  
(1910) fabricaron motos específicas  
para Hill Climbing y contrataron pi-  
lotos profesionales ”*







Lo bueno que trajo la profesionalización fue que animó a las marcas a involucrarse. Excelsior Henderson primero (1905) y más tarde Indian y Harley-Davidson (1910) fabrica-

ron motos específicas para la nueva especialidad. Eran V-Twins de 750 cc con válvulas en culata y 50Cv de potencia que en vez de gasolina usaban alcohol y benzol como com-

bustible, tenían chasis especiales y los neumáticos envueltos en cadenas, cuerdas o cualquier invento que sirviera para mejorar el agarre durante la escalada. De todas ellas

las más competitivas eran las Harley, que casi siempre terminaban en los primeros puestos... siempre que no hubiera por allí alguna Triumph o BSA para amargarles el día.



*Aquella nueva disciplina alcanzó tal éxito que incluso el legendario Burt Monro se apuntó a la fiesta en 1926, 40 años antes de convertirse en uno de los hombres más rápidos de la historia ”*







*En cuando el Hill Climbing se convirtió en un deporte federado, las motos dejaron de ser prácticamente de serie para convertirse en aberraciones mecánicas de basculantes kilométricos y ruedas traseras gigantescas ”*



Los estadounidenses se aficionaron mucho a este deporte que prosperó a lo largo de toda la década siguiente atrayendo a personajes tan curiosos como el legendario Burt Monro que en 1926, 40 años antes de convertirse en uno de los hombres más rápidos de la historia, viajaría de su Nueva

Zelanda natal a California para sumarse a la fiesta de escalar la "Colina de la Emoción" (Hill of Thrill) en Orange County, que había pasado de tener unos cuantos cientos de espectadores en 1910 a reunir a la friolera de más de 50.000 espectadores al pie de la ladera diez años más tarde.







Cuando todo iba sobre ruedas e incluso había pilotos que podían vivir del Hill Climbing, la AMA, que parecía no cansarse nunca de meter la pata, volvía a hacer de las suyas incorporando una serie de cambios que nadie pedía y que a nadie beneficiarían salvo a ellos, que preferían

organizar las competiciones en recintos cerrados para que todo el mundo pasara por taquilla. De todas las medidas la peor fue dar todo el protagonismo a las motos de 350cc aun a sabiendas de que los espectadores preferían las monstruosas twins.





*Aunque al Hill Climbing  
no se le haya dado la im-  
portancia que merece, ha  
sido parte del paisaje du-  
rante más de un siglo*

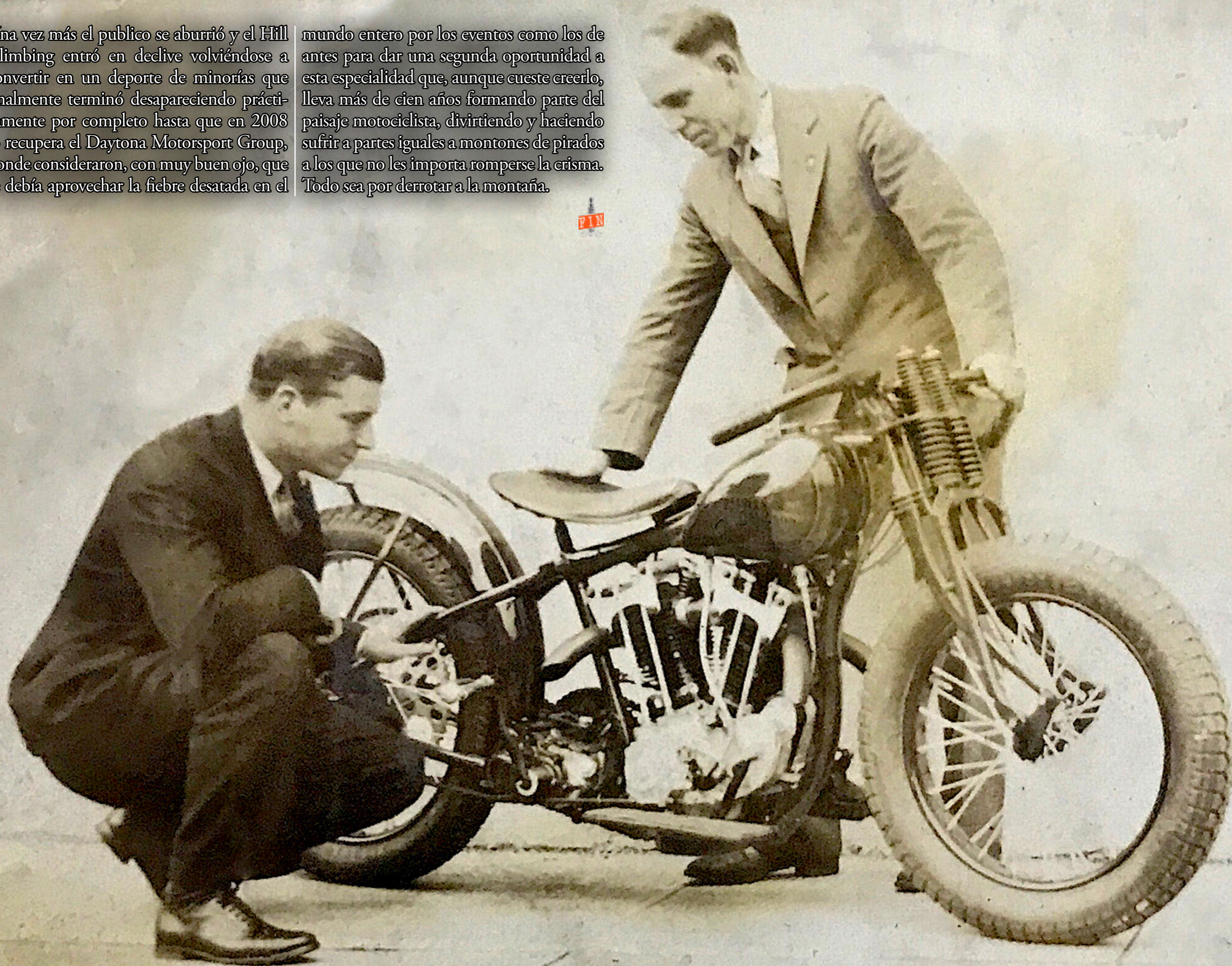
”



Una vez más el público se aburría y el Hill Climbing entró en declive volviéndose a convertir en un deporte de minorías que finalmente terminó desapareciendo prácticamente por completo hasta que en 2008 lo recupera el Daytona Motorsport Group, donde consideraron, con muy buen ojo, que se debía aprovechar la fiebre desatada en el

mundo entero por los eventos como los de antes para dar una segunda oportunidad a esta especialidad que, aunque cueste creerlo, lleva más de cien años formando parte del paisaje motociclista, divirtiéndolo y haciendo sufrir a partes iguales a montones de pirados a los que no les importa romperse la crisma. Todo sea por derrotar a la montaña.

FIN





Con el estilo sencillo y minimalista de una  
Harley-Davidson, no necesitas más para  
**SENTIR QUE LO TIENES TODO**



**HARLEY-DAVIDSON TARRACO**  
C/ Caràbia, 10 - L'Albada 43006 - TARRAGONA  
Tienda: 977 44 85 50 / Taller: 977 44 85 51

ALL FOR FREEDOM  
FREEDOM FOR ALL™ 



# Joey Dunlop

## El Rey de la Montaña

*El pasado 2 de julio se cumplían veinte años de la muerte de Joey Dunlop. En lo mas alto de la "Mountain Course", en la Isla de Man, hay un monumento al que por méritos propios muchos consideran "El Rey" de la carrera más dura y peligrosa de la historia del motociclismo: el Tourist Trophy...*

Texto: SBC; Fotos: Archivo y D.R.

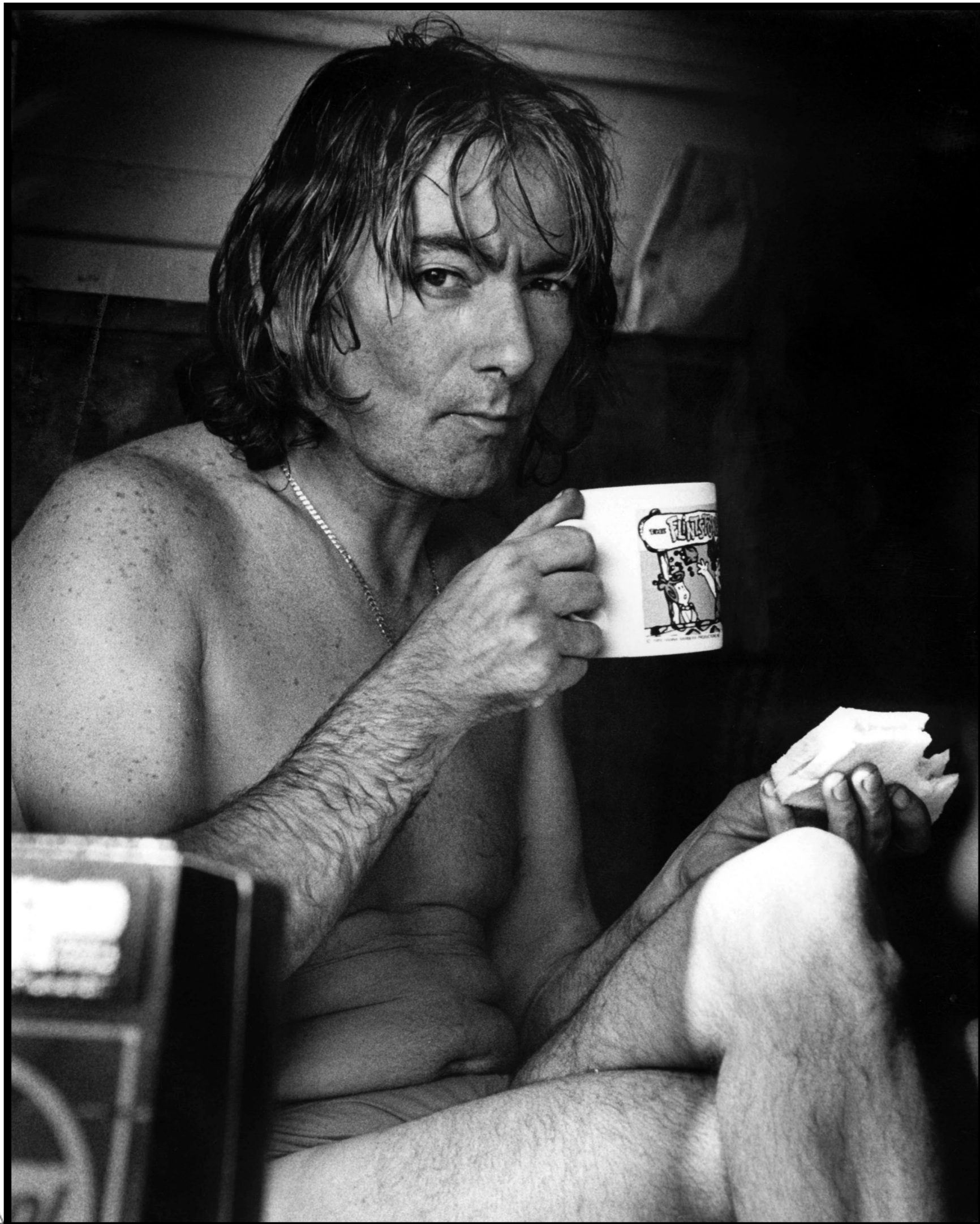
Shell

39

DAVIE REAG

YAMAHA

PASSED  
SCRUTINEERING  
1982  
ULSTER GRAND



**N**acido en 1952 en Ballymoney, una pequeña ciudad del Condado de Antrim, en Irlanda del Norte, William Joseph Dunlop fue uno de los últimos de una raza de grandes pilotos que difícilmente se volverá a repetir en el panorama motociclista actual. Tipos duros donde los haya a los que siempre rodeaba cierto halo de romanticismo; gente que sabía asumir sus errores sin echar la culpa a otros si las cosas no iban bien, y capaces de ha-

cer cosas tan extraordinarias como ganar en diferentes carreras el mismo día sin darle importancia, y hasta sin despeinarse. Porque a pesar de ser excepcionales, eran hombres sencillos que no sólo no se veían a sí mismos como deportistas de élite que tuvieran que cuidarse, controlar su peso e ir cada día al gimnasio sino todo lo contrario: bebían cerveza como cosacos y fumaban como si no hubiera un mañana. Eso sí, cuando tocaba enfundarse el mono de cuero... eran verdaderos profesionales que no cedían ni un solo milímetro de terreno sin pelearlo.



Joey se apasionó por las carreras desde que apenas era un niño. Algo normal en una tierra en la que se celebraban pruebas como el Gran Premio del Ulster o la North West Cup 200 y en 1969, cuando con diecisiete años pudo reunir las cincuenta libras que le costó una Triumph Tiger Cub de 199cc haciendo trabajos de soldador, albañil y camionero, se estrenaba como piloto en competición haciendo en su primera carrera en el circuito de Lurghan Park un cuarto puesto.

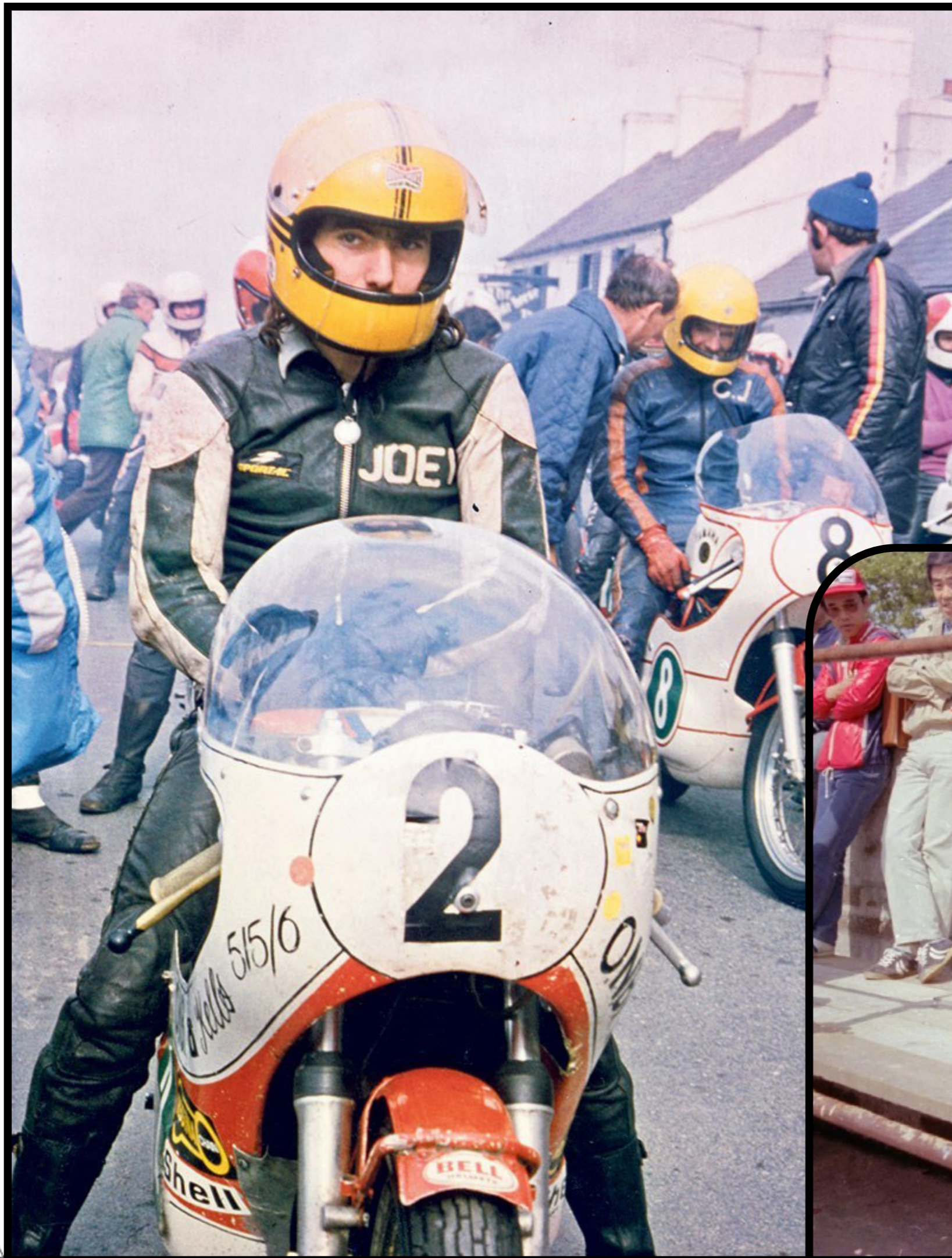
Gracias a pequeños trabajos en el mismo taller en el que trabajaba su padre, consiguió dinero suficiente para participar en su segunda carrera, la Carrowdore 100, en la que tras una intensa lucha con pilotos a los mandos de rapidísimas Bultaco se clasificó con su Triumph en segunda posición. Suele decirse que “a la tercera va la vencida” y así fue. La primera victoria llegó en 1970 en su tercera carrera, la Temple 100, en la que ganó en 200cc.



*Joey Dunlop era un tipo tan rápido sobre la moto como sencillo. Una de esas personas que después de ganarte te invitaba a cervezas y te contaba en qué curvas había apurado más... ”*



*Su primera victoria en el TT de la Isla de Man fue en 1977 con una Yamaha OW31B en la categoría Jubilee Classic ”*



*Equipados con monos de cuero sin apenas protecciones y cascos que hoy día no se homologarían ni como elemento decorativo, las carreras del TT en los 70 eran una ruleta rusa sólo apta para los más valientes*

”

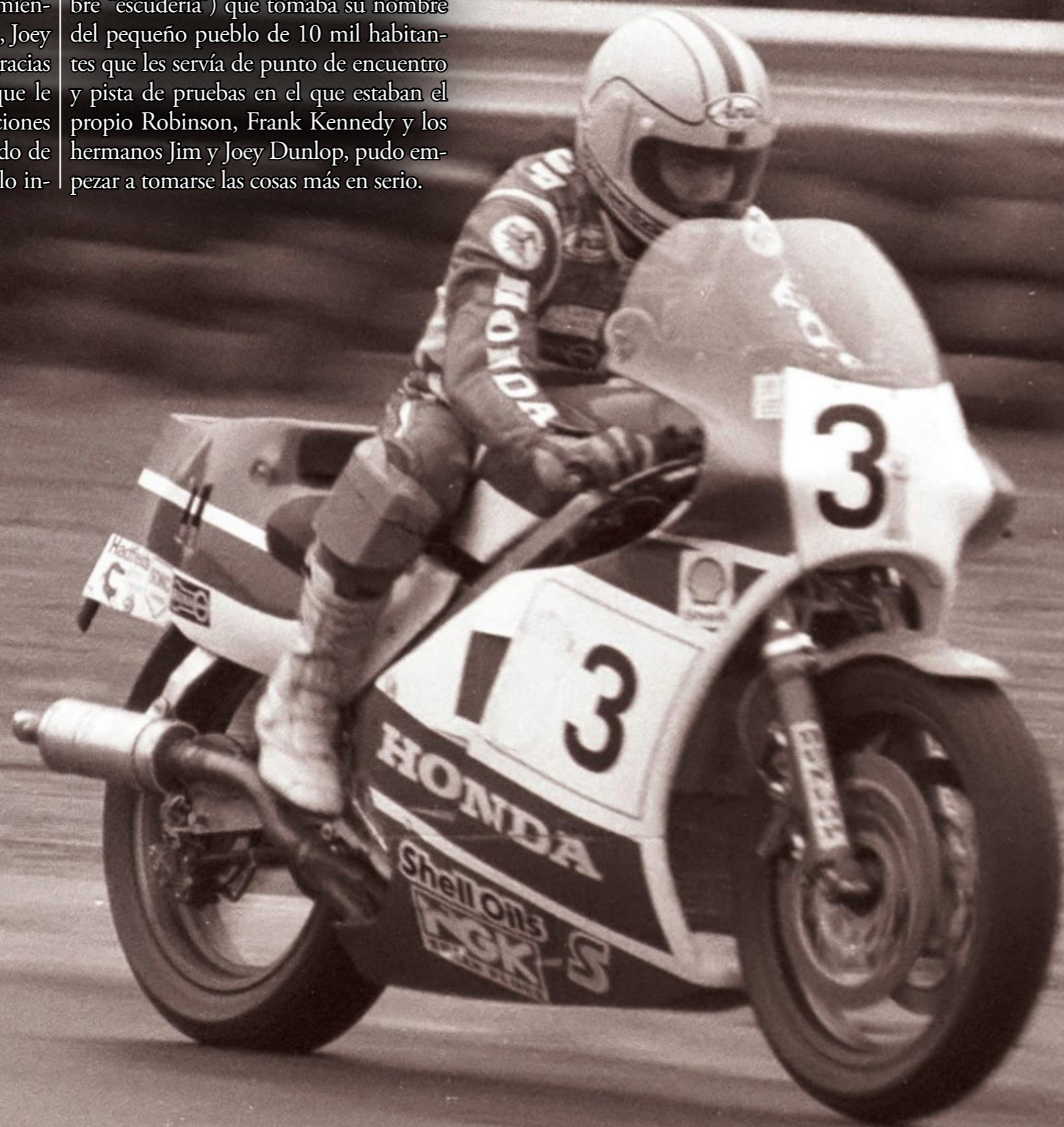


*Su forma de analizar una zona del Circuito de la Montaña te hace entender el coraje y la determinación que se gastaba en la carrera ”*



Después de aquella primera temporada en la que tenía tan poco presupuesto que si la moto se le rompía en entrenamientos no podía participar en la carrera, Joey supo que aquello era lo suyo, y gracias al apoyo de familiares y amigos que le ayudaban con pequeñas aportaciones económicas, y sobre todo del marido de su hermana, Merv Robinson, que lo in-

corporó al Armory Army, un grupo de pilotos (entonces no se estilaba el nombre "escudería") que tomaba su nombre del pequeño pueblo de 10 mil habitantes que les servía de punto de encuentro y pista de pruebas en el que estaban el propio Robinson, Frank Kennedy y los hermanos Jim y Joey Dunlop, pudo empezar a tomarse las cosas más en serio.

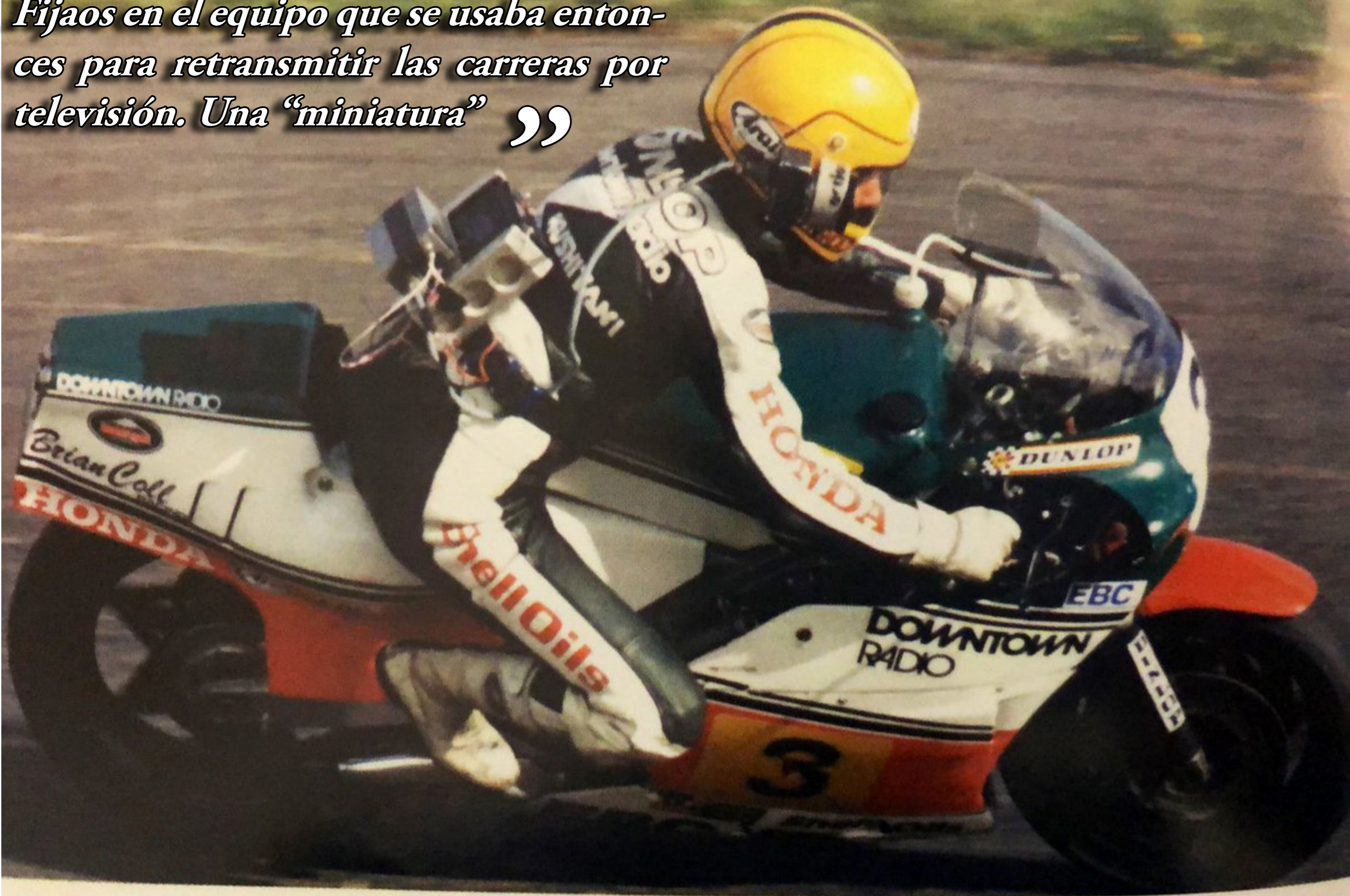




Los años siguientes Joey siguió despuntando y haciendo buenos puestos. Primero con su ya desfasada Triumph que le ayudaba a preparar su padre, más tarde con Suzuki y Yamaha, y finalmente con una Honda. Precisamente con las motos del ala dorada, las victorias en casi todas las peligrosísimas carreras de Maghaberry, Cookstown 100, Carrowdore, Tandagree 100, Mondello Park o Nort West 200, todas ellas celebradas en carreteras irlandesas que se cerraban al tráfico el mismo día de la prueba, no tardaron en llegar.



*Fijaos en el equipo que se usaba entonces para retransmitir las carreras por televisión. Una "miniatura" ”*



Pero de todas en las que participó en aquellos años la que le marcaría de por vida fue el Tourist Trophy. Su primera victoria en la Isla de Man fue en 1977 con una Yamaha OW31B en la categoría Jubilee Classic. Solo tenía veinticinco años, y el ambiente de aquella carrera, la valentía de los participantes

y la complejidad de aprenderse aquel circuito tan largo y revirado le fascinaron tanto que a partir de entonces se creó una especie de vínculo entre él y el circuito de la montaña que año tras año, aun sabiendo lo peligros que le acechaban tras cada curva y cambio de rasante, le era imposible no participar.





Su segunda victoria en el Tourist Trophy fue en 1980. Gracias a su valentía en la pista el nombre Dunlop ya no solo se conocía porque fuera el mismo que el de un fabricante de neumáticos. Que los aficionados le admirasen y sus rivales lo respetaran le sirvió para abrirle las puertas de Honda Britain,

que en 1982 le proporcionó material de primera fila facilitando que en aquella misma temporada comenzara un reinado en el Campeonato del Mundo de F1 TT (el precursor de las actuales SBK) que se prolongó durante cinco años seguidos y le valió el apodo de "King of the roads".

*“Nunca he querido ser una superestrella. Simplemente quiero ser yo mismo. Espero que la gente me recuerde así”  
(Joey Dunlop) ”*





Los ochenta fueron su mejor época. Entre 1983 y 1988 ganó nada menos que once carreras de F1 en las categorías Senior y Junior del TT, y no fueron más por culpa del accidente que sufrió en 1989 en Brands Hatch, que le impidió participar en Man debido a las múltiples lesiones de las que se estaba recuperando. A raíz de aquel atravesó una mala racha de la que no empezó a remon-

tar hasta que en 1992 volviera a ganar en 125cc en "su" isla. Pero para que os forméis una idea de la clase y el carisma que tenía del personaje ahí va la crónica que escribió un periodista que cubrió las carreras de Man en 1985: "Dunlop iba líder destacado, pero su moto comenzó a fallar... Sin pensárselo dos veces paró y entró en un bar pidiendo una pinta mientras se quitaba el casco. Apura-

*da la primera jarra y listo para empezar la segunda, unos fans entraron corriendo al bar diciéndole que la moto sólo tenía un cable de bujía suelto'. Increíblemente se fue a comprobarlo con la jarra cerveza en la mano y al ver que era cierto se acabó la cerveza, se puso el casco y los guantes, cerró la cremallera del mono y volvió a la pista. Aún le dio tiempo a mejorar el record de la vuelta y acabar tercero".*





*Hoy en día, en el Tourist Trophy de la Isla de Man se premia al mejor con la Copa Joey Dunlop, así como al mejor piloto irlandés ”*

*Que en la pista no hay amigos lo demuestra esta foto en la que Joey (izquierda) pelea a brazo partido con su hermano Robert en la North West 200*

”



Entre 1992 y 1998 ganó diez carreras del TT, todas en categorías pequeñas menos las del TT Senior de 1995, y con toda seguridad habría seguido engrosando su palma-

rés si hubiera conseguido motos competitivas que le hubiesen permitido demostrar que, aunque ya tenía cuarenta años, seguía siendo competitivo y estaba en forma.



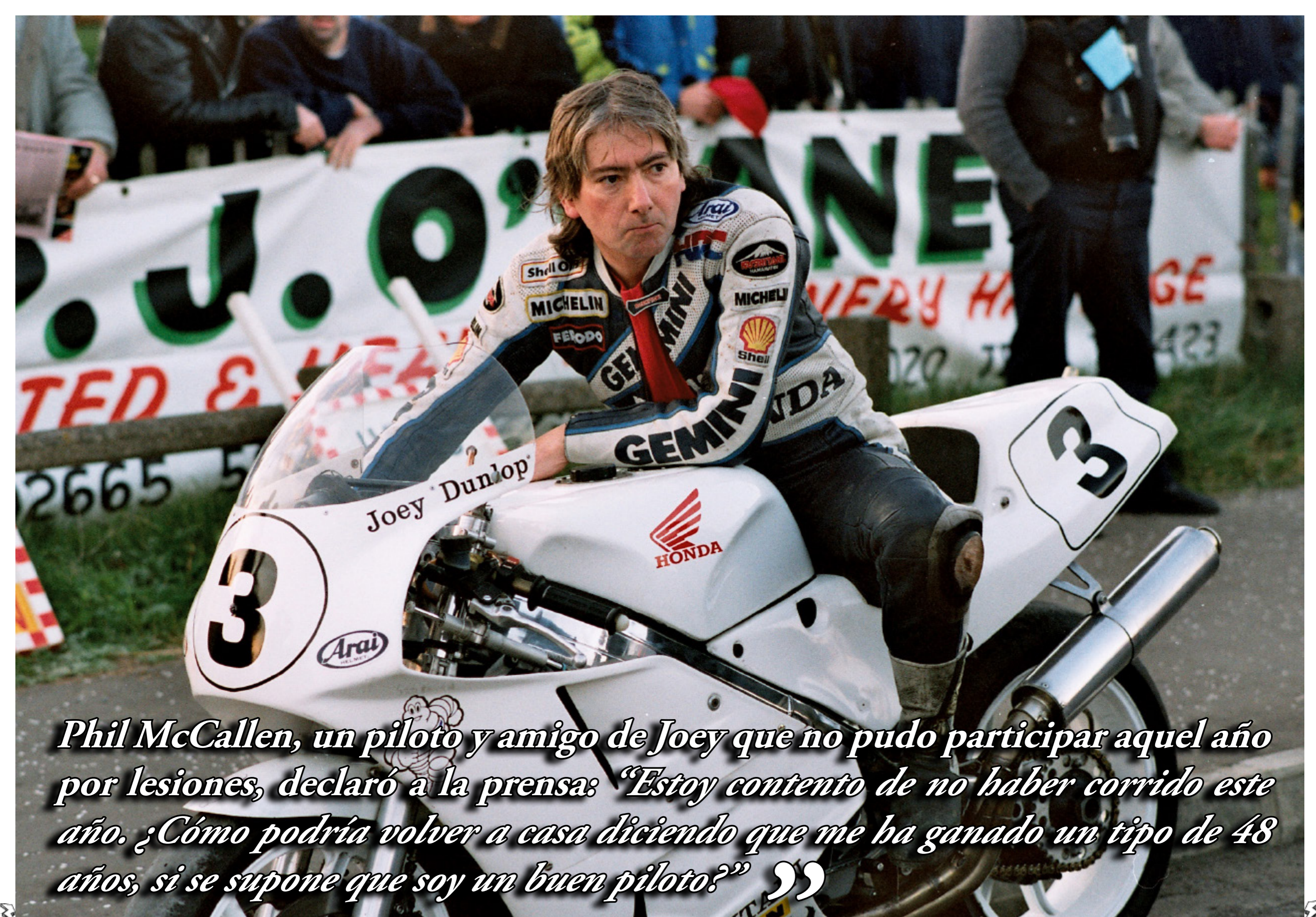




Por suerte en el año 2000 las cosas cambiaron. Honda Gran Bretaña le cedió el motor de la VTR SP01 oficial de Aaron Slight de la temporada anterior y Mr. Dunlop, ya con cuarenta y ocho tacos de calendario a sus espaldas, volvió a brillar con luz propia en el TT de 1996 ga-

nando las carreras de 125, 250 y F1. En esta última categoría su Honda era la primera moto bicilíndrica que ganaba desde que Mike Hailwood lo consiguiera en 1978 a los mandos de su Ducati NCR. Phil McCallen, un piloto y buen amigo de Dunlop que había vencido

cuatro veces en el TT no participó aquel año por problemas físicos, y después de la carrera declaró a la prensa: *“Estoy muy contento de no haber corrido este año. ¿Cómo iba a volver a casa diciendo que me ha ganado un tipo de 48 años si se supone que soy un buen piloto?”*



*Phil McCallen, un piloto y amigo de Joey que no pudo participar aquel año por lesiones, declaró a la prensa: “Estoy contento de no haber corrido este año. ¿Cómo podría volver a casa diciendo que me ha ganado un tipo de 48 años, si se supone que soy un buen piloto?” ”*

Por desgracia Joey no tuvo tiempo de disfrutar del triunfo de aquella carrera. Sólo un mes después se fue a Estonia para participar en la Pirita-Kose-Kloostrimetsa. El sábado

venció en 600 y al día siguiente, tras ganar en 750 Superbikes, en la carrera de 125 perdió el control de la moto por culpa de la pista mojada por la lluvia y chocó contra un ár-

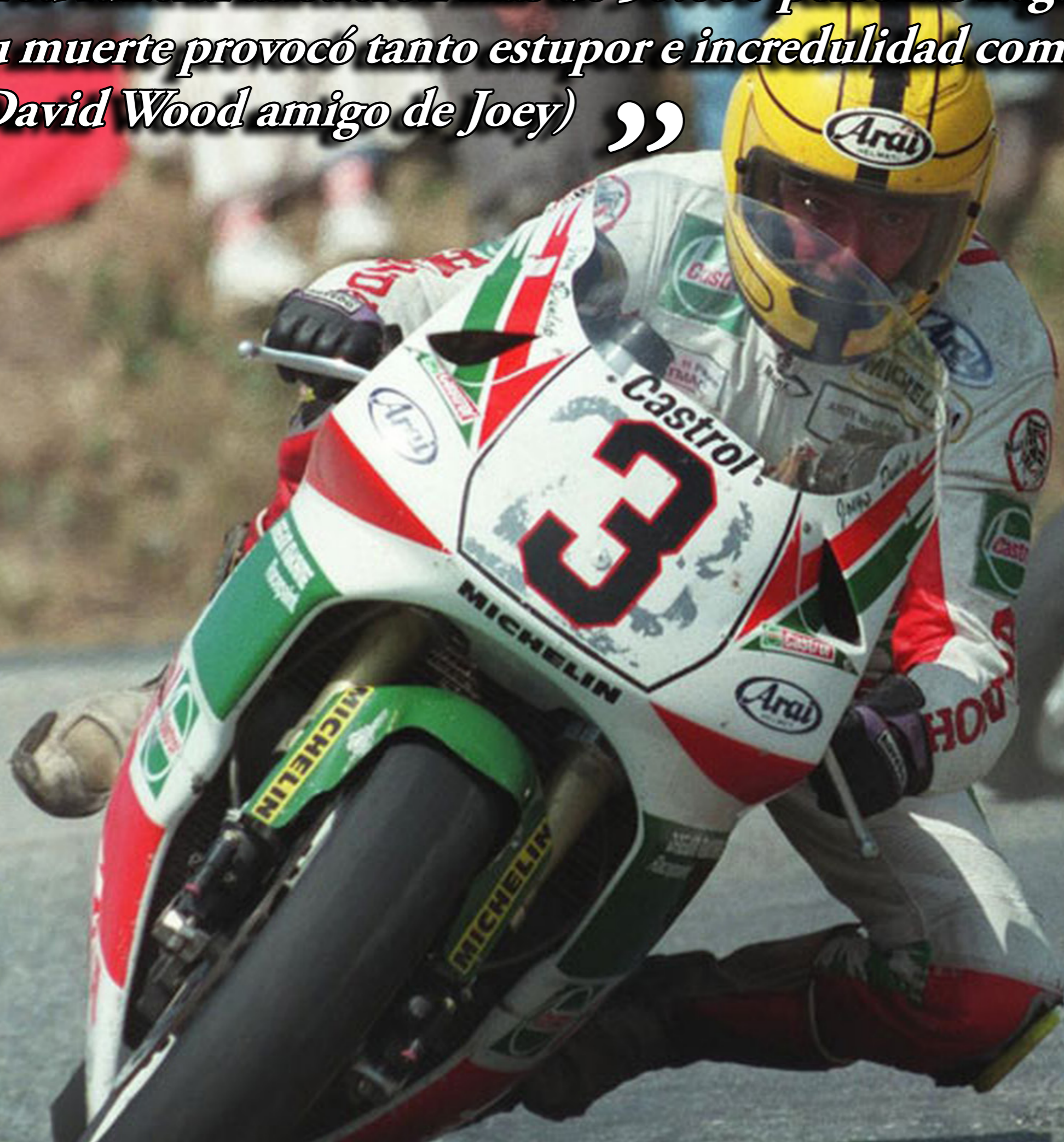
bol muriendo en el acto.

Tal fue la conmoción que produjo su muerte que todos los canales de televisión interrumpieron su programación para informar de la noti-

cia. Incluso se anunció por megafonía a los 33.000 asistentes a la final de fútbol de la Ulster Irish Gaelic y durante el resto del partido no se volvió a escuchar ni un solo ruido.



*“A su funeral asistieron más de 50.000 personas llegadas de todo el mundo.  
Su muerte provocó tanto estupor e incredulidad como la de Diana de Gales”  
(David Wood amigo de Joey) ”*



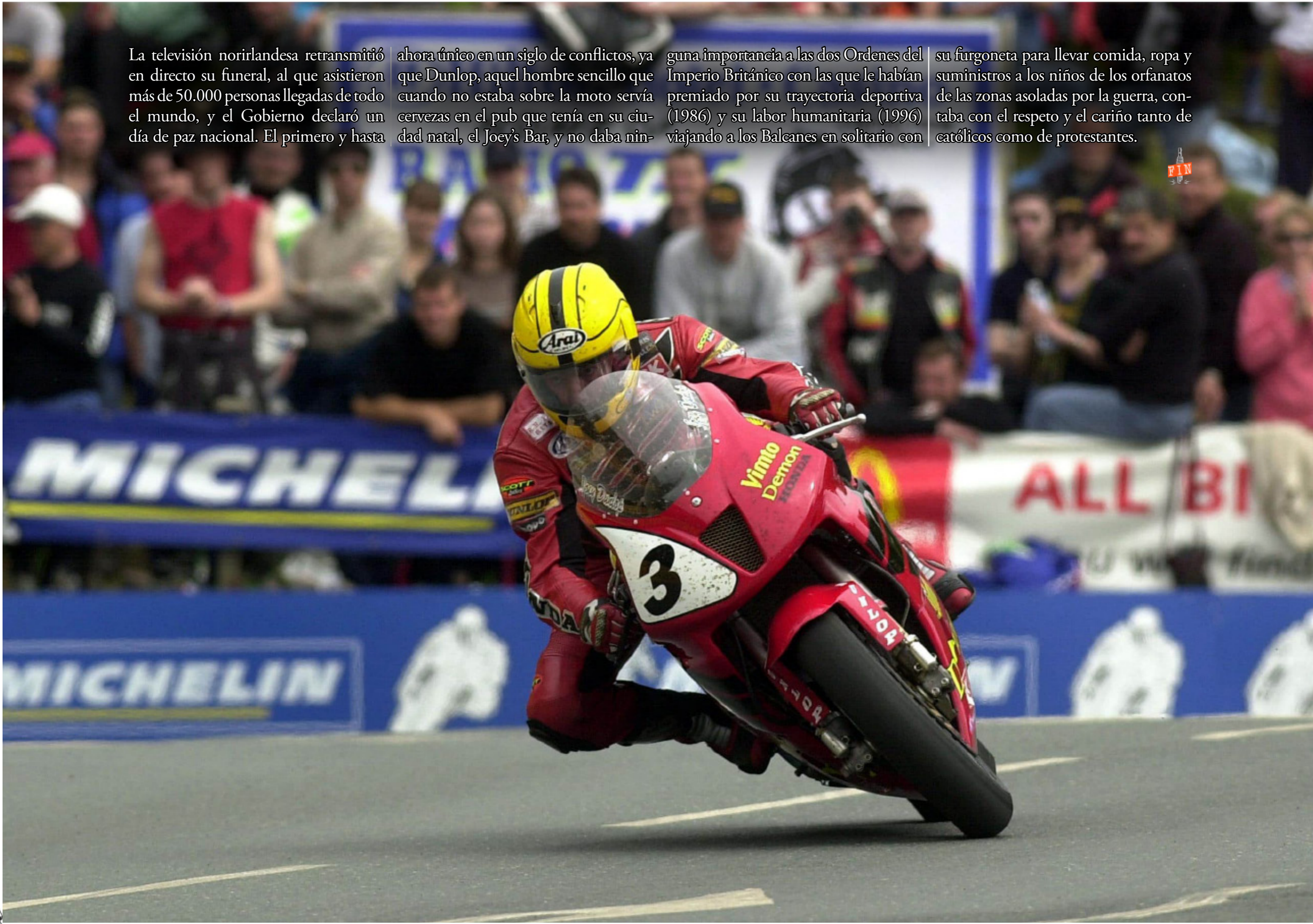


La televisión norirlandesa retransmitió en directo su funeral, al que asistieron más de 50.000 personas llegadas de todo el mundo, y el Gobierno declaró un día de paz nacional. El primero y hasta

ahora único en un siglo de conflictos, ya que Dunlop, aquel hombre sencillo que cuando no estaba sobre la moto servía cervezas en el pub que tenía en su ciudad natal, el Joey's Bar, y no daba nin-

guna importancia a las dos Ordenes del Imperio Británico con las que le habían premiado por su trayectoria deportiva (1986) y su labor humanitaria (1996) viajando a los Balcanes en solitario con

su furgoneta para llevar comida, ropa y suministros a los niños de los orfanatos de las zonas asoladas por la guerra, contaba con el respeto y el cariño tanto de católicos como de protestantes.





### Su palmarés deportivo es extraordinario

26 victorias en el Tourist Trophy de la Isla de Man (entre 1977 y 2000)

3 tripletes en el TT: 1985, 1988 (F1, Senior, Junior) y 2000 (F1, 250cc, 125cc)

5 veces Campeón del Mundo de Fórmula 1 TT (1982-1986)

13 victorias en la North West 200

24 victorias en el GP del Ulster

15 títulos británicos e irlandeses

31 victorias en la Southern 100

162 victorias en otras carreras urbanas.







*En lo más alto de la Mountain Course, en la Isla de Man, la estatua del hombre al que por méritos propios muchos consideran “El Rey” vigila sus dominios”*



In memory of  
Jackie Foy  
1913-2000  
"King of the Mountain"  
26 times TT winner

# *Un sueño llamado AMB*

*El Aston Martin de 2 ruedas*



ASTON MARTIN

*Ni es la primera vez, ni será la última, que un fabricante de automóviles de gama alta intenta hacer una incursión en el terreno de sus parientes de dos ruedas...*

Texto: SBC; Fotos: Aston Martin





**A** lo largo de las últimas décadas, compañías automovilísticas del prestigio de Ferrari, Lamborghini, Lotus, Maserati o Mercedes Benz, por citar algunas, han “filtrando” a la prensa información sobre su intención de fabricar una moto destinada a su exclusiva clientela. Algunas de ellas incluso llegaron a presentar de la mano de especialistas del sector moto “Concept Bikes” que podrían haberse llevado a la serie, pero por hache o por be no llegaron más allá de la fase de proyecto.

ASTON MARTIN



De todas aquellas iniciativas sólo hubo dos que llegaron a hacerse realidad. Ambas surgieron el siglo pasado de la iniciativa privada. Una en Gran Bretaña, cuando al propietario de Kay Engineering se le ocurre escribir a Piero Ferrari contándole su idea de fabricar una moto completa con el nombre de la marca del Cavallino Rampante en el depósito, y este le autoriza por escrito a construirla. La segunda se llevó a cabo en Francia, después que el concesionario Kawasaki de Toulouse se dio cuenta que los modelos de serie que se le

quedaban en stock tenían buena salida si los modifica y los vendía en edición limitada bajo la marca Boxer Bikes, que era el nombre de la concesión.



La espectacularidad de sus motos, que habitualmente aparecían publicadas en las revistas de la época, llamó la atención de Patrick Mimran,

CEO por aquel entonces de Lamborghini, quien en el lejano 1986 encargó que le construyeran una moto con la marca de los deportivos italianos.



A pesar de su exclusivo nombre y de la calidad de sus componentes, que eso no se puede poner en duda, la Ferrari de David Kay no tuvo éxito. De hecho, ha intentado subastarla en tres ocasiones, pero entre lo fea que es, lo desfasada que se ha quedado, y que cuando escuchas el precio de salida te entra un escalofrío por la espalda (nada menos que 300 mil euros), mucho nos tememos que hay bastantes probabilidades de que la Ferrari acabe incluida en la herencia de los tataranietos de Kay.

A los franceses las cosas les fueron un poquito mejor, aunque el intento tampoco fue como para tirar cohetes. La Lamborghini Design era una súper deportiva cuya carrocería integral tipo “Aero”

estaba claramente inspirada en la Bimota DB1 de Massimo Tamburini pero con ciertos “retoques” estéticos que recordaban a los “Lambo” Countach. Bajo esta se escondían un chasis de alu-

minio de construcción propia diseñado por Claude Fior y un motor de Kawasaki Ninja GPZ900 con 120Cv de potencia, así que en teoría lo tenía todo a su favor para triunfar.



”

*Los acabados están en perfecta sintonía con los de la marca del coche que tan buenos servicios prestó al agente secreto más famoso de todos los tiempos: el comandante Bond; James Bond*

Una vez terminado el primer prototipo y debidamente presentada en todos los salones motociclistas internacionales, la Lamborghini Design se puso a la venta bajo pedido a un precio de 13.500 dólares la unidad. Apenas recibieron 50 solicitudes de las que finalmente surgieron treinta pedidos en firme.





---

---

*Como corresponde a dos marcas del prestigio de Aston Martin y Brough Superior, todos los componentes se han diseñados utilizando los mejores procesos y materiales*

---

---

”



Después del proyecto Lamborghini el propietario de Boxer Bikes, el ingeniero y diseñador de motos Thierry Henriette, mantuvo la sana costumbre de seguir construyendo máquinas que rompieran con el orden establecido – con algunas se “columpió” más de la cuenta-, aunque a diferencia de entonces ya no regenta la concesión de una

marca japonesa, sino que es el máximo responsable de Boxer Design, un increíble centro de investigación y desarrollo que colabora en diseño con algunas de las marcas punteras del sector, y además es uno de los “culpables” que contribuyó al renacimiento en 2013 de la mítica Brough Superior asociándose con el británico Mark Upham.



## ***AMB: una moto con apellido ilustre... Aston Martin***

Después del “ladrillazo” que os hemos metido pensaréis que ya va siendo hora de que entremos en materia, así si habéis sido capaces de leer hasta aquí sin dar cabezadas... Allá vamos. Os lo habéis ganado a pulso.


La puesta en marcha de Brough Superior se llevó a cabo en 2013 con la presentación en sociedad de una versión neo retro de la legendaria SS100 que levanto bastante expectación.

A partir de ahí empezó a rodar en forma de prototipo y en 2018 entró en producción. Las ventas, a pesar que las Brough no están precisamente en el rango económico (salen a más de 60 mil euros) van viento en popa y como Henriette tiene todo bajo control, hasta le queda tiempo para distraerse con proyectos nuevos como el de esta moto diseñada y construida para Aston Martin.



*El tren delantero es casi idéntico a los que el especialista en suspensiones Claude Fior usó hace décadas en los mundiales de velocidad buscando alternativas a las horquillas telescópicas convencionales*





La AMB 001, que es como se llama, se presentó en el Salón EICMA de Milán de 2019, un tiempo record que en absoluto se debió a la Intervención Divina, que a estas alturas del partido todos sabemos que nunca está cuando más la necesitamos, sino a la destreza del equipo humano de Boxer Design y a que el punto de partida para construirla fue una Brough Superior, lo cual aceleró considerablemente el proceso.

*Los pequeños alerones situados bajo el carenado contribuyen a “pegar” la moto al suelo cuando se rueda a velocidades altas ”*

Como no podía ser de otra forma, la moto luce un exclusivo diseño deportivo-futurista, ofrece unas prestaciones de infarto gracias a los nada despreciables 180Cv que rinde su V-Twin sobrealimentado por un turbo compresor con intercooler desarrollado para ella por Akira Engineering, y cuenta con unos acabados en perfecta sintonía con los de la marca del coche que tan buenos servicios prestó al agente secreto más famoso de todos los tiempos: el comandante Bond; James Bond.



*Un detalle clave del diseño es la “aleta” que encontramos en la parte superior del depósito, un nervio de aluminio en el que está escrito el número de serie de cada ejemplar*

”

En cuanto a estética se refiere, la AMB se inspira en los actuales Aston Martin Valkyrie de motor central. A la hora de diseñarla Henriette, que contó con la colaboración del departamento de diseño de la firma británica, se saltó a la torera algunas

normas establecidas, y en vez de vestir la moto con una carrocería convencional eligió un carenado "integral" que en realidad no lo es. Consiste de una enorme quilla que esconde el cárter motor y se prolonga en los laterales hasta la tapa de balancines del

cilindro delantero, y un minúsculo carenado anclado a un tren delantero casi calcaado de los que el especialista en suspensiones Claude Fior usó durante años en los mundiales de velocidad buscando alternativas a las horquillas telescópicas tradicionales.







*Por regla general, las palabras “barato” y “Aston Martin” nunca pueden ir juntas en la misma frase, así que el precio de la moto, aunque no esté al alcance de la mayoría de los mortales, no parece tan descabellado*

”

*Su exclusivo precio (a partir de 108.000 €) y las pocas unidades que se van a fabricar, hacen de las AMB una cotizada pieza de colección*


”



*El asiento, si se le puede llamar así, son unas piezas hechas con el mismo tipo de cuero que el de los coches, e igual que en estos, están cosidas a mano*

”

El conjunto depósito, asiento y colín es una elegante estructura monocasco que en la parte delantera inferior se ensancha y prolonga hasta casi rozar a los laterales de la quilla. El asiento, si se le puede llamar así, son unas piezas del mismo cuero que los asientos de los coches, cosidas a mano y pegadas al monocasco.

A detailed close-up photograph of a motorcycle engine. The focus is on the dual exhaust pipes, which are highly polished and curve downwards. Above the pipes, the cooling fins of the cylinder heads are visible, showing a ribbed texture. In the lower-left foreground, a circular metal cover is partially visible, embossed with the words 'BROUGH SUPERIOR' and 'AMB' in the center. The background shows various engine components, including a red-tipped spark plug and other mechanical parts, all set against a dark, metallic backdrop.

*El V-Twin a 88° suministrado por Akira Engineering es el mismo de las Brough Superior, aunque en la AMB rinde la friolera de 180Cv. Ventajas del turbo que lo sobrealimenta ”*

*Es una lástima que los propietarios de estas maravillas de carbono, titanio y aluminio, sólo puedan disfrutar de ellas en circuito, porque la mayoría de ellas al final solo serán carísimos objetos de decoración en un garaje*

”





*Con una relación peso- potencia de 1:1 (180Cv para 180 kilos de peso), girar hasta el tope el mando de gas tiene que ser una experiencia difícil de olvidar,*

Son preciosas pero carecen de almohadillado, algo que a cualquier motorista "normal" nos parecería una herejía, pero que en este caso resulta irrelevante porque entre los futuros afortunados que puedan permitirse un caprichito de 108 mil euros no creemos que haya muchos se quejen de la dureza del asiento.

Y menos si tenemos en cuenta que las 100 maravillas de fibra de carbono, titanio y aluminio que actualmente se están construyendo en Toulouse no se homologarán y sólo podrán disfrutarse en circuito. Una lástima, porque la mayoría de ellas al final solo serán bonitos y carísimos objetos de decoración en un garaje.

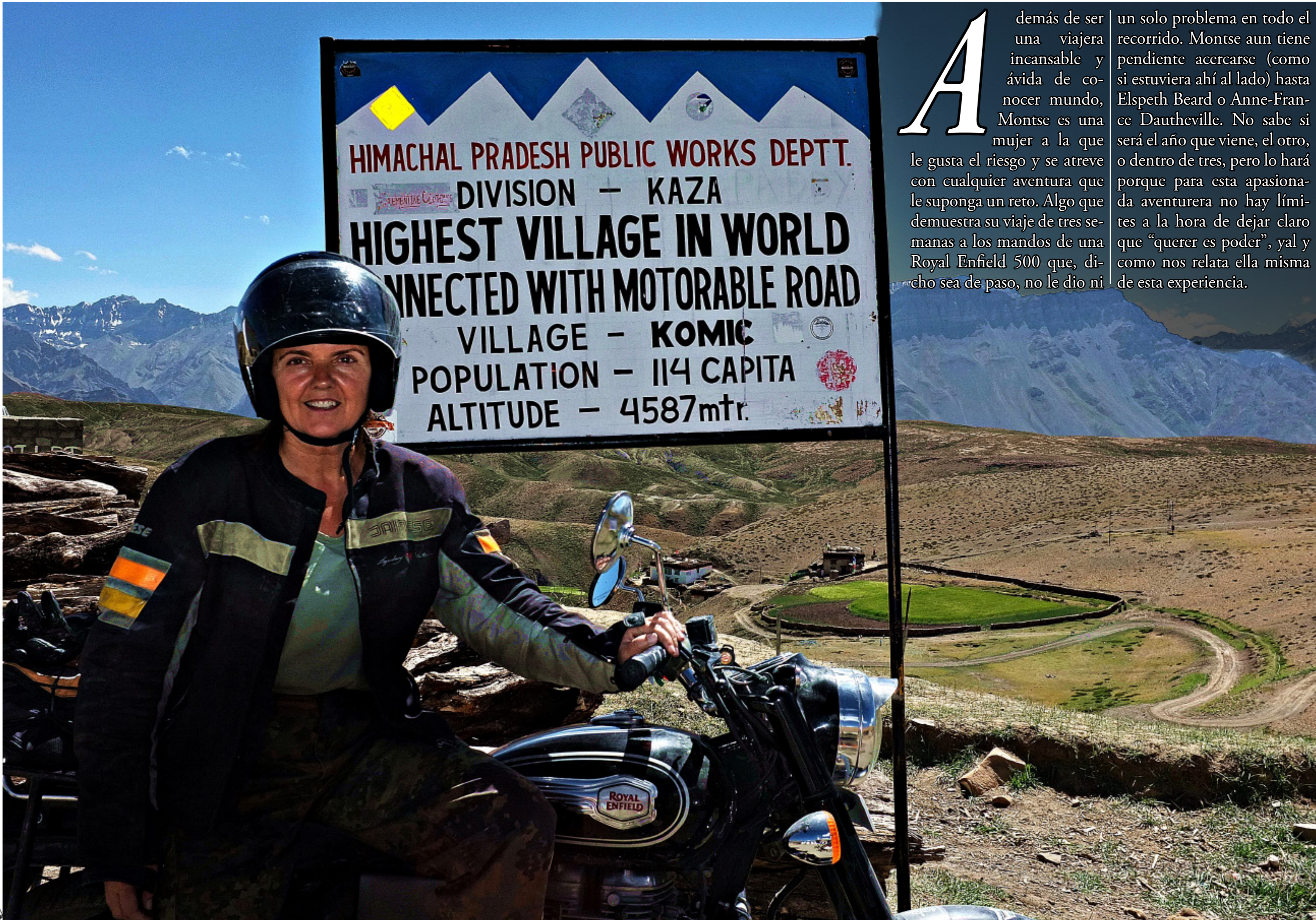


# *El Himalaya: ...un viaje por tierras remotas*

*Hace nueve años, la vida de Montse Amorós experimentó un giro de 180 grados. Entre otras cosas, porque pudo hacer realidad el sueño de comprarse su tan querida y ansiada Sportster, una moto que revolucionó su vida desde el primer momento.*

Texto: Montse Amorós; Fotos: Xavier Capella





**A** demás de ser una viajera incansable y ávida de conocer mundo, Montse es una mujer a la que le gusta el riesgo y se atreve con cualquier aventura que le suponga un reto. Algo que demuestra su viaje de tres semanas a los mandos de una Royal Enfield 500 que, dicho sea de paso, no le dio ni un solo problema en todo el recorrido. Montse aun tiene pendiente acercarse (como si estuviera ahí al lado) hasta Elspeth Beard o Anne-Françoise Dautheville. No sabe si será el año que viene, el otro, o dentro de tres, pero lo hará porque para esta apasionada aventurera no hay límites a la hora de dejar claro que “querer es poder”, yal y como nos relata ella misma de esta experiencia.



Si la visión de una mujer en moto todavía se ve como algo “exótico” incluso en nuestra moderna Europa, ya imaginaréis que en una zona del planeta que se extiende por países como La India, Bután, Nepal, y China, donde las mujeres precisamente no somos el “objeto” máspreciado (y lo de “objeto” no lo digo en sentido figurado sino literalmente) es una ima-

gen tan poco común que te convierte en el blanco de todas las miradas. Y con mucha más intensidad en zonas rurales, donde la cara de asombro que se les quedaba a los policías que había en los controles por los que pasaba lo decía todo. Seguro que nunca habrían imaginado que una mujer se atreviera a recorrer rutas tan difíciles y peligrosas como aquellas.



---

---

*Montse es una mujer a la que le gusta el riesgo y se atreve con cualquier aventura que le suponga un reto*

---

---

”








Y es que el viaje no está exento de riesgos y dificultades: puertos de montaña por encima de los 4.000 metros y varios que superan los 5.000; un tráfico caótico con vacas, rebaños y camiones en unas carreteras que en muchas ocasiones ni siquiera merecen esta calificación. Cruzar pasos con el agua hasta la rodilla puede acabar en un buen remojón; conducir seis u ocho horas para recorrer 90 o 150 kilómetros por carreteras estrechas, bacheadas, con arena fina, barro, grava, gravilla, guijarros, piedras y pedruscos, llega a ser agotador. Con todo, un momento en el que tuve verdadero pánico fue cuando, sí o sí, tuve que atravesar una zona mientras se estaban produciendo desprendimientos, quedaba un paso de apenas un metro de ancho cubierto de escombros donde la moto se quedaba atascada y notaba el ruido de piedrecitas contra mi casco, a mi derecha una montaña que se deshacía y a mi izquierda una caída de mil metros, el tráfico parado a ambos extremos y todo el mundo mirándome mientras intentaba cruzar. Eso sí, no os creáis que alguien se acercó a ayudar.











*Notaba el ruido de piedrecitas  
contra mi casco, a mi derecha  
una montaña que se deshacía y  
a mi izquierda una caída de mil  
metros ”*







Una de las cosas que más me impactó durante el viaje fueron los campamentos improvisados con palos y plásticos en medio de ninguna parte que me fui encontrando, en los que viven de forma precaria las brigadas de trabajadores que mantienen las carreteras, y cuyas mujeres, la mayoría de ellas con niños muy pequeños a cuestas, contribuían rellenando socavones, pican-do piedras, o incluso barriendo los tramos que todavía no tenían asfalto.





Para muchos hombres este viaje podría reducirse a la simplicidad del “reto conseguido” con su foto debajo del cartel del famoso Khardung-La, algo así como la conocida bola del Cabo Norte pero en versión asiática; pero es un viaje que no tiene nada que ver con retos ni objetivos, hay que vivirlo como una experiencia desde el primer hasta el último kilómetro.







*Es un viaje que no tiene nada que ver con retos ni objetivos, hay que vivirlo como una experiencia desde el primer hasta el último kilómetro*

”





Del viaje me quedo con la sensación de aventura que sientes al llegar a lugares tan remotos, la sencillez de la gente, el verde de los bosques y montañas de Kinnaur y Lahaul, la infinidad de tonalidades ocre de la desértica Ladakh, el intenso olor de las

plantas de cáñamo que crecen libremente por doquier, el festival tradicional de Keylong, la ceremonia de bienvenida al lama principal del monasterio de Matho, las noches pasadas en los monasterios de Thiksey y Dhankar, el rumor de la letanía

de los mantras recitados por los monjes, la pequeña lección de vocabulario hindi impartida por Dean, la sabrosísima manzana que me ofreció un policía en un control, el sabor de la pakora de los puestos callejeros, el imponente macizo del Nun

y el Kun con sus más de siete mil metros de altura, las marmotas del valle del Suru, los pastores que me ayudaron a cruzar un paso de agua y, sin lugar a duda, también con las sonrisas de los niños y la mirada cómplice y de admiración de las niñas....

FIN





# TRUE SPIRIT

## Z900RS




No hay lugar para el error en el estilo de vida que tú eliges. Montando en una Z900 RS Cafe te transportas a los años 70 para sentir hoy, su prestigio y su incomparable legado. Prepárate para alcanzar el verdadero espíritu de los pilotos legendarios.

Infórmate de su esencia en [www.kawasaki.es](http://www.kawasaki.es)



Seguro de Serie: Los menores de 25 años o con menos de 2 años de carnet deberán pagar únicamente 200€, independientemente del modelo que elijan. Este seguro es sólo para particulares, no se aplicará a empresas con flota de vehículos. Conduce siempre con responsabilidad, dentro del límite de tus habilidades, tu experiencia y tu moto. Usa un casco homologado y ropa protectora.

Síguenos en:

 /kawasakispan
  /kawasaki\_espana
  /kawasaki\_espana

**Kawasaki**