

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

SPECIAL DIKES CULT



#38

Sumario

Fuera de Serie

012.- Indian 'R/T Four Thirteen': Ornamental Conifer

106.- Optimus Praëm: Mejorando la perfección

132.- Royal Enfield 'Kamala'

170.- The Blue Flame

Noticias

048.- Buenas (y malas) vibraciones

Metales Preciosos

064.- Egli Motorcycles



motor23
MOTORCYCLES

HEVIK



ROYAL
ENFIELD

Editorial Desde sus bien pagadas poltronas de Bruselas, muchos de esos políticuchos que se han erigido como “salvaplanetas”, han decidido que los Gobiernos de los países de la UE deben enviar a la chatarra, dándolos de baja unilateralmente, todos los vehículos de más de 10 años de antigüedad. Semejante ocurrencia por parte de estos iluminados, que saben

que tienen asegurada la nomina y el cohecho oficial gracias a los impuestos de los imbeciles que les mantenemos en el cargo, no solo nos privaría del medio de locomoción con el que vamos al trabajo (o usamos para trabajar), a clase, o utilizamos en nuestros momentos de ocio, sino que tampoco tiene en cuenta el impacto económico que provocaría en cuanto a cierre de empresas y perdida de

puestos de trabajo se refiere. Y eso por no mencionar que esta medida tan “democrática”, que sería bueno que meditaran en profundidad antes de aplicarla, supondría un ataque frontal a nuestro derecho constitucional a elegir el coche o moto que cada uno escojamos tener. No cuestionaremos que, en el fondo, las intenciones de estos políticos sean buenas, pero tampoco negaremos que

“el camino al infierno siempre se ha empedrado con buenas intenciones”, y semejante pérdida de libertades supondría equiparar la UE con regímenes como el norcoreano. Claro que también podría ser, y esto si que sería preocupante, que los europeos estemos asistiendo al advenimiento del IV Reich, y aún no nos hayamos dado ni cuenta.

Daniel Gil-Delgado





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

Open Road Media
xtremebikes@xtremebikes.es

Publicidad

marketing@xtremebikes.es

Foto Portada: Thaddeus James



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...



 120

More Tech, More Fun...

More NIGHTSTER...



motor23
MOTORCYCLES

HARLEY-DAVIDSON TARRACO

Polígono Industrial Francolí, Nave 20

43006 - TARRAGONA

Tienda: 977 44 85 50 / Taller: 977 44 85 51

ALL FOR FREEDOM
FREEDOM FOR ALL™



Indian 'R/T Four Thirteen' *Ornamental Conifer*

Fruto de la colaboración entre los talleres Hindes Design y Noise Cycles, y el artista Nicolai Sclater, este proyecto con base Indian Chief es una de las "Racers" más atípicas que jamás hayamos mostrado en estas páginas...

Texto: SBC / Fotos: [Thaddeus James](#) cortesía de Indian Motorcycles



Parece que últimamente está poniéndose muy de moda eso de llevarles la contraria a los fabricantes. O mejor dicho: cambiar las característi-

cas generales de motos que han sido diseñadas pensando en un tipo de usuario muy concreto, por las de otras que no tienen nada que ver con los mismos. Un buen ejemplo lo tenemos en las Yama-

ha XS750, o en las más actuales BMW R18. Esta última es una cruiser larga como un mercancías, pesada como un tanque, y ancha como un 4x4, que muchos constructores conocidos reconvier-

ten en café racers la mar de pintonas y estilas que, por regla general, apenas servirán para algo más que el lucimiento de sus propietarios en la entrada de su local de moda favorito.





Evidentemente, la Indian Chief tampoco es precisamente un modelo que destile “deportividad” por los cuatro costados, pero en el caso de la protagonista de este reportaje tampoco se le puede

aplicar lo dicho anteriormente de la bóxer bávara, ya que sus creadores no se limitaron a un mero trabajo estético, sino que le hicieron suficientes cambios que justifican el aspecto de moto retro de cir-

cuito que luce en la actualidad. La idea de este proyecto, cuyo punto de partida fue una Chief Dark Horse de 2022, fue de Dean Micetech, el cofundador de la conocida revista DicE, a quien también

hay que atribuir el mérito de haber sido capaz de “enredar” a la marca norteamericana para que les cediese la moto que Scott Jones transformaría en Noise Cycles, su taller.



O al menos ese era el plan hasta que, tras haber hecho infinidad de bocetos y tener la Chief desnuda sobre el banco de trabajo, Scott se vio obligado a

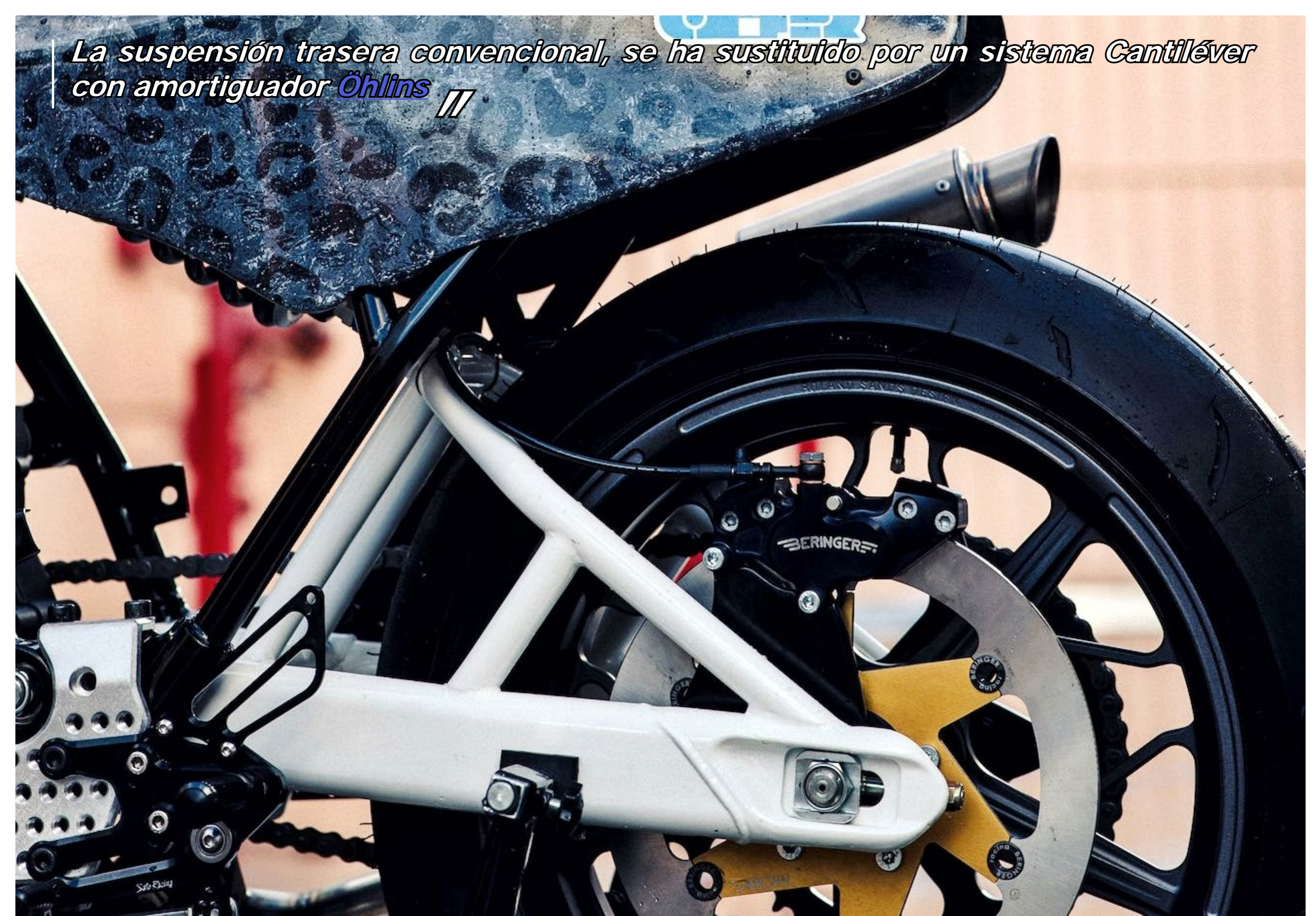
descolgarse del proyecto por una serie de motivos personales que ahora no vienen al caso. Momento este a partir del que entra en escena Zach Hindes.

Un conocido preparador que además de militar en las filas del equipo campeón de la NASCAR Joe Gibbs Racing, es copropietario de Prism Supply

Co., y por si fuera poco, dueño también de Hindes Design, así que Dean Mice-tech podía dormir tranquilo. El proyecto quedaba en muy buenas manos.



La suspensión trasera convencional, se ha sustituido por un sistema Cantiléver con amortiguador Öhlins //





Una Indian para la BOTT

Con la Indian en Hinds Design, Dean y Zach se replantearon el proyecto. Construir una café racer estaba bien, pero como eso era algo que ya lo hacía mucha gente, prefirieron ir un poco más allá convirtien-

do la Chief en una moto de circuito de estilo retro. Una moto que, si los de Springfield (en aquella época) hubieran participado en los 80 en la Batalla de las Twin (BOTT), pudiera haber rivalizado con la Lucifer

Hammer de su archienemiga Harley-Davidson. Esto es más fácil de decir que de hacer, pero como todos los integrantes del equipo de Hinds Design tienen gran experiencia en competición acogieron la idea con

los brazos abiertos. La única pega, si se le puede llamar así, es que la Dark Horse cuenta con componentes modernos que deberían integrar en el conjunto de forma que pasaran lo más desapercibidos posible.

El escape de acero inoxidable es artesanal. Para "silenciar" a la bestia se ha recurrido a silencioso Racefit //



A close-up photograph of a Harley-Davidson motorcycle's engine and frame. The engine is black with a prominent silver logo that reads "HARLEY-DAVIDSON MOTORCYCLES" and "1901" around a central emblem of a Native American figure. To the right, a custom-made aluminum footpeg plate is mounted on the frame. This plate features a grid of numerous threaded holes for adjusting the footpeg's position. The plate is bolted to the frame and has a "Solo Racing" logo on it. The background is a blurred outdoor setting with grass and a clear sky.

Además de reforzar el chasis, estas placas mecanizadas sirven para reubicar las estriberas en multitud de posiciones //



Una de las ideas más ambiciosas de Zach (y que más llaman la atención a primera vista) fue sustituir la suspensión convencional (dos amortiguadores) por un sistema Cantilever. Esto obligó a rehacer la sección trasera de la moto con un subchasis de nueva factura, que además de elevar considerablemente la posición del piloto con respecto al modelo de serie, también sirve de apoyo al colín y punto de anclaje del sistema de escape 2 en 1 artesanal con silenciador Racefit. Para construir el Cantilever, Zach y su equipo aprovecharon el basculante de serie soldándole un arco superior. La suspen-

sión trasera se confió a un amortiguador Öhlins que trabaja anclado directamente al arco y a una segunda pieza atornillada a la espina central del bastidor que oculta el depósito. Justo detrás del anclaje del basculante encontramos dos gruesas piezas mecanizadas que además de reforzar toda esta zona se aprovecharon como soporte multirregulable para las estriberas retrasadas que les suministró Roland Sands (RSD), de cuyo catálogo también proceden las llantas, ambas con neumáticos Dunlop Sportmax Q3+, de 19 y 17 pulgadas que la "R/T Four Thirteen" luce delante y detrás respectivamente.

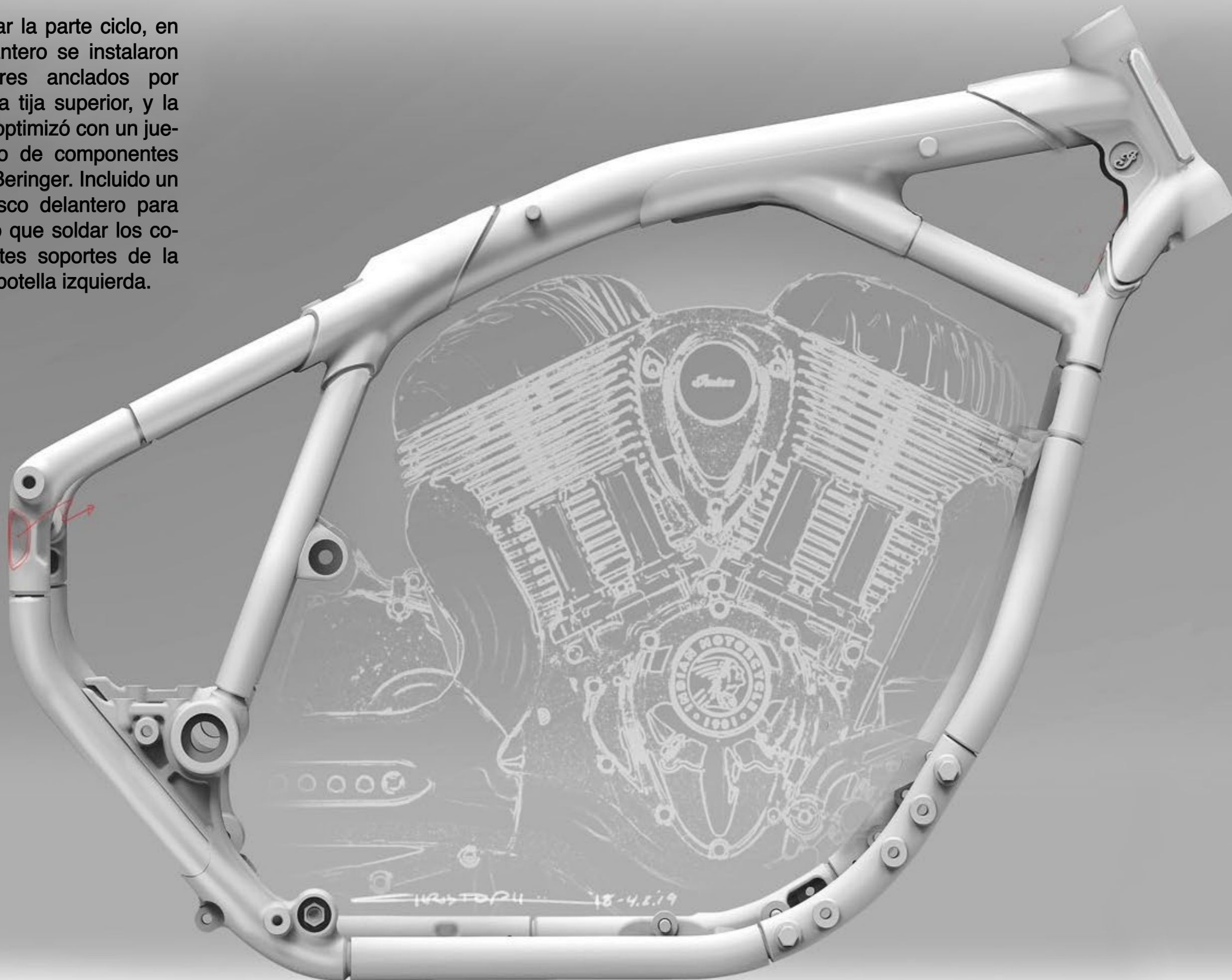


Los plásticos de fibra son réplicas de piezas de los 70, convenientemente adaptados a las medidas de la Chief Dark Horse //



Indian estuvo una larga temporada vendiendo motos inglesas con su nombre, así que encontrar el logo del indio en un depósito Norton Manx tampoco es tan chocante //

Para rematar la parte ciclo, en el tren delantero se instalaron semimanillares anclados por debajo de la tija superior, y la frenada se optimizó con un juego completo de componentes de la firma Beringer. Incluido un segundo disco delantero para el que hubo que soldar los correspondientes soportes de la pinza en la botella izquierda.



En esta imagen, es en la que mejor se aprecia el enorme trabajo realizado en la sección trasera del chasis //

Ornamental Conifer

En cuanto a mecánica se refiere, el Thunderstroke de 116 Ci se dejó prácticamente como salió de fábrica salvo por el escape antes mencionado y un nuevo filtro de aire. Y para la carrocería, Zach fabricó el un depósito de gasolina claramente inspirado en el de las Norton Manx. Tanto el carenado integral como el colín son réplicas en fibra de piezas de los años 70, que una vez modificadas y adaptadas dejaron la moto lista para que Nicolai Sclater, el “maestro de la tipografía” conocido como Ornamental Conifer, se encargara de adornarla con su característico e inimitable estilo urbano a base de mensajes e impactos que parecen surgidos de una campaña publicitaria, entre los que hay que destacar el lema “Never Perfect / Always Awesome” (Nunca Perfecto / Siempre Impresionante) que vemos en ambos flancos del carenado.





R/T FOUR THIRTEEN
R/T FOUR THIRTEEN

DICE

OVER



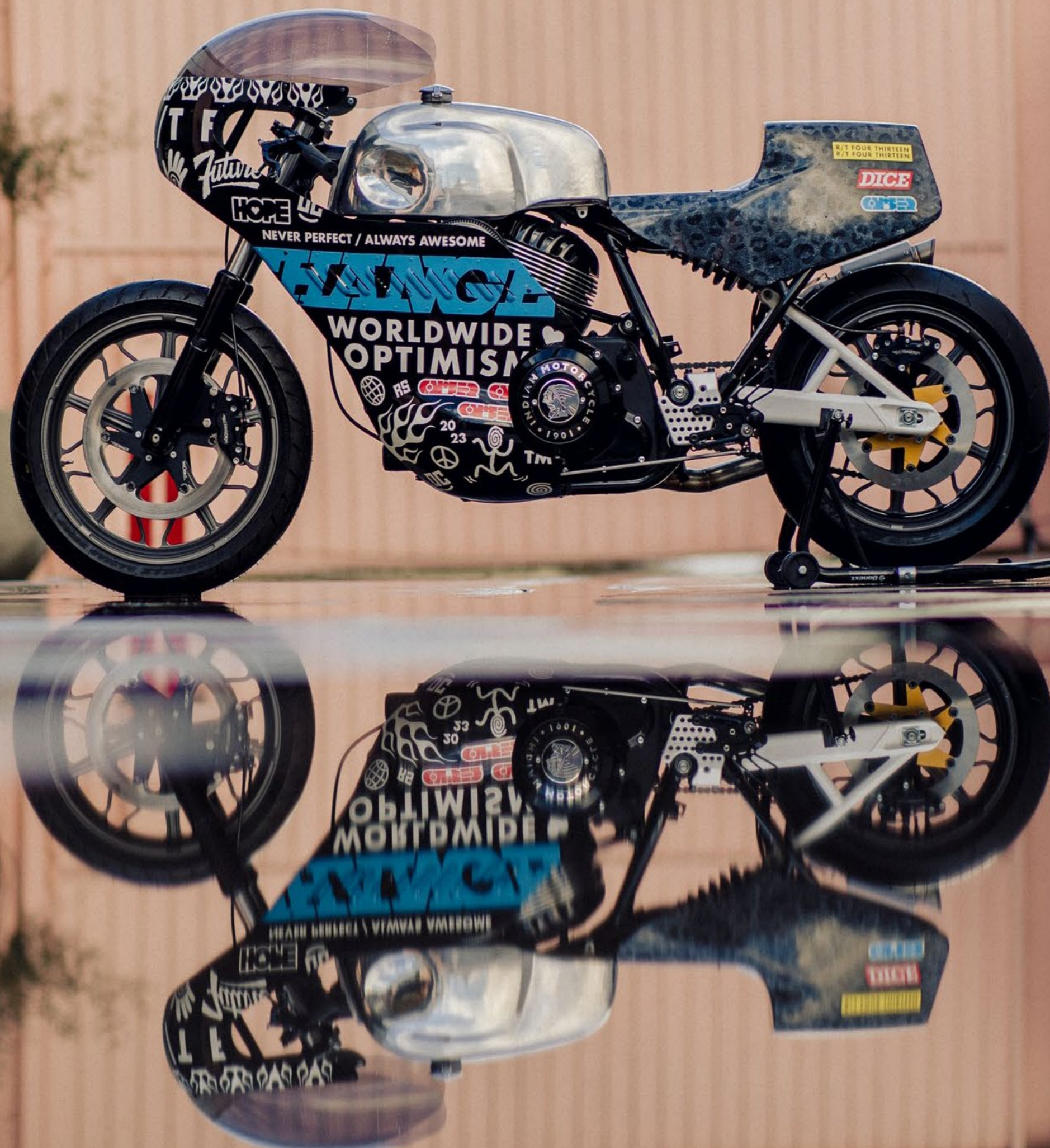
Por el momento, los creadores de la "R/T Four Thirteen" no tienen prisa en legalizarla para rodar por la calle. De hecho ni siquiera tiene los elementos

mínimos para hacerlo, pero los días previos a mandársela a Sclater para pintarla estuvieron probándola en circuito antes de la sesión de fotos, y

todos los que tuvieron la suerte de ponerse a sus mandos aseguran que se comporta igual que una clásica de carreras. Y eso, viniendo de gente ex-

perimentada en el mundo de la competición, es un elogio que dice mucho en favor del talento de Zach Hindes y su equipo... Y de la Indian Chief





General

Moto> R/T Four Thirteen
Diseño> Dean Micetech, Scott Jones y Zach Hines
Modelo base> Indian Chief Dark Horse
Año>2022
Constructor> Hines Design
País>USA

Motor

Fabricante> Indian Motorcycles
Tipo> V-Twin
Cilindrada> 1900,9cc
Escape> 2:1 Artesanal
Silencioso> Racefit
Instalación eléctrica> Motoary

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis> Indian modificado
Horquilla> Telescópica
Manillar> Semimanillares
Mandos/bombas> Beringer
Llanta delantera> RSD 19"
Freno> Beringer
Pinzas> Beringer
Neumático> Dunlop Sportmax
Depósito de gasolina> Zach Hines
Asiento> Colín de fibra
Estriberas retrasadas> RSD
Llanta trasera> RSD 17"
Freno> Beringer
Pinza> Beringer
Neumático> Dunlop Sportmax
Pintura> Nicolai Sclater (Ornamental Conifer)



NUEVA SPORT CHIEF

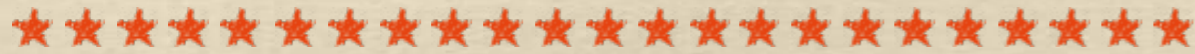
LAS PRESTACIONES SE DAN. EL RESPETO SE GANA.

Todo en la Sport Chief ha sido diseñado en fábrica para rendir al máximo. Con componentes premium reconocidos en la industria de las dos ruedas, la Sport Chief demuestra que los altos estándares nunca pasan de moda. Cuando se trata de elevado rendimiento y estilo agresivo, la Sport Chief lleva a las cruiser V-Twin americanas al siguiente nivel.



INDIANMOTORCYCLE.ES

© 2023 INDIAN MOTORCYCLE INTERNATIONAL, LLC.



Ducati Next Gen Tour



Tras el gran éxito conseguido en los eventos de Londres, Milán, Múnich, París y Madrid, **Scrambler Ducati** añadió una cita extra al calendario de la Next-Gen Tour. El viernes 30 de junio en la ciudad de Viena, que se convirtió así en la sexta me-

trópoli europea tocada por este electrizante proyecto internacional. La carga de energía, reunión social, música, colores y arte digital de la nueva generación de **Scrambler Ducati** se concentró en el fascinante escenario del MQ Amore Minigolf

Sculpture Park, en el centro de la capital austriaca, donde los participantes experimentaron un día en plena forma **Scrambler Ducati**. La Next-Gen Tour es un formato creado para transmitir toda la esencia del mundo **Scrambler Ducati**,





NOTICIAS



ofreciendo las vibraciones que han hecho de la "Land of Joy" un éxito mundial en el que han participado más de 2.000 entusiastas que han visto en vivo y en directo esta nueva generación de modelos [Scram-](#)

[bler Ducati](#), han tenido la oportunidad de probarlas en su hábitat natural, las calles de las distintas ciudades por las que ha pasado el tour, además de disfrutar de otras actividades como las sesiones de surf

indoor en Múnich y Madrid, la experiencia de realidad aumentada en Milán, los espectáculos musicales en Londres y París y, finalmente, unos partidos de minigolf que hicieron único el escenario de Viena.

NEXT-GEN FREEDOM



FREEDOM FUN CONTEMPORARY

LA NUEVA GENERACIÓN DE SCRAMBLER DUCATI YA ESTÁ AQUÍ: DIGITALMENTE CREATIVA, TECNOLÓGICAMENTE DIVERTIDA Y RADICALMENTE ORIENTADA AL FUTURO.

[SCRAMBLERDUCATI.COM](https://www.scramblerducati.com)

NEW
SCRAMBLER
DUCATI



Una peso medio a lo grande ▼

Con el lanzamiento de su modelo 525 DSX, Voge, la marca Premium del gigante Loncin, da un gran salto cualitativo en su propuesta para el segmento de las Trail Adventure con respecto a los modelos precedentes (500 DS y DSX) con un nuevo propulsor bicilíndrico que a pesar de contar con más cilindrada (494cc), para que siga

siendo válido para carnet A2 no se le ha incrementado la potencia pero si el par motor, lo cual se traduce en más bajos y por lo tanto mayor facilidad de conducción tanto en carretera como en tramos de off-road, donde la **Voge 525 DSX** podrá mostrar todo su potencial gracias a un equipamiento compuesto por llantas de 19 y 17 pulgadas delante

y detrás respectivamente, calzadas con neumáticos Metzeler Tourance, suspensiones KYB (horquilla invertida regulable en precarga y extensión con 150 mm de recorrido y monoamortiguador con bieletas), y equipo de frenada firmado por Nissin (doble freno delantero con discos de 298mm, y uno posterior de 240 mm).

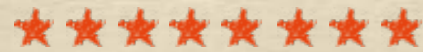


En cuanto a estética se refiere, la envergadura de la **Voge 525 DSX** nos hace pensar que estamos frente a una moto de mayor cilindrada.

Aun así, su asiento es de los más bajos de su categoría (830 mm del suelo), y la estrechez en la zona de unión con el depósito nos facilitará

llegar con ambos pies al suelo. Algo que sin lugar a dudas agradeceremos cuando rodemos lejos del asfalto por zonas comprometidas.





NOTICIAS



Con un depósito de 16,5 litros de capacidad que nos permitirá recorrer un mínimo de 350 km sin repostar, pantalla regulable en dos posiciones, portabultos trasero y soportes

laterales previstos para equiparla con un top case y maletas laterales, y una relación calidad/precio inmejorable (6.187€ hasta el 30 de septiembre con 5 años de garantía), y una condi-

ciones de financiación que te permitirán tenerla en tu garaje por 85€/mes (72 cuotas) la **Voge 525 DSX** está lista para convertirse en tu mejor compañera de aventuras



ROYAL ENFIELD

ROYALENFIELD.COM

¡PIDE UN DESEO!



Super METEOR 650

MATRÍCULA Y SEGURO GRATIS**

Desde 89€/mes

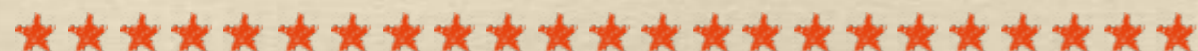
72 meses. TIN 7,99% T.A.E. 9,83%*. Entrada 2.360,10€

**Financiación de Royal Enfield Super Meteor 650 Astral. Precio al contado 7.247,00€. Entrada 2.360,10€. Plazo 72 meses, 1 cuota de 80,27€ y 71 cuotas de 89,00€. Tipo Deudor Fijo 7,99%, T.A.E. 9,83% (La T.A.E., así como la primera cuota podrán variar ligeramente en función del día de la firma del contrato y de la fecha de pago de las cuotas). Comisión de Apertura 3,90% 190,59€ financiada. Intereses 1.321,78€, Importe Total del Crédito 5.077,49€, Coste Total del Crédito 1.512,37€, Importe Total Adeudado 6.399,27€, Precio Total a Plazos 8.759,37€. Siendo el día de contratación 15/05/2023 y primer pago el 02/06/2023. Oferta válida hasta el 30/09/2023. Sistema de amortización Francés. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer Finance, S.A.



@ROYALENFIELDUEUROPE

**Promoción hasta el 30/09/2023. Consulta condiciones en www.royalenfield.com



Una Campeona en tu Garaje ▼

El ex piloto Giuseppe Paton y el ingeniero Lino Tonti fundaron Paton a finales de los 50, aunque en la actualidad, la marca ya no solo está centrada en producir motos de carreras, sino también modelos exóticos de calle como esta S1-R Lightweight que llega al mercado avalada por las

triumfos obtenidos en 2017 y 2018 por Michael Rutter y Michael Dunlop en la categoría Lightweight del TT de la Isla de Man. Equipada con chasis multitubular de tubos de acero, y una selección de componentes en la que no faltan horquillas y amortiguador [Öhlins](#), pinzas y bombas radiales, [Brembo](#),

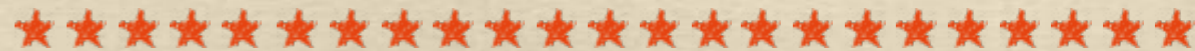
y discos TK como los que se usan en Moto2, llantas OZ Racing Piega de aluminio con neumáticos en medias 120/70 delante y 180/55 detrás, y un motor bicilíndrico paralelo procedente de la Kawasaki ER6 (649cc), que con el escape 2:1 SC-Project de titanio rinde algo más de 72 Cv de potencia.



Aunque a priori esta cifra no sea nada del otro mundo, si tenemos en cuenta que la solo pesa 165Kg podemos hacernos una idea de que estamos frente a una máquina muy especial. La única pega es,

como siempre, el vil metal, ya que el precio de la Paton es de 24.000€ más impuestos, que se pueden “disparar” en función de los extras que elijamos para ella. Una cifra que la sitúa al mismo nivel de má-

quinas tan eficaces como la [Ducati Panigale V4](#) o la [Yamaha R1M](#) que quizás no superen a la S1-R Lightweight en exclusividad, pero si en prestaciones y, más importante aún, en servicio postventa.



Dos Triumph para el segmento A2 ▼

El conocido Bike Shed de Londres, fue el escenario elegido por **Triumph** para hacer la presentación en sociedad de sus nuevas Speed 400 y Scrambler 400 X. Dos modelos desarrollados conjuntamente por **Triumph** y el gigante hindú Bajaj Auto a lo largo de los últimos cinco años, que además de servir a ambas firmas para competir en el cada día más im-

portante mercado asiático, también serán el acceso a la marca británica para los aficionados que cuentan con el carnet A2, o que simplemente buscan una moto ligera y ágil para sus desplazamientos diarios. La Speed 400 y la Scrambler 400 X comparten la misma base tecnológica, un motor 4T monocilíndrico de refrigeración líquida con cambio

de 6 velocidades, pero cuentan con unos planteamientos muy bien diferenciados. Mientras que la primera es una roadster de asfalto al ciento por ciento, la versión X es una scrambler en el más amplio sentido de la palabra, que se diferencia de su hermana por contar con una distancia entre ejes más larga y suspensiones con mayor recorrido adaptadas



A la vista de los acabados de uno y otro modelo, se nota que en **Triumph** se han esforzado para ofrecer un producto con los mismos niveles de calidad

que el resto de modelos de su gama, y entrar con fuerza en el competitivo segmento A2 en el que los de Hinckley habían estado ausentes hasta la fe-

cha. O al menos hasta comienzos de 2024, que es cuando está previsto que las Triumph Speed 400 y Scrambler 400 X lleguen a los concesionarios.



NOTICIAS



Hevik Mustang Light ▼

La conocida marca de equipamiento **Hevik**, incrementa sus propuestas para el segmento Café Racer con la cazadora Mustang Light. Se trata de una prenda cuyo acabado mate le confiere un agresivo estilo retro, que al estar fabricada con una

piel bovina de finísimo espesor tratada con anilina, que junto con los elásticos transpirables en costados, pecho y en omóplatos, facilita que se ajuste a nuestra anatomía como un guante, a la vez que le da una ligereza que la hace apta para cualquier época del

año, ya que cuenta con un chaleco térmico extraíble, y forro revestido con algodón transpirable. Disponible solamente en color negro y tallas de la S a la 4L, la cazadora **Hevik Mustang Light** ya está en los principales distribuidores de la marca.



F E E L

Y O U R

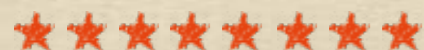
A T T I T U D E

"MUSTANG LIGHT"
Chaqueta de cuero



Síguenos en:
@hevik_moto
#ridemore





NOTICIAS



Protección "Made in Spain" ▼

Desde la Costa del Sol nos llega una propuesta rompedora que estamos seguros que satisfará a todos aquellos que, bien sea por motivos laborales, o por simple gusto personal, no quieren vestir en su día a día prendas con estética excesivamente "moter- ras", pero tampoco se pueden permitir renunciar a algo tan importante como es la seguridad a la hora de rodar en moto. Para todos ellos la firma española MotoBoar ha preparado una completa línea de ropa que tiene la particularidad de parecer ropa de calle, aunque entre sus tejidos esconde todos los elementos necesarios para protegernos en caso de sufrir una caída con la moto.

El equipo de diseño de este fabricante español, cuya producción es prácticamente artesanal y por tanto limitada, ha pensado sus prendas como una segunda piel que los motoristas a los que no les guste vestir de "romano" puedan usar tanto para ir al trabajo, como para hacer recados, o ir a ver a los colegas con la tranquilidad de saber que visten un producto que en el periodo de desarrollo se ha probado durante 5.000 millas bajo las condiciones climatológicas más adversas para garantizar su máxima fiabilidad.

info@motoboar.com.



DIRECTORIO PROFESIONAL

-A
Andreani MHS

AP Cycles

Tfno.: 660 843778
C/ Isabel Fdz Gutiérrez, 1 -Nave 3
Pego (Alicante)

-B
Buongiorno Custom

Tfno: 622915580 / 622949233
Urb. Tancat de l'Alter illa 32 8A
Picassent (Valencia)

-C
Calella Custom Motorcycles

Tfno.: 93 7423271
Carrer de Cervantes, 24
Calella (Barcelona)

-D
Doctor CVT Center

Tfno.: 630051591
Avenida de Oporto, 100 (Madrid)

Ducati España

-E
El Garage de Saúl

Tfno: 651 165334
C/ Pablo Picasso, 16
Montijo (Badajoz)

-G
Gladiator Custom

Powder Paints
Tfno: 677 352714
Partida Algoda, Polígono 1, Nº 2
Elche (Alicante)

-H
Harley-Davidson Almería

Tfno: 950 220349
C/ Manuel Azaña, 143-165 (Almería)

H-D Barcelona -24 Horas-

Tfno.: 93 2019928
C/ Calvet, 69 (Barcelona)

H-D Murcia -Steel USA-

Tfno.: 968 347107
Avenida Del Progreso, 195 (Murcia)

H-D Tarraco

Tfno.: 977 448550
Pol. Ind. Francolí, 20 (Tarragona)

-I
Indian Motorcycle Spain

Tfno: 93 8605180

-M
Mad Mike Designs

Tfno: 699492998
C/Julio Rey Pastor, 2 Nave B10
Alcalá de Henares (Madrid)

Modeliko Cafe Racers

Tfno y WhatsApp: 665 237351

Motor Machining Parts

Tfno: 675683367
Pol. Ind. Ctra de Concentración, 19
Los Rosales (Sevilla)

-N
911 MX Factory

Tfno: 661 951977
Avd. De Somosierra 12, garaje 6
S.S De los Reyes. (Madrid)

-R
Repagaran

Tfno: 628 123122
C/ del Carmen, 12 (Múrcia)

Rincon Biker

Tfno.: 962 280202 Paseo
Ferrocarril, S/N Xàtiva (Valencia)

Royal Enfield España

Royal Enfield Barcelona

Tfno.: 93 4308702
C/ Buenos Aires, 53

Royal Enfield
Barcelona Mitre

Tfno: 93 2180708
Rda del Gnral Mitre, 245

Royal Enfield Madrid

Tfno: 91 2680855
Rosario Romero, 25
Martin de los Heros, 66

Royal Enfield Valencia

-Patacona Motos-
Tfno.: 960 453 900
Playa Patacona, Serra d'Irta, 8
Alboraya (Valencia)

-S
Scrambler Ducati

Spaan

Tfno: 91 6680197
Uranio 19-21
Arganda del Rey (Madrid)

Sueca Iron

Tfno: 96 1701453
Avenida del Mar, 36
Sueca (Valencia)

7089 Garage

Tfno.: 644726004
C/ Río Órbigo, 3 Ávila

-T
Triumph Murcia

-Steel British-
Tfno.: 968 351030
Avenida del Progreso, 195. (Murcia)

-V
Vramack Seven

Tfno: 91 6680883
Uranio 19-21
Arganda del Rey (Madrid)

-Y

Yamaha Valencia

--Saica Motos--
Tfno: 977 448550
Avda. Suecia 25 (Valencia)
Tfno: 963 604500

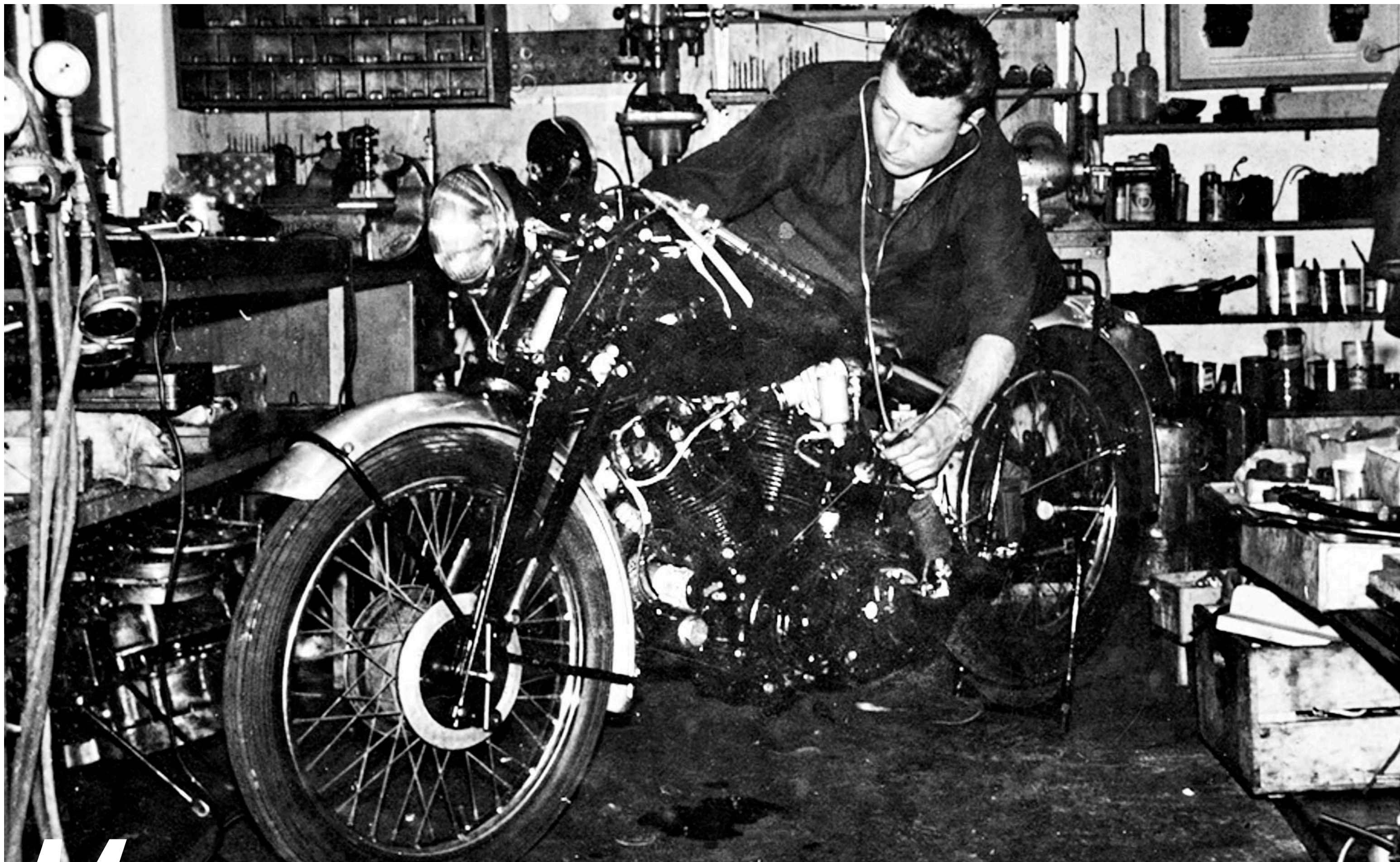
Avda. General Avilés 36-38.
46015 - Valencia
Tfno: 96 3010201

Egli Motorcycles

La historia de EGLI se remonta a mediados del siglo XX, cuando su fundador, Fritz W. Egli, un piloto e ingeniero que soñaba crear una moto que combinara potencia, rendimiento, estilo, e innovación, decidió emprender su propio camino en el mundo del motociclismo...

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





Mecánico de precisión formado en Suiza, Luxemburgo y México, Fritz Walter Egli, pasaba parte de su tiempo soñando con fundar su propia

empresa. En sus comienzos se rodeó de amigos que le echaron una mano, y dos años más tarde dejó su puesto de trabajo para poner en marcha su proyecto. Tenía un local muy bien equipado

en Berna, la ciudad en la que se crió, y hasta un circuito particular hecho por él mismo en un bosque cercano a su casa que llamaba su "pequeño Nürburgring", pero sus clientes eran amigos que traían

a otros amigos, y como unos y otros se tomaban el taller como uno de esos clubhouse de colegas en los que se practica el "hágaselo usted mismo", Fritz no solo no ganaba dinero si no que le costaba.



Esto le obligó a ponerse serio, reunir a todo un día, y dejarles claro que aquello era un negocio y que la fiesta se había terminado. A partir de aquel momento

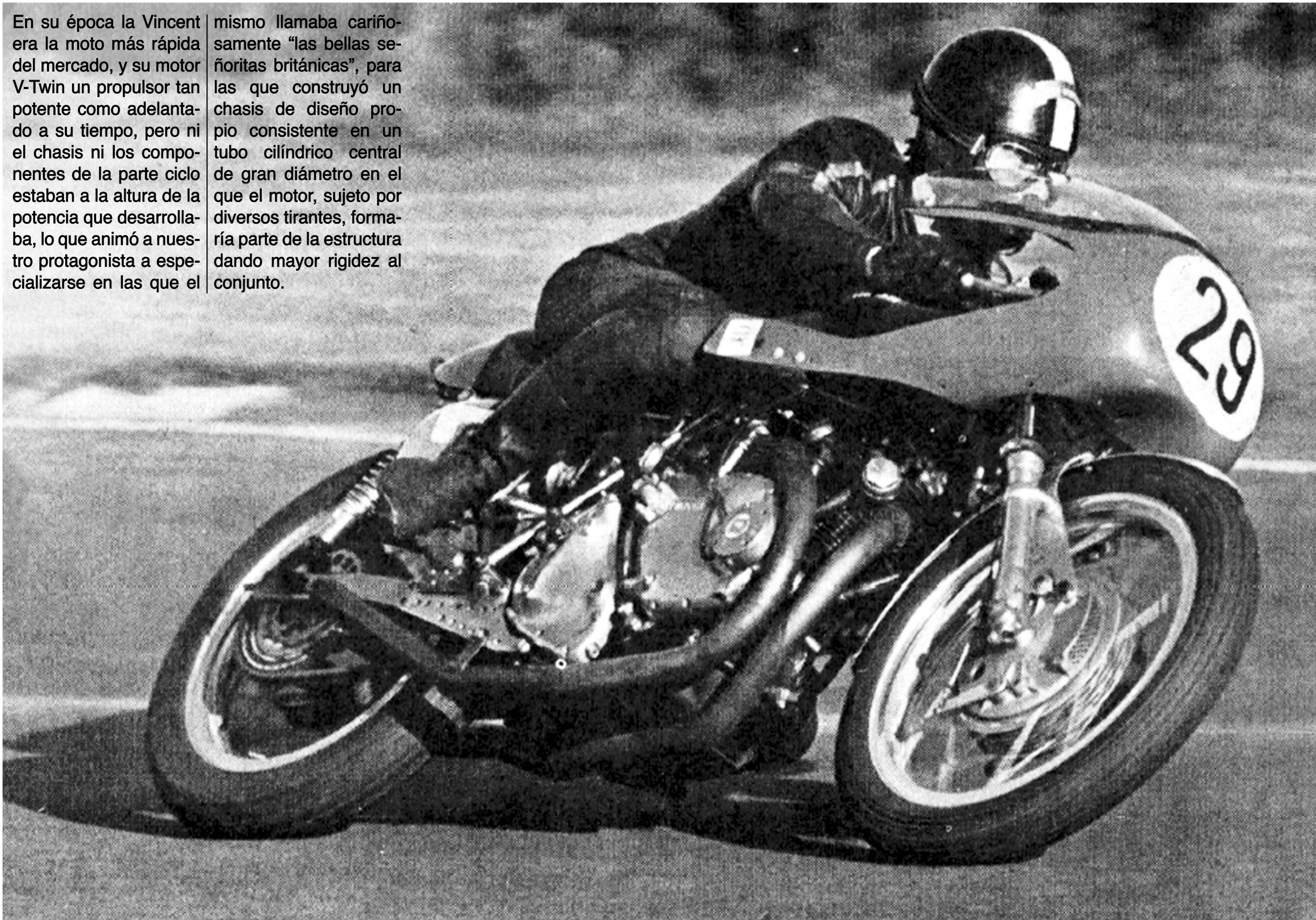
el que necesitara sus servicios tendría que pasar por caja. Y como era de esperar... Muchos no volvieron más por allí. Por aquel entonces, nuestro pro-

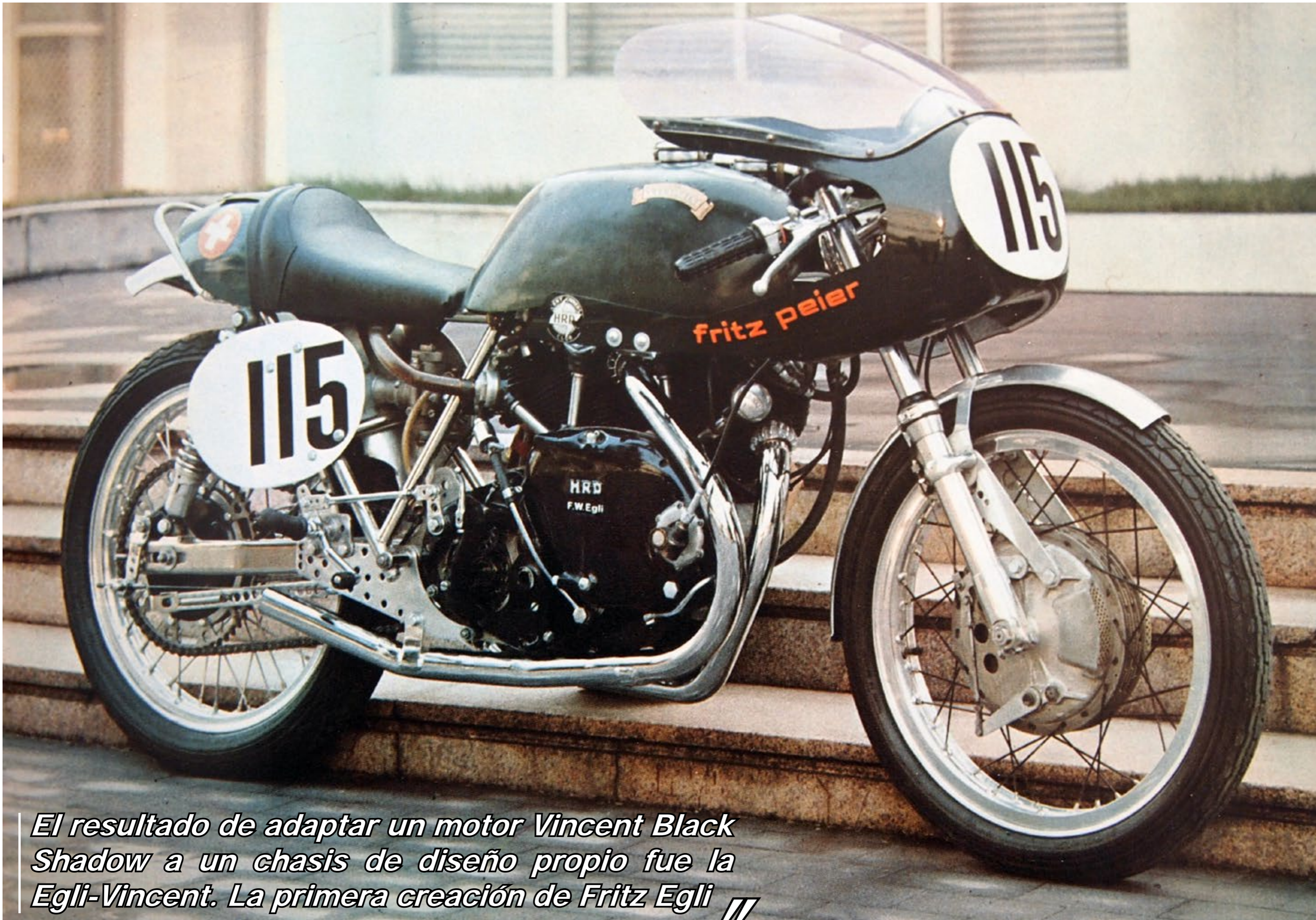
tagonista corría en subidas en cuesta, velocidad, y resistencia con una Vincent Black Shadow. En la década de los años 60, la mayoría de aficionados

aún consideraban que las motos de la legendaria marca inglesa eran lo mejorcito del panorama mundial. No les faltaba razón, aunque solo en parte.

En su época la Vincent era la moto más rápida del mercado, y su motor V-Twin un propulsor tan potente como adelantado a su tiempo, pero ni el chasis ni los componentes de la parte ciclo estaban a la altura de la potencia que desarrollaba, lo que animó a nuestro protagonista a especializarse en las que el

mismo llamaba cariñosamente "las bellas señoritas británicas", para las que construyó un chasis de diseño propio consistente en un tubo cilíndrico central de gran diámetro en el que el motor, sujeto por diversos tirantes, formaría parte de la estructura dando mayor rigidez al conjunto.





El resultado de adaptar un motor Vincent Black Shadow a un chasis de diseño propio fue la Egli-Vincent. La primera creación de Fritz Egli //



Cuando la industria británica entró en coma, Egli se centró en adaptar sus chasis a los motores de las recién llegadas a Europa Superbikes japonesas //



La base de todas las Egli, es un cilindro central con tirantes para sujetar el motor. La idea puede parecer sencilla, pero en la práctica no lo era tanto //



Una antigua foto del catálogo, sugería que las Egli tenían la misma estabilidad que si fueran sobre raíles //



Kawasaki alardea de haber ganado el Campeonato de Resistencia en 1974, pero lo cierto es que la moto de Godier-Genoud era una Egli. Con motor Z1000, eso si... Pero Egli al fin y al cabo //



El resultado de acompañar el potente propulsor británico con el chasis Egli artesanal fue una moto potente, ligera, y manejable. Un “pack” de rendimiento y elegancia a partes iguales que dio tan buenos resultados que en 1968 Egli ganaba el campeonato suizo de velocidad en la categoría de 500cc, y Fritz Peier, compañero de trabajo de Egli y también

piloto, lograba unos excelentes resultados en las carreras del campeonato inglés que el equipo disputó en Mallory Park, Silverstone y Oulton Park con la Egli-Vincent, lo cual dio a las motos suizas una gran popularidad por los paddocks de los principales circuitos de Europa, y un gran reconocimiento como constructor de motos de alto rendimiento a su creador.





A partir de aquel momento las cosas le fueron rodadas (nunca mejor dicho) al pequeño taller, que de la noche a la mañana se vio saturado de trabajo. En la misma medida que la reputación de los productos de Egli crecía también lo hicieron los pedidos, que no solo llegaban por parte

de pilotos y equipos privados que querían una Egli-Vincent para competir, sino también de particulares deseosos de poseer una versión de calle de aquellas motos tan especiales que por derecho propio se habían convertido en todo un referente para los aficionados a la conducción deportiva.

Sin embargo, tras unos cuantos años de bonanza, a finales de la década de los 60 Egli y el resto de la industria europea de las dos ruedas tuvieron que enfrentarse a un desafío de graves consecuencias para muchos. Las marcas japonesas irrumpían en Europa con la "finura" que un elefante

en una cacharrería. Sus motos eran magníficas, y las ofertaban a unos precios que si eran inasumibles de igualar para fábricas más que consolidadas, para un taller que al año producía una pequeña cantidad de motos personalizadas podía suponer el cierre.

Egli también ha utilizado motores Ducati. La Egli-Ducati 900SS Desmo es un buen ejemplo //

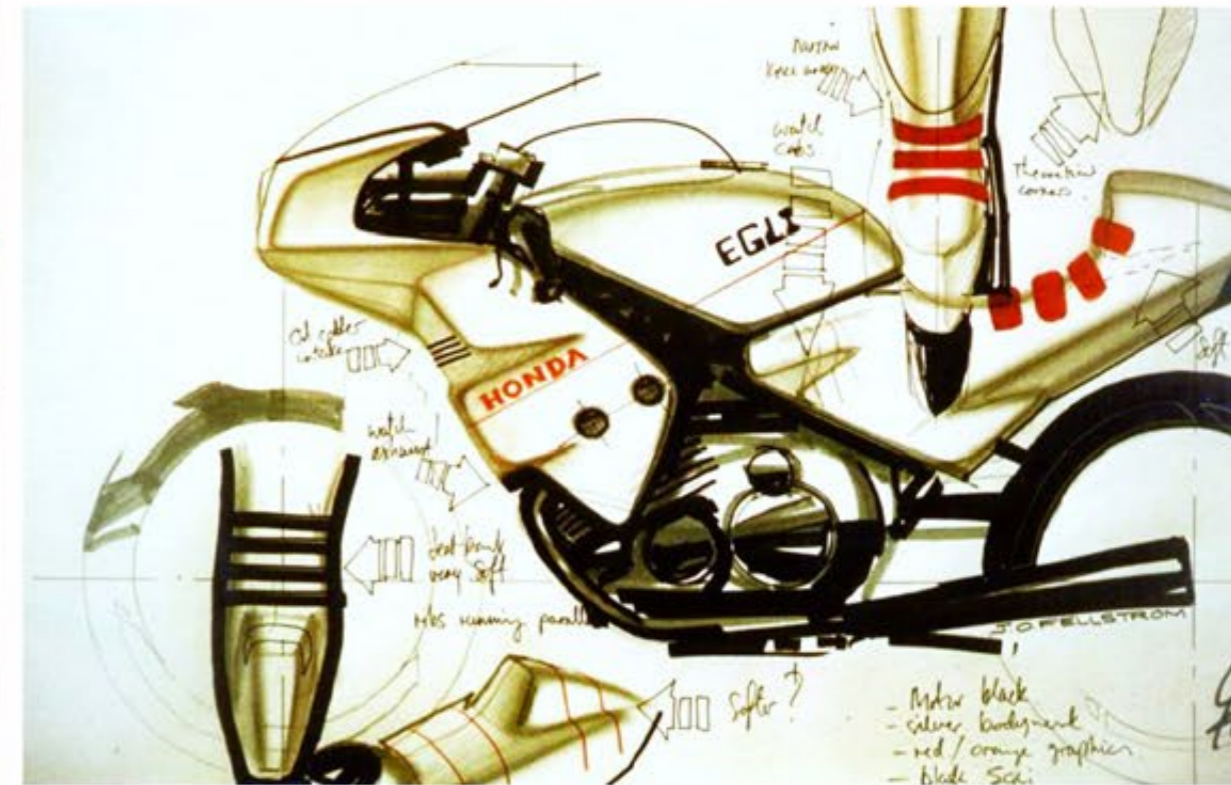
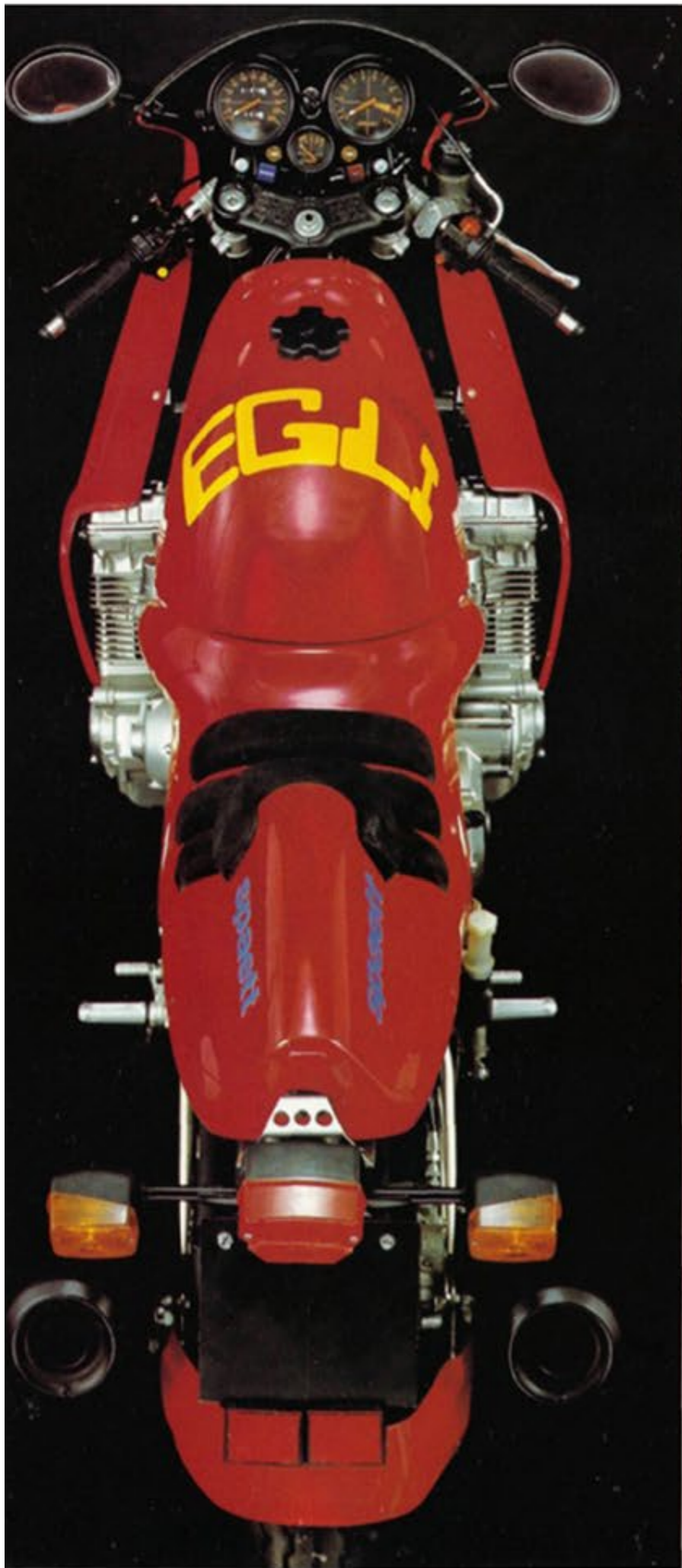


*Cuando la necesidad
se hace virtud*

El célebre refrán: *“Dios aprieta pero no ahoga”* viene al pelo para explicar lo que sucedió a continuación. Por suerte para Egli, el talón de Aquiles de las recién llegadas motos japonesas era precisamente su punto fuerte, y como el ingeniero suizo no estaba dispuesto a rendirse sin plantar batalla se puso a trabajar en lo que mejor sabía hacer: crear bastidores y partes ciclo rígidas y estables que sustituyeran los chasis “de alambre” que las motos japonesas equipaban de serie.

*La Egli- HD, es una
“rara avis” de la que
solo existe un ejem-
plar que encargó un
cliente norteameri-
cano en 1992 //*

Otra gran idea que rápidamente secundaron artesanos como Rickman, Martin, Dresda, Bakker o Bimota. De hecho, aunque en Kawasaki alardean de haber ganado el Campeonato de Resistencia (por aquel entonces denominado Cup d'Endurance) de 1974 con una de sus Z1000, lo cierto es que la moto pilotada por el binomio francés Godier-Genoud, que ni siquiera estaba pintada en color verde, en realidad era una Egli con motor Kawa Z1000 de serie preparado con piezas Yoshimura.



Este nuevo éxito deportivo se tradujo de forma inmediata en un incremento importante en la demanda de pedidos, y por lo tanto en más dinero para invertir en desarrollar partes ciclo diseñadas para motores con diferente arquitectura que Egli comercializaba tanto en forma de Kit (que el cliente podía completar poco a poco) como de moto completa. La mayoría de sus chasis están propulsados por mecánicas japonesas, especialmente Honda, pero también con motores de Guzzi, Laverda, Ducati e incluso Harley-Davidson. Aunque esta última es una "rara avis" de la que solo existe un ejemplar encargado por un cliente norteamericano.

Los años sucesivos Egli continuó evolucionando sus chasis, pero también incorporando a su catálogo productos de diseño propio como sus ligerísimas llantas y esas horquillas que se han convertido en una seña de identidad en las motos de la marca, o produ-

ciendo modelos como la Egli Target. Una espectacular y exclusiva superbike con motor CBX1000 presentada en 1981, cuya estética corrió a cargo de Target Design, el estudio de diseño que creó la Suzuki Katana, con la que esta Egli guarda ciertas similitudes.



La Egli Target, de la que solo se produjeron seis unidades por encargo, hoy día podría alcanzar un precio de seis cifras //

Por desgracia, a finales de la década de los 80 los fabricantes japoneses ya habían “aprendido” a hacer chasis estables, y la demanda de motos artesanales cayó en picado hasta convertirse en un mercado residual prácticamente reservado a entusiastas muy entendidos y a coleccionistas, por lo que Egli detuvo la producción

hasta que el empresario francés Patrick Godet le propuso reeditar la Egli Vincent pagándole un canon anual por los derechos de fabricación de los dos modelos que produce en la actualidad (la Café Racer monoplaça y una Sport GT de dos), ambos basados en las originales que Egli construyó en los años 60 y 70.



El empresario Patrick Godet, construye bajo licencia las Egli-Godet-Vincent Café Racer y Sport GT, ambas modelos basadas en las originales de los 60 y 70 //



Egli también trabajó mucho con motores Honda, creando magníficas versiones de las CB750F, CB900 Bol d'Or, y CBX 1.000



Fritz Egli, siempre será recordado por ser uno de los pioneros en la producción de maquinas deportivas de alto rendimiento //



Egli en la actualidad

En 2015, Fritz Egli vendió la empresa a Alexander Frei quedándose en la misma en calidad de asesor técnico del nuevo propietario, quien a partir de esa fecha se dedicó en cuerpo y alma a mantener en perfecto orden de funcionamiento

las motos Egli que circulan por las carreteras y circuitos de Europa. Y más importante aún, a poner en marcha un proyecto desarrollado en su totalidad en las actuales instalaciones de Betwil: una nueva Egli con propulsor V2 de

1.400cc de construcción propia homologado en la UE, que con toda seguridad verá la luz en 2024. El resumen es que después de casi seis décadas de actividad, el legado de Egli, aquel portentoso ingeniero que un día soñó con

tener su marca de motos, sigue iluminando el mundo de las dos ruedas con sus diseños vanguardistas, y el excepcional rendimiento de unas motos que por méritos propios se han convertido en un símbolo de excelencia.



ESTE **2023** DISFRUTA TU **NIGHTSTER** EN **COMPañÍA**



HARLEY-DAVIDSON ALMERIA

Manuel Azaña, 165

04006 ALMERIA

Tfno.: 950220349

TOURING ALMERIA, S.L.

ALL FOR FREEDOM
FREEDOM FOR ALL



Optimus Praem

Mejorando la perfección

Los chicos de Praem no paran de trabajar. Desde que presentaron su "Opera Prima" hasta que hicieron esta BMW racing solo pasaron tres meses. Una moto que tuvo tanto éxito que han tenido que hacer varias réplicas...

Texto: CR; Fotos: BMW Motorrad Francia



Sylvain y Florent Berneron llevan ya mucho tiempo en este mundillo. El nombre de su anterior empresa, Holographic Hammer, era tan conocido como respetado en todo Europa, gracias a que la mayor parte de diseños que hacían para colegas y profesionales del sector acababan dando el salto desde las pantallas de sus ordenadores a las pistas de carreras convertidos en preciosos “juguetes” que podía verse en acción en eventos como la Glemseck 101 o el Wheels & Waves.



Si sueñas con pilotar una máquina tan potente que al acelerar sientas como si te sacaran los brazos de los hombros, la BMW S1000RR es una opción que deberías contemplar. Con 199 Cv empujando desde debajo del depósito de gasolina, es una de las

motos de calle más rápidas del mundo, pero a la vez una de las superbikes más fáciles de manejar, lo cual ha hecho de ella la herramienta preferida por algunos instructores de escuelas de conducción tan prestigiosas como la "California Superbike School",



así que podríamos decir sin miedo a meter a pata que la S1000 RR es perfecta. En BMW Motorrad Francia no tenían ninguna duda de que lo era, pero aún así decidieron averiguar hasta que punto se podía mejorar algo que ya era perfecto, por lo que mandaron un ejemplar al cuartel general de Praëm en Paris para comprobar si Sylvain y Florent eran capaces de hacerlo. Am-

bos hermanos proceden de una familia con raíces "racing", y como siempre han convivido muy de cerca con las motos de carreras de las décadas de los 70 y 80 decidieron construir un tipo de custom que se saliera de lo habitual: una interpretación personal de aquellas máquinas de alto rendimiento, pero con un estilo completamente diferente al de cualquier "doble R" moderna.



El resultado del proyecto fue la Optimus Praëm que tenéis ante vuestros ojos. Una moto en la que se combinaron la potencia y efectividad de las motos contemporáneas con una preciosa carrocería que no se puede negar que está claramente inspirada en las “Endurance Racers” de los años 80, que los hermanos Berneron decoraron replicando los colores de guerra del BMW 3.0 CSL con el que el piloto Alexander Calder participó en las 24 Horas de LeMans en la temporada de 1975.





"Con sus (o a pesar de sus) 199 Cv, la S1000RR es una de las motos de calle más rápidas del mundo, a la vez que una de las superbikes más manejables" //



"Si buscas una máquina tan potente como para que al acelerar sientas como si te sacaran los brazos de los hombros, la BMW S1000RR es tu moto" //

“Con suficiente potencia como para hacerte disfrutar en carretera o circuito como pocas otras motos, al cuatro en línea germano no hubo necesidad de hacerle nada”





La carrocería consta del depósito de gasolina original de aluminio, alargado 50mm y modificado en la parte superior para albergar un tapón de llenado rápido. A continuación de este encontramos un cómodo asiento monoplaza que se prolonga por los laterales del tanque en las zonas de contacto con el piloto, unido a un colín en el que la batería, al más puro estilo de las máquinas de resistencia y de TT F1 de los 80, sobresale por la parte superior quedando completamente a la vista. Para terminar la vestimenta, Sylvain y Florent diseñaron un elegante semicarenado tres cuartos, cuyas formas redondeadas están en las antípodas de los de filos angulosos que se usan en la actualidad. En el frontal, justo a la altura de la tija inferior, le han practicado una nueva toma de aire que alimenta el Ram Air, mientras que la iluminación corre por cuenta de una sola óptica situada en el lado derecho que da a la Optimus Praëm cierto aire ciclópeo. Aunque la apariencia de las llantas es muy similar a la de las clásicas Dymag de aluminio, éstas son de fibra de carbono. Están fabricadas por los especialistas Rotobox, y solo suponen para el conjunto cinco kilos de masa no suspendida. Otros elementos en los que también se buscó el ahorro de peso fue en el equipo de frenada, que consta de discos cerámicos Sicom de carbono con pinzas Brembo de anclaje radial, y latiguillos de freno (y mangueras del sistema de refrigeración) Stäubli con conectores de liberación rápida.



“La Optimus Praëm está claramente inspirada en las “Endurance Racers” de los 80” //

Con suficiente potencia tal y como sale de fabrica para hacerte disfrutar, tanto en carretera como en circuito, como muy pocas motos, al propulsor cuatro en línea germano no hubo que hacerle nada, pero la obsesión por reducir el peso llevó a los Berneron a instalar un sistema de escape 4 en 1 de titanio que el cliente puede escoger entre las firmas Akrapovik o Werckers USA la que mejor se adapte a sus preferencias (el escape americano es más para circuito),

y un radiador especial con especificaciones "Endurance" con el que la Praëm da en la báscula alrededor de 20 kilos menos que la R1000RR de serie. Y eso que para mantener los ajustes de fábrica no sustituyeron el basculante por otro de carbono, ni las suspensiones (también porque estas son de lo mejorcito que [Öhlins](#) tiene en su catálogo) Cambios con los que el peso del conjunto podría haberse reducido mucho más aún.





En BMW Motorrad Francia no solo quedaron contentos de saber que en los 80 la Optimus Praëm habría sido una de las mejores (si no la mejor) motos de carreras del mundo, sino también porque el trabajo de los Berneron les aportó una nueva perspectiva con respecto

a las enormes posibilidades y opciones de personalización que ofrecen (bóxer aparte) algunos de sus modelos. Algo que para un fabricante como BMW, que cuenta con la clientela más "elitista y exclusivista" del mundo, es muy importante saber.



**Concesionarios
Talleres
Transformadores
Equipamiento
Ropa y complementos**

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



CAFE RACERS

XTREME BIKES

Royal Enfield 'Kamala'

La Royal Enfield "Kamala" de Sosa Metalworks, no solo toma prestado el nombre de la flor de loto –en sánscrito–, si no también la elegancia y belleza de esta exótica planta cuya principal característica es su enorme capacidad para sobrevivir en entornos difíciles para el ser humano...

Texto: SBC / Fotos: Cortesía de Sosa Metalworks

En el mundillo de las motos personalizadas, hay nombres que destacan por su creatividad y habilidad a la hora de transformar cualquier

máquina en una verdadera obra de arte sobre ruedas. Entre estos destacan los de los hermanos Cristian y Roberto Sosa, dueños de Sosa Metalworks, de cuyo taller situado en la “ciudad del pe-

cado”, Las Vegas, llevan 11 años saliendo algunas de las motos más alucinantes del panorama custom internacional. Cristian lleva dos décadas en el negocio. Antes de abrir su propio taller estuvo tra-


bajando con Danny Koker, el dueño del taller Count’s Kustoms que algunos recordaréis haber visto en los programas que el Discovery Channel rodaba en sus instalaciones.



Mientras estuvo allí, el bueno de Cristian era una especie de todo terreno de la chapa: modificaba carrocerías de choppers y hot rods, fabricaba todos los elementos que hiciese falta para adaptarlas, y además se curra-ba todas esas piezas artesanales que nunca encontrarás en los catálogos de los mayoristas de accesorios af-

termarket porque, simplemente, no existen. Pero todo tiene un límite, y aunque estaba contento con el trabajo, las cosas le iban razonablemente bien, y la relación con el jefe era inmejorable, en septiembre de 2012 Cristian decidió dejarlo todo y abrir su propio negocio con la ayuda de su hermano Roberto.





Cada componente ha sido diseñado y fabricado a medida para garantizar la integridad y coherencia del diseño general //



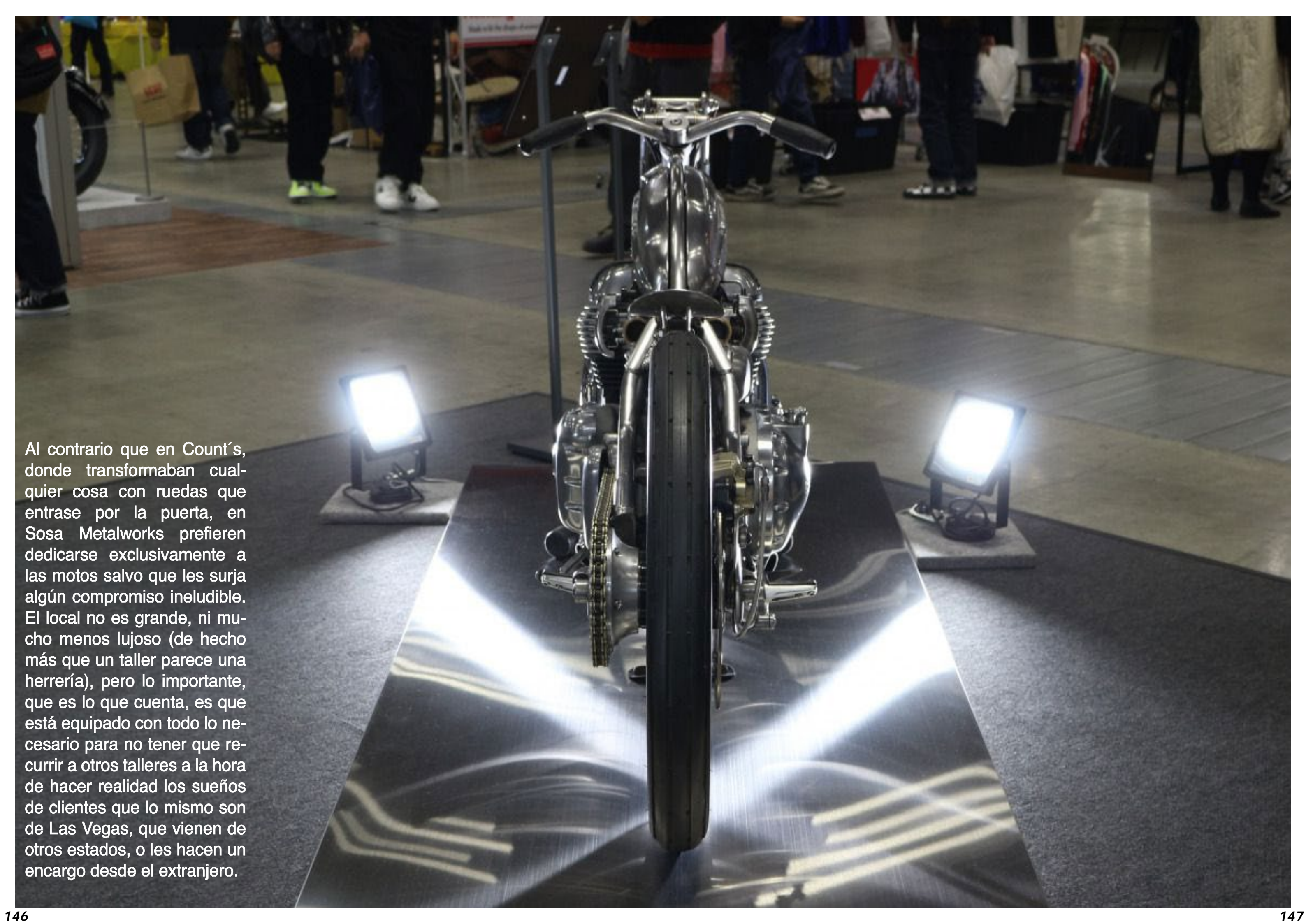
ACCEDE AL VIDEO

| Al ver la moto, lo primero que llama la atención es que sea tan compacta



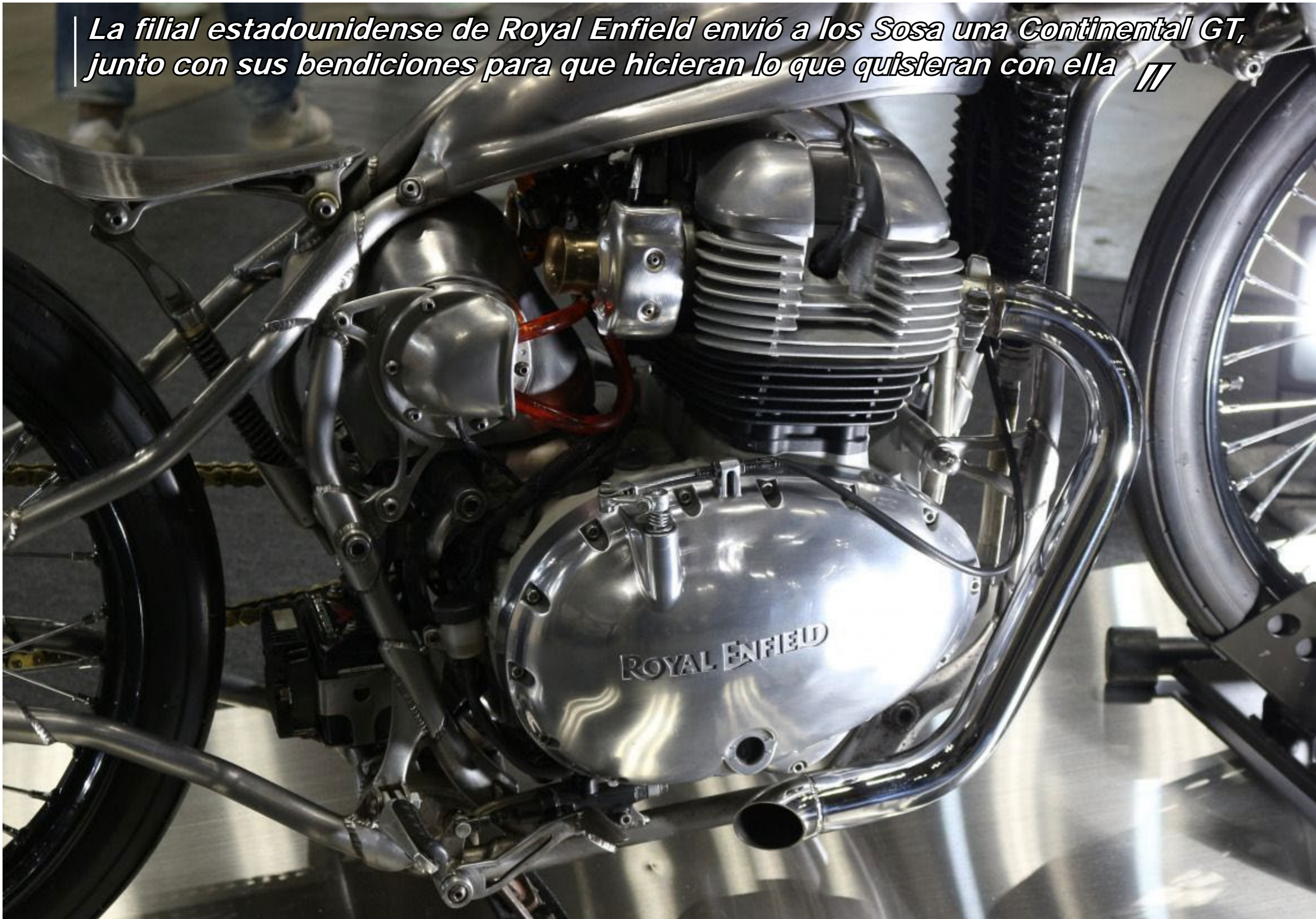
Sosa Metalworks no es un taller grande ni lujoso (de hecho parece una herrería), pero cuenta con todo lo necesario para hacer realidad los sueños de sus clientes //



A custom chrome motorcycle is the central focus, displayed on a dark, reflective platform. The bike is highly polished, showing intricate details of its engine, handlebars, and front wheel. Two bright spotlights on the floor illuminate the motorcycle from the sides, creating strong highlights and shadows. The background is a workshop or exhibition space with people and various items, slightly out of focus.

Al contrario que en Count's, donde transformaban cualquier cosa con ruedas que entrase por la puerta, en Sosa Metalworks prefieren dedicarse exclusivamente a las motos salvo que les surja algún compromiso ineludible. El local no es grande, ni mucho menos lujoso (de hecho más que un taller parece una herrería), pero lo importante, que es lo que cuenta, es que está equipado con todo lo necesario para no tener que recurrir a otros talleres a la hora de hacer realidad los sueños de clientes que lo mismo son de Las Vegas, que vienen de otros estados, o les hacen un encargo desde el extranjero.

*La filial estadounidense de Royal Enfield envió a los Sosa una Continental GT,
junto con sus bendiciones para que hicieran lo que quisieran con ella //*



Una Conti GT en la ciudad del pecado

En cuanto a este proyecto, la idea surgió en la filial estadounidense de Royal Enfield, desde donde contactaron con los Sosa para proponerles transformar una Continental GT. A Cristian y Roberto les seducía la idea, pero no aceptaron el encargo hasta estar completamente seguros que no habría im-

posiciones e injerencias por parte de la marca. Y además, debían darles carta blanca para hacer la moto como quisiesen. Sus interlocutores, que sabían como trabajaban los dos hermanos y que, hicieran lo que hiciesen, no les defraudarían, accedieron a la petición y no se inmiscuyeron en el proyecto.





El aspecto visual de la 'Kamala' es simplemente impresionante. Cada componente ha sido diseñado y fabricado por Cristian y Roberto con sorprendente cuidado y atención al detalle //

En lo que no cayeron hasta verlo terminado es que podrían haberse ahorrado mandar la Conti completa hasta Las Vegas, porque una vez desguazada en el taller Cristian decidió que de ella solo aprovecharía el motor con la inyección y parte

de la instalación eléctrica, radiador, y los dos colectores de escape. El resto... Lo construirían el y su hermano. Y así fue. Kamala es artesanía en estado puro del primer al último tornillo. Una escultura rodante en la que el acero, bronce, aluminio

y latón con los que está construida, todos ellos con terminación en "crudo", devuelven con distintas tonalidades la abrasadora luz que reciben del sol cuando Cristian sale a exprimir el bicilíndrico indobritánico por el desierto de la llamada Ciudad del

Pecado. Un territorio inhóspito en el que a nadie le gustaría quedarse tirado porque, bichos venenosos que no se llevan bien con la especie humana aparte, por aquellos lares los GPS y los teléfonos móviles no sirven de nada. No hay cobertura.





Los hermanos Sosa han recuperado todo el espíritu de las boardtrackers de antaño, añadiéndole un toque de agresividad contemporánea //



Una flor de loto para el desierto

”Pero eso a Cristian no le preocupa. El construye sus motos a conciencia, intentando que ni un solo detalle se le pase por alto, así que por regla general es poco probable que sufra una avería en una sesión de pruebas. Evidentemente puede pasar porque nadie es infalible los 365 días del año, pero hasta la fecha la suerte siempre le ha acompañado. Y con la mecánica de Kama-

la no tenía por qué ser diferente puesto que su “corazón” ni siquiera tenía acabado el rodaje. Por esa parte podía estar tranquilo. No obstante, Cristian no da por concluido un proyecto hasta que le ha hecho unos cientos de kilómetros que le garanticen la calidad (y sobre todo la seguridad) de los componentes en los que ha estampado su firma, que en esta Continental GT son casi todos.

La propuesta de Sosa Metalworks es una de esas motos que deja a todos sin aliento //



Al ver la moto, lo primero que llama la atención es que sea tan compacta. Esto se debe a que el bastidor, un hardtail doble cuna con dos tubos superiores que se unen a la altura del asiento, y una columna de dirección avanzada tipo “cuello de ganso” (Gooseneck), se ajusta al motor de tal forma que apenas queda espacio para nada más, haciendo incluso que parezca de mayor tamaño de lo que es. A dar esta sensación de compacidad también contribuye que el radiador de aceite se haya instalado detrás de los tubos de la cuna, y que los dos depósitos de gasolina, largos, estrechos y muy estilizados, en lugar de sobre el chasis están a los lados de este. Como su diseño, al que no se le puede negar su atractivo, presentaba la pega de no dejar espacio a la bomba de gasolina, Cristian solucionó el problema ubicándola en la en la caja que construyó para alojar el filtro de aire y parte de los componentes del sistema eléctrico salvo la batería y el regulador, para los que el único hueco que encontró fue entre la rueda trasera y el cárter.



El tren delantero es otro buen ejemplo de la habilidad de Cristian para modelar el acero a su antojo. Se trata de una horquilla tipo Girder hecha a medida, entre cuyas tijas encontramos un amortiguador

Fox Racing con distintas posibilidades de regulación. Entre sus barras sujeta una fina llanta de radios de 21" exacta a la del tren posterior, las dos calzadas con neumáticos Firestone en medida 3.00 x 21".

La única diferencia que hay entre ambas, es que la trasera va equipada con el freno delantero de 320mm y la pinza de 4 pistones que, por lógica, debía haber estado colocada en la llanta anterior. Aunque

si tenemos en cuenta que la idea de los Sosa era construir una versión moderna de las boardtrackers de comienzos del siglo pasado, este detalle se les puede perdonar porque la han clavado.





General

Moto>Kamala
Modelo base>Royal Enfield Continental GT
Constructor>Cristian y Roberto Sosa
Taller>Sosa Metalworks
País>USA

Motor

Fabricante>Royal Enfield
Tipo>Bicilindrico paralelo
Cilindrada>650cc
Alimentación>Inyección electrónica
Caja de filtros> Sosa Metalworks
Escape>Colectores OEM
Silenciosos>No
Electricidad>Sosa Metalworks

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis> Sosa Metalworks
Tipo>Rígido Gooseneck
Horquilla> Sosa Metalworks
Tipo>Girder
Amortiguador>Fox Racing
Faro>LED
Manillar> Sosa Metalworks
Puños>Biltwell
Llanta delantera>Radios, 21"
Neumático>Firestone 3.00 x 21"
Depósito de gasolina> Sosa Metalworks
Asiento> Sosa Metalworks
Llanta trasera> Radios, 21"
Disco freno>Flotante de 320mm
Pinza> ByBre (Brembo)
Neumático> Firestone 3.00 x 21"

Responsibly Built For The Long Haul.

Desafiamos la forma en que opera
la industria de la confección;
la forma de abastecernos;
la forma de coser; la forma de vender...
Para fabricar los productos más duraderos

TAYLOR STITCH

taylorstitch.com @taylorstitch



The Blue Flame

En este mundo tan "gris" en el que vivimos, los románticos son los únicos capaces de mantener viva la llama de la esperanza... aunque algunos la creamos extinta...

Texto: Xavi Escrichs; Fotos: Moto Rieep



La gente como Pierre Rieep, el dueño del taller francés Motorrieep, es un romántico en cuanto a motos se refiere, y esta Llama Azul, o “Blue Flame” es quizás uno de los últimos chispazos de la llama de lo que un día existió y se bautizó como Voxan. La moto que os presentamos en este número es un claro ejemplo de que el sector de las motos personalizada es único a la hora de resucitar y/o hacer pervivir marcas y modelos que han pasado a la papelera de la historia. Una papelera donde a los enamorados de las café racer nos encanta rebuscar una y otra vez para recuperar viejos mitos y darles una pátina de actualización. La marca de este modelo no es precisamente un clásico, ya que Voxan se fundó en Francia en el no muy lejano 1995 y presentó sus primeras propuestas en 1997. Todos los modelos de la marca, que fue pionera en el sector de las dos ruedas creando un sistema de construcción modular que algunos han seguido después, compartían el mismo chasis (con algunas variaciones entre si) y un poderoso bicilíndrico de fabricación francesa con arquitectura v-twin a 72°, refrigeración líquida, y un litro de cilindrada con el que Voxan participó con éxito en las 24 horas de Le Mans de 2001, aunque a partir de junio de aquel mismo año, una serie de problemas judiciales derivarían en toda una suerte de intereses políticos, compras y adquisiciones por parte de diferentes sociedades, que acabaron llevando al cierre de la empresa en 2009.





Como francés que es, Pierre siempre tuvo una predilección especial por las motos de la firma gala, y está plenamente convencido que de no haberse inmiscuido en su funcionamiento la clase política y los sindicatos, en la actualidad Voxan ya estaría bien asentada en el mercado y produciría modelos muy en la línea de los cuatro que el ha hecho en su taller, de los que la M1000 de este artículo es un buen ejemplo: motos de estética contemporánea en las que ligereza, ergonomía y comodidad primen por encima cualquier otra consideración. Con una posición de conducción que permita al piloto aprovechar los 123Cv que produce el v-twin sabiéndose dominador de una cabalgadura de tan solo 171 kilos, que a girar el puño del gas le provocará miles de sonrisas por minuto bajo el casco.

Esta Voxan fue en origen un modelo Café Racer que salió de la factoría de montaje francesa en 2004, y al que en la actualidad el único vestigio de moto de serie que le queda es el espíritu deportivo que aún conserva en su cadena de ADN. El desmontaje al completo y la sustitución de elementos se llevó a cabo tras un estudio previo de las mejores combinaciones que pudiera haber entre piezas de

catálogo y trabajo artesanal, como por ejemplo el que se ha realizado para adaptar el depósito de gasolina. Una pieza original de Yamaha que para esta ocasión se cortó literalmente en rodajas para ser remodelado y ensamblado de nuevo con soldadura TIG (un sistema basado en la soldadura a partir de tungsteno que da un cordón más resistente y a su vez menos sensible a la corrosión)





El subchasis utilizado es un clásico en prácticamente todas las transformaciones elaboradas con base Voxan. Al ir sujeto a la estructura principal de bastidor mediante tornillos fue fácil sustituirlo por otro que, oculto bajo el asiento, queda menos a la vista que el original y aligera de accesorios la zaga de la moto. Como en toda café racer que se

precie, en la Blue Flame también se ha aplicado a conciencia el mantra de “menos es más”. Por eso en la parte delantera, bajo la protección de un semicarenado fabricado en fibra de carbono, solo encontramos un faro de Yamaha XT500 y un velocímetro Voyager con GPS incorporado. Nada de estridencias, ni elementos superfluos.



En cuanto a rendimiento del motor se refiere, Pierre no dejó nada al azar. De ahí que decidiese montar un regulador de presión de aceite, y una bomba de combustible externa que proporciona a la admisión una inyección de gasolina más certera. Esto, junto con el sistema de admisión directo y el escape 2 en 2 diseñado por el mismo, han contribuido notablemente a extraer del propulsor francés los 123Cv a los que nos referíamos anteriormente, con los que la Blue Flame rueda completamente desahogada incluso cuando el motor gira por encima de la línea roja del cuentavuel-tas.

Desconocemos la cifra exacta de Voxan que habrá rodando por España, pero si este reportaje sirve para que el dueño de una sola de ellas se anime a meterle mano, será más que suficiente para que nos demos por satisfechos.





General

Moto> The Blue Flame
Modelo base> Voxan Café Racer
Propietario> Pierre Rieep
Constructor> [Motorieep](#)
Taller> Motorieep
País> Francia



Motor

Fabricante> Voxan
Tipo> bicilíndrica a 72°
Cilindrada> 1000cc
Escape> Motorieep
Potencia>123 Cv



Parte Ciclo & Accesorios

Chasis> Stock modificado x Motorieep
Subchasis>Motorieep
Horquilla> Showa
Tipo>Invertida
Semicarenado>Tipo Ducati SS en fibra
Soporte>Motorieep
Faro>Yamaha XT500
Semi manillares>Tomaselli
Mandos/bombas> Brembo
Puños> Motorieep
Velocímetro>Voyager
Llanta delantera>Marquesini
Freno>Brembo
Guardabarros > Motorieep fibra de carbono
Depósito de gasolina>Yamaha/Motorieep
Asiento> Motorieep
Estriberas>Voxan
Basculante>Voxan Scrambler
Amortiguador>WP a tracción
Llanta trasera>Marquesini
Freno>Brembo
Guardabarros> Juás, juás.
Porta matrícula> Motorieep
Piloto> Yamaha
Pintura> Motorieep





MOTO-3

† FASTHOUSE



*Not Retro.
Original.*

Uno de los cascos más copiados de la historia del motociclismo, el Bell Moto-3 es EL ORIGINAL que lo empezó todo. No aceptes una imitación para tu moto. Insiste en la autenticidad.

ADVERTENCIA: El motociclismo es un deporte peligroso que puede provocar lesiones graves o incluso la muerte. Para utilizar correctamente el casco, consulte el manual del propietario.



DESCUBRELO EN myBihr.com