



SPECIAL BIKES CULT

Número especial de XTREME BIKES & CAFE RACERS

11

"El Jefe"
By Thunderbike

- ⊗ TRIUMPH & BSA "TRIPLES" Hermanas de Sangre
- ⊗ SUZUKI Kafziel 1200SS La Rabia de Dios
- ⊗ KOICHI FUJITA (An-Bu Custom Motors)
- ⊗ HARLEY-DAVIDSON Double Trouble

Sumario

004.- *Editorial*

006.- *Staff*

012.- *El Jefe*
By Thunderbike

066.- *Noticias*

082.- *Triumph & BSA "Triples"*
Hermanas de Sangre

144.- *Suzuki Kafziel 1200SS*
La Rabia de Dios

176.- *Koichi Fujita*
An-Bu Custom Motors

226.- *Harley-Davidson*
Double Trouble

Kawasaki

**ROYAL
ENFIELD**



MADRID

MAKINOSTRA



Harley-Davidson Madrid



Editorial Marzo

Los fabricantes y los concesionarios se quejan, no sin razón, de que no se vendan tantas motos como deberían venderse. Las motos modernas rozan la perfección: inyecciones electrónicas que ahorran combustible y contaminan poco, sensores para chequear y optimizan el funcionamiento de cada pieza, controles de tracción, navegadores, ABS, suspensiones inteligentes... Los que crecimos convencidos que el alambre, la cinta aislante (ni siquiera conocíamos la cinta americana) y un juego de platinos eran imprescindibles en la caja de herramientas, seguro que nos habríamos reído si alguien nos hubiera dicho que en el futuro los principales avances en el mundo de la moto llegarían de la mano de la electrónica. Lo malo, si se le puede llamar así, es que la tecnología es cara, y el enorme esfuerzo económico que le supone a las fábricas incorporar en las motos todos esos sistemas de seguridad, no solo no se ve reflejado en un descenso del número de accidentes, sino que además incrementan los precios de venta a unos niveles preocupantes. Si a esto le sumamos que los Ayuntamientos -por mucho que la moto haya demostrado su validez para

descongestionar y agilizar el tráfico en las ciudades- tampoco ponen en marcha medidas que fomenten su uso si no todo lo contrario, es fácil entender que las matriculaciones en Europa hayan descendido, y aquí el dichoso Covid no tiene nada que ver, con respecto a años anteriores.

Los motoristas somos un colectivo suficientemente numeroso como para que las instituciones nos tomen más en serio, o al menos para que se lo piensen dos veces antes de implantar medidas tan restrictivas como la Euro5 que tanto daño está haciendo al sector automotriz, o la (pen) última chorrada que debaten los (y las) lumbreras de Bruselas sobre la necesidad de que los motoristas nos disfrazemos de “mamarracho fosforescente” para que los automovilistas nos vean mejor y se reduzca el número de accidentes (¿?). Así que si ahora se venden pocas motos, imaginad lo que se nos va a venir encima en caso de que prospere semejante estupidez. Claro que siempre nos quedará la opción de comprarnos un patinete o hacernos ciclistas, que esos sí que hacen en la ciudad lo que se les pasa por los cojones. Y encima los políticos les ríen las gracias.





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 (Netehrland), Oscar Romagnolli (Argentina), Dirk Behlau, Horst Rösler (Germany), Paulo Santos (Portugal), Marco Frino (Italy)

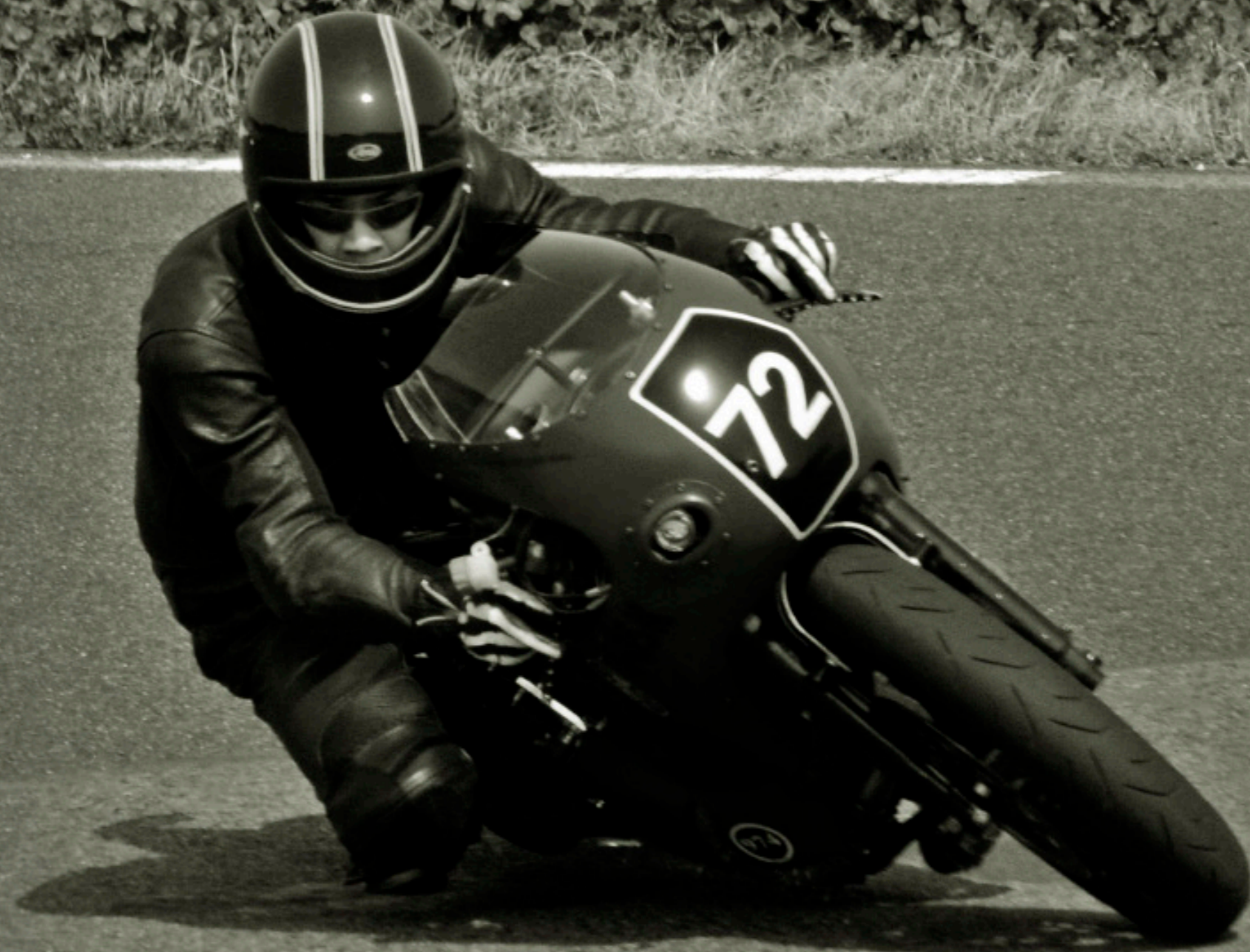
Producción

XTB Media, S.L.

xtremebikes@xtremebikes.es

Publicidad

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...



LA STREET BOB 2021 TE ESPERA YA EN H-D TARRACO... VEN A VERLA



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™



El Jefe

La familia lowrider de Thunderbike Customs se amplía con un nuevo miembro para el que Andreas Bergerforth y su equipo han creado un montón de piezas de nueva factura. Si alguien creía que este tipo de motos nunca tendría una buena acogida en Europa... está claro que se equivocaba

Texto y Fotos: Michael "Glatzzo" Rauscher

Modelo: @nina_bsnc



Cuando el expansionismo salvaje practicado por los colonos europeos en el Nuevo Mundo a final del siglo XIX se anexionó por las bravas un buen pedazo de tierras mexicanas para incorpo-

rarlas al territorio de los Estados Unidos, a sus habitantes originales, que de repente se encontraron como extranjeros en su propio país, y viviendo en estados rebautizados como Arizona, California, Utah, Nevada, Nuevo México y Texas, se les cono-

ció con el despectivo término de "chicanos". Años más tarde, en la década de los 60 del siglo pasado, los "chicanos" fueron los emigrantes mejicanos que fueron allí en busca de trabajo, y hoy día lo son sus hijos y nietos ya nacidos en el país del tío Sam.



Aunque al motor Harley de 114 pulgadas no le hace falta nada, el nuevo filtro Sidewinder no le hace ningún mal. Todo lo contrario ”

En motos y coches, que es lo que nos interesa, el estilo chicano nace en Nuevo México a mediados de la década de los años 40, con idea de marcar diferencias entre los descendientes de mejicanos y otras comunidades a través de una forma muy particular de trans-

formar sus vehículos, dando forma a la escena lowrider, que con el lema "Bajito y Suavecito" marca los pasos a seguir para tener un "Caballero": un vehículo que se supone que debe recordar a un caballero andante paseando sobre un caballo lujosamente enjaezado,

que ruedan prácticamente pegados a ras del suelo y se conducen lo más lentamente posible para que los espectadores puedan admirar las modificaciones que se les han hecho, y las elaboradas decoraciones que reflejan su naturaleza y la del propietario.





*Las plataformas Harley
Defiance van perfecta-
mente con la línea de
piezas creada por el ta-
ller alemán ”*

Las lowrider de Thunderbike tienen todos los ingredientes necesarios para ser “Chicanas” de pura cepa... salvo por su ascendencia germánica ”



El Beach Bar, junto con las plataformas y el asiento monoplaza, hace que conducir la moto sea una delicia 99



Pero dejémonos de historia y volvamos al presente. Si hoy día quisiéramos hacernos una "Caballero", no hay ni una sola moto en el mundo que se preste tan bien a una transformación de este estilo como las Harley-Davidson Heritage. El chasis de la Big Twin tiene unas proporciones bien definidas, líneas clásicas, y una estética que recuerda como pocas a la de los modelos históricos de la marca.

También ofrece todas las ventajas de una moto moderna sin ninguna de las pegas que te hacen sufrir las motos viejas. Y en cuanto al motor: tres cuartos de lo mismo. Con los V-Twin modernos por fin te puedes olvidar de calentones, vibraciones capaces de arrancarte los empastes, desmontar los tornillos, y más importante aún, de pasarte media vida en el taller.



Muchos bikers europeos empezamos a estar empachados de brat styles, viejas escuelas, y todas esas denominaciones tras las que se esconden motos acabadas con piezas rescatadas de

la chatarra que te cobran a precio de oro y volvemos a interesarnos por motos bonitas y bien acabadas que seguro que no son tan "auténticas" pero cumplen con la función para la que se in-

ventaron. Y además, si te haces un arañazo con alguna pieza no tendrás que ponerte la antitetánica. De ahí que el segmento de las Bagger esté ganando tantos seguidores estos últimos años.

Pero si el tamaño y el peso de las mega cruiser te intimidan o prefieres una moto que combine estilo clásico y buena estética, las lowrider quizás sean lo que estabas buscando.



*El faro es el mismo que la moto trae de origen. Si hay algo que funciona bien...
no hay que cambiarlo ”*



En el taller alemán nunca paran de buscar nuevas fórmulas con las que tentar a su clientela, que está respondiendo muy bien a las lowrider estilo chicano ”



Ankert ha sido el artista encargado del asiento de piel envejecida adornado con conchos y tachuelas ”





A nivel de transformaciones en Thunderbike están de vuelta de todo. Cualquier cosa que imagines, por rara que sea, ten por seguro que ya la ha construido, y si no lo han hecho ya la tienen

en mente porque no paran de buscar nuevas fórmulas con las que tentar a su clientela. Una de las últimas que están explorando son las motos como El Jefe, una máquina que sería una

Chicana de pura cepa si sus creadores fueran descendientes de mejicanos, se hubiera hecho al otro lado del Atlántico, o la tuvieras que mirar con gafas de sol para que sus cromados no

te desintegren la retina. Cosa que no ocurre con la europea, que luce una estampa mucho más sobria y elegante gracias a la elección de componentes en acabado negro satinado.



Pero eso no quita para que El Jefe sea una fiel reproducción del estilo “bajito y suavcito” que caracteriza a las monturas chicanas sin que le falte ni uno solo de sus ingredientes: la llanta anterior, como mandan los cánones, es un modelo Digger de buen tamaño de la factoría Thunderbike. Para ser exactos tiene 23” y hace juego con la trasera de “solo” 18”.



Ambas llantas van calzadas con gomas Shinko de banda blanca que realzan su acabado negro, y protegidas por envolvertes guardabarros artesanales de chapa que imposibilitan mover la moto hasta que accionemos las suspensiones Thunderbike Air Ride, que se alargan 8 centímetros como por arte de magia en cuan-

to accionamos el contacto para que podamos ponernos en marcha a los mandos del manillar Beach Bar con el que se controla la dirección sujeto a las tija Thunderbike con soportes Old Style, que junto con las plataformas y reenvíos Harley-Davidson y el asiento Ankert hacen que la conducción sea una delicia.



Gracias a la tecnología actual, los indicadores cada vez son más difíciles de localizar cuando no están en funcionamiento ”



Si alguien nos preguntase como imagináramos que debía ser una moto llamada El Jefe, seguro que a más de uno se nos vendría a la cabeza una máquina escandalosamente brillante. Incluso hortera. Por suerte, Andreas Bergerforth y el equipo de Thundebike se dejaron aconsejar por los expertos consejos de Ingo

Kruse de Kruse Design, que los convenció de usar una decoración más “discreta”. Si es que se puede llamar discreta a esa combinación de colores en metalflake que brillan desde cualquier ángulo que se les mire, con la que el dueño de “El Jefe” tiene garantizado que, vaya donde vaya, nunca pasará desapercibido.





Los silenciosos Fishtail son, además de un clásico que nunca pasa de moda, un elemento imprescindible en cualquier Lowrider que se precie ”

Este tipo de motos podrán gustarte más menos, pero seguro que no te dejan indiferente ”



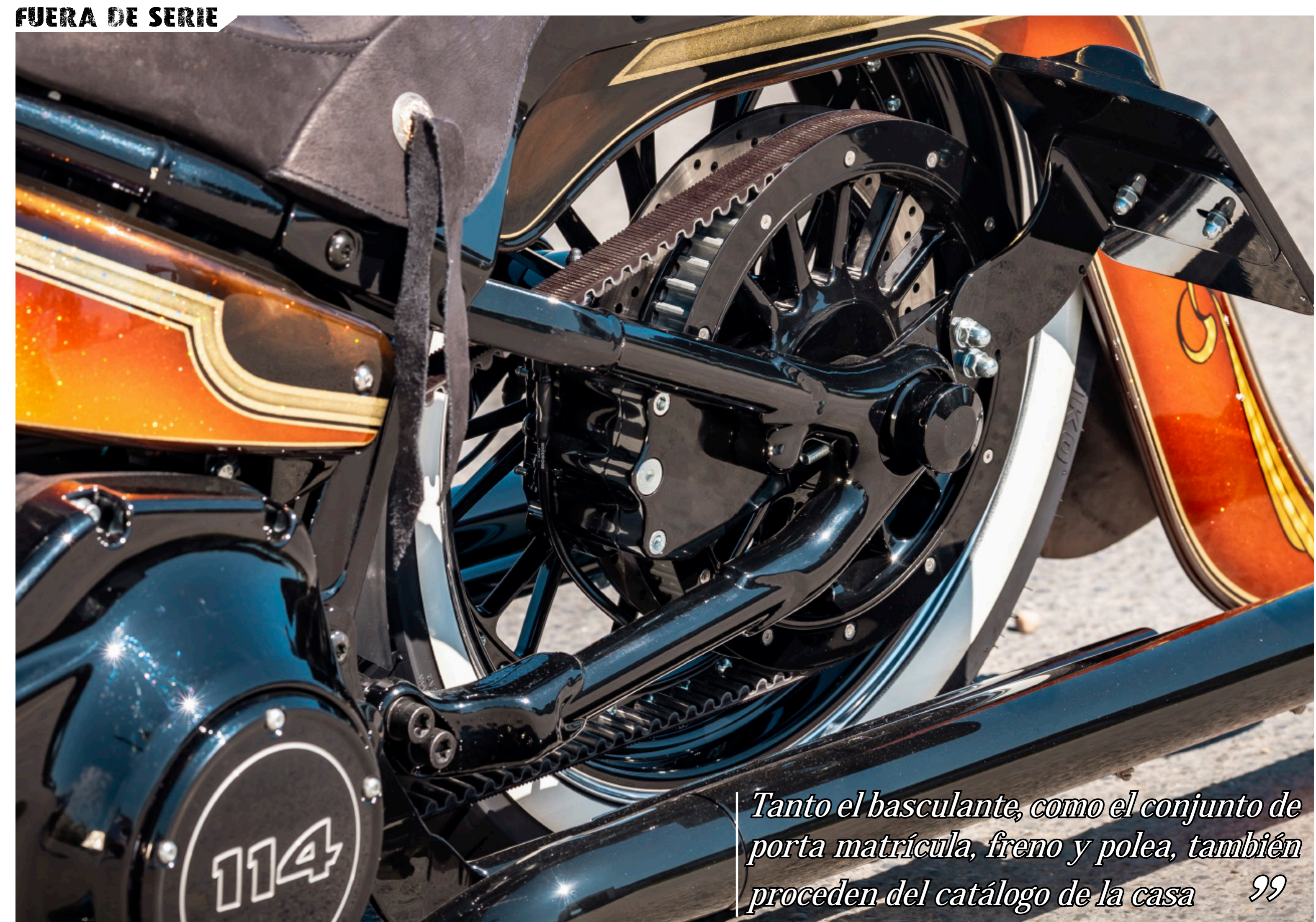
Ingo Kruse de Kruse Design, ha resaltado las cualidades de "El Jefe" con un excelente trabajo de pintura y aerografía 》

Una moto baja no siempre es un lowrider, pero un lowrider siempre tiene que ser baja ”





El diseño de las llantas Digger firmadas por Thunderbike es perfecto. Incluso quedan mejor que las convencionales de radios ”



Tanto el basculante, como el conjunto de porta matrícula, freno y polea, también proceden del catálogo de la casa ”





FICHA TÉCNICA



General

Moto El Jefe
 Modelo base Softail Heritage
 Taller [Thunderbike Customs](#)
 País Alemania

Motor

Fabricante HD
 Tipo Milwaukee Eight
 Cilindrada 1868, 16cc (114Ci)
 Alimentación EFI
 Filtro de aire Thunderbike Sidewinder
 Kit reubicación bobinas Thunderbike
 Escapes Thunderbike Fishtail

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis Stock modificado
 Horquilla Original modificada
 Tipo Thunderbike de aire
 Tijas Thunderbike
 Avance +6°
 Faro HD
 Manillar Beach Bar
 Torres TB Old Style
 Mandos/bombas HD
 Puños HD Defiance
 Velocímetro HD
 Consola central Thunderbike New Custom
 Conmutadores HD
 Llanta delantera Thunderbike Digger 4.00 x 23"
 Freno Thunderbike flotante de 300mm
 Pinzas Thunderbike 4 pistones
 Embellecedor eje de rueda Thunderbike
 Guardabarros Thunderbike El Dorado
 Depósito de gasolina HD
 Depósito aceite HD
 Asiento Ankert
 Plataformas reposapiés HD Defiance
 Palanca cambio punta-tacón HD Billet Style
 Palanca freno tras. HD Defiance
 Reenvío cambio HD Slotted
 Basculante TB "El Tóxico"
 Suspensión Thunderbike Air Ride
 Llanta trasera Thunderbike Digger 4.5 x 18"
 Embellecedor eje de rueda Thunderbike
 Freno/Polea Thunderbike Spoke 292mm
 Guardabarros Thunderbike El Dorado
 Porta matrícula Thunderbike lateral
 Pintura [Kruse Design](#)

Este años vamos a buscar **NUEVOS HORIZONTES**



Calle Oslo, 53 (Alcorcón)

tlf: 910837424

www.hdmadsur.com

C/General Álvarez de Castro, 26

(Chamberí) tlf: 914471759

www.hdofmadrid.com





La Harley-Davidson más aventurera



Se ha hecho de rogar, pero finalmente el pasado 22 de febrero la marca de Milwaukee realizó vía telemática la presentación oficial de una de los modelos que más interés ha acaparado a lo largo de estos últimos meses de pretemporada. La moderna Trail Adventurer americana está equipada con el V-twin a 60°bicilíndrico Revolution Max de 1.250 cc y 147Cv, un moderno propulsor con doble árbol de levas en culata que

acoge los inyectores y dobles cuerpos de acelerador de tiro directo en el centro de la V. Cuenta con eje de balance para absorber las vibraciones, y por primera vez desde hace muchos años en una Harley, su transmisión es por cadena convencional. La parte ciclo que sustenta la planta motriz es una estructura tubular de acero, en la que el motor forma parte de la estructura para incrementar la rigidez del conjunto, mientras que

las suspensiones se ajustan electrónicamente para adaptarse a las condiciones de cualquier terreno sobre el que circulemos. Con el fin de mejorar sus muchas cualidades en conducción off-road, la Pan América monta llantas de radios perimetrales de 19" y 17" delante y detrás respectivamente con neumáticos Michelin sin cámara y equipo de frenos Brembo de 320mm con pinzas de anclaje radial.

En cuanto a equipamiento tampoco se queda atrás, ya que su instrumentación consta de una amplia pantalla TFT e iluminación Full LED. Como no podía ser de otra forma en una Harley-Davidson, en la propia marca se han encargado de di-

señar un interesante paquete de accesorios opcionales, entre los que encontramos un práctico conjunto de maletas y top case de aluminio de gran capacidad, que permitirán a sus propietarios (y acompañantes) viajar con total co-

modidad a los mandos de esta nueva maxitrail aventurera, cuyo video de presentación te aconsejamos que no te pierdas.

[PINCHA AQUI](#)



NOTICIAS



King Of The Baggers 2021



“La Reina de las Baggers”, la carrera de cruisers de Gran Turismo de Laguna Seca que os mostramos en el nº7, fue una carrera de “relleno” para animar un poco el paddock del circuito californiano en estos extraños tiempos de pandemia que estamos viviendo. No se le iba a dar continuidad porque nadie imaginaba que pudiera tener el éxito que tuvo, pero para sorpresa de propios y extraños, su cele-

bración ha animado a tantos patrocinadores y pilotos a participar que Moto América, los responsables de la organización, han confirmado a finales del pasado enero que este año habrá cinco carreras, así que el “King Of The Baggers” dará comienzo el 30 de abril en el Michelin Raceway Road de Atlanta y finalizará en septiembre en el Barber Motorsports Park de Birmingham, Alabama. Al contrario que en la prime-

ra carrera, en la que solo se podía participar por invitación, las de esta temporada están abiertas a todos los pilotos y equipos que quieran inscribirse, entre los que no nos extrañaría encontrarnos alguno asistido de forma directa por Harley-Davidson e Indian, que en el “King Of The Baggers” tienen una buena oportunidad para alimentar la rivalidad que mantienen desde comienzos del siglo pasado.



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.

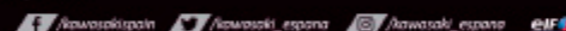
Toda la información en www.Kawasaki.es

SÉ UN ICONO POR
10.950€



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 aplicable particularmente, no se aplicará a empresas con flota de vehículos. Consulta siempre con responsabilidad, dentro del límite de tus habilidades, tu experiencia y tu modo. Para un caso homologado y según la normativa. Oferta Financiera válida hasta el 31 de diciembre de 2021.

Síguenos en:



Kawasaki



Las Triumph neo clásicas se renuevan

De no ser por la lógica evolución impuesta por la necesidad de adaptarse a los nuevos tiempos que corren, el ADN de la Triumph Bonneville se habría mantenido inalterado desde prácticamente la creación del mítico

modelo británico. No obstante, los cambios que ha ido sufriendo con el paso de los años no solo no han hecho mella en su espíritu, sino que han ido reforzando y mejorando todas esas cualidades que tantos

seguidores le han proporcionado en todo el mundo, y que ahora podrán disfrutar de una nueva versión que supera con creces a todas sus antecesoras tanto en componentes como en la calidad de los mismos.



La nueva familia Bonneville consta de siete modelos nuevos adaptados a la normativa Euro5 (entre los que se incluye una versión especial Street Twin "Gold Line"), que ofrecen un rendimiento y carácter sin precedentes en las motos de Hinckley.





NOTICIAS



La vuelta de Buell

Generalmente suele decirse que “a la tercera va la vencida”, por lo que es probable que la fábrica de motos deportivas “made in USA” que el ex ingeniero de H-D Erik Buell fundó en 1983, que vuelve a ponerse en marcha, esta vez tenga el éxito que siempre se mereció.

Recordemos que en el año 93 del siglo pasado Harley-Davidson adquirió el 49% de las acciones de Buell y una década después se hizo con el resto. Desgraciadamente la crisis económica provocada por la caída de Lehman Brothers en 2008 se llevó por delante los planes de crecimiento que Harley le tenía reservados cesando su producción en 2009, y Buell se tuvo que buscar la vida, para lo que creo la empresa Erik Buell Racing, en la que se dedicó a fabricar modelos orientados exclusivamente a la competición basados en la poco exitosa 1.125 de motor Rotax, y a dar

asistencia en circuito a los pilotos de la En 2003 el fabricante indio Hero Motocorps se hizo con parte de las acciones de EBR, pero las deudas llevaron a la compañía a la quiebra en 2015 cesando su producción hasta ahora que Liquid Asset Partners ha comprado el nombre Buell a H-D para comenzar un nuevo proyecto en el que el propio Erik Buell no está involucrado.

Los nuevos propietarios de la marca tienen la intención de reeditar las conocidas 1190XR y SR como paso previo al lanzamiento de una gama de modelos de carretera, off-road, turismo y aventura de pequeña y media cilindrada, así como de una línea de bicicletas eléctricas.

Esperemos que este tercer nacimiento de la marca de Erik Buell sea el definitivo.



DESERT SLED



4 | Ever DUCATI

4 años de garantía



TODAVIA MAS OFF ROAD TODAVIA MAS SCRAMBLER Aquí la nueva Desert Sled

La Scrambler® Desert Sled es la moto ideal para aquellos que quieren alejarse de las concurridas vías asfaltadas y disfrutar los caminos menos transitados. El Desert Sled es la combinación perfecta del espíritu todoterreno y estilo de vida Scrambler.



35kw version available



scramblerducati.com



Royal Enfield Riders Club of Europe

En unos momentos extraños en los que muchos sentimos cierta sensación de soledad y desarraigo debido a la situación provocada por el Covid-19, Royal Enfield ha querido brindar su apoyo a los usuarios de la marca a través del Riders Club of Europe. Esta iniciativa cuyo lanzamiento oficial se realizará el día 1 del próximo mes, nace con el idea de brindar a todos los propietarios de una Royal Enfield la posibilidad de no sentirse solos a la hora de disfrutar de sus montu-

ras, organizando para ellos en cada una de las filiales del club un amplio programa de actividades entre las que no faltarán las salidas en moto a nivel local, así como encuentros, reuniones y eventos específicamente orientados a los miembros de la comunidad, con el fin de que sirvan de lazo de unión para los usuarios de la marca. Y más importante aún, poniendo un especial énfasis en el concepto de 'Rodar con Causa' para fomentar la participación de la comunidad RE

en el apoyo a organizaciones benéficas de toda Europa. Ser miembro del club será gratuito durante el primer año para todos los propietarios de una Royal Enfield, y es tan fácil como activar su afiliación en el '[Portal Riders Club of Europe](#)' de la página web, en la que deberán cumplimentar su perfil personal y seleccionar la filial del club a la que deseen unirse, o rellenarla en las instalaciones del concesionario en el que adquieran su Royal Enfield.





NOTICIAS



Radars adaptativos para la Kawasaki Ninja H2-SX

Las marcas continúan desarrollando sistemas de radar frontal que les permitan utilizar en sus modelos controles de cruce adaptativos, y tras las propuestas realizadas por BMW, Ducati y KTM, ahora nos llega la de Kawasaki, que lo instalará en su espectacular y ul-

tra rápida Ninja H2 SX. Al contrario de lo que ocurre en la industria del automóvil, en la de la moto existen serias limitaciones de espacio a la hora de encontrar la ubicación ideal para que los dispositivos no parezcan un "pegote", pero en Kawasaki han resuelto el problema

situándolo en una falsa toma de Ram Air situada a la derecha del faro, gracias a la que la estética de la moto no se ve mermada ni pierde su simetría, lo cual es muy de agradecer.



ROYAL ENFIELD



elf
ROYAL ENFIELD recomienda
@throttle_production
POINT GROUP



Interceptor 650 P.V.P.R. desde 6.300€

Precio estimado en Península y Baleares no vinculante para el Vendedor autorizado

Consumo combustible 4,06 l/100km - CO2 99 gr/km.

*Matrícula gratuita hasta agotar existencias Euro 4.

Solicita una prueba de cualquier modelo en royalenfield.com - Atención al cliente 961 539 481

Facebook.com/RoyalEnfieldSpain



Rally Ducati Dos Mares 2021

Con un formato propio, cruzando los Pirineos y limitado a 100 inscritos, el rally Dos Mares está considerado como uno de los eventos moto – turísticos más valorados de nuestra península. En esta edición no faltarán las carreteras icónicas, la buena gastronomía y los hoteles de calidad, donde todos

los participantes se congregarán en un gran ambiente motero, pero siempre atento al estricto cumplimiento de la normativa sanitaria y del programa Ducati Cares. El precio de la inscripción a la edición Pirineos, que se celebrará del 13 al 17 de mayo, ya ha comenzado cuesta desde 460e. e incluye: bolsa

de bienvenida, 4 noches en hoteles de 4 estrellas en régimen de media pensión, 3 etapas de ruta en roadbook, asistencia en ruta con vehículo de asistencia, baliza de seguimiento en tiempo real, sesión de Spa en la etapa intermedia, navegación con Tripy (opcional) y camiseta conmemorativa del Dos Mares.



Programa

Jueves, 13 de mayo
Recepción de los participantes y check-in a partir de las 16h. Orio (Guipúzcoa).
Hotel Villa Antilla de Orio

Viernes, 14 de mayo
1ª etapa: Orio-Panticosa: 383 Km.
Hotel Continental-Balneario de Panticosa

Sábado, 15 de mayo
2ª etapa: Panticosa-La Molina: 340 Km.
Hotel La Collada de Toses

Domingo, 17 de mayo
3ª etapa: La Molina – Caldes de Malavella: 394 Km.
Hotel Vichy-Catalán-Balneario

Lunes, 18 de mayo
Regreso a casa

Más información e inscripciones en www.dosmares.eu





Tu canal de TV de motos y aventuras



www.motoadv.es

Hermanas de Sangre

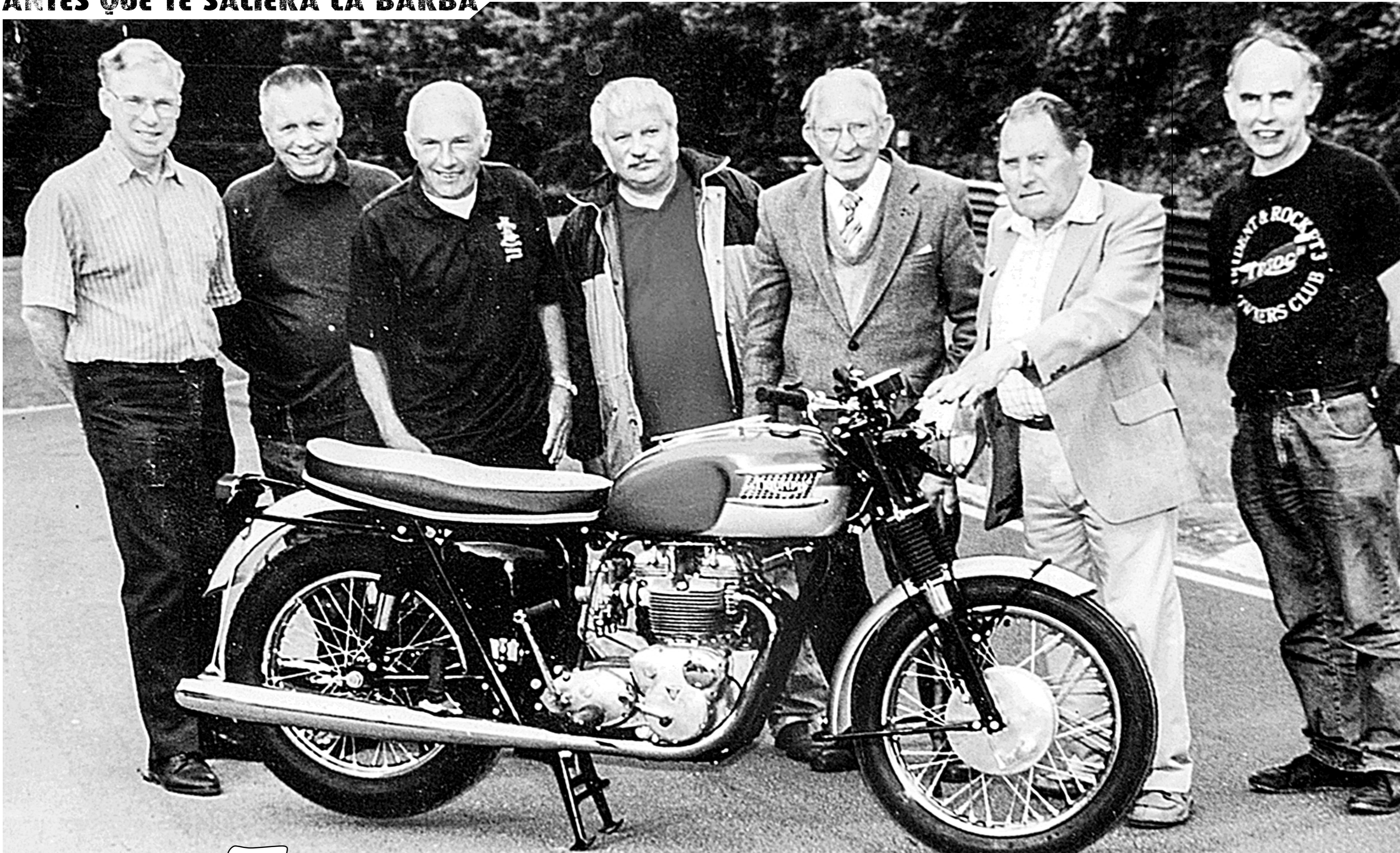
Las Triumph & BSA "Tripe" de la Daytona 200

TRIUMPH
BSA

3



Aunque la hegemonía del grupo industrial BSA en el mercado USA se vio seriamente amenazada con la aparición de la Honda CB 750... la firma británica no se rindió sin luchar hasta el último aliento



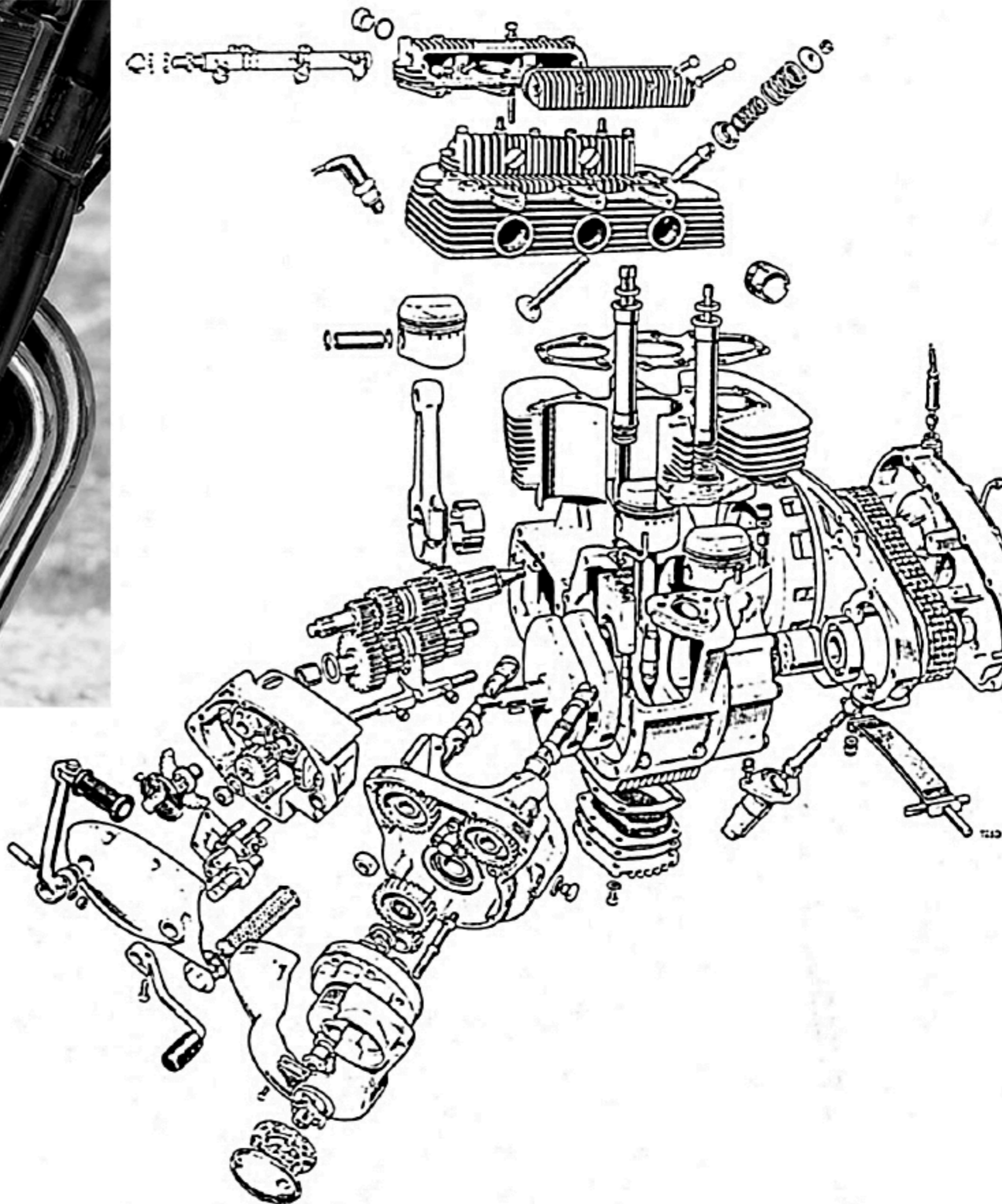
En verano de 1968 el grupo BSA empezó a comercializar sus Triumph y BSA tricilíndricas de 750cc con las que inauguraron la era moderna de los motores multicilíndricos. Pero muy poco después, Honda enseñaba los dientes y subía la apuesta con una cuatro

cilindros que llegaba a las tiendas con unas credenciales que suponían una seria amenaza para ellas: la Honda CB 750 era rápida, potente y fiable como ninguna otra moto de serie, también más avanzada, segura, cómoda y suave de conducir... Y además mucho más barata que las Trident y Rocket 3.



Que las inglesas eran unas motos excelentes no se puede negar, pero sus ventas no acababan de despegar en el mercado estadounidense. Su único "pecado", si es que se le puede llamar así, no fue otro que el de ser demasiado "avanzadas" para una época en que los reglamentos técnicos del campeonato AMA para motos derivadas de la serie penalizaba a las motos con propulsores OHV y OHC con válvulas en cabeza limitando su cilindrada a 500cc, mientras que los Harley KR con válvulas laterales podían cubi-

car 750cc. Esta arbitraria medida, cuyo único objetivo era beneficiar a los de Milwaukee y darles tiempo a sacar motores más competitivos, hacía absurdo que las marcas extranjeras gastaran dinero desarrollando motos de carreras de mayor cilindrada que no podrían demostrar su valía en las pistas de carreras y perjudicaba su imagen. Y eso por no hablar de lo que suponía a nivel de ventas en un país en el que los resultados comerciales se regían por la famosa frase: "ganar el domingo y vender el lunes".



Una época de nuevas oportunidades

Con la entrada de Honda en el tablero de juego —potoso caballero es don dinero— la AMA se vio obligada a hacer cambios en los reglamentos técnicos, y a finales de septiembre de 1969 anunciaba que en la temporada del año siguiente las motos participantes en el Grand National, independientemente del número de cilindros y el tipo de distribución de sus motores, podrían cubrir hasta 750cc.

Peter Thornton, el Presidente de la filial americana de BSA/Triumph fue el primero en ver que semejante cambio era beneficioso para la firma británica en varios sentidos: por primera vez se les presentaba la oportunidad de enfrentarse a Harley en igualdad de condiciones y ganar, algo que estaba seguro que pasaría, reforzar la imagen deportiva de las tricilíndricas para incrementar las ventas,

afianzar la posición de la marca en su mercado más importante, y “rematar” la faena demostrando a los fabricantes japoneses quienes eran los “amos” y así evitar que irrumpiesen en Occidente como elefantes en una cacharrería... Algo que no es necesario repetir como acabo.

Como todos estos argumentos justificaban el esfuerzo económico que supondría desarrollar unas versiones de carreras de los modelos nuevos, Thornton presiona a la dirección de la central para que se involucre a fondo en el campeonato AMA para motos derivadas de la serie. Para sorpresa suya dieron luz verde al proyecto sin ponerle pegas, y además le asignan un presupuesto de nada menos que 440 mil dólares. Una cifra que si hoy día suena exorbitante, imaginad lo que supondría a finales de los 60.



Powerbred by experts, for experts

The Triumph Trident—the Superbike that has five years of TT victories* built into every nut and bolt. The Superbike that combines big torque power with precision road-holding and effortless town handling. Get astride a Trident—the bike that was born on the race track.

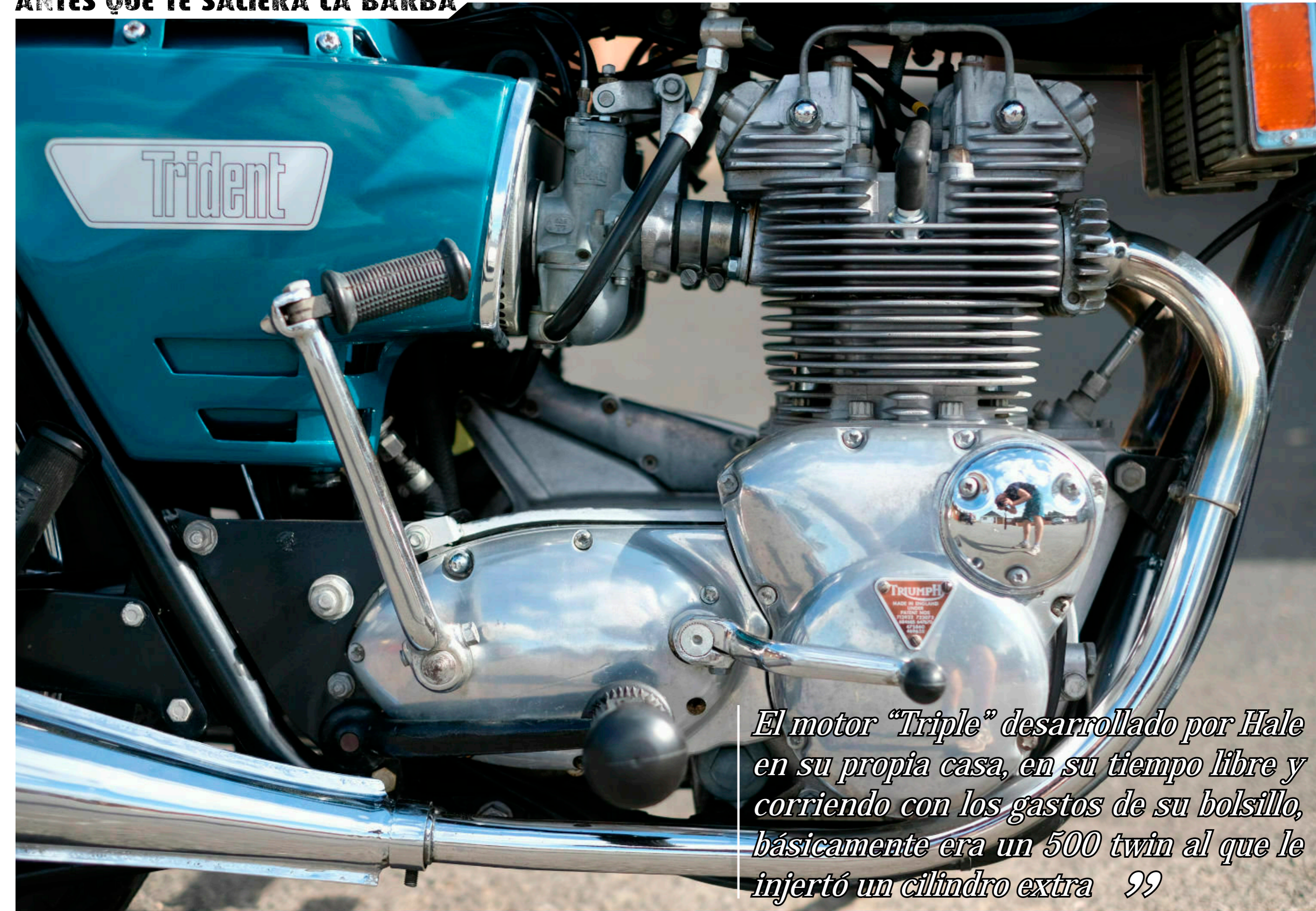
*Trident—outright winner of the Isle of Man Production TT in 1970, 1971, 1972, 1973 and 1974.

TRIUMPH Trident

FOR MEN WHO CAN HANDLE POWER

Norton Triumph

For the name of your nearest dealer, write or call Norton Triumph Motorcycles Pty. Ltd., 25 Moxon Road, Punchbowl, N.S.W. 2196. Tel. 02-7082966
Showroom at: 45 Wentworth Avenue, Sydney, N.S.W. 2000. Tel. 617929
Also at: Gillies St, Ballarat, Victoria 3350. Tel. Ballarat 391111



El motor "Triple" desarrollado por Hale en su propia casa, en su tiempo libre y corriendo con los gastos de su bolsillo, básicamente era un 500 twin al que le injertó un cilindro extra 99

TRIUMPH



BSA



A contra reloj

En noviembre de 1969 se crea en Meriden un departamento de carreras especial que trabajará a tiempo completo en el desarrollo de las "triple", a cuyo frente se pone a Doug Hele, el jefe de desarrollo de Triumph en aquel momento, con la consigna de construir tres BSA y otras tantas Triumph basadas en la Trident T150 para la Daytona 200. A Hele, un apasionado de las competiciones para el que los circuitos son el único sitio posible en el que se puede (y debe) desarrollar una moto, el encargo le resultó doblemente satisfactorio ya que le permitirá dedicarse a las carreras, que es lo que le gustaba, y trabajar con "sus" motores le resarciría del sapo que tuvo que tragarse cuando Bert Hopwood, el director general de Triumph, tuvo la poca vergüenza de atribuirse el mérito de haber sido el artífice del motor tricilíndrico de 741cc que en realidad fue obra del propio Hele que en su casa, en su tiempo libre y corriendo con los gastos de su propio bolsillo, injertó un cilindro extra a un 500 twin y lo presentó en el trabajo como una opción para motos de más cilindrada en cuanto lo tuvo terminado.

Podría decirse que la era moderna de las superbikes multicilíndricas comenzó el verano de 1968 con el lanzamiento de las BSA Rocket 3 y las Triumph Trident ”

ANTES QUE TE SALIERA LA BARBA

ROCKET 3



Ready for
the man
who's man
enough.

BSA's revolutionary 3 cylinder
750cc Rocket 3 is for the special
man.

The guy who thrives on
adventure. Who loves beautiful
machinery. And who can handle
the hottest thing on two wheels.

Start it up and you'll know there's
nothing else like it.

It sounds more like an Indy
Special than a motorcycle.

Settle down on the big saddle.
Rev it. Feel the smooth pulse of
power purring under you.

Power that hurtles you to 60
mph in 5 seconds. Power that gives
you a top end of nearly 130.

Which means you can gobble up
everything on the road. Even
with a friend behind you.

In fact, its performance is so hot
we had Dunlop develop special
tires for it.

Best of all, the Rocket 3 handles.
It's agile in traffic. Solid through
corners. And something else
in smoothness on the open road.

It's ready if you are.

BSA

See all 7 bold ways to make time
at your BSA dealer, or write: BSA/EAST,
639 Passaic Ave., Nutley, New Jersey
07110; BSA/WEST, P.O. Box 337, Duarte,
California 91010.

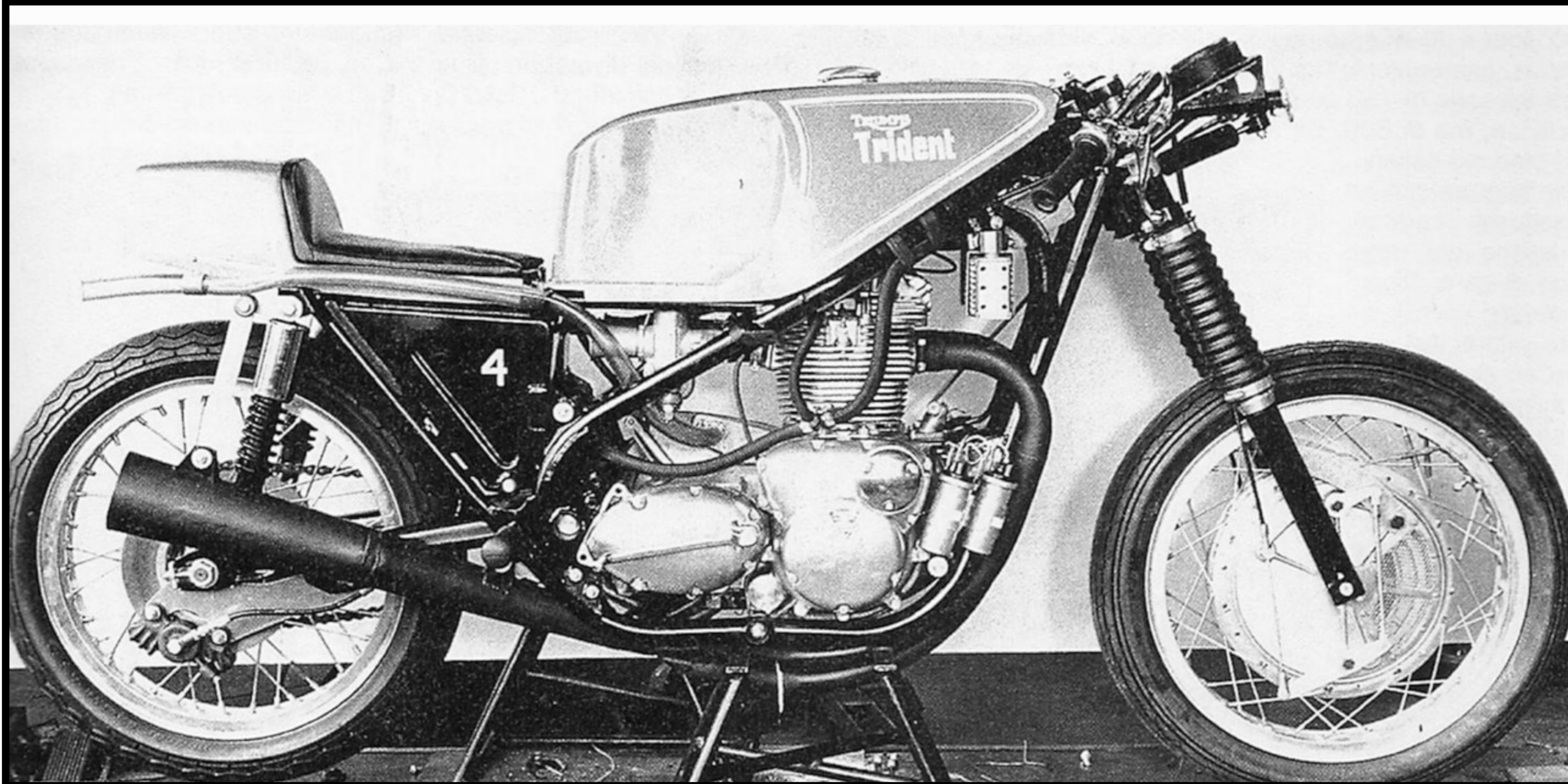
El encabezamiento del anuncio: "lista para el hombre suficientemente hombre" rezuma testosterona por los cuatro costados, pero eran otros tiempos que no podemos juzgar con la mentalidad de hoy día ”

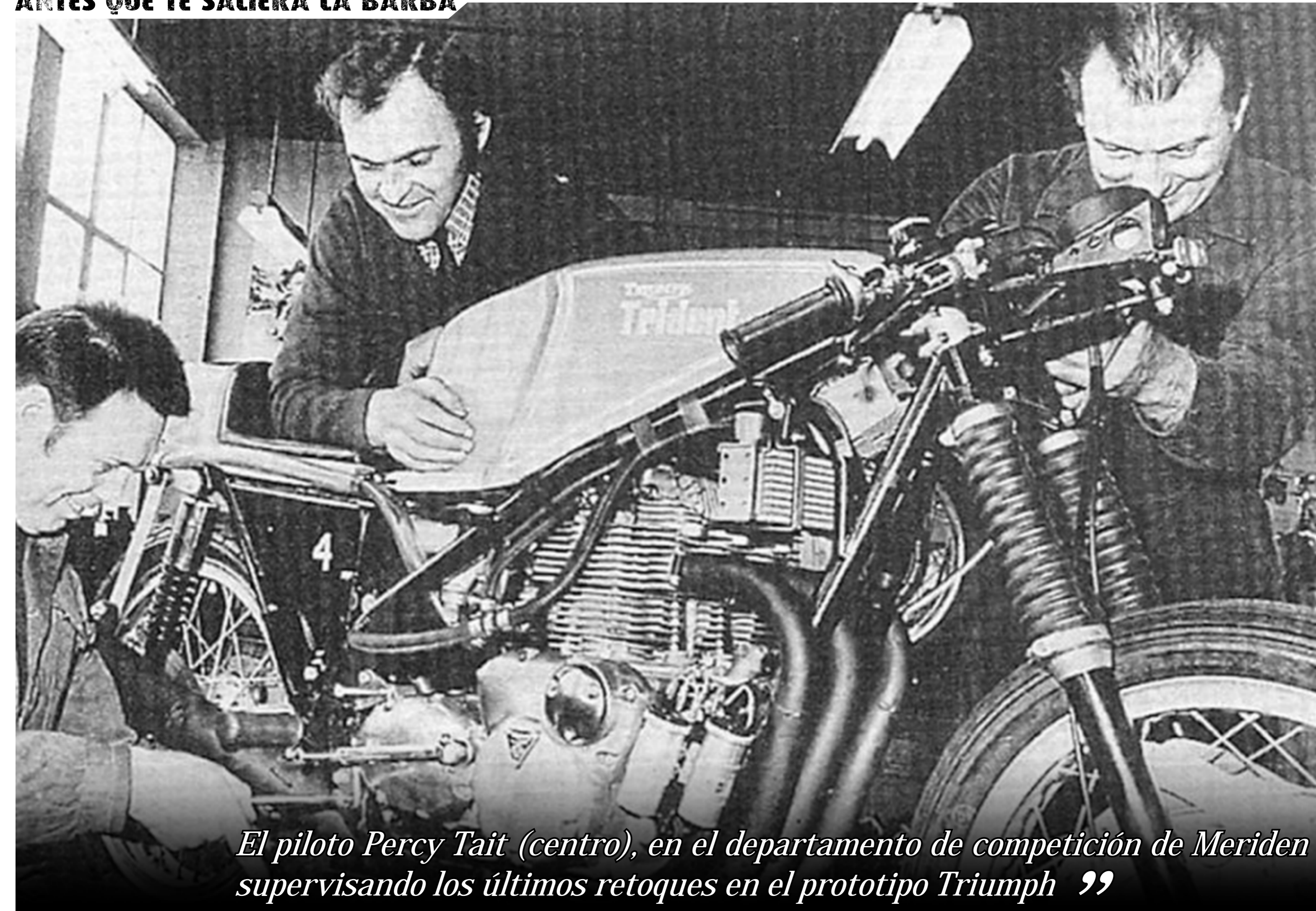
Esta Trident fue la única moto que se ensambló por completo en fábrica. Las cinco restantes se enviaron a la filial de los Estados Unidos para que las montasen allí ”

La mejora de unos y otros motores consistió en montarles cigüeñales aligerados, pistones nuevos de alta compresión y carburadores Amal diferentes a los del modelo de serie. Las cajas de cam-

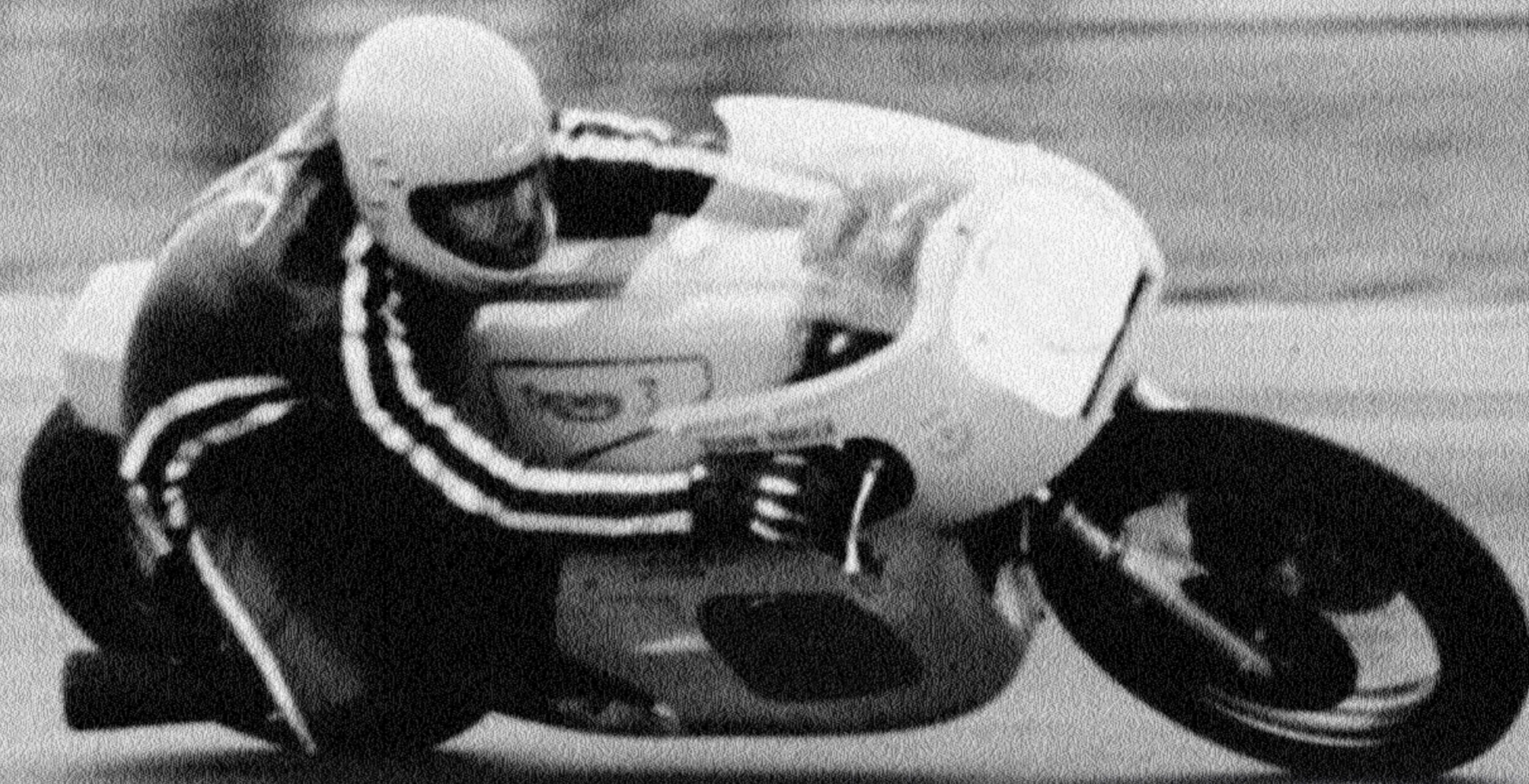
bio de cuatro velocidades pasaron a mejor vida sustituyéndose por unas Quaife de cinco marchas de relación cerrada, y por último se instalaron sistemas de escape tres en uno rematados con si-

lenciosos tipo megáfono. El resultado de los cambios, que rozaban el límite de lo permitido por el reglamento técnico de la AMA, fueron de alrededor de 81Cv de potencia a 8.250 rpm.





El piloto Percy Tait (centro), en el departamento de competición de Meriden supervisando los últimos retoques en el prototipo Triumph ”



La fabricación de los bastidores se encargó a Rob North, un especialista cuyo taller era un viejo cine reconvertido que estaba muy cerca de la fábrica de Meriden. North ya había hecho algunos chasis para el piloto de la marca Percy Tait, incluido uno para su tricilíndrica par-

ticular, y como la reglamentación de la nueva Fórmula 750 era bastante permisiva en cuanto a la parte ciclo se refiere y Tait estaba más que satisfecho con el rendimiento del chasis "especial" que le había construido, decidió usarlo de plantilla para los de las motos de carreras. El

diseño, con dos tubos laterales que van de la pipa de dirección al pivote del basculante, fue el precursor de lo que hoy día conocemos como chasis de tipo perimetral, y supuso tal revolución que unos años más tarde North cedió los derechos de fabricación y los planos primero a Mi-

les Engineering y luego a una pequeña empresa de Reino Unido llamada Trident que a día de hoy sigue fabricando "replicas" de las Triumph y BSA de Rob North, del que las malas lenguas dicen que con el dinero que se embolsó con estas dos operaciones se retiró a vivir a California.

Cada dos o tres días, la moto se cargaba en una furgoneta para llevarla al circuito londinense de Crystal Palace, donde se probaban sobre el terreno las mejoras que se le iban incorporando ”



ANTES QUE TE SALIERA LA BARBA

Las estilizadas carrocerías que lucen las popularmente conocidas como "Beezumph", un término ideado por un conocido periodista de la prensa especializada para denominar las Triumph y BSA del equipo de fábrica de los 70, no se dejaron al azar. Tanto el depósito y el colín, que permiten al piloto rodar completamente integrado en la moto, como sus inconfundibles carenados de formas redondea-

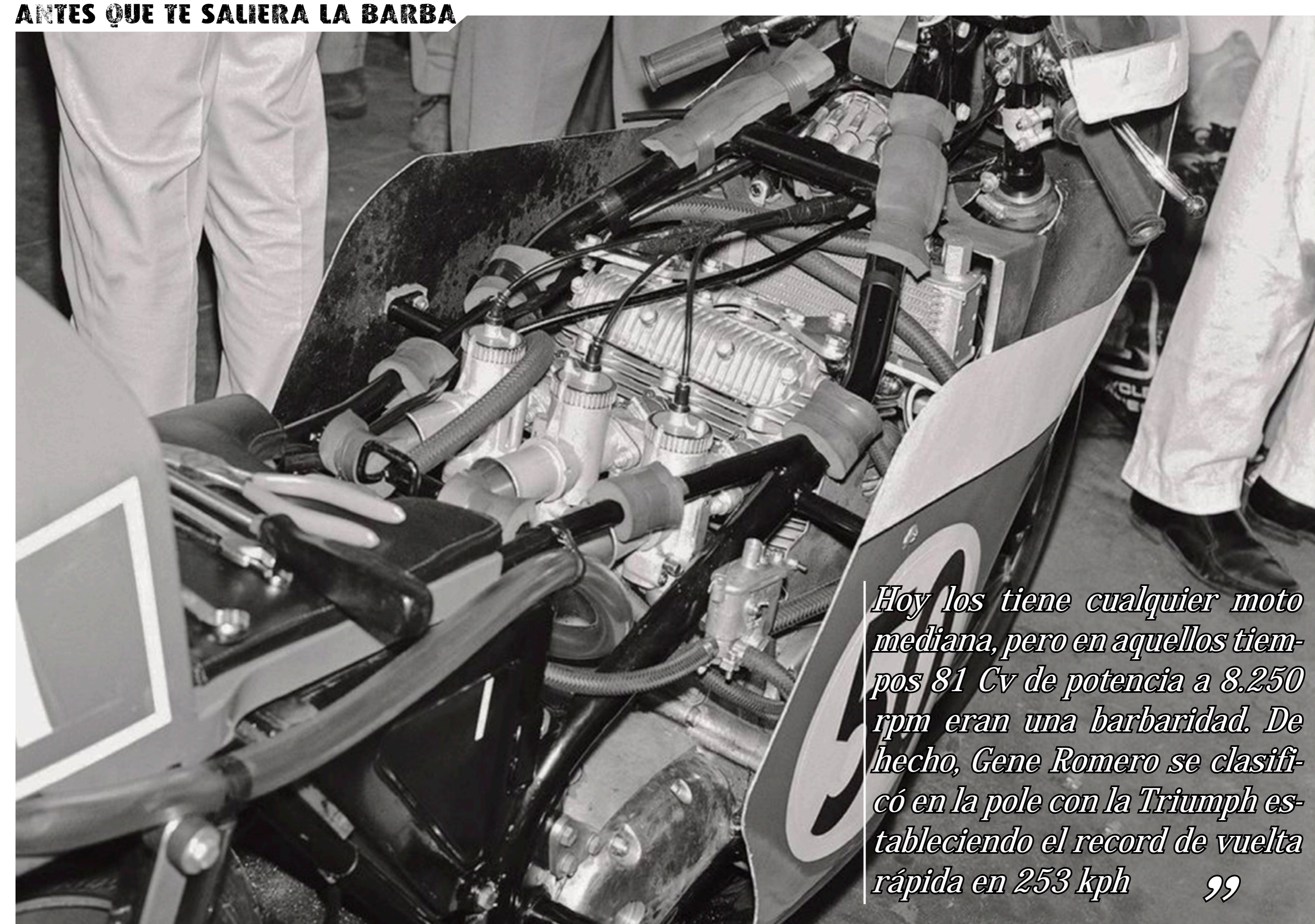
das se hicieron con el apoyo de Royal Air Force, que dio acceso los ingenieros del grupo BSA a trabajar en uno de sus túneles de viento. El fruto de esta inusual colaboración fue el diseño de las carrocerías con mejor coeficiente de penetración aerodinámica de su época. Algo que quedó más que demostrado en las velocidades máximas que las tricilíndricas alcanzaron en competición.



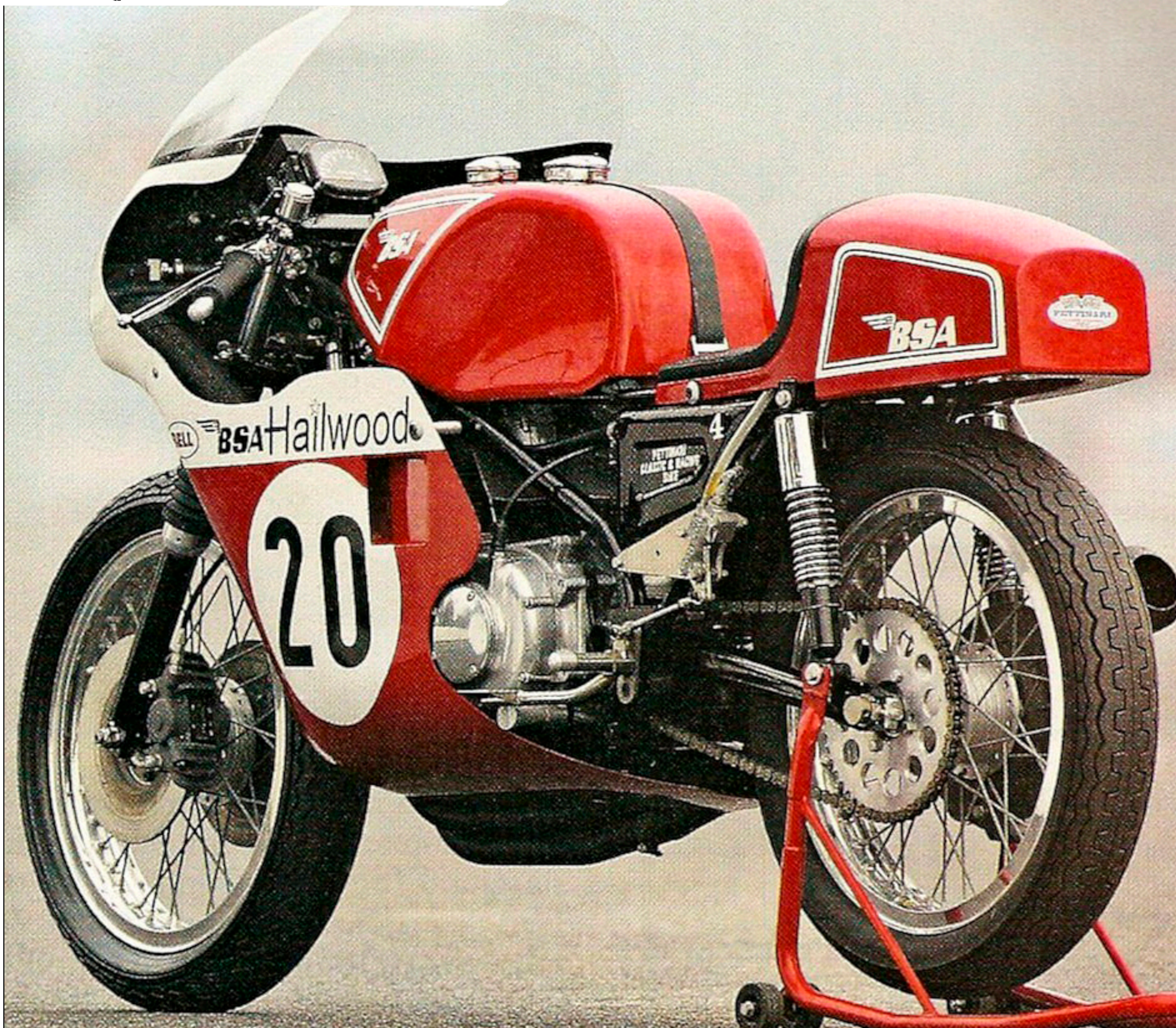
BSA

El diseño del chasis ideado por Rob North, con dos tubos laterales que van de la pipa de dirección al pivote del basculante, fue el precursor de lo que hoy día conocemos como chasis de tipo perimetral

”

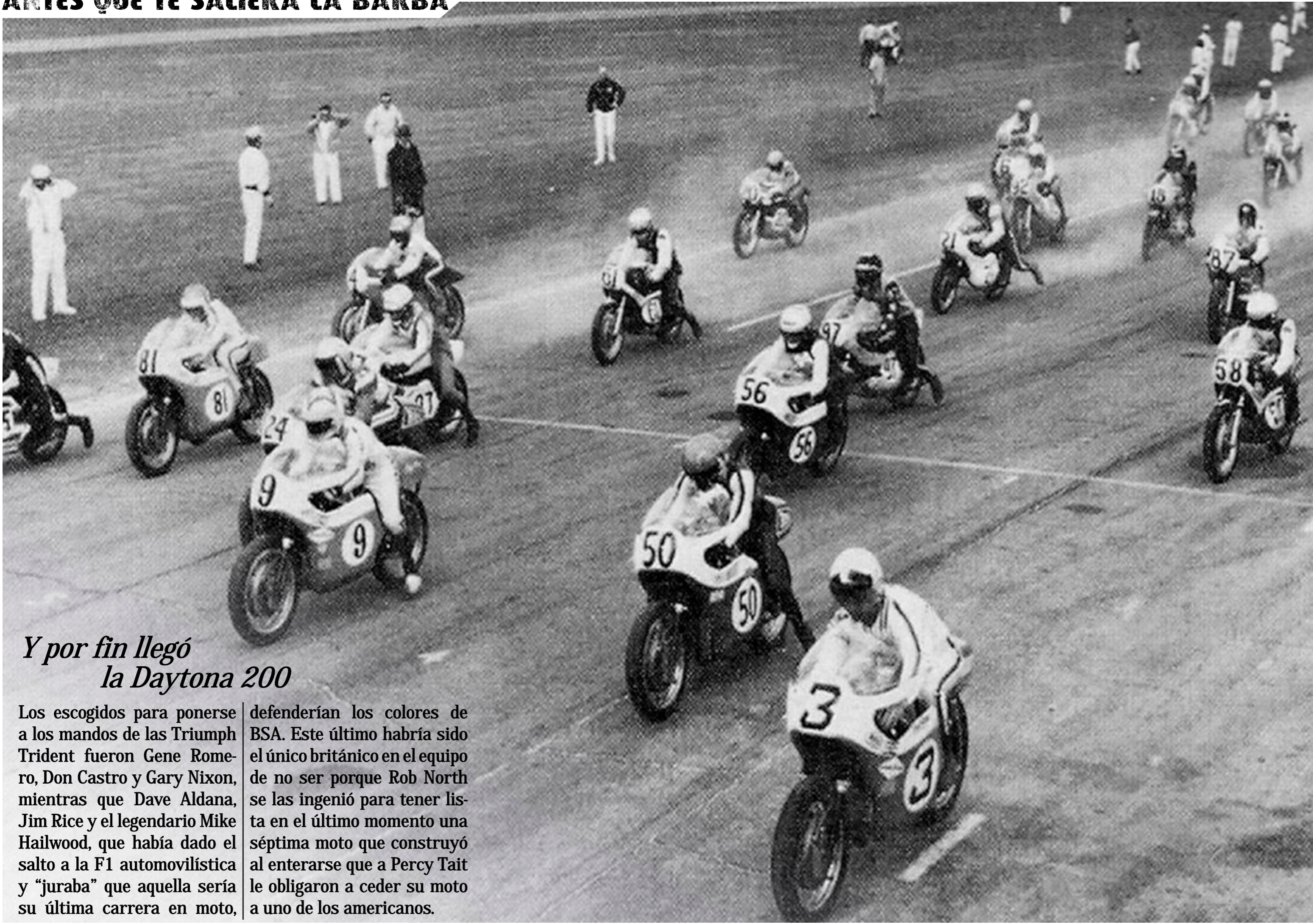


Hoy los tiene cualquier moto mediana, pero en aquellos tiempos 81 Cv de potencia a 8.250 rpm eran una barbaridad. De hecho, Gene Romero se clasificó en la pole con la Triumph estableciendo el record de vuelta rápida en 253 kph ”



Marzo de 1970... Un mes de infarto

En la fábrica de Meriden sólo pudieron construir la moto que Hele y su equipo se llevaban casi a diario al circuito de Crystal Palace para que Paul Smart probara sobre el terreno las mejoras que se le iban haciendo, y las cinco restantes se mandaron directamente por falta de tiempo a la filial americana para que las montasen allí. El contenedor con la Trident de Meriden y las otras cinco motos desmontadas llegó una semana antes de la carrera. Al desempaquetar el material cundió el pánico. Uno de los mecánicos se dio cuenta que el reglamento técnico del AMA permitía el uso de las piezas especiales que se quisiese... siempre que las comercializaran los concesionarios de la marca, que no era el caso de las cajas de cambio Quaife. Para resolver el problema Doug Hele reimprimió el catálogo de piezas y accesorios incluyéndolas y lo mandó a Estados Unidos junto con 50 cambios por si el truco no colaba y finalmente tenían que montar los de cuatro marchas. Para añadir un poco más estrés a la situación, Daniel Fontana se retrasó en la entrega de los frenos de tambor delanteros y tuvo que llevarlos personalmente a USA embarcados en el avión como equipaje de mano.



*Y por fin llegó
la Daytona 200*

Los escogidos para ponerse a los mandos de las Triumph Trident fueron Gene Romero, Don Castro y Gary Nixon, mientras que Dave Aldana, Jim Rice y el legendario Mike Hailwood, que había dado el salto a la F1 automovilística y “juraba” que aquella sería su última carrera en moto,

defenderían los colores de BSA. Este último habría sido el único británico en el equipo de no ser porque Rob North se las ingenió para tener lista en el último momento una séptima moto que construyó al enterarse que a Percy Tait le obligaron a ceder su moto a uno de los americanos.



En 1970 el mítico Hailwood ya coqueteaba con la F1 automovilística y juraba que aquella sería su última carrera en moto, pero al año siguiente volvió a estar en el equipo BSA ”



Por desgracia Tait se fue al suelo por culpa de un pinchazo, dañó el chasis y no pudo clasificarse para la carrera, así que el esfuerzo de North para que su amigo estuviera en la parrilla fue en vano.

En la misma sesión de entrenos durante la semana previa a la carrera, Romero se clasificó en la pole. Estableció el record de vuelta rápida con su Triumph en 253 kph. Para reducir la resistencia a la fricción pidió

que le montaran en su Trident dos neumáticos delanteros, un pequeño truco que le enseñó su padre con el que sacó 7 kph a Hailwood, el segundo mejor clasificado, que con la BSA paró el crono en 246 kph. El tercer

mejor tiempo fue para la Trident de Gary Nixon, con lo que ya no le quedó a nadie ninguna duda del excelente trabajo hecho a contra reloj por Hele y los chicos de Meriden, así que todo el mundo estaba contento.

En las fotos en B/N las carrocerías de las Triumph y BSA, diseñadas en un túnel de viento de la Royal Air Force, son materialmente imposibles de distinguir ”



Los equipos del Campeonato AMA de F750 fueron el último intento del mayor grupo industrial británico de la moto para frenar el avance de los japoneses ”



Bueno, en realidad los rivales no lo estaban tanto. Las “triples” tenían casi el mismo tamaño y peso de una twin, pero a nivel de prestaciones eran muchísimo más rápidas que cualquier otra máquina que jamás hubiera rodado en un circuito americano. En Harley vieron que

la XR750 con la que defendían la corona que Carl Rayborn ganó en 1968 y 69 no tenía nada que hacer y se agobiaron tanto que pusieron una reclamación para que la comisión técnica inspeccionase las motos de la escuadra inglesa. Esto lo hizo de inmediato y aunque no encon-

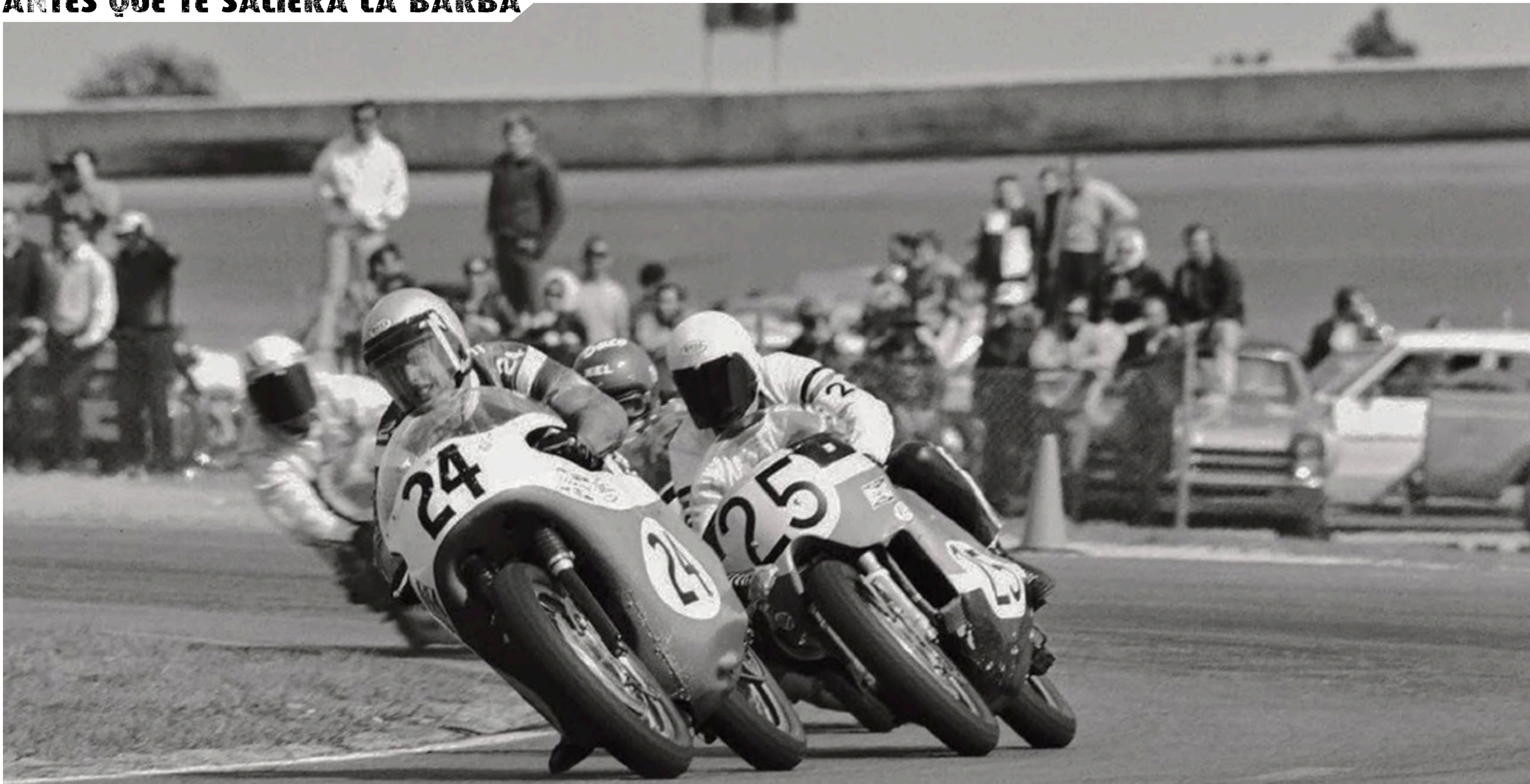
tró nada en las motos que fuera contra el reglamento consiguió que el ambiente en boxes se enrareciera, ya que cuando el piloto de Honda Ralph Bryans sufrió una espectacular caída en la que se incendió su CR 750 y se descubrió que la moto llevaba cárteres de magnesio y es-

capas de titanio (piezas que al no ser de serie no podían montar) los británicos pidieron a los comisarios que revisaran las otras tres Honda inscritas y a ellos nadie les hizo ni puto caso. Estaba claro que la gente de la AMA no trataba a todos los equipos por igual.



Prueba a jugar a “las siete diferencias”. Te va a resultar muy difícil encontrarlas ”





Política y triquiñuelas aparte, la edición de la Daytona 200 de aquel año fue una carrera de paro cardíaco en la que nadie estaba dispuesto a ceder. Desde la primera vuelta la batalla fue a brazo partido entre Dick Mann (Honda CR750), Mike Hailwood

(BSA Rocket3), Carl Rayborn (Harley-Davidson XR3TT), Mick Grant (Suzuki RG) y Gary Nixon (Triumph Trident). El primero en abandonar la lucha es Rayborn. Hailwood se mantiene en la primera posición durante cuatro vueltas hasta que una válvula

del motor de su Rocket 3 se rompe y le hace retirarse dejando la cabeza de carrera en manos de Grant, al que siguen a poca distancia la Trident de Nixon y la CR750 de Mann. Por desgracia para Grant la sedienta Suzuki bicilíndrica de 2 tiem-

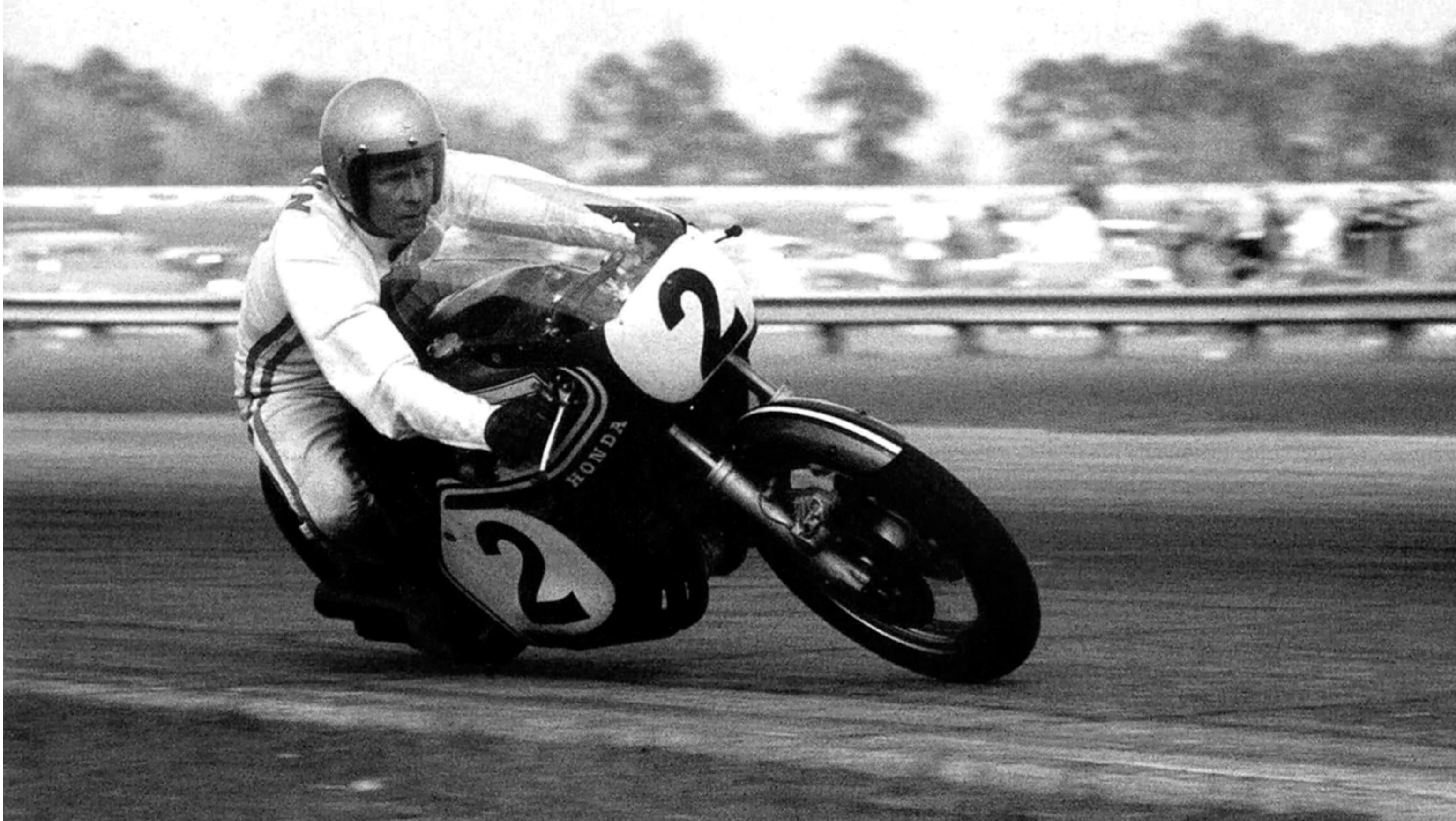
pos se queda seca y Nixon toma la delantera en la vuelta 28 a bastante distancia del piloto que le sigue, manteniéndose en esa misma posición hasta la vuelta 50, a solo tres del final, que la Trident 750 gripa el motor por sobrecalentamiento.



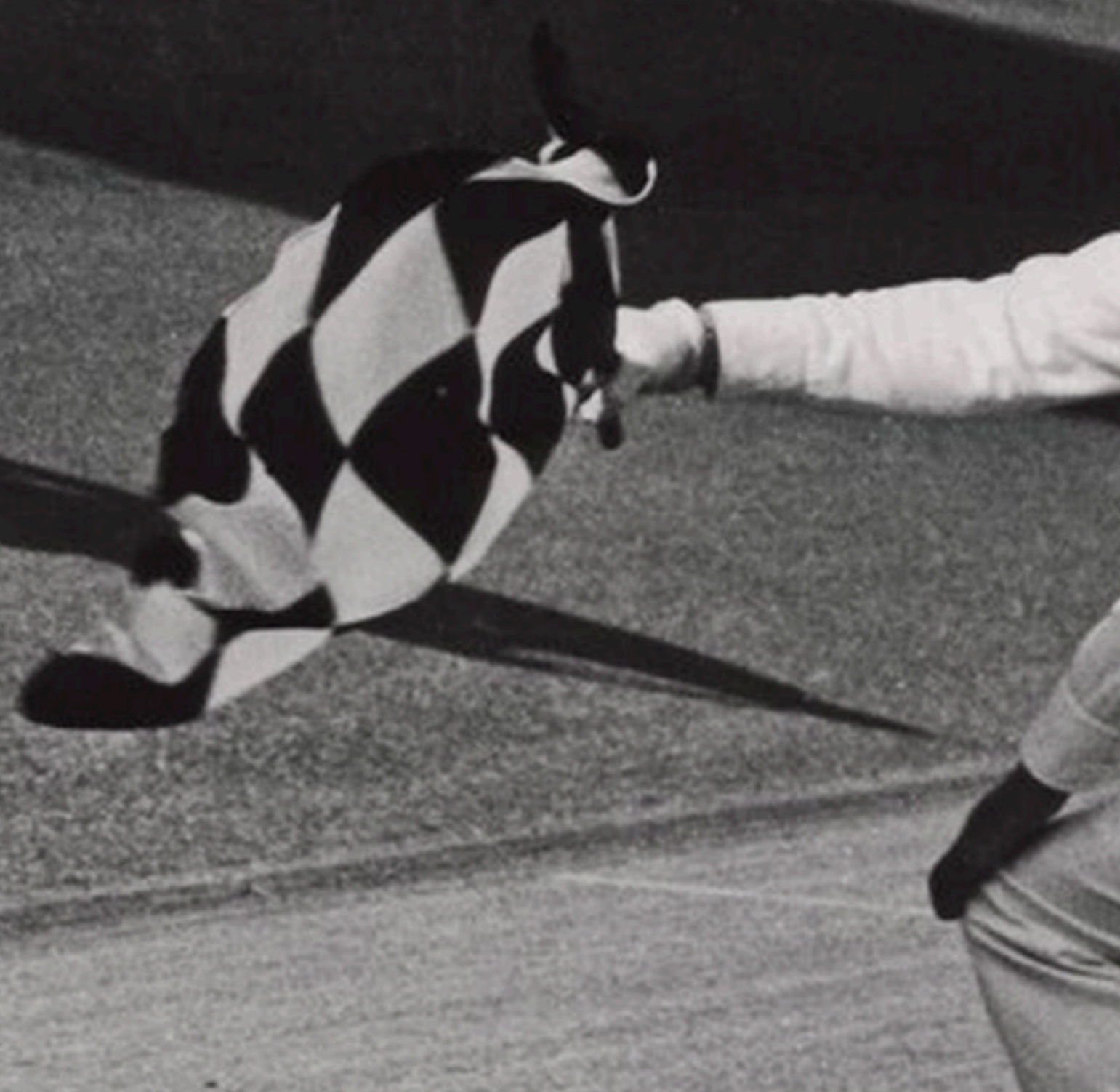
De la primera a la última vuelta, los cambios en los puestos de cabeza entre Mann (Honda), Hailwood (BSA), Rayborn (Harley-Davidson), Grant (Suzuki) y Nixon (Triumph) fueron constantes hasta que las mecánicas empezaron a desfallecer ”

Aunque la CB 750 puso el último clavo en el ataúd de la industria británica de la moto, los ingleses no se rindieron sin plantar cara 99

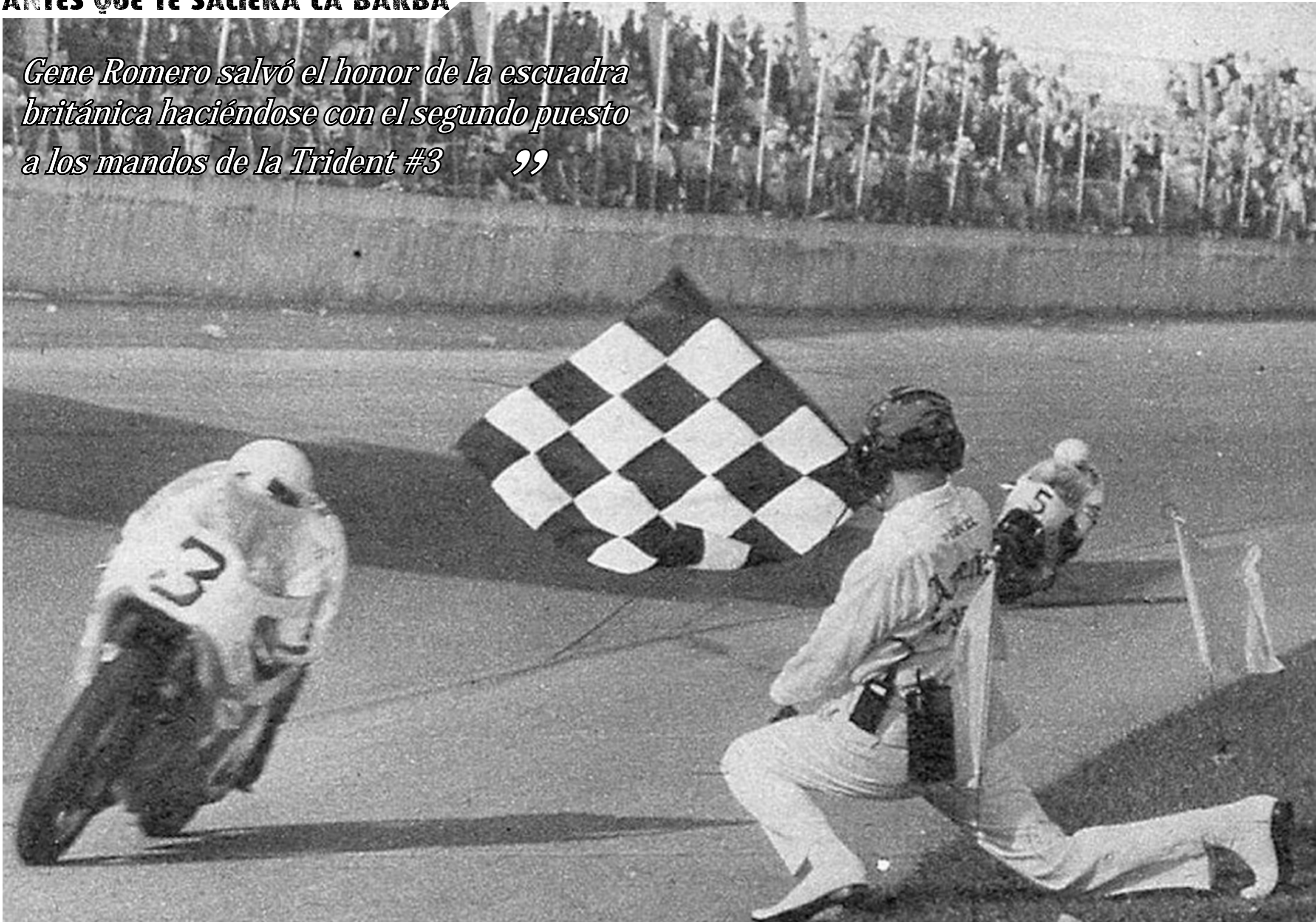
El ganador de la carrera fue el veterano Mann seguido por Romero con la Triumph número 3 y Castro con la Trident número 81, que fueron los que salvaron el honor de la escuadra británica aquel caluroso día de 1970 en el que de las 98 motos alineadas en la parrilla de salida solamente 16 llegaron a la línea de meta.



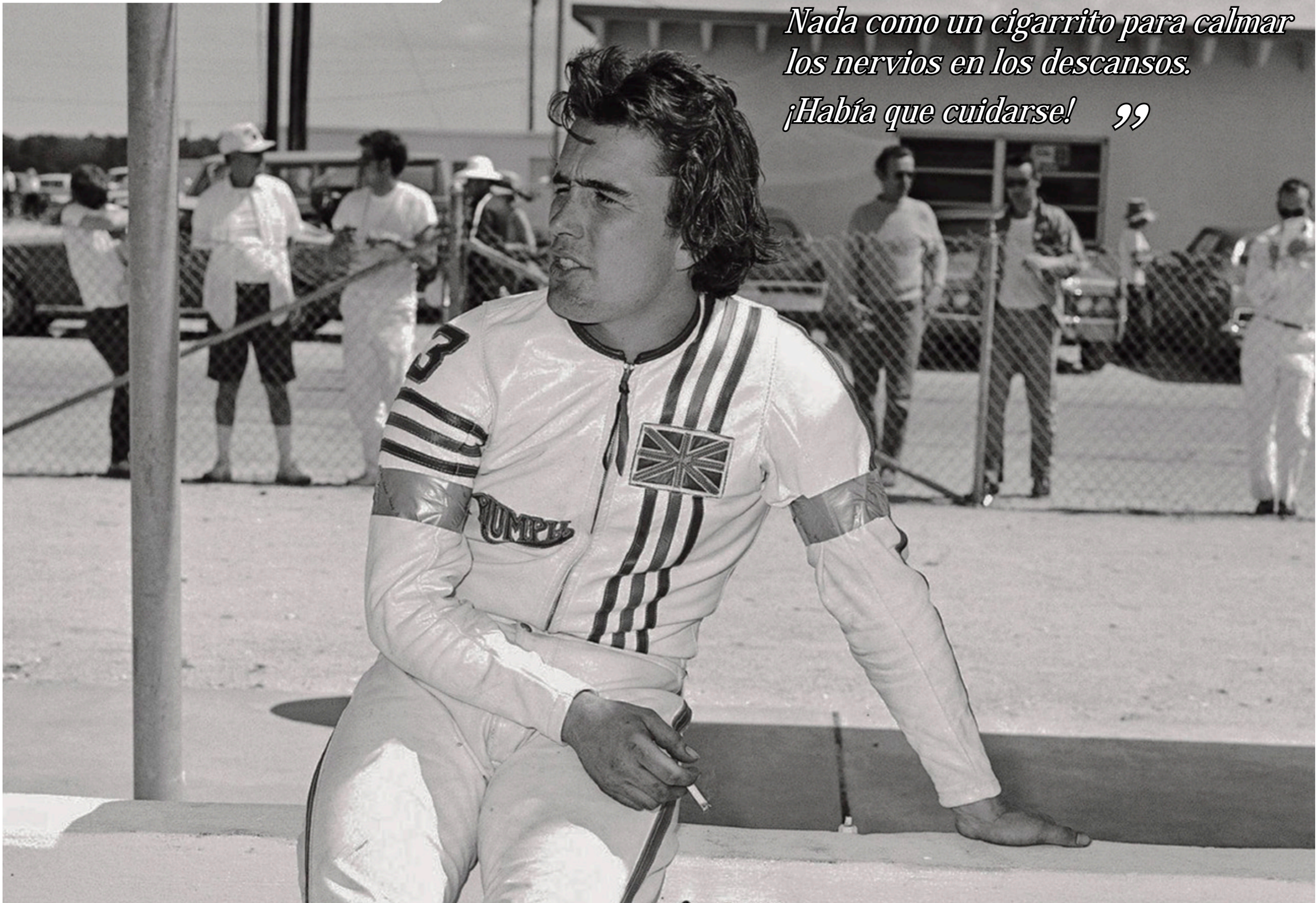
Dick Mann era piloto de BSA pero Thornton, Presidente de la filial americana, no le incluyó en el equipo pensando que a su edad no rendiría bajo el calor del Daytona... “El Viejo” les ganó con la CR750 ”



Gene Romero salvó el honor de la escuadra británica haciéndose con el segundo puesto a los mandos de la Trident #3 ”



*Nada como un cigarrito para calmar
los nervios en los descansos.
¡Había que cuidarse! ”*





A principios de los años 70, las Triumph y sus gemelas BSA, fueron las principales protagonistas en los campeonatos de motociclismo en USA 99

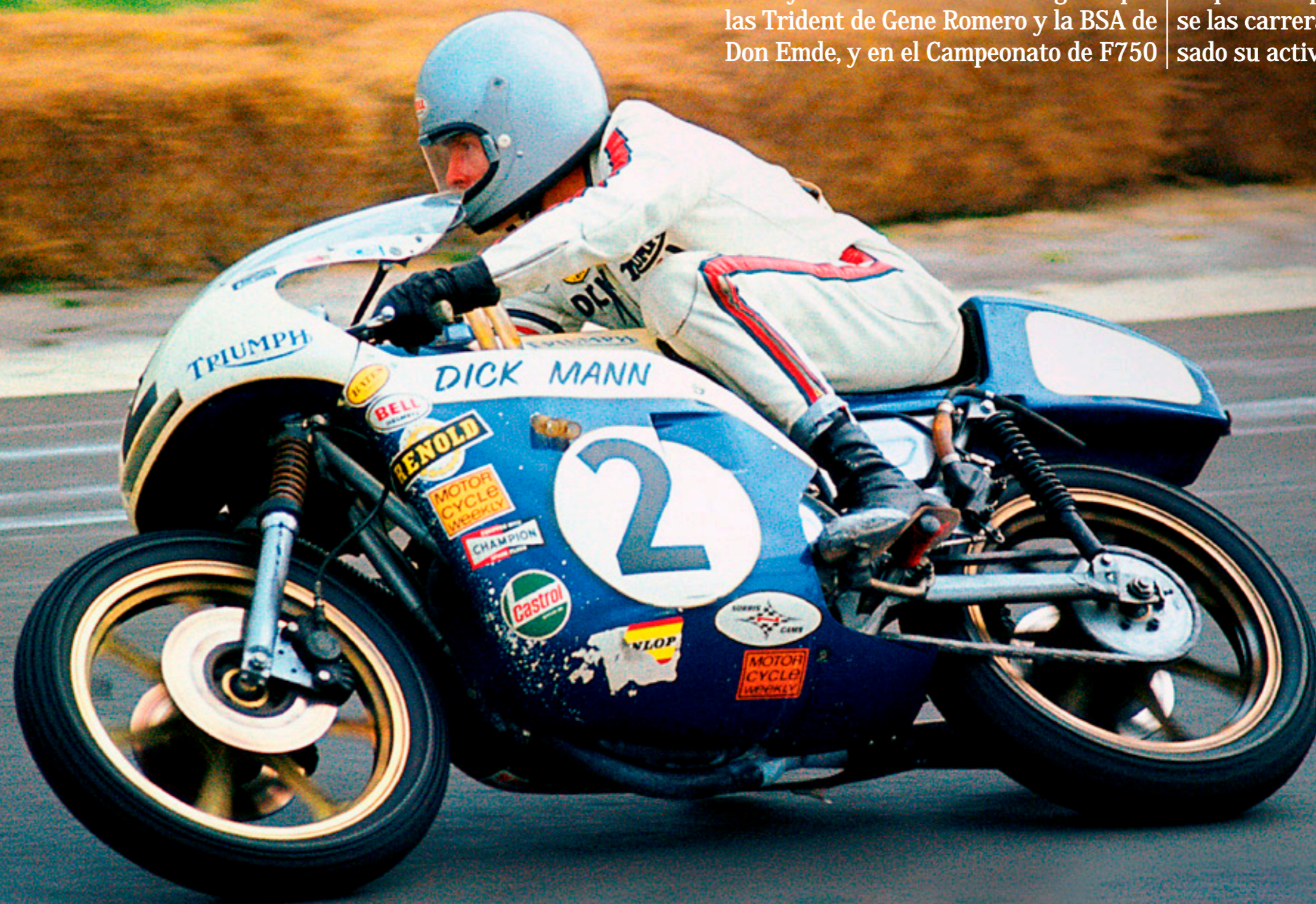


De cara a 1971 Triumph reforzó su equipo incorporando al mismo a los pilotos Paul Smart (izda.) y Tom Rockwood (centro). Le llamaban “el equipo del millón de dólares” ”

Después de su paso por Honda, Mann volvió a pilotar para la marca inglesa, con la que siguió cosechando triunfos ”

Aunque el resultado de Daytona, sin ser malo, no fue el esperado, la superioridad técnica de las “Triple” terminó dando sus frutos aquella misma temporada y las siguientes. En la de 1970 las Triumph y BSA quedaron primera y segunda en el AMA Grand National que ganaría Romero; en la de 1971 Dick Mann venció en Daytona con la Rocket 3 seguido por las Trident de Gene Romero y la BSA de Don Emde, y en el Campeonato de F750

para motos derivadas de la serie se hicieron nada menos que con seis victorias. Y eso solo en Estados Unidos, lo cual no estaba nada mal para una moto con un chasis artesanal y un motor que un loco ingeniero británico había hecho a ratos libres en su casa, que siguió acumulando victorias incluso muchos años después de que el grupo BSA abandonase las carreras... E incluso de haber cesado su actividad.





PONTE A LOS MANDOS DE TU NUEVA
STREET SCRAMBLER
ANTES DEL 31 DE MARZO
Y AHÓRRATE UN AÑO DE SEGURO
Y LOS GASTOS DE MATRICULACIÓN

¿A QUÉ ESPERAS?

Ven a vernos y te lo contamos todo



MADRID

TRIUMPH MADRID

C/ Jose Abascal 4, 28003 Madrid
Tlf: 916356752
Email: info@triumphmotosmadrid.es

www.triumphmotosmadrid.es

TRIUMPH MADRID SUR

Centro X Madrid C/ Oslo 53, 28922 Alcorcón
Tlf: 910616353
Email: info@triumphmotosmadrid.es

Kafziel 1200SS

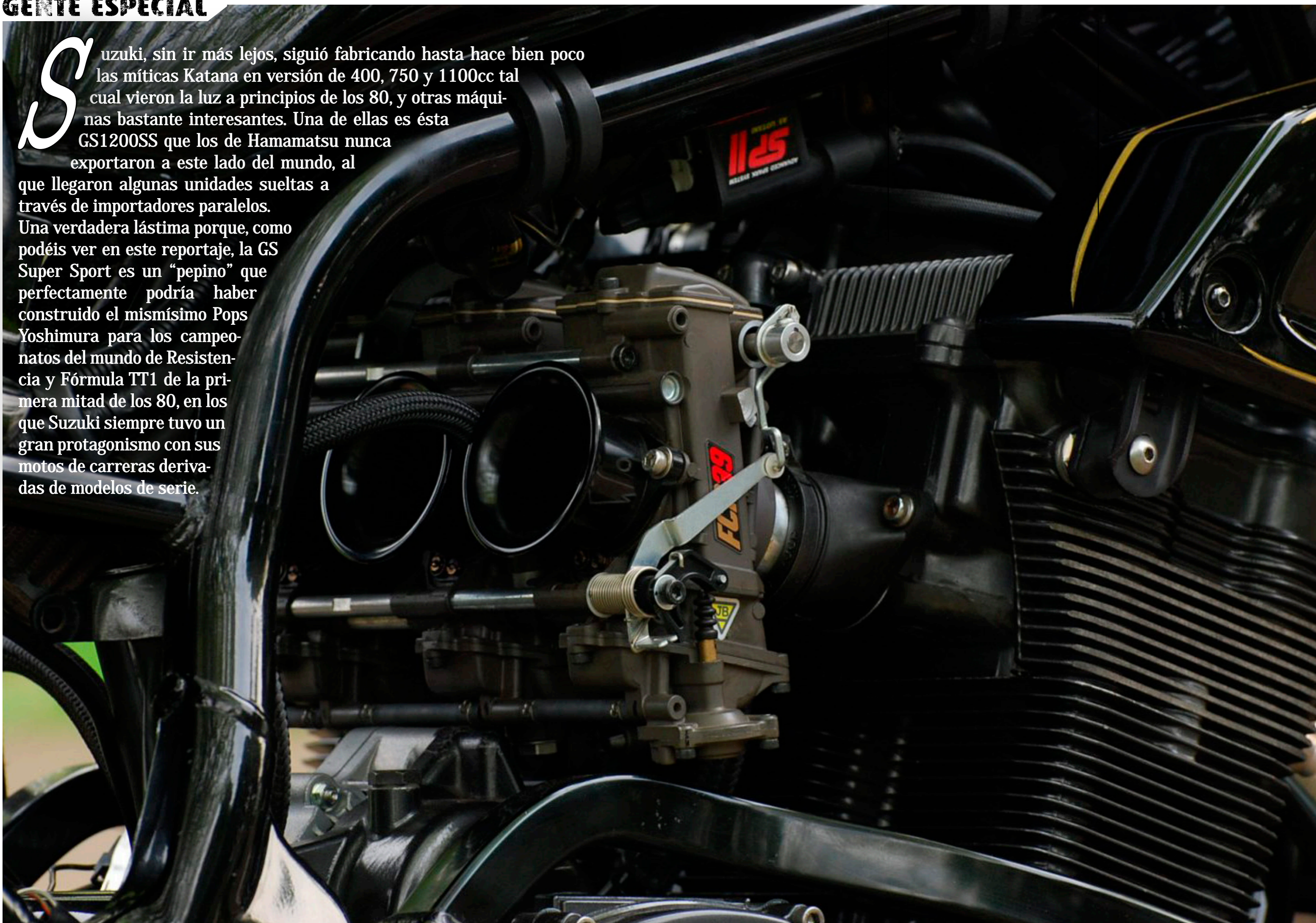
La rabia de Dios



Si las profecías bíblicas son ciertas y el Paraíso existe, todos los motoristas deberíamos estudiar japonés. Para consumo interno, en el país del sol naciente hay desde impresionantes deportivas de 2 y 4T a naked de gran cilindrada, pasando por toda clase de monocilíndricas y neo clásicas por las que cualquier occidental venderíamos nuestra alma al Diablo...

Texto: Outsider; Fotos: Cortesía de Bagus Motorcycles

Suzuki, sin ir más lejos, siguió fabricando hasta hace bien poco las míticas Katana en versión de 400, 750 y 1100cc tal cual vieron la luz a principios de los 80, y otras máquinas bastante interesantes. Una de ellas es ésta GS1200SS que los de Hamamatsu nunca exportaron a este lado del mundo, al que llegaron algunas unidades sueltas a través de importadores paralelos. Una verdadera lástima porque, como podéis ver en este reportaje, la GS Super Sport es un “pepino” que perfectamente podría haber construido el mismísimo Pops Yoshimura para los campeonatos del mundo de Resistencia y Fórmula TT1 de la primera mitad de los 80, en los que Suzuki siempre tuvo un gran protagonismo con sus motos de carreras derivadas de modelos de serie.



Hasta hace relativamente poco tiempo la legislación japonesa prohibía comercializar en el mercado interno motos de más de 750cc aunque actualmente, por suerte para ellos, disfrutan de modelos que para los occidentales son un sueño inalcanzable ”




En esta misma línea van la mayoría de preparaciones que se hacen en Bagus Motorcycles, un taller ubicado en Yokohama en el que desde que abrieron sus puertas remodelan y mejoran en lo posible los modelos antiguos de los cuatro fabricantes

japoneses que caen en sus manos con una fórmula muy similar a la que emplean en AC Sanctuary, otros "ilustres maestros" que los lectores habituales de la revista ya conocéis, aunque aplicándoles mejoras de cosecha propia.







Uno de los últimos trabajos realizado por ellos que han llegado a nuestras manos es esta moto que un cliente suyo les encargó personalizar. El modelo base era una Suzuki GS1200SS, lo cual dejaba bastante claro que mejorarla no iba a ser una tarea fácil. Para empezar, su estética es similar a la de las motos de carreras de la vieja escuela: semicarenado con doble faro, conjunto de asiento y colín mono-biplaza, semimanillares bajos y estriberas retrasadas, y como al dueño le encantaba (de hecho era el motivo de que hubiera comprado la moto)... por ahí había poco de donde rascar.



Detalles como la batería de carburadores Keihin y el depósito de aceite auxiliar externo, nos hacen pensar que este SACS no es tan “civilizado” como aparenta ser a primera vista ”



La gente de Bagus acertaron de pleno al reconvertir la GS1200SS en lo que es en realidad: una máquina de resistencia de la vieja escuela ”

Tanto a nivel de parte ciclista como de mecánica tampoco había mucho que mejorar porque en ambos apartados la moto es prácticamente perfecta. De hecho su chasis es similar al de la Bandit 1200 pero con un basculante de sección rectangular y dos amortiguadores convencionales en la sección trasera. Y por si todo esto fuera poco, el propulsor es nada menos que un SACS heredado directamente de la GSX1100R, aunque rebajado a 100Cv de potencia y con más par motor para que su comportamiento sea más “amable” para todos esos usuarios a los que el de las doble erre de la casa les parecen demasiado agrias y exigentes para el uso diario.



Con tan poco margen de maniobra la única opción posible era centrarse en los pocos componentes que fueran susceptibles de mejora, rebajar el peso total del conjunto, e incrementar la potencia devolviendo al motor la “chispa” que había perdido en la transición de

GSXR a GS, que fue por donde empezaron a trabajar. Por fortuna “el que tuvo retuvo” y los caballos estaban ahí, agazapados, así que a poco que se le hiciera... la caballería empezaría a desbocarse. Lo primero que se hizo fue mandrinar los cilindros y sustituir los

pistones por los de una Hayabusa para incrementar la cilindrada a 1340cc. También se le cambiaron los árboles de levas por otros de mayor alzada, se montaron válvulas de mayor diámetro y muelles reforzados, y se remodeló la culata para mejorar el flujo de los ga-

ses. Para “dar de comer” a la bestia se recurrió a una batería de carburadores Keihin FCR de corredera plana de 39mm de difusor sin filtros de aire, y para expulsar toda la mala leche que genera se recurrió a un escape Striker 4 en 1 de titanio con silencioso Bagus.



El precio del sistema de escape 4:1 de titanio es exorbitante, pero si te lo puedes permitir... escuchar el sonido que emite vale la pena ९९



Incluso limitadas a 100Cv, las GS1200SS son una versión tan fiel de las motos de carreras de los 80 que arrasarían en Europa entre los más nostálgicos ”



En cuanto al resto, en Bagus se limitaron a pequeños detalles como optimizar las suspensiones con una horquilla invertida Hosoya en el tren delantero y amortiguadores Öhlins de gas con depósito separado en el posterior, cambiar las llantas originales por unas ligeras Gale Speed y los frenos por un juego completo de discos de freno Brembo flotantes con bombas radia-

les y pinzas también de la marca transalpina. Como comentábamos al principio, la carrocería original está tan bien conseguida que modificarla habría sido un pecado mortal, por lo que se dejó casi prácticamente como salió de la fábrica. El "casi" consistió en modificar los laterales del colín a la altura del anclaje de los amortiguadores para

hacer más sitio a los depósitos de gas, eliminar el gigantesco guardabarros trasero para anclar la matrícula directamente bajo el colín, y convertir el semicarenado en un "Ciclope" de un solo ojo fabricándole una tapa que cubre la óptica derecha. En el taller True Blue se encargaron tanto de la pintura como de los pinstripings dorados que adornan cada pieza de esta precio-

sa deportiva neo retro por la que muchos hasta seríamos capaces de portarnos bien si alguien nos asegurase que en el Paraíso podremos disfrutar de máquinas así. Por cierto, el nombre con el que ha sido bautizada tiene mucho que ver con este tema, ya que según algunos textos religiosos antiguos Kafziel es uno de los Siete Arcángeles y representa la rabia de Dios.

**FIN**

Kapziel GS1200SS



FICHA TÉCNICA



General

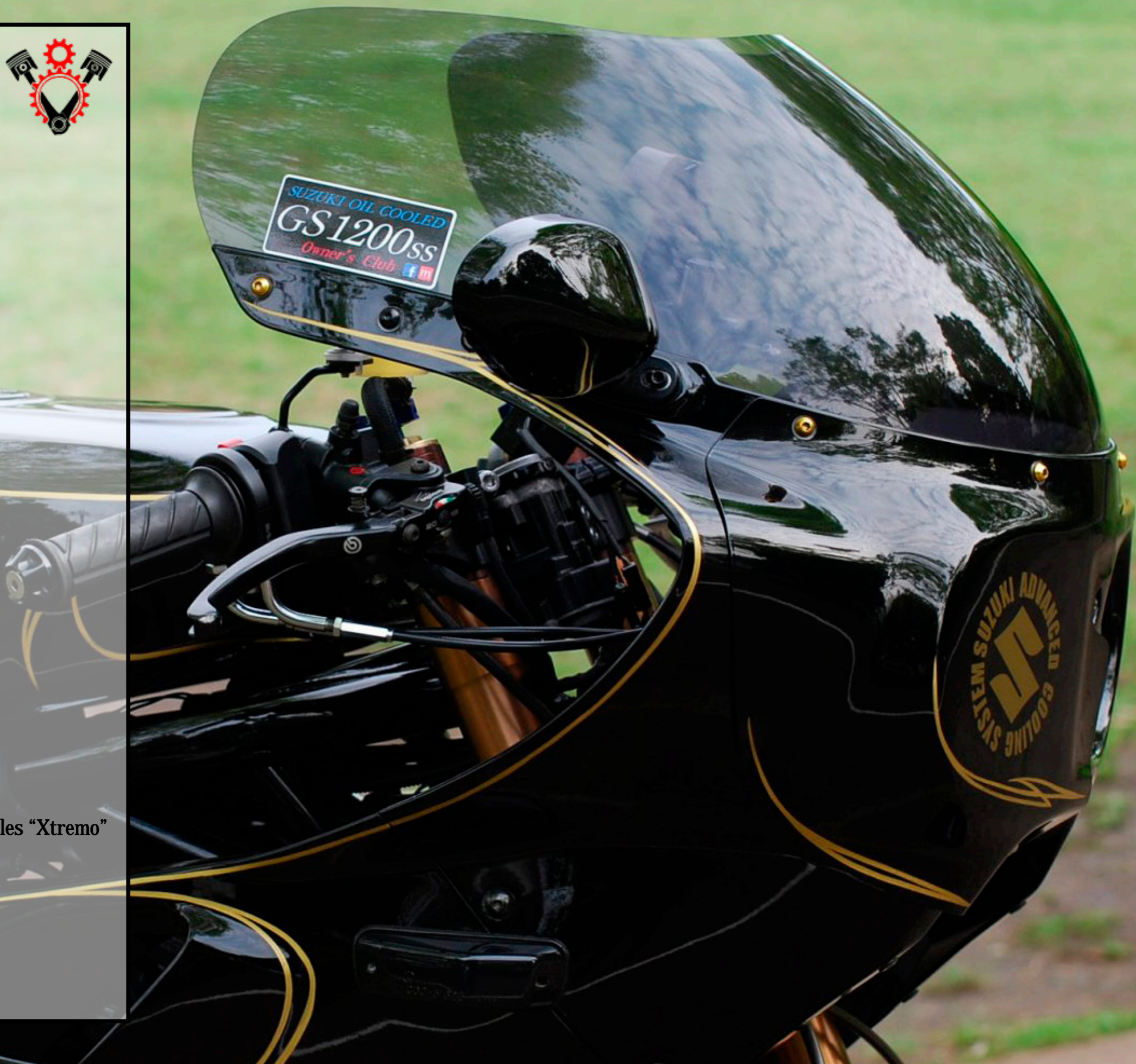
Moto Kafziel
 Modelo base Suzuki GS1200SS
 Constructor Bagus Motorcycles
 País Japón

Motor

Fabricante Suzuki
 Tipo Tetracilíndrico
 Refrigeración SACS
 Cilindrada 1340cc
 Pistones GSX1300 Hayabusa
 Carburadores Keihin FCR39mm
 Filtros de aire No
 Escape Striker 4:1
 Silencioso Bagus
 Electrónica Bagus Motorcycles

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis Suzuki multitubular
 Horquilla Hosoya
 Tipo Invertida
 Faro Original
 Semimanillares Suzuki
 Mandos/bombas Brembo RCS
 Llanta delantera Gale Speed Type R
 Medida 3.50 x 17
 Discos frenos Brembo flotantes
 Pinzas Brembo 4 pistones
 Soportes pinzas Bagus Motorcycles
 Neumático Bridgestone Battlax
 Guardabarros Bagus
 Depósito de gasolina Stock
 Depósito auxiliar de aceite Bagus Motorcycles "Xtremo"
 Asiento/Colín Bagus Motorcycles
 Basculante Stock
 Amortiguadores Ohlins
 Llanta trasera Gale Speed Type R
 Medida 6.00 x 17
 Disco freno Brembo
 Pinza Brembo 2 pistones
 Neumático Bridgestone Battlax
 Pintura True Blue



GENTE ESPECIAL
ELEVATE YOUR RIDE



30K
SENA MESH INTERCOM™
COMMUNICATION SYSTEM



-  MESH INTERCOM™
2 KM / 1.2 MILES
-  VOICE
COMMAND
-  ADVANCED
NOISE CONTROL
-  AUDIO
MULTI-TASKING

SENA



#RIDECONNECTED

SENA.COM

Koichi Fujita

(An-Bu Custom Motors)

Rock, Punk & Speed

A raíz de la crisis de 2008 las chopper convencionales, tal y como las conocíamos, empezaron a perder protagonismo en la escena custom internacional. Sin duda el resurgir del movimiento café racer tuvo parte de culpa, pero también que desde Japón empezaran a llegar propuestas nuevas muy interesantes...

Texto: SBC; Fotos: An-Bu Custom Motors



AN-BU
Motor

Por aquellas fechas un tipo llamado Go Takamine nos enseñaba que las cosas se podían hacer de otra manera. En el minúsculo taller de los suburbios de Tokio que regentaba trabajaba solamente con modelos japoneses económicos. Les modificaba la estética y los despojaba de todo lo que no fuera estrictamente necesario para que funcionaran sin dar problemas.





Y ni siquiera se molestaba en darles una buena terminación porque sus clientes, en su mayoría “currelas” con pocos recursos para los que eran simples vehículos de batalla para ir cada día al trabajo, no se lo podían permitir. El caso es que, bien terminadas o no, el resultado era tan espectacular

que sus motos empezaron a aparecer en las revistas especializadas y Go, de la noche a la mañana, se convirtió en una especie de Gurú al que muchos empezaron a seguir. Tal fue el nivel de popularidad que alcanzó, que al estilo de sus motos se le conoció como “Bratstyle”... ¡El nombre de su taller!

Las paredes del taller no tienen posters. Tampoco hay un rinconcito “mono” con sofá y mesita con revistas molonas ni mucho menos café o cervezas artesanales. Allí se va a trabajar y punto ”




Takamine fue el primero en darse a conocer fuera del país del sol naciente porque tuvo la suerte de estar en el sitio justo en el momento apropiado. Pero no estaba solo. En Japón ya había desde hacía tiempo montones de talleres especializados en transformaciones de bajo presupuesto, entre las que destacan mucho las de [An-Bu Custom Motors](#). Su dueño se llama Koichi Fujita, y es un tipo tan abierto y hablador que no parece japonés.

Tampoco que tenga 48 años. Pero más que por su aspecto juvenil, porque la enorme pasión con la que explica a todo el que quiera escucharle los motivos de qué sus motos sean así o asá, y la capacidad de trabajo que demuestra pasando cada día montones de horas en el taller, son más propias de un chaval joven que alguien que lleva prácticamente toda la vida metido en un negocio que “quema” a sus profesionales como pocos.



Koichi es de los pocos transformadores con los que te puedes pasar horas conversando de un proyecto. Es tan abierto y hablador que cuesta trabajo creer que sea japonés ”





Koichi nació en Nagoya, la cuarta ciudad más importante del país y capital japonesa de la industria del automóvil así que, como muchos de sus paisanos, podría decirse que nació con una llave inglesa debajo del brazo. Su afición a los motores y a cualquier tipo de ar-

tefacto que se mueva quemando gasolina se lo debe en gran parte a su padre, que en cuanto cumplió 16 años se lo llevó a trabajar con él a Hagi Automobile para enseñarle la profesión, y al apoyo que le brindó cuando a Koichi le surgió la oportunidad de aceptar

un puesto de piloto para competir en carreras de monoplazas en las categorías FJ 1600 y F4 del campeonato japonés. Allí aprendió, entre otras muchas cosas, que es necesario que entre máquina y piloto haya buen equilibrio. Y para eso cuatro ruedas son muchas.

Gracias a transformaciones muy diferentes a las que solíamos ver por esta parte del mundo, Koichi se labró una excelente reputación dentro y fuera de su país natal ”



A partir de llegar a la conclusión de que la mejor simbiosis hombre-máquina se da en las motos se pasó de las cuatro a las dos ruedas y su vida dio un giro de 180°. Las motos con las que empezó a competir se las preparaba él mismo. Lo resultados no tardaron en llegar, y aquello se le daba tan bien que un par de años después decidió abrir el taller para dar asistencia a pilotos privados.



El local en el que está establecido desde entonces no es gran cosa. Es más, cualquiera pensaría que es una herrería en vez de un taller de motos. Las paredes no están decoradas con posters bonitos ni hay un rinconcito “mono” con sofá Chester y mesita con revistas molonas de motos, ni mucho menos máquina de café o

nevera con cervezas artesanales para que los clientes se sientan como en su casa porque allí se va a trabajar y no a atender a los que no tienen nada mejor que hacer que irse a dar la brasa en las tiendas de motos. El que quiera entretenimiento (aquí si que Koichi es japonés de pura cepa) que se vaya al cine.



Respecto a su trabajo, que es lo que nos importa, nuestro protagonista tiene todos los conocimientos necesarios para ser autosuficiente a la hora de construir o modificar motos, así que, al menos por el momento, se las apaña bien con la ayuda del único empleado que tiene para atender a una clientela que en su mayoría son propietarios de motos japonesas. Lógicamente nunca se niega a trabajar con motos de importación, aunque las que más asiduamente suelen pasar por sus manos son las Yamaha XS y Kawasaki "W" en sus versiones de 400 y 650cc, y alguna que otra Honda de pequeña y media cilindrada, que son modelos muy populares en Japón y fáciles de encontrar a buenos precios.



Aunque haga tiempo que ya no compite, Koichi no pierde la oportunidad de probar las motos al circuito cada vez que puede ”



En cuanto a diseños se refiere sigue patrones similares a los de Takamine porque son los que más le demandan cuando se trata de hacer transformaciones tipo chopper y bobber, pero en el resto, y más si le dan vía libre para que haga lo que quiera, marca las distancias con el resto de los colegas de la profesión con un estilo propio que se ha sacado de la manga. Se trata de motos a las que les prepara al máximo los motores, mejora las suspensiones y frenos con respecto a las de serie, y viste con unas vistosas carrocerías construidas por él mismo que se inspiran en las que usaban las motos que competían al final de los años 70 y principios de los 80 en las 8 horas de Suzuka.



Si os dais una vuelta por el parking del Wheels & Waves de Biarritz antes de acceder al recinto, veréis la cantidad de adeptos que tiene el estilo de las motos de An-Bu ”



An-Bu Custom Motors tiene un marcado estilo propio, caracterizado por la mezcla de los elementos más “macarras” de la primera película de Mad Max con los de la contracultura callejera tukiota ”



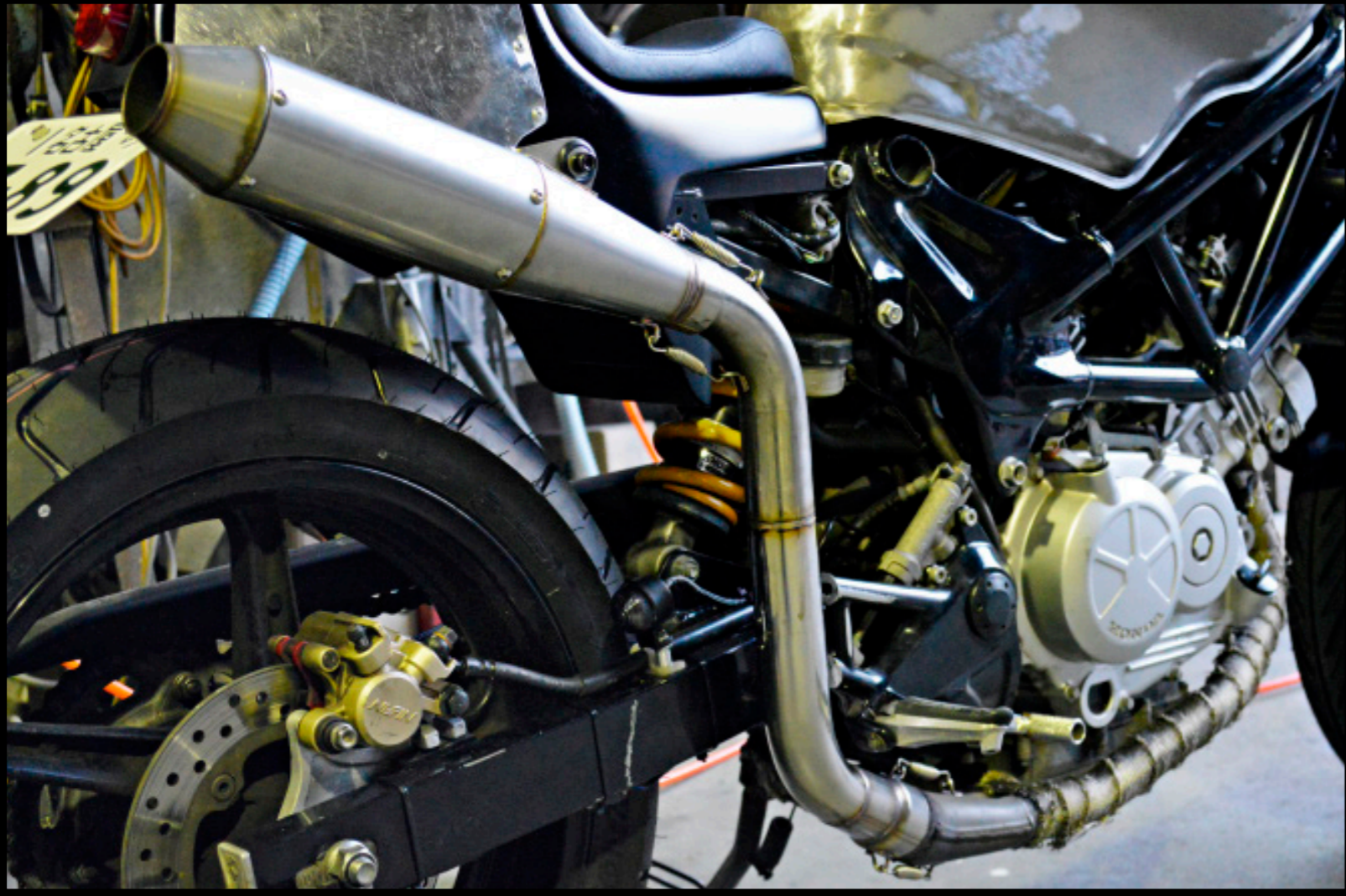




Las motos de este taller son fácilmente reconocibles. El minimalismo es la nota predominante ”

Los carenados de ópticas asimétricas se han convertido en un “sello de la casa” que ayuda a que las motos de An-Bu Custom sean fáciles de reconocer ”






Puede que las recetas de Koichi hoy no parezcan “novedosas” pero en su día lo fueron. Y mucho. De hecho, gracias a ellas surgió una nueva generación de café racers que han tenido una gran aceptación en todo el mundo y especialmente en Europa,

donde buen número de transformadores lo han adoptado (y adaptado a su conveniencia) como propio. Algo que podéis comprobar por vosotros mismos si alguna vez vais al Wheels & Waves Biarritz y os dais una vuelta por el parking antes de entrar al recinto.





**AMERICAN GIRLS
KNOCK ME OUT,
YOU KNOW FAST CARS,
COLD BEER AND
ROCK 'N' ROLL
AMERICA IS THE ONLY HOME
I KNOW, I KNOW,
I KNOW
LET'S GO, LET'S GO, LET'S GO,
LET'S GO**

Ver motos con las carrocerías decoradas con poemas, canciones, oraciones o citas filosóficas, es algo bastante habitual en el panorama motociclista nipón ”

Las café racer de An-Bu Custom Motors pertenecen a una nueva generación de máquinas personalizadas que cuenta con miles de seguidores en el mundo, y especialmente en Europa 99





Esto significa que el mundo de la moto personalizada, y aquí también debemos incluir a una buena parte de preparaciones con base Harley, está girando al son que marcan desde el lejano Oriente los

profesionales como Koichi o Takamine. Gente movida por una enorme pasión y que seguramente nunca pensaron, ni mucho menos se propusieron, que sus trabajos terminaran creando escuela.

FIN



SOME BOOTS WEREN'T
MADE FOR WALKIN'



HIGHWAY  21

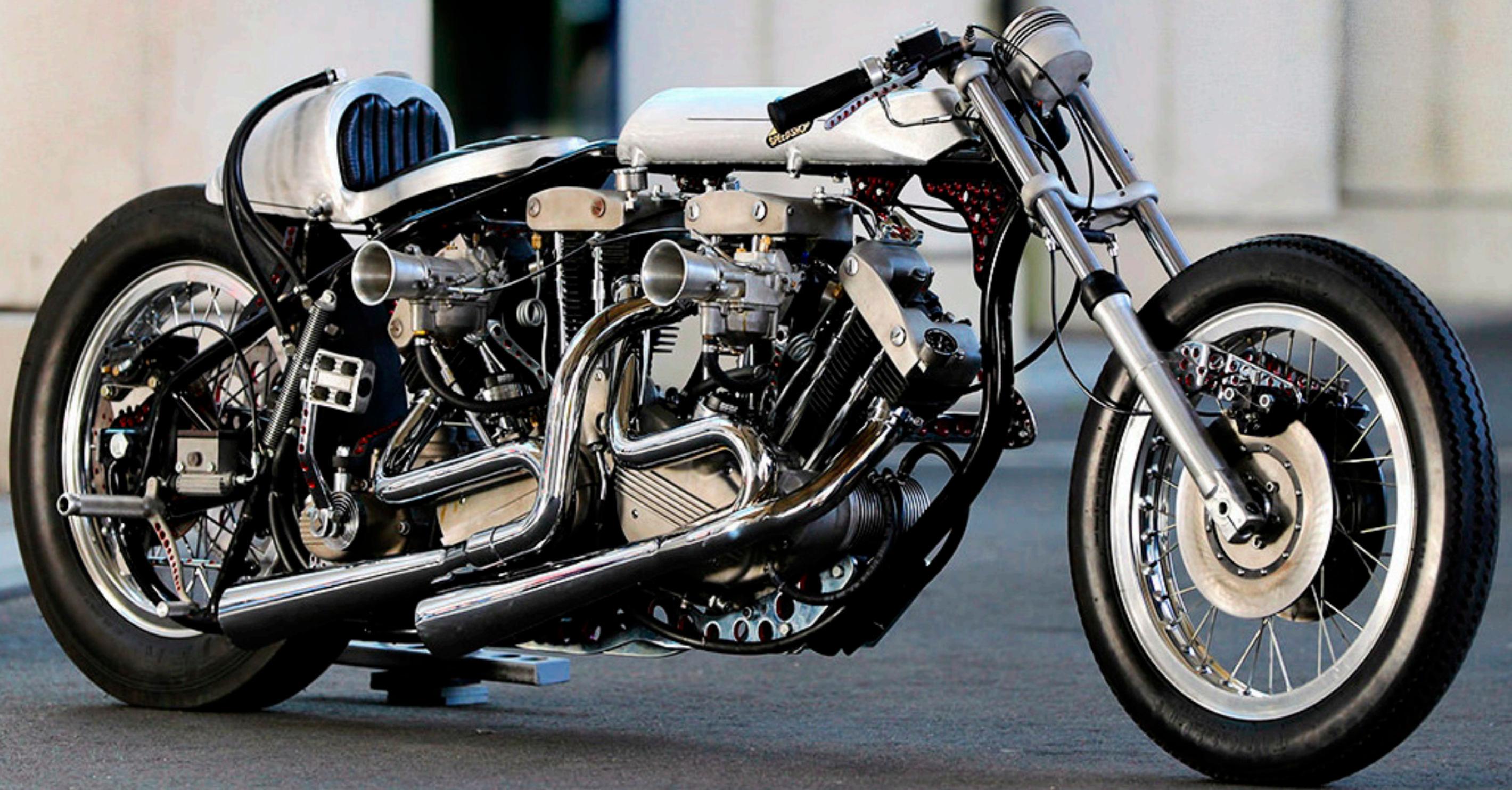
HIGHWAY21.COM

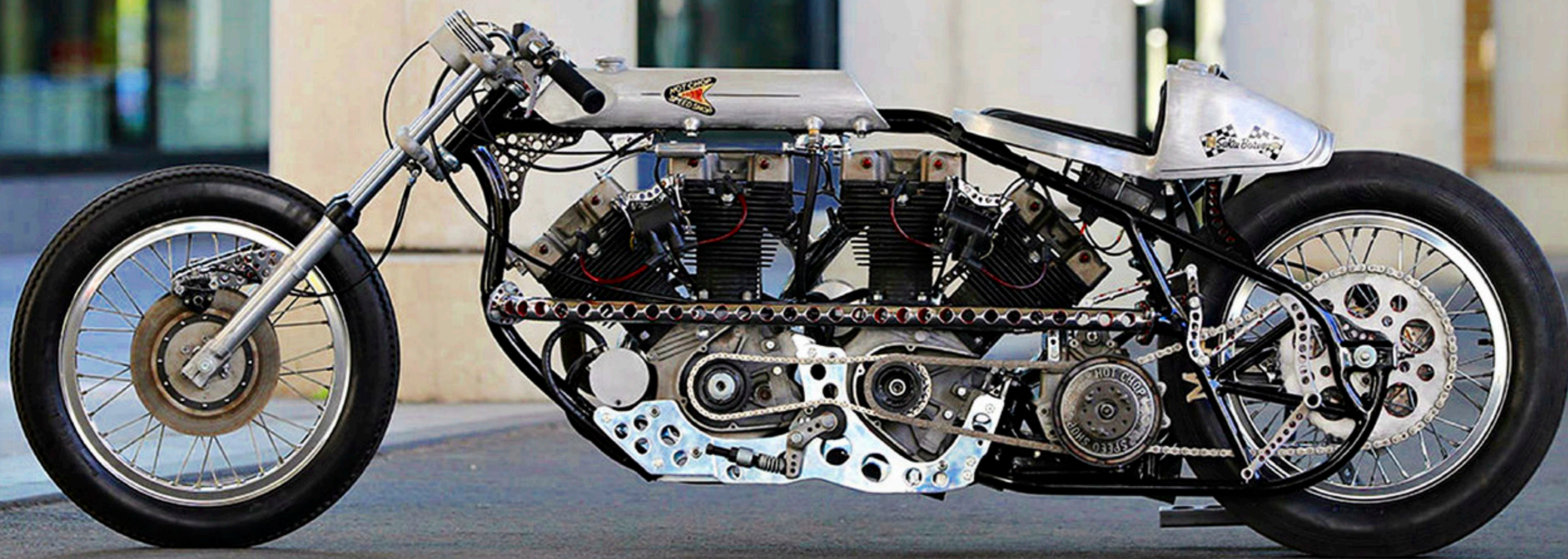
Double Trouble

Colocar dos motores Harley en un chasis son ganas de complicarse la vida... salvo que vivas en Estados Unidos y te dediques a las carreras de Drag Racing

Text: XTB

Fotos: Satoru Ise, por cortesía de Hot Chop Speed Shop





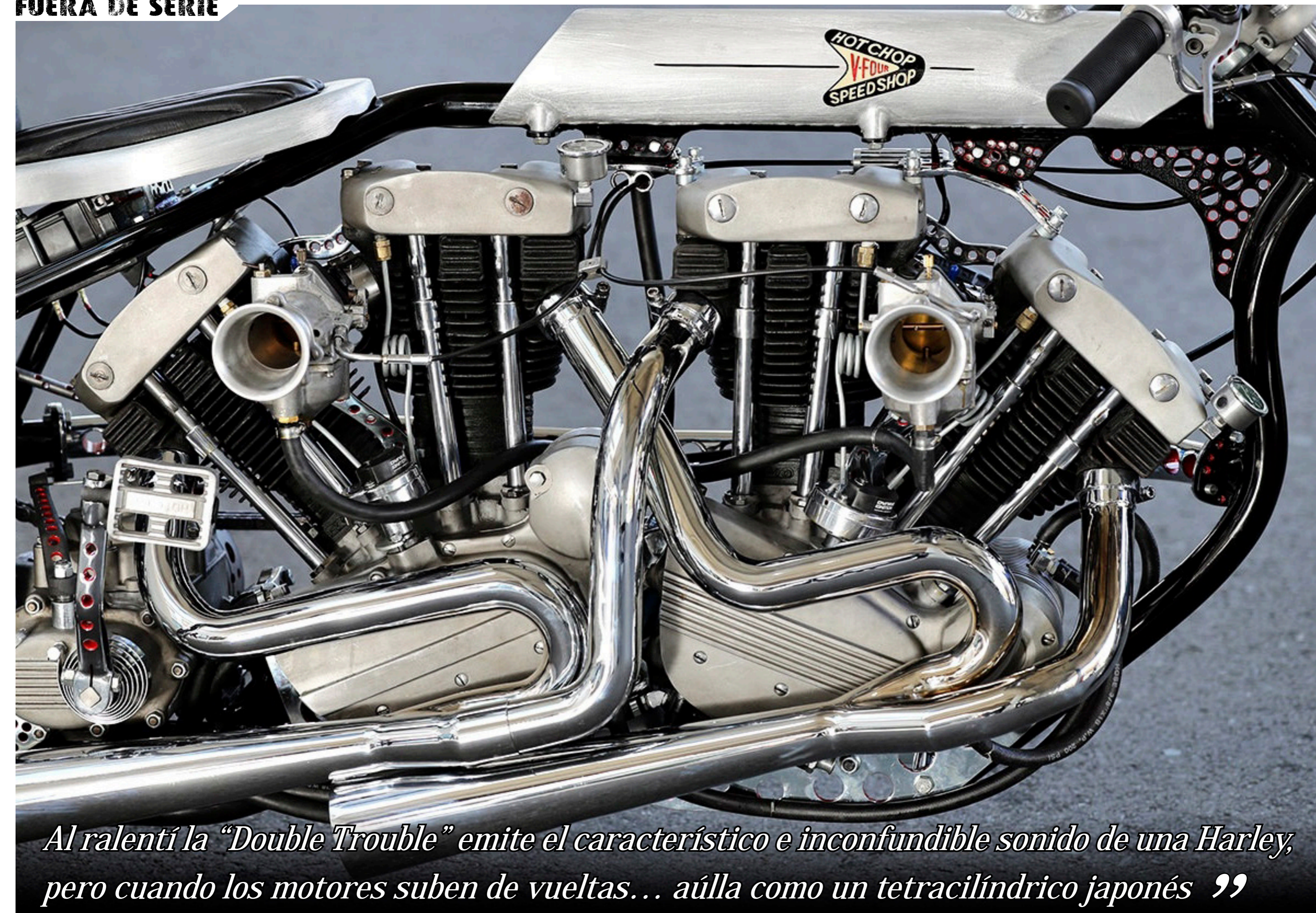
A

mediados de los años 70, en la época dorada de este espectacular deporte que atraía (y aún

atrae) miles de aficionados cada fin de semana, a un tal Bonnie Truett se le ocurrió la brillante idea de empalmar un par de motores Sportster

preparados para usar nitroglicerina como combustible. Una década después, un rival suyo llamado Elmer Trett fabricaba el "Freight Train"

(tren de mercancías), un rapidísimo cacharro bimotor capaz de recorrerse el cuarto de milla de la pista en menos de siete segundos...



Al ralentí la “Double Trouble” emite el característico e inconfundible sonido de una Harley, pero cuando los motores suben de vueltas... aúlla como un tetracilíndrico japonés ”

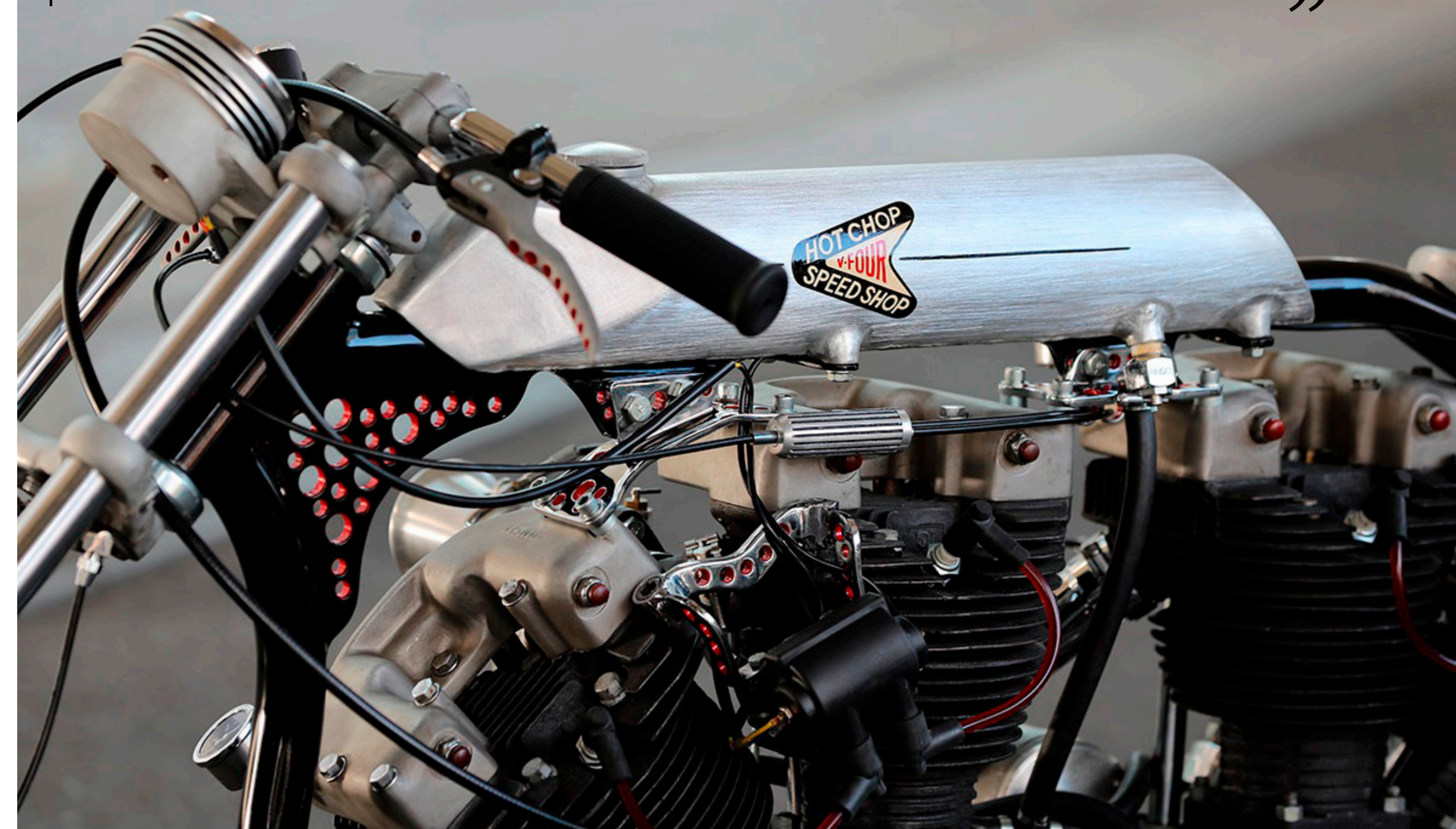
A pesar del enorme talento y la ilimitada creatividad que la mayoría de transformadores japoneses llevan años demostrando tener, a ninguno de ellos se le había ocurrido antes la descabellada idea de enfrentarse a un reto tan complejo como ese. Al menos hasta el año pasado, que Kentaro Nakano, el dueño de un taller llamado Hot Chop Speed Shop, decidió tomar la iniciativa y ser el primero en presentar en el Hot Rod & Custom Show organizado por la prestigiosa firma Mooneyes en el Yokohama Pacific este tributo a los dragster de los 70.

El nombre de "Double Trouble" (doble problema) encaja a esta moto como un guante. No solo por la complejidad de hacer funcionar los dos propulsores al unísono, sino también porque los dos motores XLCH que usó en el proyecto ni siquiera son iguales. Ambos son Ironhead, pero el delantero es una versión del año 69 y el trasero es algo más antiguo. Por suerte para él, su amigo Kazuhiro Takahashi es dueño de Sakai Boring, un taller que está especializado en la restauración de mecánicas Harley "pasadas de fecha", y en cuanto se enteró del proyecto que Nakano se traía entre manos le ofreció su ayuda para reconstruir los dos V-Twin, que ahora se alimentan a través de un par de carburadores S&S Super B, otras dos viejas glorias del año 75 equipados con toberas de admisión cónicas sin filtros de aire.

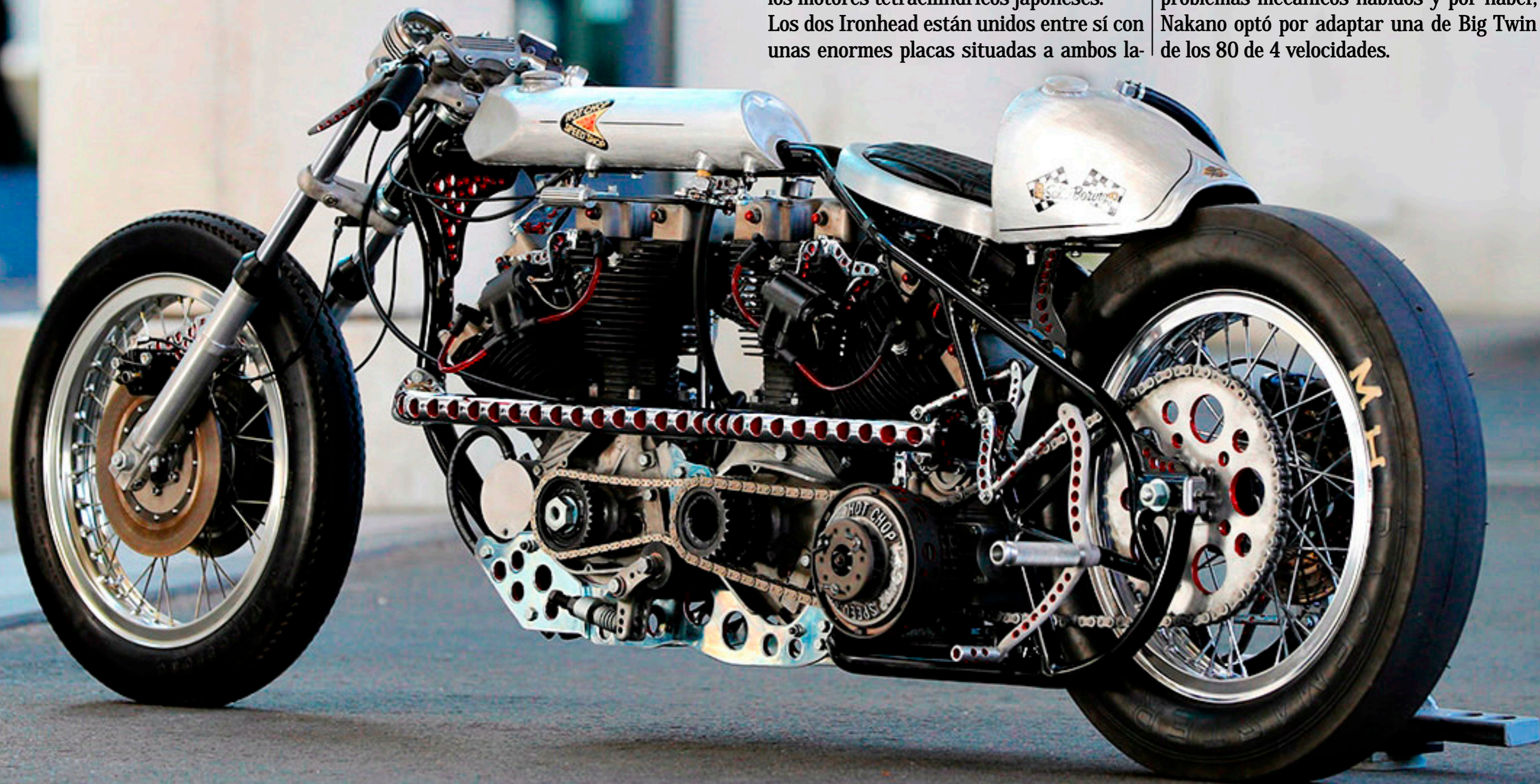
La moto, de la primera a la última pieza, es un homenaje a las dragster de la década de los 70, la era dorada de este singular deporte del motor ”



La pintura, que se limita a unos fileteados, el logo de Hot Chop Speed Shop en el depósito, y unos cuantos adornos en puntos estratégicos, es de Grimb Krazy Painting, un taller que se ha granjeado la confianza de los principales constructores japoneses ”



La “Double Trouble” da sensación de velocidad incluso en parado, pero para comprobar su efectividad en condiciones reales Nakano se la llevó a una pista de aceleración ”

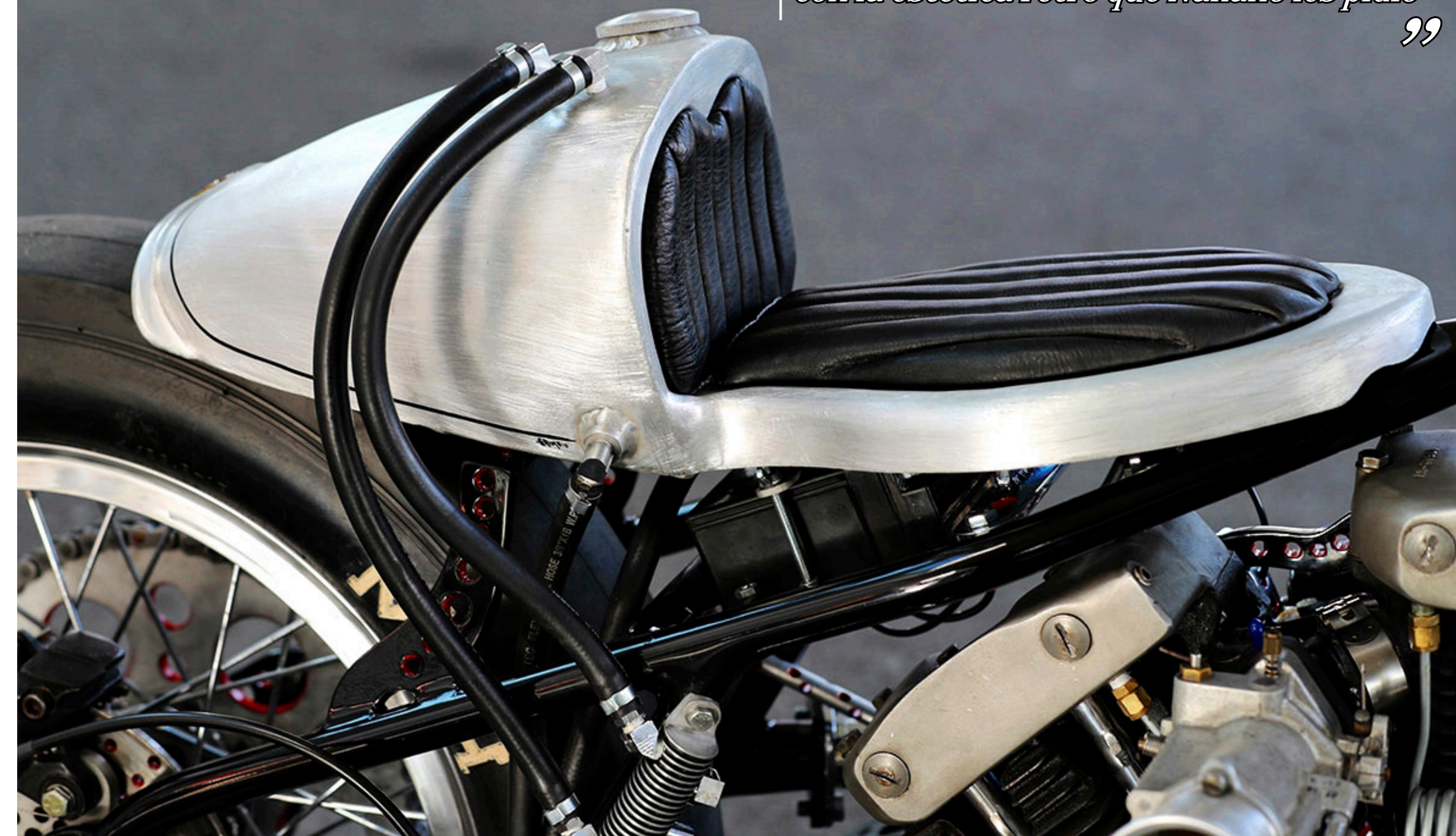


Nakano también ha cambiado la sincronización de los motores para crear espacios entre los impulsos de escape, de forma que al ralentí la “Double Trouble” emite el característico e inconfundible sonido de las Harley-Davidson, pero en cuanto se le retuerce el puño del gas y la aguja empieza a escalar por la parte alta del cuenta revoluciones... es como si su carácter cambiara por completo, porque el sonido emitido por los dos escapes dos en uno recuerda al aullido de los motores tetracilíndricos japoneses. Los dos Ironhead están unidos entre sí con unas enormes placas situadas a ambos la-

dos de la cuna del chasis que los sujetan por debajo de los cárteres, que en el lado izquierdo dejan a la vista los ejes de salida conectados a unas transmisiones primarias de Sportster y Harley Tourer modernas. Como uno de los principales puntos débiles de las Sportster de los años 60 era precisamente su caja de cambio y usar una original para trabajar en dos motores colocados en tándem habría sido como comprar todas las papeletas de la rifa para tener todos los problemas mecánicos habidos y por haber, Nakano optó por adaptar una de Big Twin de los 80 de 4 velocidades.

El colín hace de depósito de aceite y tope del asiento tapizado por Atelier Cherry con la estética retro que Nakano les pidió

”

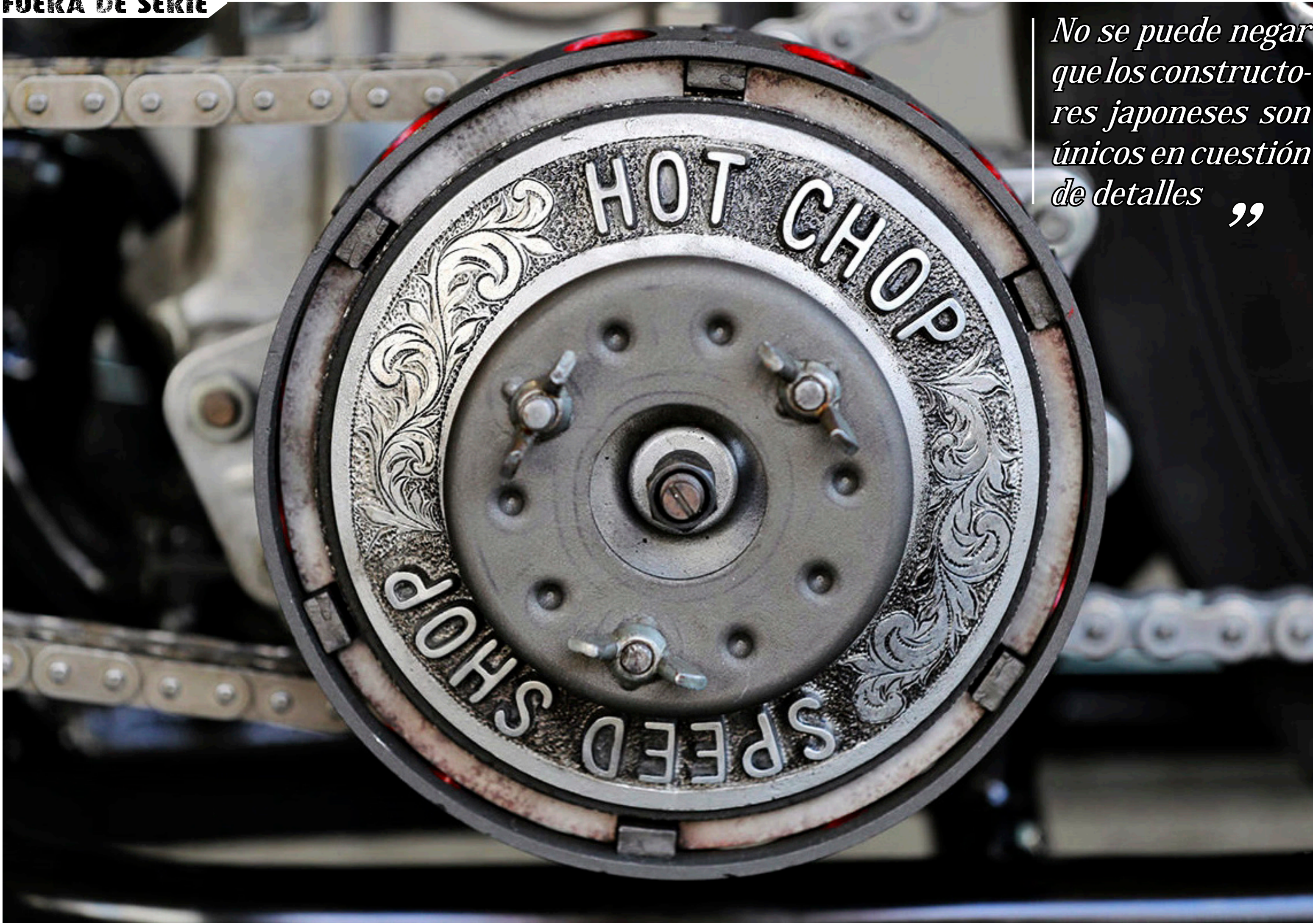


Una vez que el apartado mecánico estuvo listo, Kentaro centró todos sus esfuerzos en la parte ciclo, para la que fabricó un chasis rígido de tubo de acero. La horquilla que viste el tren delantero está restaurada y ligeramente mejorada con componentes de nueva factura. Era de una Ducati Imola 750 de la época, aunque con algunos detalles como los soportes artesanales que sujetan las pinzas de freno

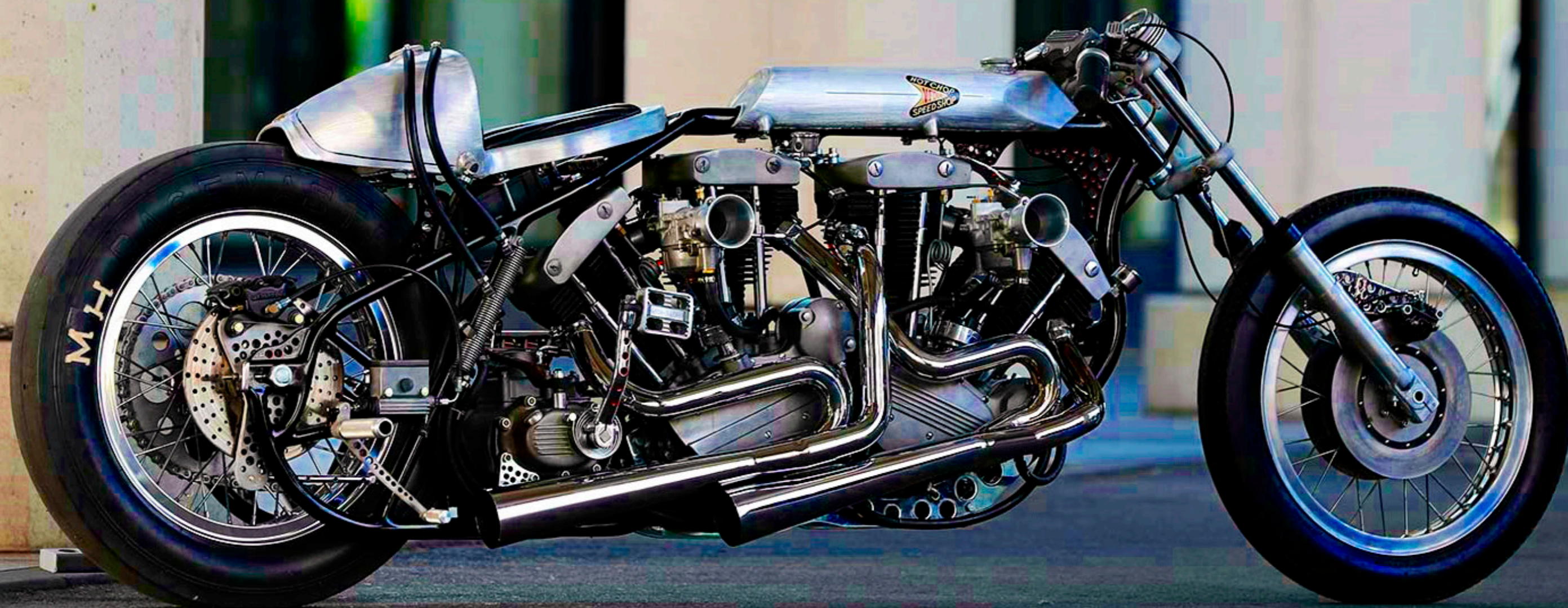
tiene un aire muy diferente al que tenía cuando estaba colocada en la deportiva italiana. Para mantenerse fiel a los principios técnicos de los 70 las llantas son de radios. Ni que decir tiene que el perfil de los aros de 18 pulgadas es en forma de "H", que eran los más habituales en la época, y van equipadas con frenos Airheart y Wilwood delante y detrás respectivamente y neumáticos slick MH.

A pesar del talento y la creatividad que tienen los constructores nipones, hasta ahora ninguno se había atrevido a enfrentarse a un reto tan complejo como este ”





No se puede negar que los constructores japoneses son únicos en cuestión de detalles ”



El puesto de conducción, como toda moto de carreras que se precie, es sencillo a más no poder: un manillar dragbar artesanal con las puntas muy cerradas, en cuyos extremos encontramos palancas de freno y embrague artesanales, puños aftermarket de goma de los que se ven-

den en cualquier tienda de accesorios, y un bonito tacómetro Harley de los 70 justo delante de los ojos del piloto.

La carrocería, de aluminio cepillado y extremadamente minimalista, está compuesta por un simple depósito de combustible cilíndrico situado sobre el

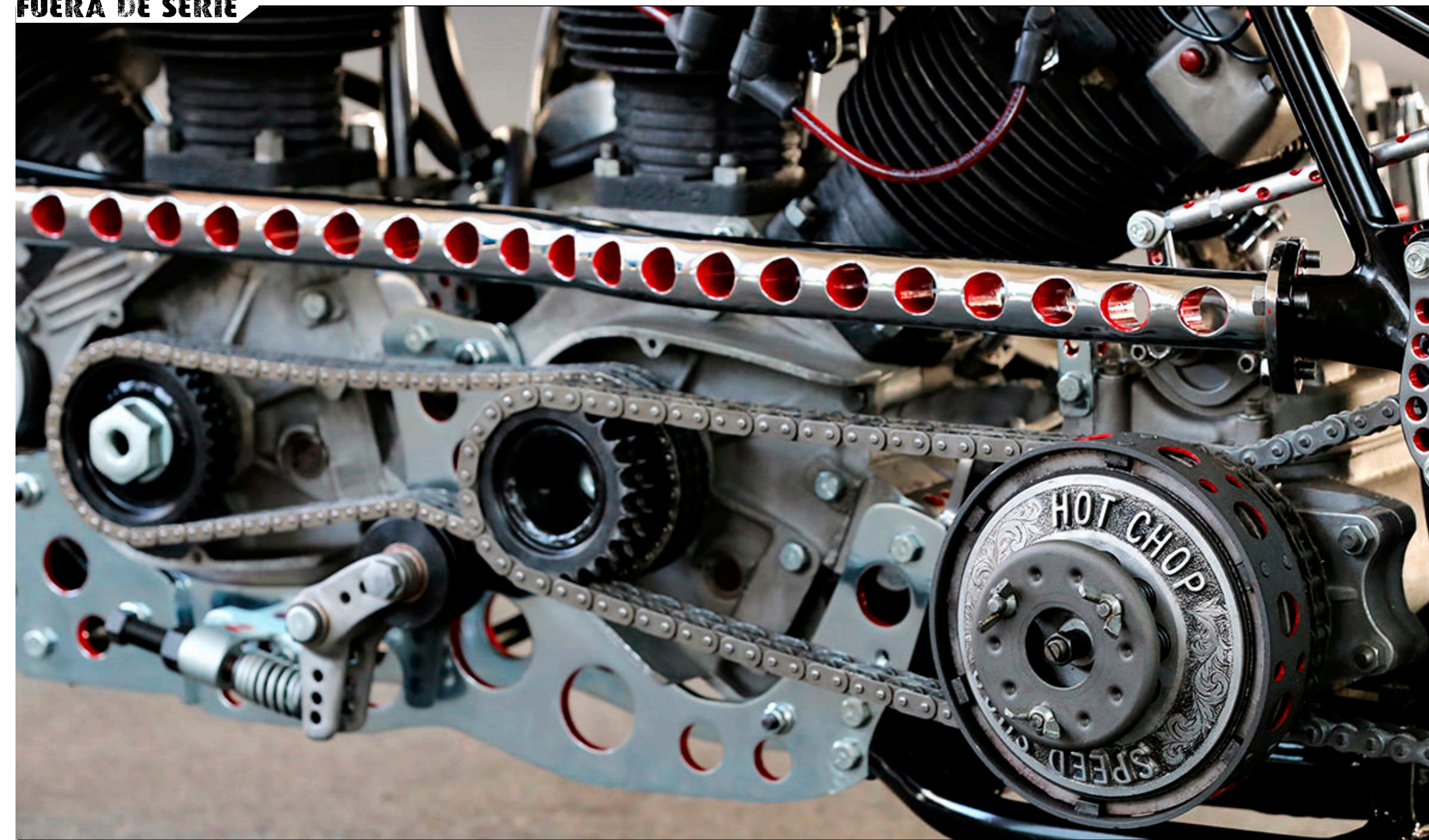
tubo superior del chasis y un conjunto de asiento/colín monoplaza que hace a su vez de depósito de aceite y tope del asiento tapizado por Atelier Cherry con la estética retro que Nakano buscaba. La sobria pintura, que se limita a unos cuantos fileteados, el logo de Hot Chop Speed

Shop en los flancos del depósito, y unos cuantos adornos en rojo situados estratégicamente en todos los puntos de refuerzo es de Grimb Krazy Painting, un taller que gracias a la calidad de su trabajo se ha granjeado la confianza de no pocos constructores japoneses de renombre.

Los frenos delanteros son Airheart, una empresa de Minnesota especializada en las carreras de drag racing desde hace décadas

”

La “Double Trouble” da sensación de velocidad incluso en parado, pero para comprobar su efectividad en situaciones reales Nakano, que una vez más contó con la asistencia de su colega Takahashi-san, el constructor de los motores, se la llevó la primavera pasada a una de las muchas pistas de aceleración que hay en el país del sol naciente para recrear el espíritu de las dragbikes norteamericanas de los 70.



Todos los soportes y pletinas de la moto se han agujereado para aligerar el peso. Aunque queda mucho por hacer para mejorar su rendimiento ”

Tal como imaginaba, su moto quedó muy lejos de los tiempos de la “Freight Train” de Elmer Trett en el ¼ de milla pero no pierde la esperanza de mejorar su rendimiento. De hecho, si el patrocinador al que tiene medio

convencido le confirma su apoyo financiero, quiere llevarla el próximo septiembre a Bonneville. Y no tal y como está ahora, sino equipada con un par de turbocompresores que ya tiene en el taller.



**Concesionarios
Talleres
Transformadores
Equipamiento
Ropa y complementos**

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



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



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 aplica a empresas con foto de vehículos. Conduce siempre con responsabilidad, dentro del límite de tus habilidades, tu experiencia y la moto. Usa un casco homologado y una protectora.

Síguenos en:

/kawasakiSpain
 /kawasaki_espana
 /kawasaki_espana

Kawasaki