

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

SPECIAL BIKES CULT



#39

Sumario

Fuera de Serie

012.- La Pescatera

112.- Hot Wheels: Big Boyz Toyz

138.- Curtis Motorcycles: The One

162.- XSR700 True Tribute

Noticias

044.- Buenas (y malas) vibraciones

Sitios Especiales

058.- Barber MotorSport Museum



Por el interés general...

A cambio de recibir alrededor de 90.000 millones de euros de los planes Next Generation, el Gobierno socialista de Pedro Sánchez nos vendía a los españoles por un plato de lentejas al aprobar en Consejo de Ministros (abril de 2021) un **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia**, en el que se comprometía a poner en marcha un sistema de pago por kilómetro recorrido que debe estar en funcionamiento a lo largo de 2024.

Tal y como explicó en su momento el mismo Gobierno que poco después negó que este plan fuera cierto, lo que se recaude mediante este sistema irá destinado al

mantenimiento de las red vial con el fin de mejorar su seguridad y reducir la siniestralidad y el número de fallecidos.

En su momento el propio Gobierno filtró la posibilidad de que el coste fuera de un céntimo por kilómetro, aunque informaciones posteriores hacían referencia a un sistema dinámico con el que el coste variaría en función de la hora, volumen de tráfico, o tipo de vehículo y su nivel de emisiones, lo que podría traducirse en una horquilla de entre 1 y 9 céntimos por kilómetro que, como es lógico, incrementará el precio de todo producto que se transporte por carretera.



Trayecto	Distancia (kms)	Precio (1 cént./km)	Precio (4 cént./km)	Precio (9 cént./km)
Madrid-Barcelona	626	6,26	25,04	56,34
Barcelona-Bilbao	592	5,92	23,68	53,28
Madrid-La Coruña	603	6,03	24,12	54,27
Madrid-Málaga	529	5,29	21,16	47,61
Madrid-Sevilla	534	5,34	21,36	48,06
Madrid-Valencia	355	3,55	14,20	31,95
Barcelona-Valencia	367	3,67	14,68	33,03
Madrid-Zaragoza	316	3,16	12,64	28,44
Barcelona-Zaragoza	308	3,08	12,32	27,72
Valencia-Murcia	227	2,27	9,08	20,43
Valencia-Alicante	170	1,70	6,80	15,30
Córdoba-Málaga	159	2,05	8,20	18,45
Córdoba-Málaga	159	1,59	6,36	14,31
La Coruña-Vigo	158	1,58	6,32	14,22
Santander-Bilbao	100	1,00	4,00	9,00

El atraco de viajar

En la tabla adjunta calculamos el precio que costaría recorrer 15 de los trayectos más habituales dentro de España, cuyo atraco (perdón, queríamos decir pago) se realizará mediante un sistema de pódicos que leerán cada matrícula, obligándonos a los propietarios a asociarla a una tarjeta de crédito, débito, o cuenta bancaria. Independientemente de si este nuevo impuesto nos pare-

ce bien, o no, lo que resulta inadmisibile es la coartada de «*Quién usa paga*», puesto que por esa misma regla de tres, los impuestos de quienes no tenemos hijos en edad escolar, de los que no van al cine a ver películas españolas, o de aquellos que usan la sanidad privada, tampoco se deberían destinar a la sanidad y la educación públicas, y mucho menos a subvencionar el cine español...

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 (Holanda), Oscar Romagnolli (Argentina), Dirk Behlau, Horst Rösler (Alemania), Paulo Santos (Portugal), Marco Frino (Italia)

Producción

Open Road Media
xtremebikes@xtremebikes.es

Publicidad

marketing@xtremebikes.es

Foto Portada: Metralla Motorcycles

En esta página tienes algunas de las empresas y profesionales que creen en nuestro proyecto y lo apoyan, sin quienes no sería posible que cada mes leas esta revista gratuitamente...





EST.

1873

Heineken®

0.0

AHORA PUEDES



La Pescatera

Este es un chopper clásico de manual. Una de esas máquinas al más puro estilo americano que gustan a todo el mundo, pero que solo unos pocos valientes se atreven a tener como moto de uso diario...

Texto: SBC / Fotos: [Metrala Motorcycles](#)



Aquella conocida frase de “para lucir hay que sufrir” que por regla general siempre se ha aplicado a las féminas (por aquello de la ropa ceñida, los taconazos infinitos, y demás accesorios que creían, erróneamente, necesitar para captar la atención de los cromañones del sexo

opuesto), también se podría aplicar al mundo de las motos transformadas. Y más concretamente en el caso de las chopper, porque, aunque nos cueste reconocerlo, para tener como vehículo diario una máquina de concepto tan radical hay que ser un sufridor profesional, tener un punto de locura, e incluso un cierto gustillo por las tendencias difundi-

das por la obra literaria de un tal Donatien Alphonse François de Sade, al que, el que más y el que menos, conoce por su título nobiliario de marqués de Sade. Y ojo. Que quede claro que semejante afirmación no va en sentido crítico ni peyorativo, sino con la admiración que nos producen todos aquellos que en el mundo uniformado que vivimos son capaces

de luchar contra corriente, y renuncian sin dudarlo a las comodidades que ofrece una moto moderna en pos de defender un estilo de vida y un tipo de motos que la clase política actual, en su obsesiva carrera por salvaguardar la salud del planeta, parecen haberse empeñado en erradicar de las ciudades y carreteras europeas.





La estética retro se ha cuidado hasta el punto de eliminar de la vista la bomba de freno delantero y el depósito del líquido hidráulico, que están escondidos bajo el tanque de gasolina //




La decisión de dejar el motor con esa pátina que solo da el paso del tiempo fue muy acertada. El caché que le da, no lo supera ningún cromado //

Aprovecha mientras puedas

Esta Harley-Davidson FXS del 82, como tantas otras “antiguallas” que a pesar de funcionar como relojes tampoco cumplen las normativas Euro, también está en el punto de mira. Para constatarlo solo hay que ver la cara de “te voy a joder” que se les pone a los curritos de las ITV cada vez que su dueño aparece por la estación para cumplir con el dichoso trámite bienal de pasar la inspección técnica, y la rapidez con la que se ve rodeado de un enjambre de moscardones en busca de ese fallo que, por muy pequeño que sea, les sirva como coartada para amargarle el día. Un placer casi sádico que el Shovelhead de 1.340cc – que, por cierto, es uno de los últimos de su especie -, a pesar de sus más que avanzada edad y de ir alimentado por un contaminante y antisocial carburador Keihin CV con filtro Hot Rod, les niega sistemáticamente una inspección tras otra porque goza de una salud excelente gracias al continuo mantenimiento al que se le tienen sometido.





Algo que se traduce en que el big twin todavía tiene cuerda para rato, y si en la próxima ITV nadie hace trampas midiendo las emisiones de CO2... Es más que probable que su vida útil se alargue

mucho más allá del temido 2030 a partir del que a todos los que insistamos en usar combustibles fósiles nos traten de terroristas ambientales.

Con los amortiguadores Progressive cortos, y el guardabarros pegado al neumático, la zaga de "La Pescatera" rueda prácticamente a ras del suelo //



Pero hasta que llegue ese momento Moñinos, el dueño de la criatura, podrá disfrutar de una parte importante de la historia de Milwaukee gracias a la puesta al día que le han hecho los chicos de [Metralla Motorcycles](#), el taller que se encargó de reconvertir la Harley FXS original en “La Pescatera” de este artículo, donde además de sustituirle prácticamente todas las piezas que el uso había desgastado en exceso, no se olvidaron de

prepararlo para utilizar gasolina sin plomo. Incluso la caja de cambio de 4 velocidades y el arranque a patada funcionan mejor ahora que cuando salieron de la cadena de montaje en 1982. Lo que no hicieron, y creemos que fue una decisión muy acertada, es restaurarlo a nivel estético. Ni el cromo ni los brillos podrán superar nunca el caché que le da esa pátina de veteranía que el paso del tiempo ha ido dejando sobre el.



Los asientos de muelles suelen ser para motos con chasis rígido. No es el caso, pero el plus de comodidad que da al piloto se agradece en trayectos largos //

Chop & Roll

Aunque el "Born to be Wild" de los Steppenwolf siguiera resonando machaconamente en nuestras cabezas desde que la escucháramos en la sobrevalorada película Easy Rider, AC/DC, Aerosmith, Deff Leppard, Iron Maiden, Metallica, Motley Crue, Ozzy Osbourne, o Van Halen eran las bandas encargadas de poner banda sonora a la mayoría de eventos biker cuando la Harley-Davidson FXS salió al mercado. La Low Rider, una creación de Willie G. Davidson para la gama Cus-

tom de la marca norteamericana, llevaba el asiento colocado a muy baja altura (de ahí su nombre), mandos avanzados, depósito de gasolina tipo Fat Bob, horquilla telescópica Showa de gran lanzamiento, arranque dual: eléctrico y a patada, llantas de aleación y doble disco de freno en el tren delantero, así que sabiendo esto, podéis haceros una ligera idea del trabajo de metamorfosis que le han hecho en Metralla Motorcycles para dejarla como está en la actualidad.





Los drag pipes siempre se han considerado escapes ruidosos y antisociales, pero ahí siguen. Pasando una ITV tras otra //



Un trabajo en el que los principales objetivos eran dejarla en perfecto orden de marcha y darle un aire más retro del que le corresponde por año de fabricación, pero sin hacerle nada irreversible que en un momento dado impida al dueño vol-

ver a darle el aspecto de una FXS Low Rider de serie sin más complicación que echarle las horas de trabajo que sean necesarias. De ahí que el chasis conserve todos y cada uno de los soportes a los que iban sujetas las piezas originales, y

que en el equipo de [Metralla Motorcycles](#) tuviesen que contentarse con sanearlo de óxido, y posteriormente adecentarlo con un tratamiento de pintura en polvo con el que lo dieron por terminado. Eso si, para resarcirse de no haberle podido

meter la radial, el resto de piezas Harley se le devolvieron al dueño. Para dar un salto atrás en el tiempo, las llantas de aleación de nueve palos se sustituyeron por otras de radios que dan a la moto un aire más retro.



La delantera ha crecido de 19 a 21 pulgadas, y en la trasera se han respetado las 16 pulgadas originales, pero con más anchura de garganta para poder montar el grueso neumático Avon de 5.00". Ni que decir tiene que en cualquier moto de estas características el guardabarros delantero está prohibido, y más si tenemos en cuenta la horquilla Springer que se ha escogido para vestir el tren delantero. No porque no se pueda montar, que se puede, sino porque la moto no luciría igual de bien. Algo que también se ha aplicado al freno.

Como ya hemos comentado la FXS llevaba en origen doble disco delantero y nuestra protagonista solo lleva uno. Hacer otro soporte de pinza en la barra izquierda de la horquilla no habría supuesto ningún problema, pero el dueño es el que manda y prefirió sacrificarlo en beneficio de la estética del conjunto hasta el punto de eliminar del extremo izquierdo del manillar la bomba y el depósito del líquido hidráulico, que se han escondido debajo del tanque de gasolina y se accionan por cable al estilo de las BMW clásicas.

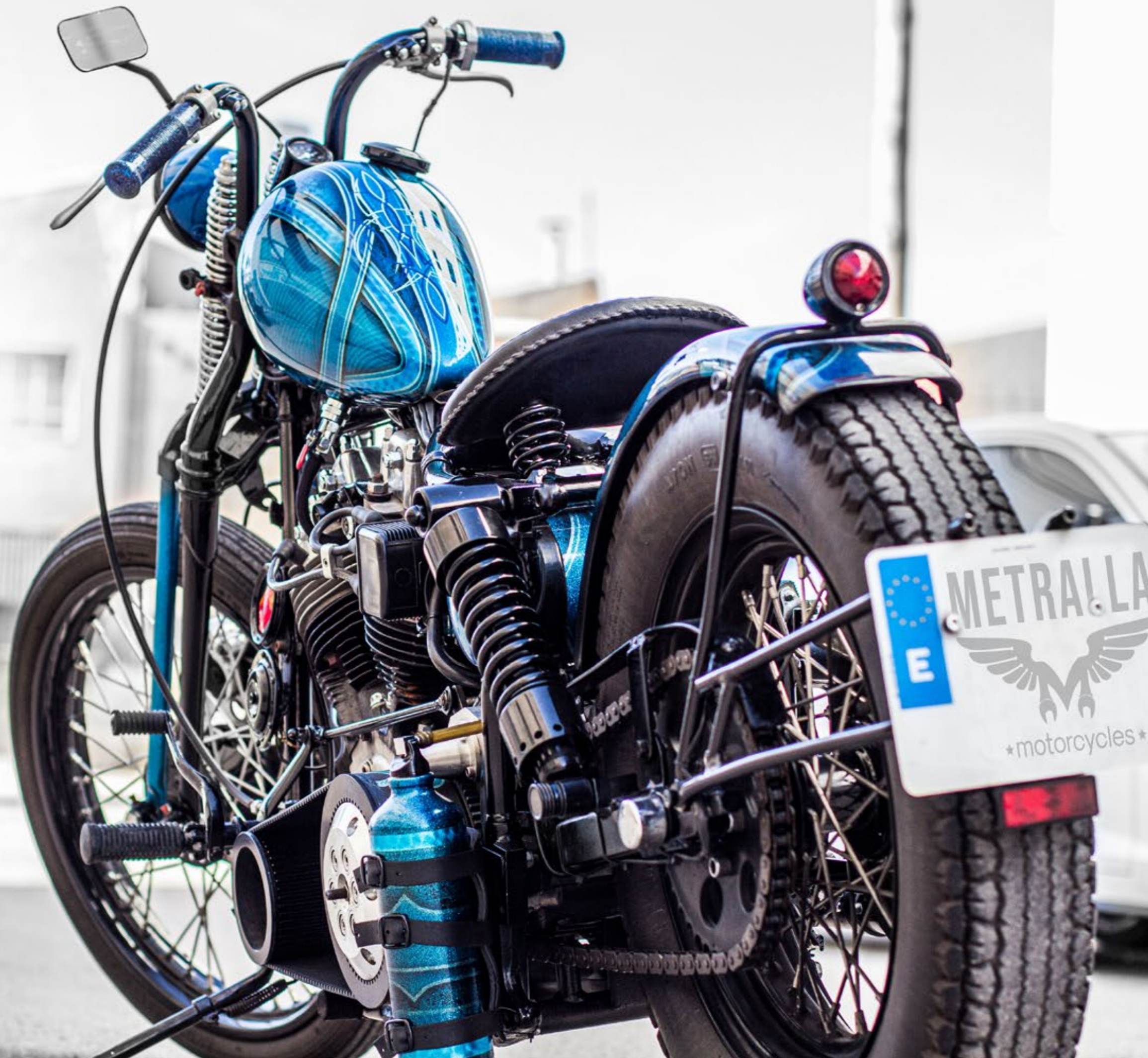


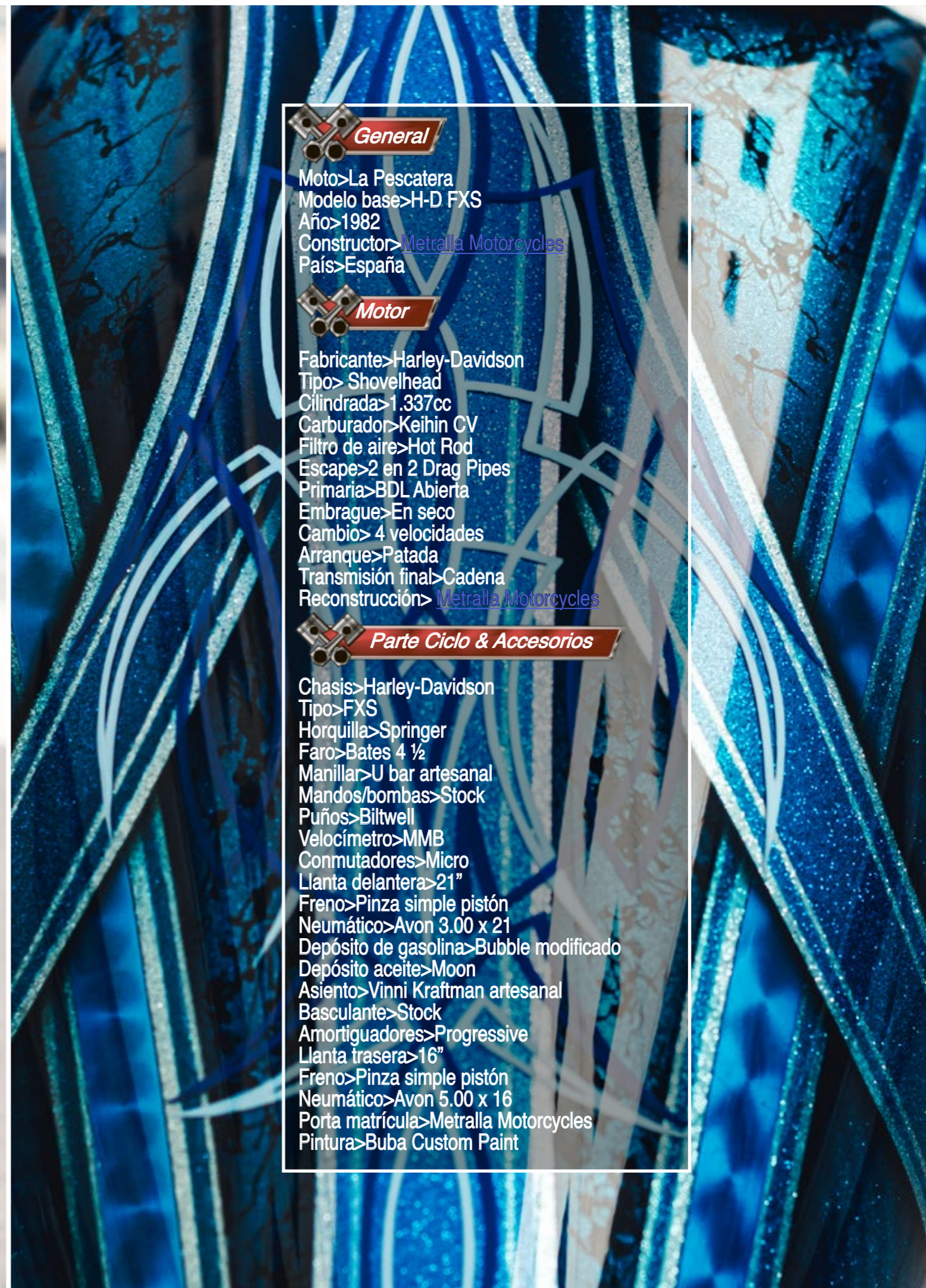
A simple vista, las únicas concesiones a la modernidad son el velocímetro MMB analógico / digital, y los micro pulsadores //



Las únicas concesiones hechas a la modernidad las encontramos en los componentes eléctricos. Para ser exactos en la batería de última generación ubicada entre el depósito de aceite Moon y el cilindro trasero, el velocímetro MMB analógico-digital, y los micro pulsadores, así que modificar la estética de la FXS y darle el aspecto de una moto más “oldie” de lo que le corresponde lo han llevado a cabo de forma impecable en [Metralla Motorcycles](#), quienes contaron con la ayuda de Bubba Custom Paint para poner la nota de color a este chopper al más puro estilo americano que gusta a todo el mundo, pero que solo los más valientes se atreven a tener como moto de uso diario.

FIN





General
Moto>La Pescatera
Modelo base>H-D FXS
Año>1982
Constructor>Metralla Motorcycles
País>España

Motor
Fabricante>Harley-Davidson
Tipo>Shovelhead
Cilindrada>1.337cc
Carburador>Keihin CV
Filtro de aire>Hot Rod
Escape>2 en 2 Drag Pipes
Primaria>BDL Abierta
Embrague>En seco
Cambio>4 velocidades
Arranque>Patada
Transmisión final>Cadena
Reconstrucción>Metralla Motorcycles

Parte Ciclo & Accesorios
Chasis>Harley-Davidson
Tipo>FXS
Horquilla>Springer
Faro>Bates 4 ½
Manillar>U bar artesanal
Mandos/bombas>Stock
Puños>Biltwell
Velocímetro>MMB
Conmutadores>Micro
Llanta delantera>21"
Freno>Pinza simple pistón
Neumático>Avon 3.00 x 21
Depósito de gasolina>Bubble modificado
Depósito aceite>Moon
Asiento>Vinni Kraftman artesanal
Basculante>Stock
Amortiguadores>Progressive
Llanta trasera>16"
Freno>Pinza simple pistón
Neumático>Avon 5.00 x 16
Porta matrícula>Metralla Motorcycles
Pintura>Buba Custom Paint



Voge se apunta al segmento "Muscle" ▼

A comienzos del pasado mes, **Voge** hacía la presentación en sociedad de la CU 525. Una nueva máquina de aspecto macizo con la que el gigante asiático se adentra de lleno en el restringido grupo de las Muscle Bikes que tantos éxitos cosecharon en el mercado hace ya algunos años, aunque con una propuesta

algo más reducida en cuanto a tamaño, peso y cilindrada que aquellas "bestias" solo aptas para motoristas muy experimentados. Impulsada por un bicilindrico paralelo de 494cc con transmisión final por correa dentada y unos más que aceptables 54 CV de potencia, que por desgracia se verán menguados en 6 CV

en la versión destinada al mercado europeo, en el que competirá de tú a tú con las Kawasaki Vulcan S y Honda CMX500 Rebel, dos viejas conocidas a las que, a la vista de las imágenes que nos han hecho llegar desde la marca, puede que no supere en potencia máxima, pero si en cuanto a equipamiento de serie se refiere.



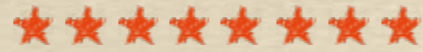
La Voge CU 525 cuenta con un chasis multitubular de acero amortiguado en la zaga con una suspensión convencional (basculante con dos amortiguadores) y una impresionante horquilla invertida en el tren delantero, llantas de fundición de aluminio de 16" con neumáticos de 130 y 150mm delante y detrás

respectivamente, y un equipo de frenada con ABS firmado por la firma española J.Juan. El equipamiento queda completado por un eficiente sistema de control de deslizamiento, pantalla digital redonda a todo color, iluminación full LED y un agresivo y llamativo faro delantero. Por último, pero no me-

nos importante, el peso de la moto es de tan solo 178 Kg, el depósito de gasolina tiene capacidad para albergar 15 litros de combustible, y la altura del asiento es de tan solo 710 milímetros, lo cual permitirá a los pilotos de menor altura apoyar los dos pies en el suelo sin ninguna complicación.



NOTICIAS



Promociones Royal Enfield ▼

Si todavía albergabas alguna duda sobre que máquina de peso medio deberías comprar, Royal Enfield acaba de poner en marcha una promoción que

con toda seguridad hará que tu elección se incline a favor de una **Hunter 350**, ya que la marca indo británica ofrece, además de la matrícula y el seguro gratis

para todos aquellos que adquieran este modelo antes del 30 de septiembre, una financiación especial que te permitiría disfrutar de este modelo por 49€ al mes.



F E E L

Y O U R

A T T I T U D E

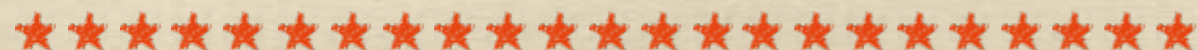
"MUSTANG LIGHT"
Chaqueta de cuero



Síguenos en:
@hevik_moto
#ridemore



hevik.es



Ducati sigue creciendo

Según declaraciones de Francesco Milicia, Vicepresidente Global de Ventas y Posventa de **Ducati** “El primer semestre de este año ha sido el mejor para **Ducati** en términos de ventas, ya que hemos alcanzado la cifra récord de 34.976 motos suminis-

tradas” Al final del segundo trimestre de 2023, Italia sigue ocupando la primera posición entre los mercados de **Ducati** con 6.639 motocicletas entregadas y un crecimiento del 10% respecto al periodo del año pasado, mientras que Estados Uni-

dos representa el segundo mayor mercado para la compañía con 4.505 motos que suponen un crecimiento del 11% respecto a 2022, y Alemania en tercera posición, también con un crecimiento del 13%, con 4.217 motocicletas entregadas.



El modelo más apreciado de la cada vez más amplia gama **Ducati** es la Multistrada V4 en todas sus versiones, con

6.382 unidades entregados en todo el mundo entre enero y junio de 2023. La Monster ocupa la segunda posición

con 4.299 unidades, y en tercera posición encontramos la familia Scrambler **Ducati** 800 con 3.581 unidades.



Una XSR vestida pata matar ▼



Que desde el lanzamiento de la icónica **Yamaha RD500** hayan pasado casi cuatro décadas, no te impide hacerte con una réplica casi exacta de la máquina de calle con la que el inigualable Kenny Roberts arrasó en su llegada a los circuitos europeos a finales de la década de los 70, ya que desde la firma británica **Velocity Moto** han desarrollado un kit de carrocería que con-

vierte la **Yamaha XSR 900** en la icónica 2T de la marca de los tres diapasones. A pesar que mecánicamente no tienen nada que ver entre si (la RD 500 iba propulsada por un V4 mientras que el motor de la XSR es un tricilíndrico en línea) con el kit se consigue un efecto muy realista, ya que el carenado reproduce fielmente el de la RD 500 original incluso en detalles como el

faro rectangular (con 'trampa', porque en realidad es el XSR redondo con un marco que le da el aspecto) y el colín, aunque este es algo más estilizado que el de la moto de 1984, conserva el asiento XSR 900 con una tapa para ocultar la plaza del pasajero, y cuenta en la zaga con dos pilotos que simulan la salida de los escapes que la RD500 llevaba debajo del colín.

Otros detalles que revelan que no se ha dejado nada al azar son los adhesivos que decoran la carrocería, donde los logos V4 e YPVS 500 RD se han sustituido por los de XSR e YPXS

900 GP pero usando la misma tipografía que en la RD 500. El precio del kit es de 1.700 libras esterlinas (unos 2.000 €). Lo malo es que de momento tan

sólo se suministra a través de la red británica de concesionarios Yamaha. Eso sí, al menos puedes elegir que te venga pintado y montado, o hacerlo tú mismo.





NOTICIAS



Kawasaki KR900 Performance ▼

Cada año por estas fechas, los rumores sobre los posibles modelos que lanzaran las distintas marcas de cara a la próxima temporada no paran de circular. En el caso de Kawasaki, que en el pasado EICMA de Milán anunciaba la llegada de más de 30 modelos,

cabe la posibilidad que la marca de Akashi recupere las míticas siglas KR de las motos con las que el equipo Kawasaki France Performance se alzó con los Campeonatos de Europa de Resistencia (aún no tenía categoría de mundial) y el título de constructores los años 1981, 82 y 83. Año en

el que también ganaron las 24 Horas de Le Mans. Este nuevo/viejo modelo estaría desarrollado en base a la actual Z900RS, a la que la firma de Akashi vestiría con todos los elementos necesarios para replicar lo más fielmente posible su famosa KR1000F "Lime Green"



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.

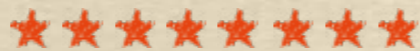


@ROYALENFIELDUROPE

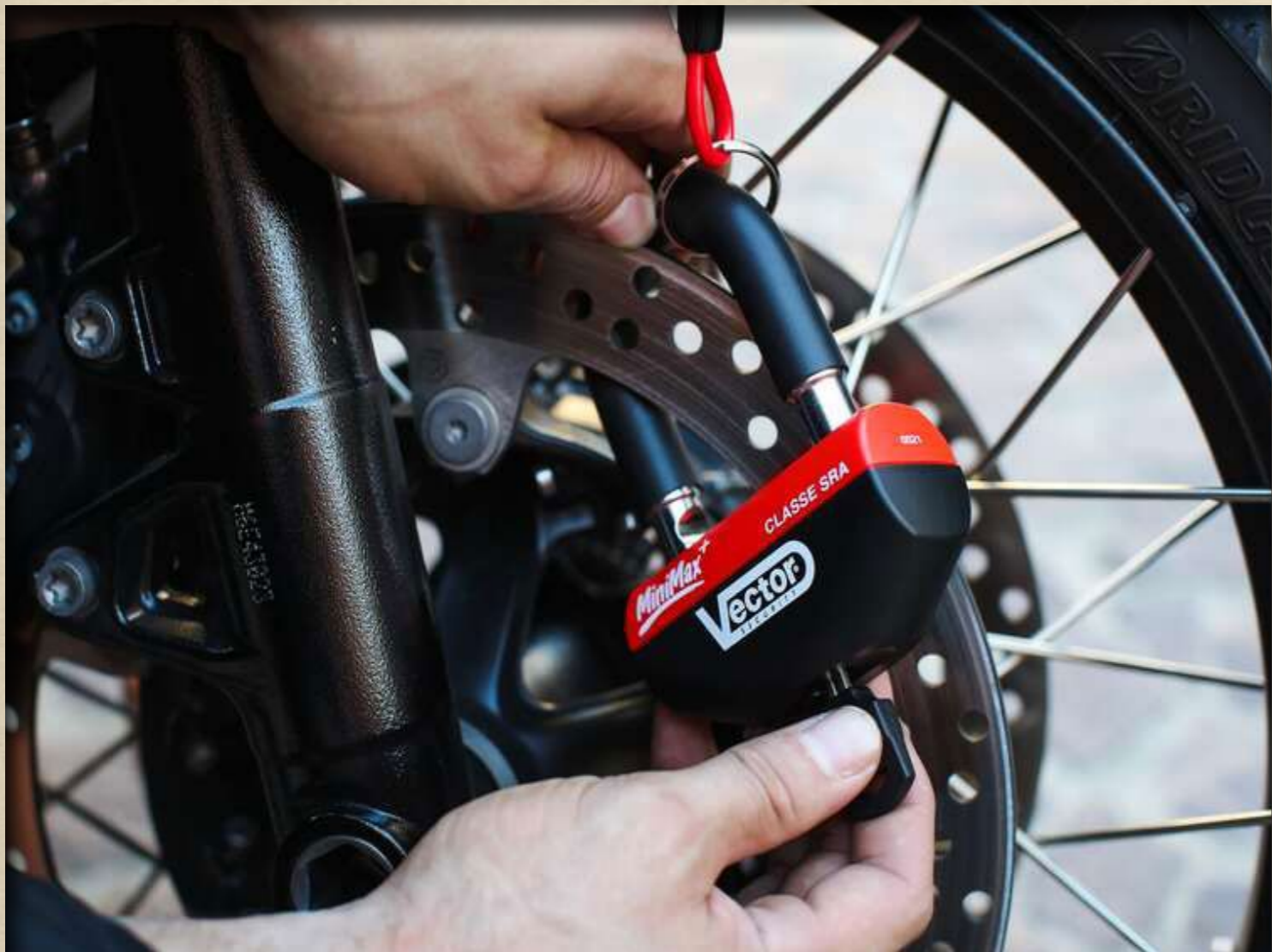
**Promoción hasta el 30/09/2023. Consulta condiciones en www.royalenfield.com



NOTICIAS



Protege tu bien máspreciado ▼



En estos meses estivales en los que solemos viajar fuera de nuestra zona de confort, y generalmente nos vemos obligados a dejar la moto aparcada en la calle, es cuando más debemos extremar las precauciones para evitarnos la desagradable sorpresa de descubrir que nuestra

moto ha desaparecido del lugar donde la dejamos estacionada. Por ello es fundamental contar con las herramientas necesarias para protegerla, y con más motivo si viajamos a lugares desconocidos de los que desconocemos si estamos alojados en una zona poco recomendable. Para ello,

BIHR, el distribuidor de piezas, equipamiento y accesorios líder en Europa, pone a nuestra disposición una amplia gama de candados y cadenas antirrobo de la prestigiosa firma Vector, gracias a los que podremos dormir tranquilos y estar listos para la siguiente aventura.

BELL CUSTOM 500



Core Since '54

Inspirado en el primer casco de producción de Bell en 1954 - el 500TX - el Custom 500 está diseñado para un ajuste de perfil bajo, dándole ese estilo retro que deseas. Es superligero pero con muchas tradiciones, como el patrón de 5 broches integrado para personalizarlo con pantallas y viseras.

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.

DESCÚBRELO EN myBihr.com

BELLHELMETS.COM

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

NOTICIAS

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

Imprescindibles en tu equipaje ▼



Todo viaje en moto requiere una preparación meticulosa que evite que cualquier incidente nos pille por sorpresa, por lo que no está de más que nunca olvidemos incluir en nuestro equipaje algunos accesorios que, en caso de ser necesarios y no contar con ellos, pueden hacer que una simple anécdota sin importancia sea una pesadilla que nos arruine el día. De ahí que la firma

transalpina **Kappa** haya incorporado a los muchos productos con los que cuenta en su catálogo dos elementos imprescindibles para cualquier motorista que vaya a hacer desplazamientos en estos meses de verano. Por un lado se trata del botiquín KS301 que cuenta con todo lo necesario para hacer frente a cualquier posible herida o malestar, y tiene un tamaño compacto que fa-

cilita su transporte, y otro lado el kit de reparación de pinchazos KS450, que cuenta con tres bombonas de CO₂ y un racor con válvula, para poder aumentar la presión de las ruedas en cualquier lugar que sea necesario, un tubo flexible, un cúter, cinco kits de parches, un tubo de cola selladora y varios utensilios específicos, para poder sellar cualquier rotura que tenga la rueda.

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)

-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)

-I
Indian Motorcycle Spain
Tfno.: 93 8605180

-M
Mad Mike Designs
Tfno.: 699492998
C/Julio Rey Pastor, 2 Nave B10
Alcalá de Henares (Madrid)

Metrala Motorcycles
Tfno.: 965 436074
Ronda de la Vall D' Uixo, 151
Polígono Industrial Carrus
Elche (Alicante)

Modeliko Cafe Racers
Tfno y WhatsApp: 665 237351

Moto Boar
Tfno.: 680843503
Málaga

-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 (Murcia)

Rincon Biker
Tfno.: 962 280202 Paseo
Ferrocarril, S/N Xátiva (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
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



Barber Motorsport Museum

***El Paraíso existe...
Y está en Alabama (USA)***

¿Te imaginas tener tantísimo dinero como para comprarte todas las motos de las que te encapriches? Pues a las afueras de Birmingham, Alabama (USA) hay un tipo que lo tiene. Se llama George Barber, y es el dueño del museo motociclista más completo del mundo.

Texto y fotos: SBC / Fotos: Barber Museum



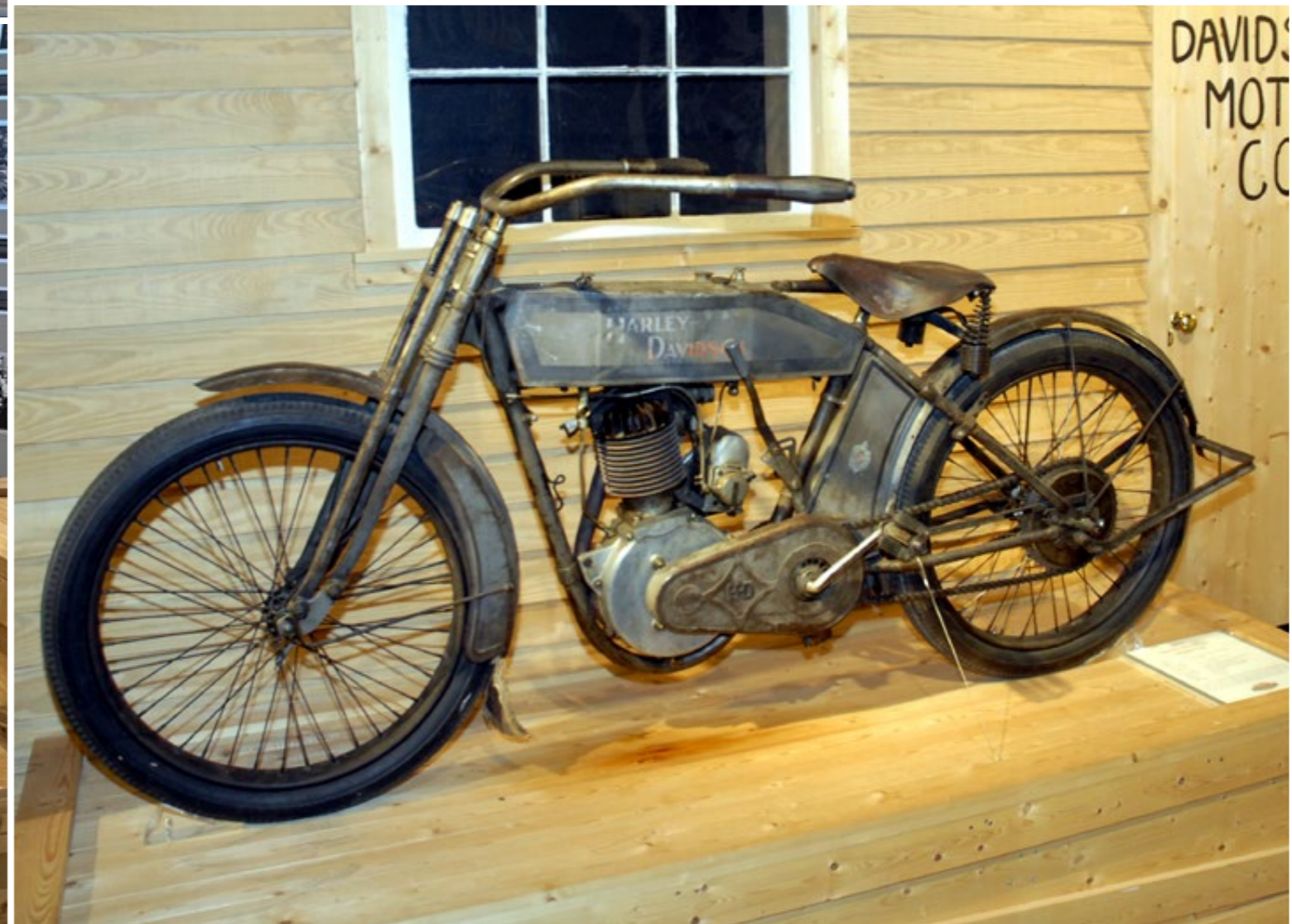
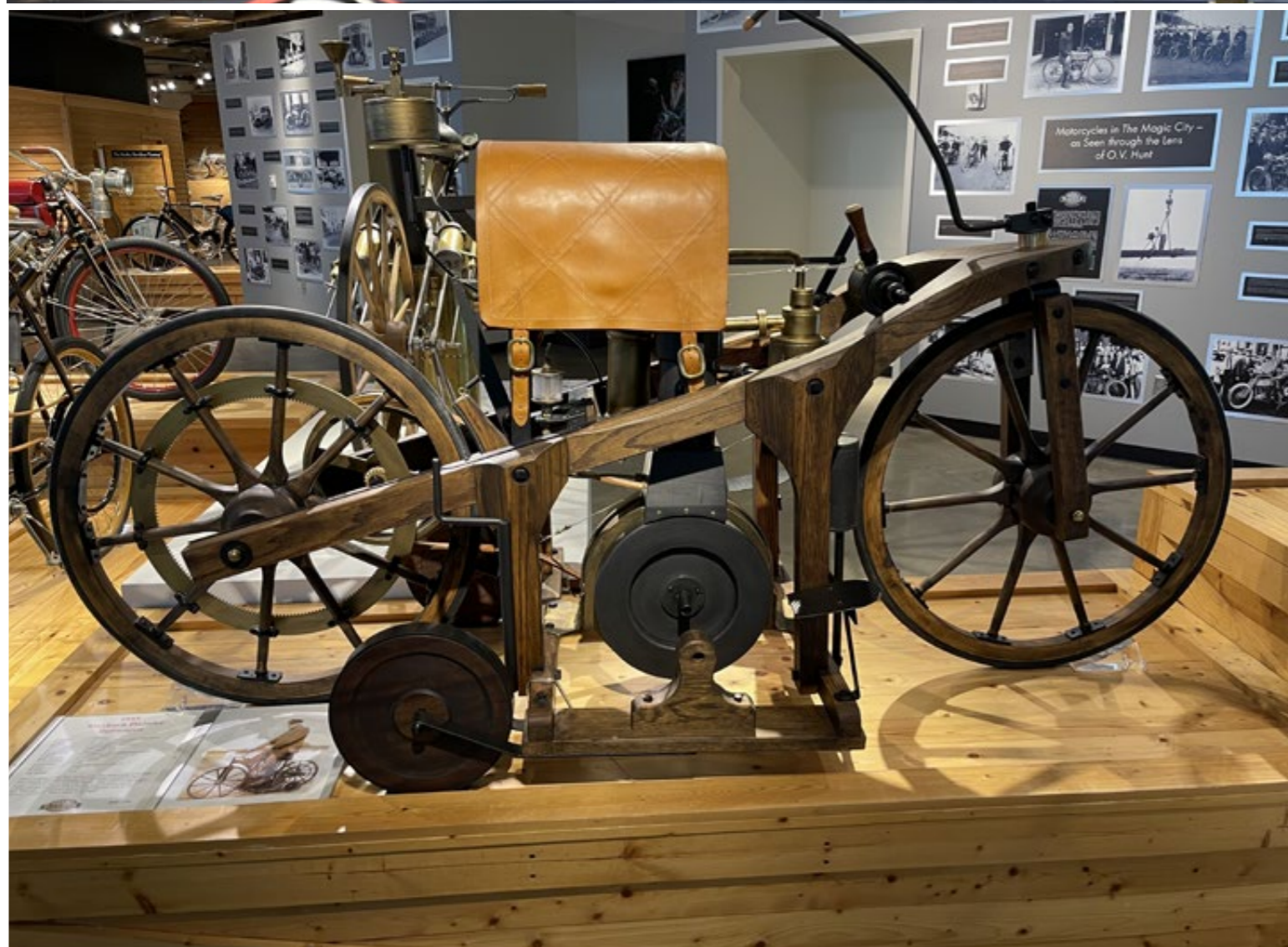
El Barber Motorsport Museum es un edificio de nada menos que cinco plantas, junto al que nos encontramos un precioso e inmaculado circuito de velocidad de 3,8 kilómetros de longitud, que a lo largo del año se viste de gala en no pocas ocasiones para realizar competiciones de distinta índole, así como presentaciones a la prensa especializada de nuevos modelos de motos y automóviles que las marcas van lanzando en el mercado.

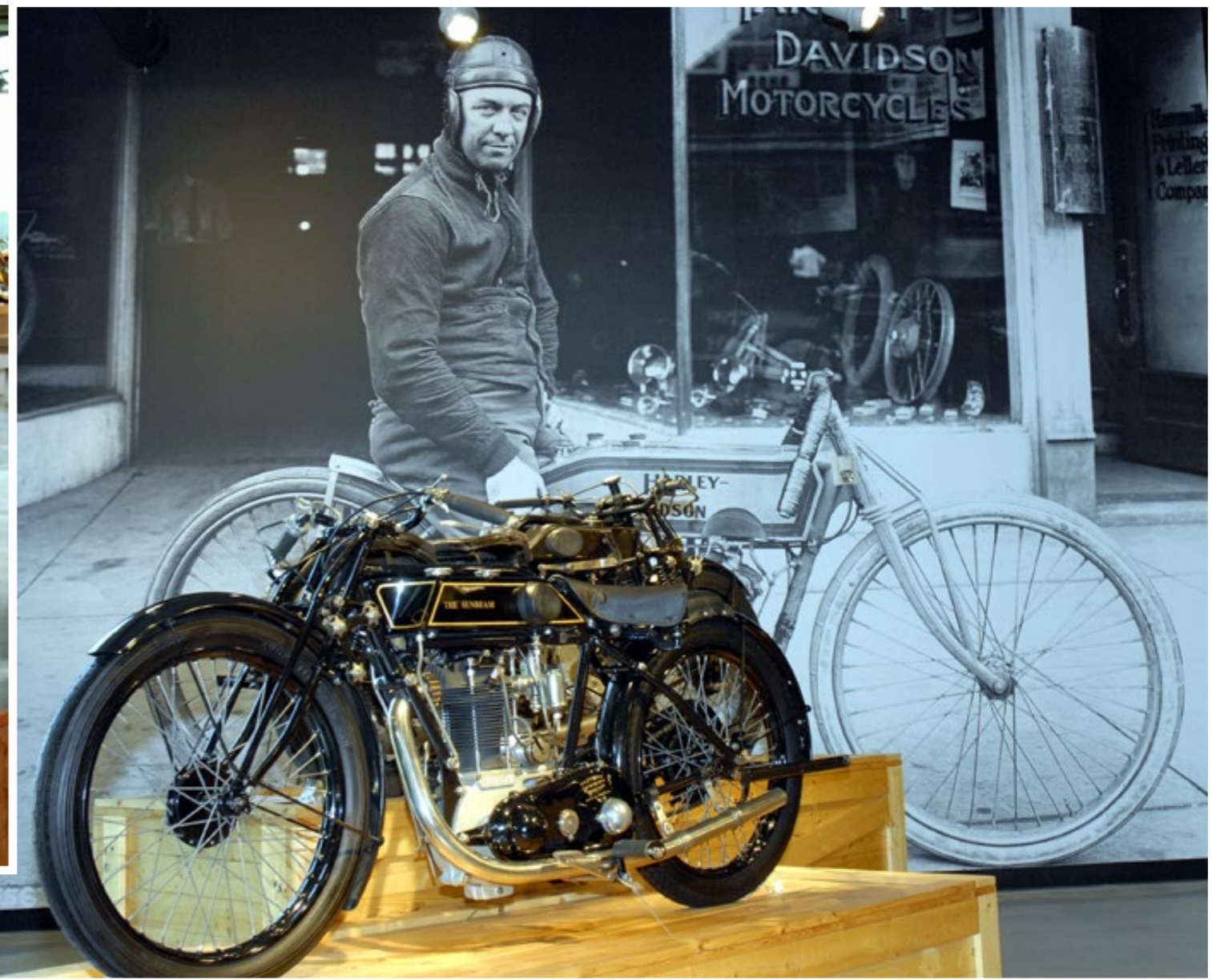
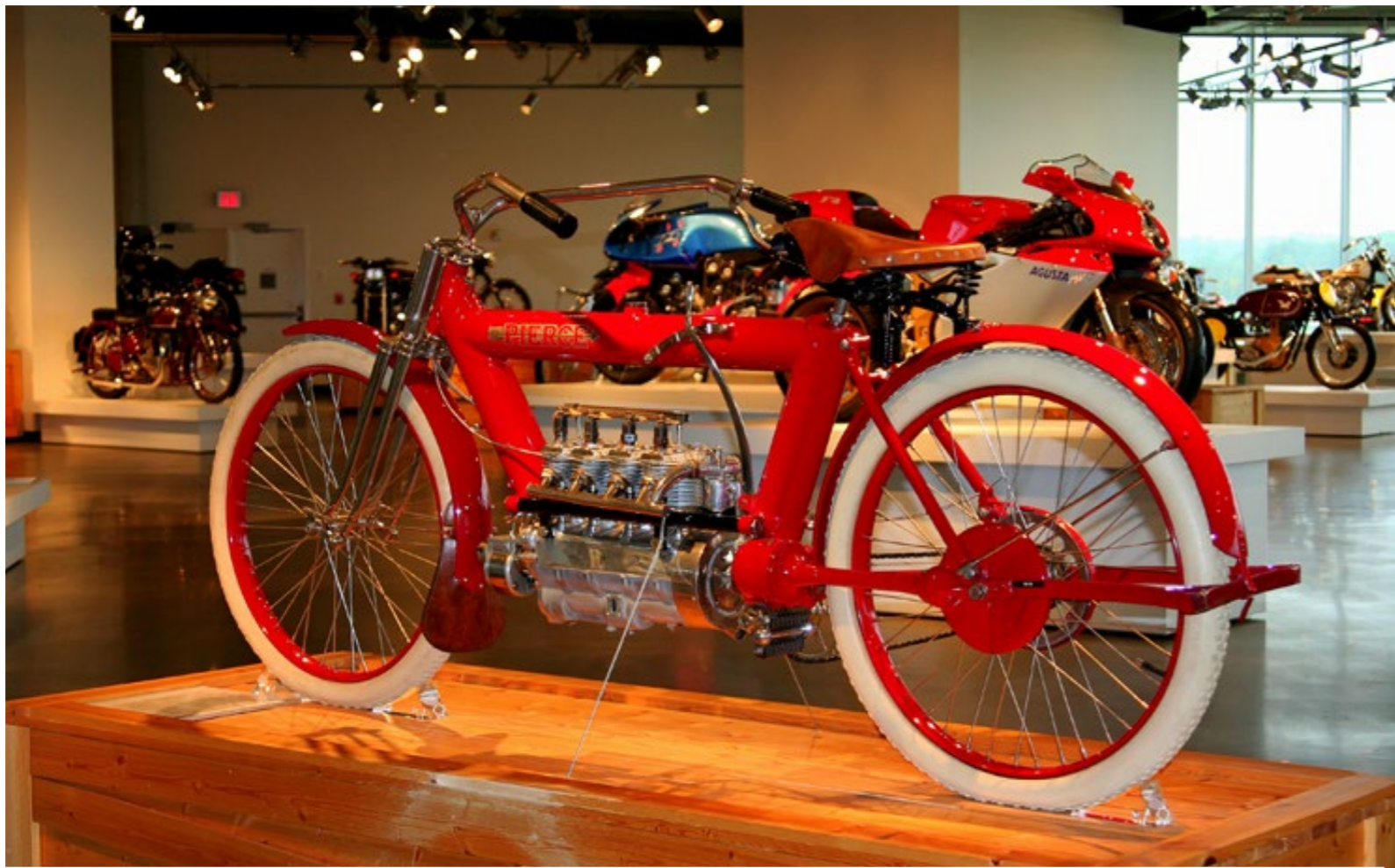




En su interior están expuestos unos 1.600 vehículos de 200 marcas diferentes procedentes de todos los rincones del planeta, entre los que encontramos desde pequeñas monocilíndricas clásicas hasta modernas superbikes de serie, pasando por toda clase de motos de carreras -con y sin pedigrí-, straightliners caza records, custom bikes, o piezas exclusivas de incalculable valor de las que ni

tan siquiera sus propios fabricantes (si es que todavía existen) guardan algún ejemplar como recuerdo, a las que con el paso del tiempo se irán sumando otros cuantos de cientos de motos más que por el momento esperan en el sótano a que la legión de especialistas que trabajan en taller del Barber Museum terminen su completa restauración para deleite de los más de 100.000 visitantes que reciben anualmente.



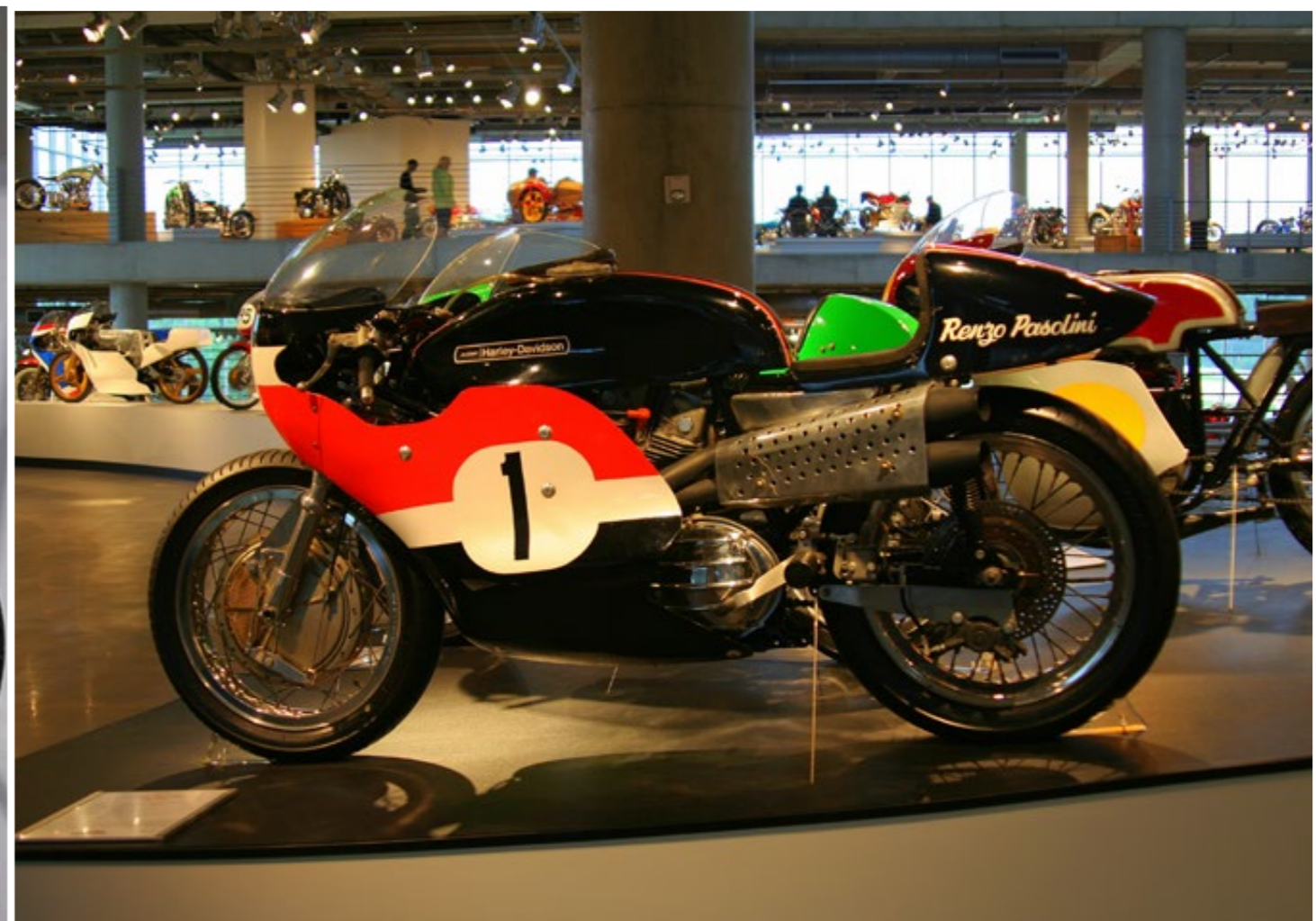
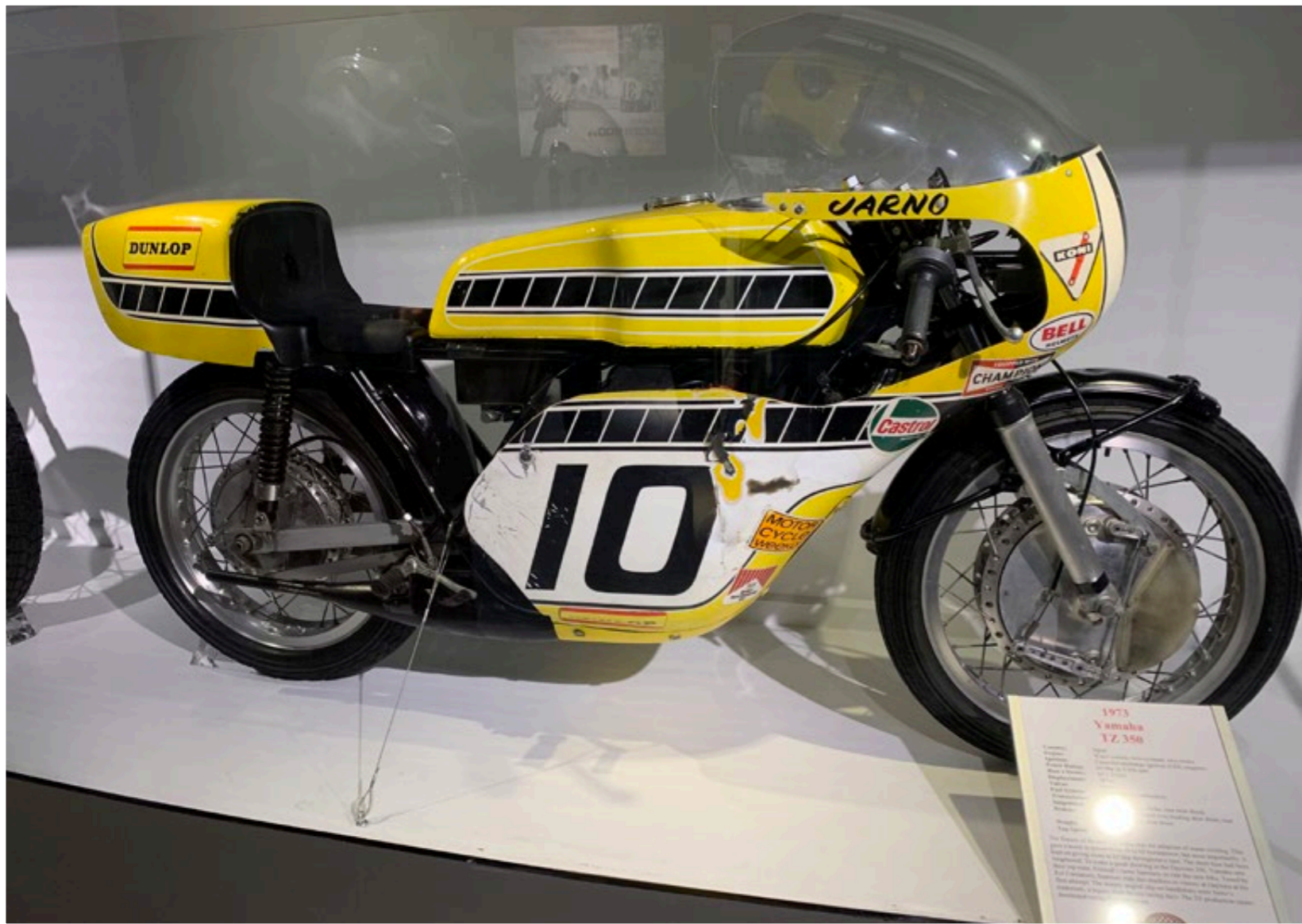




Y cuando decimos “restauración” no nos referimos a un simple lavado de cara para que estén bonitas de cara a la galería, sino a dejarlas en perfecto orden de funcionamiento para que cuando al jefe, alguno de los muchos amigos que le visitan, o a un periodista, le dé por probar cualquiera de ellas antes de que pasen a ocupar su lugar en el display que le corresponde, o en una de las impresionantes columnas verticales que llegan hasta el techo, compruebe que la moto que haya escogido funciona como si acabara de salir del concesionario de turno.

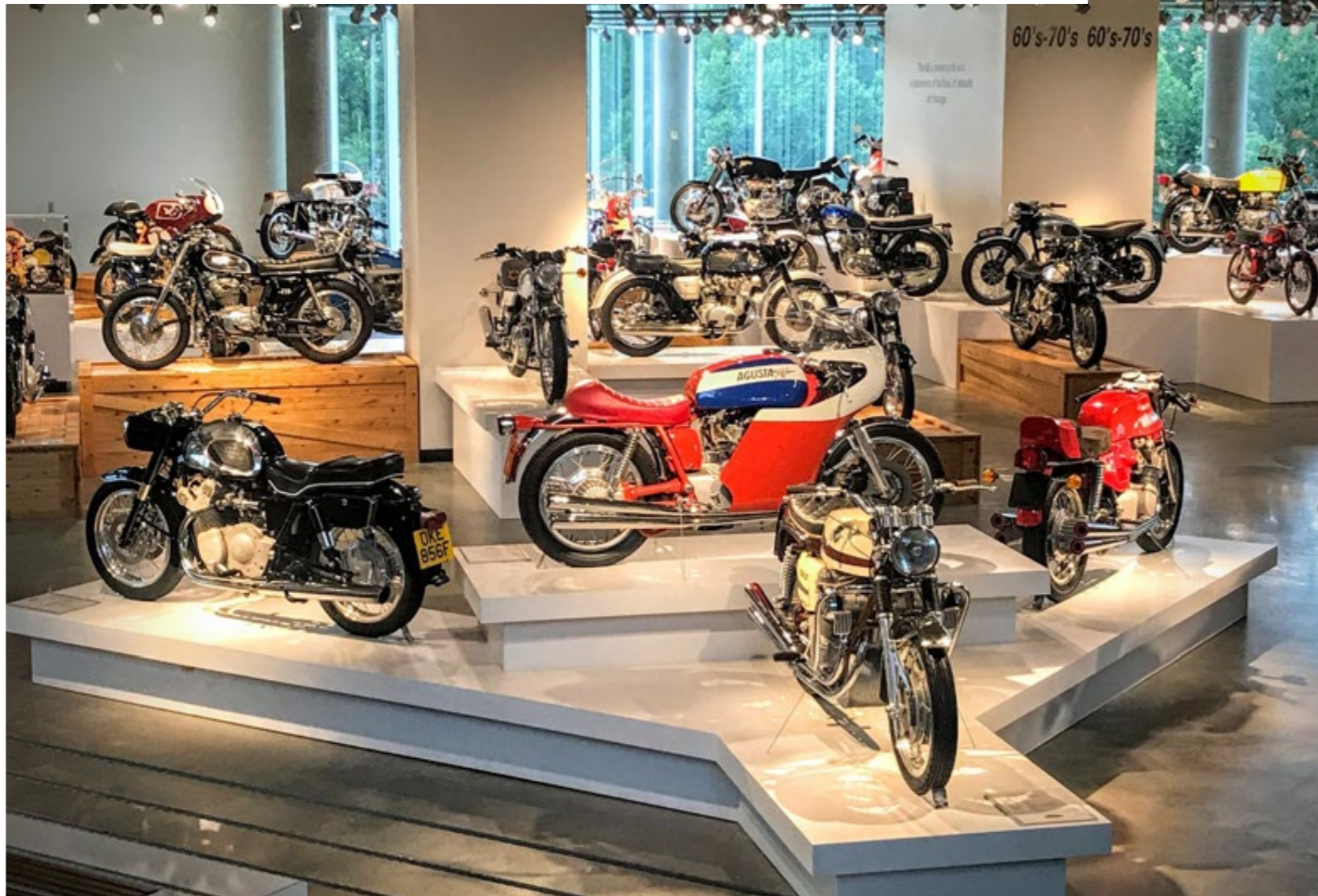
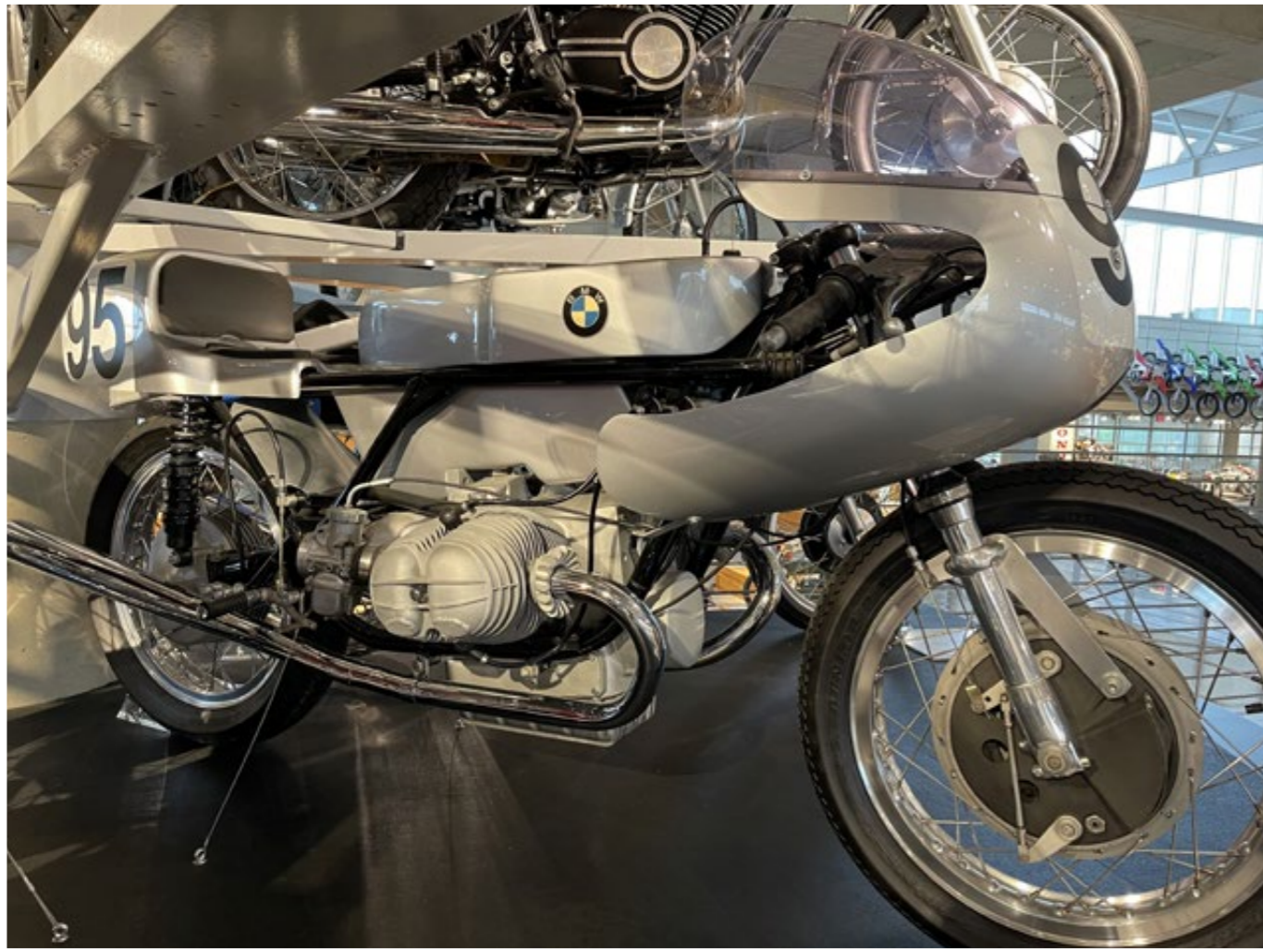








Antes de que el mundo de las dos ruedas, al que llegó relativamente tarde (concretamente cuando uno de sus empleados le regaló una Victoria de 1950) le sedujese, el principal hobby de George Barber era coleccionar, restaurar y pilotar Porches clásicos. Pero a partir de aquel momento, la idea de tener tan a la vista los motores, las suspensiones, y todo detalle de ingeniería capaz de hacer funcionar una moto le pareció algo tan excitante, que en 1995 decidió compartir su pasión por los vehículos de motor con todo aquel que estuviese interesado,

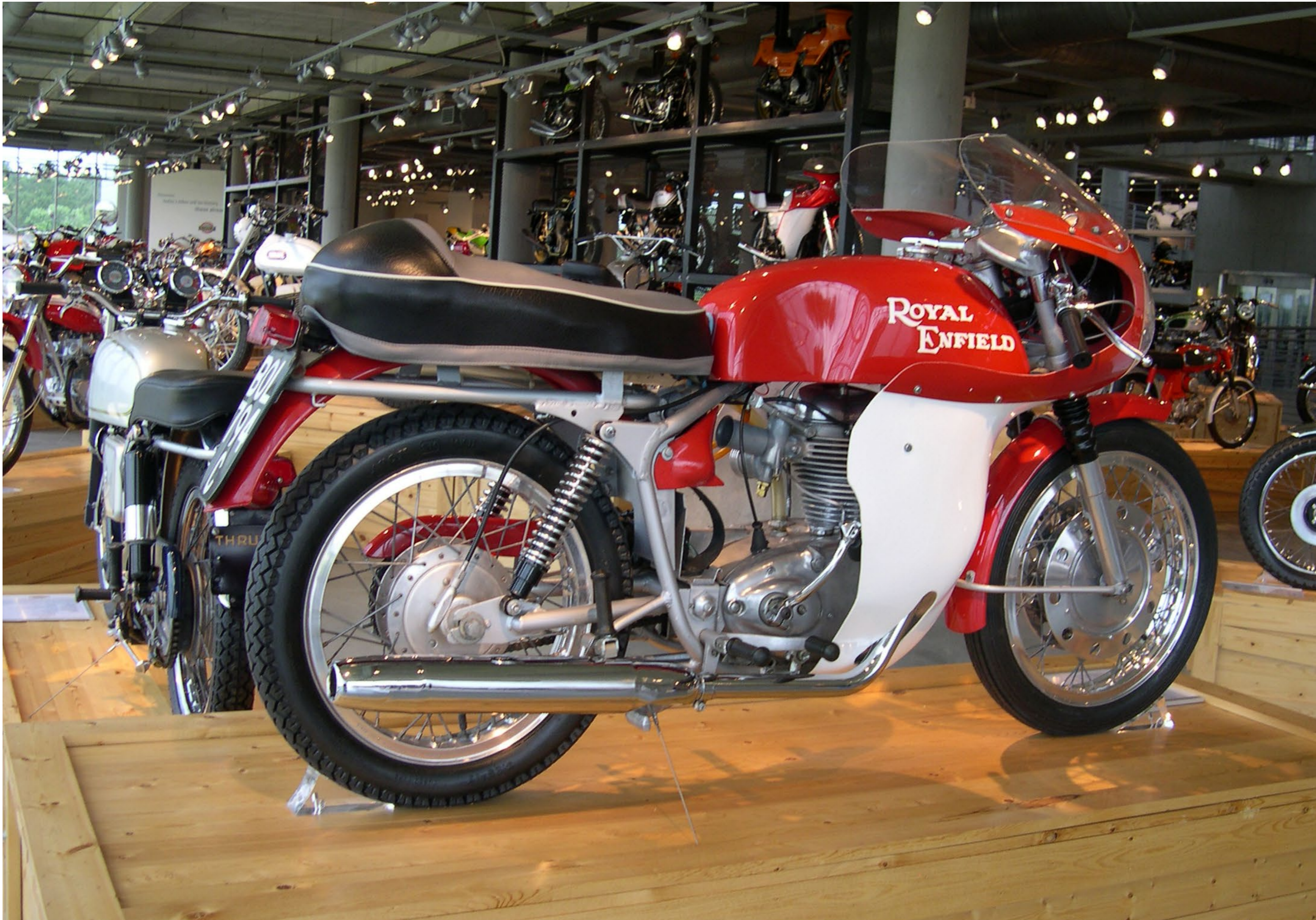




e invirtió 60 millones de la fortuna que había logrado con sus inversiones en el sector inmobiliario y en la empresa familiar de productos lácteos en la compra de un terreno de nada menos que 280 hectáreas para construir lo que él considera como *“un regalo para la ciudad en la que nació y se crió”*.







Un regalo que nuestro protagonista materializó con un edificio de arquitectura única que impresiona por dentro y fuera a partes iguales, en cuyo interior nos espera un enorme espacio abierto dividido en cinco niveles de considerables dimensiones, a los

que podremos acceder por el ascensor situado en el centro del vestíbulo, o por una rampa que nos permitirá ir descubriendo diferentes exposiciones temáticas que aunque no están conectadas cronológicamente, si están perfectamente combinadas entre sí







para que el visitante adquiera una visión bastante precisa de la historia del mundo de la moto, su evolución, y el desarrollo que ha tenido desde que se fabricaron las primeras bicicletas con motor hasta las superbikes de nueva generación, pasando por prototipos e inventos extraños, muchos de ellos fallidos o que nunca llegaron a producirse en serie, custom bikes artesanales, motos de carreras de todas las disciplinas

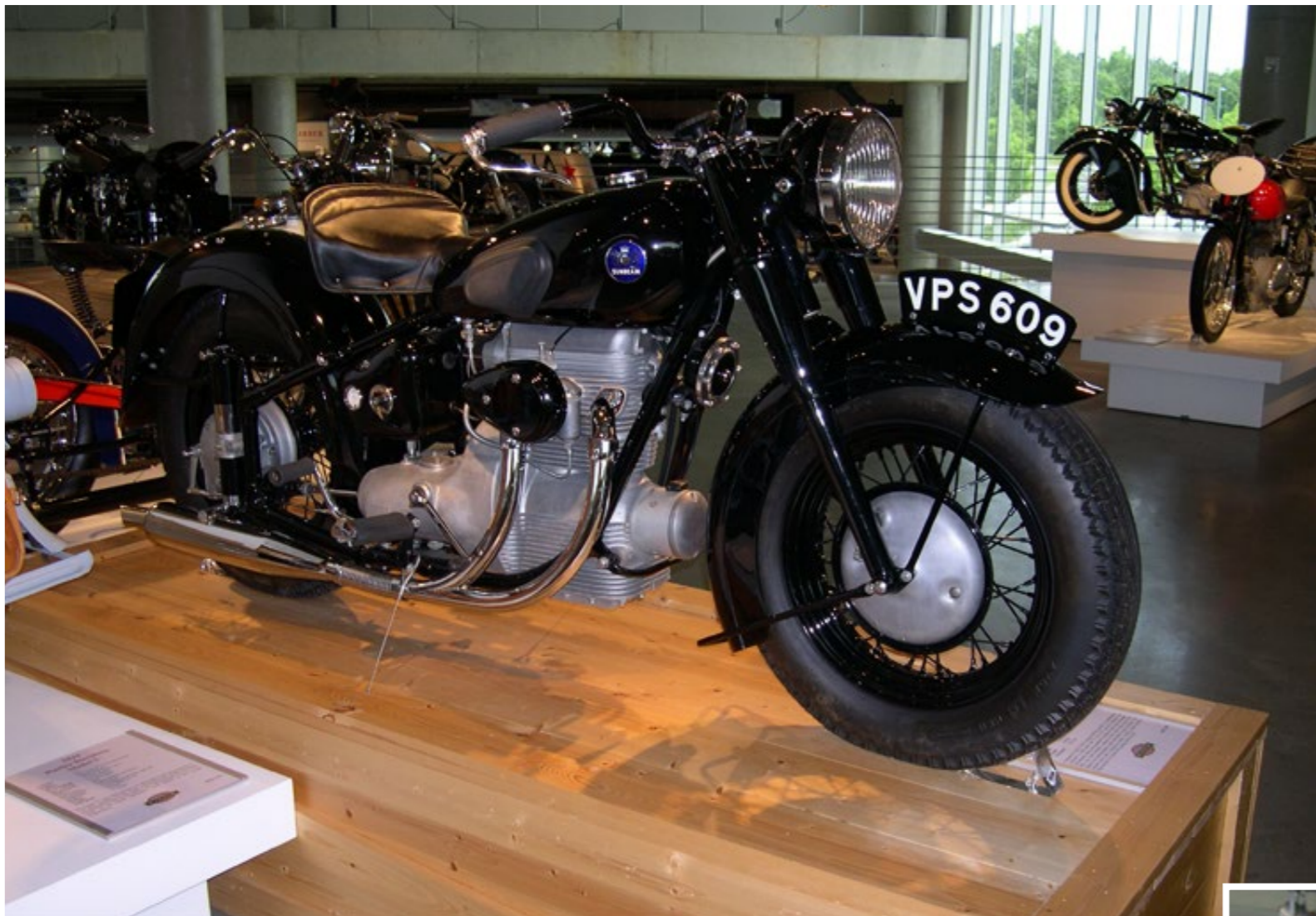


1972
OSSA
Super Pioneer

Model: Super Pioneer
Year: 1972
Engine: 250 cc
Type: Single cylinder, four stroke
Power: 18 hp
Top Speed: 100 km/h
Weight: 150 kg
Fuel Capacity: 15 liters
Color: Yellow/Black

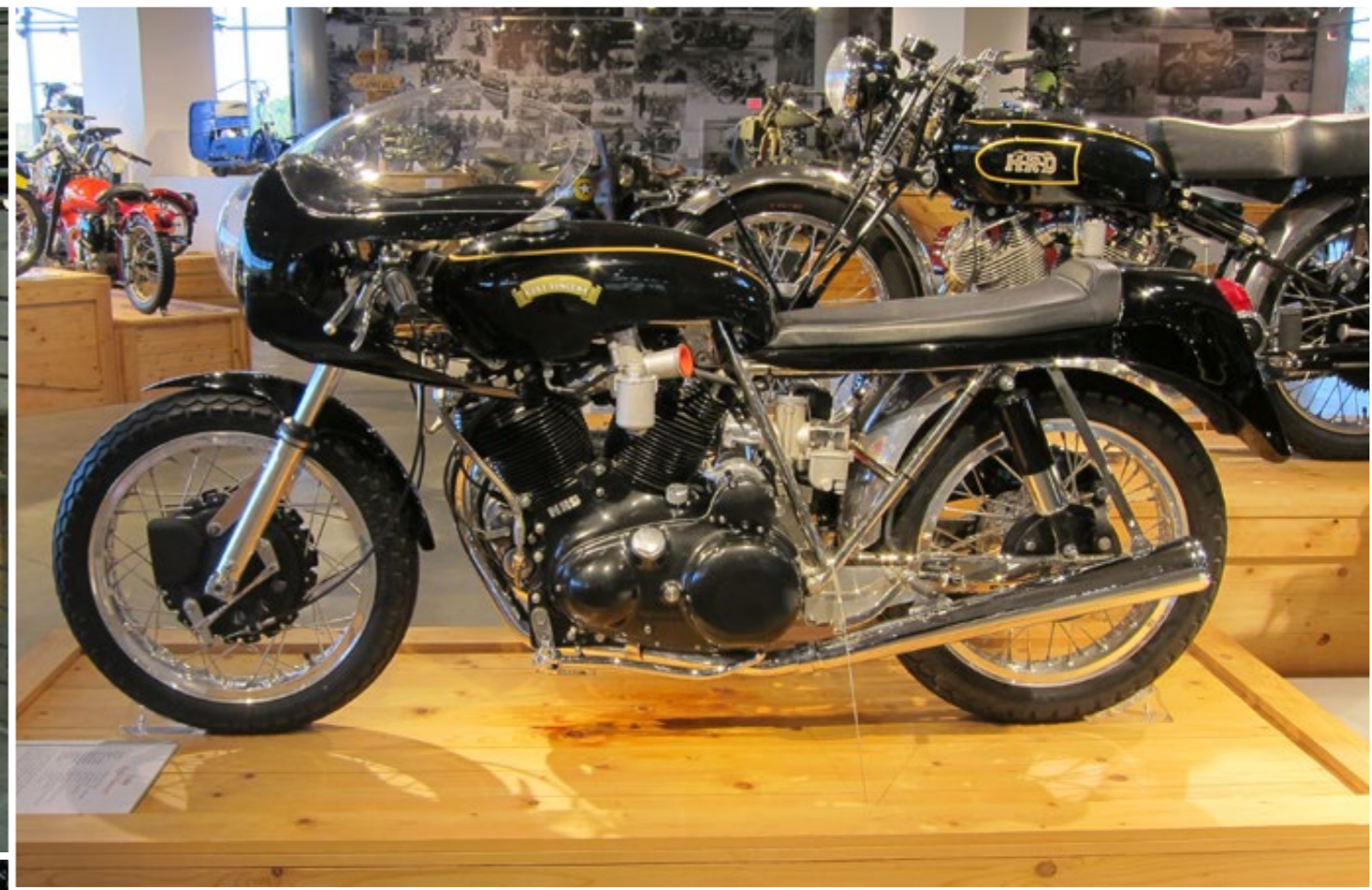
YAMAHA



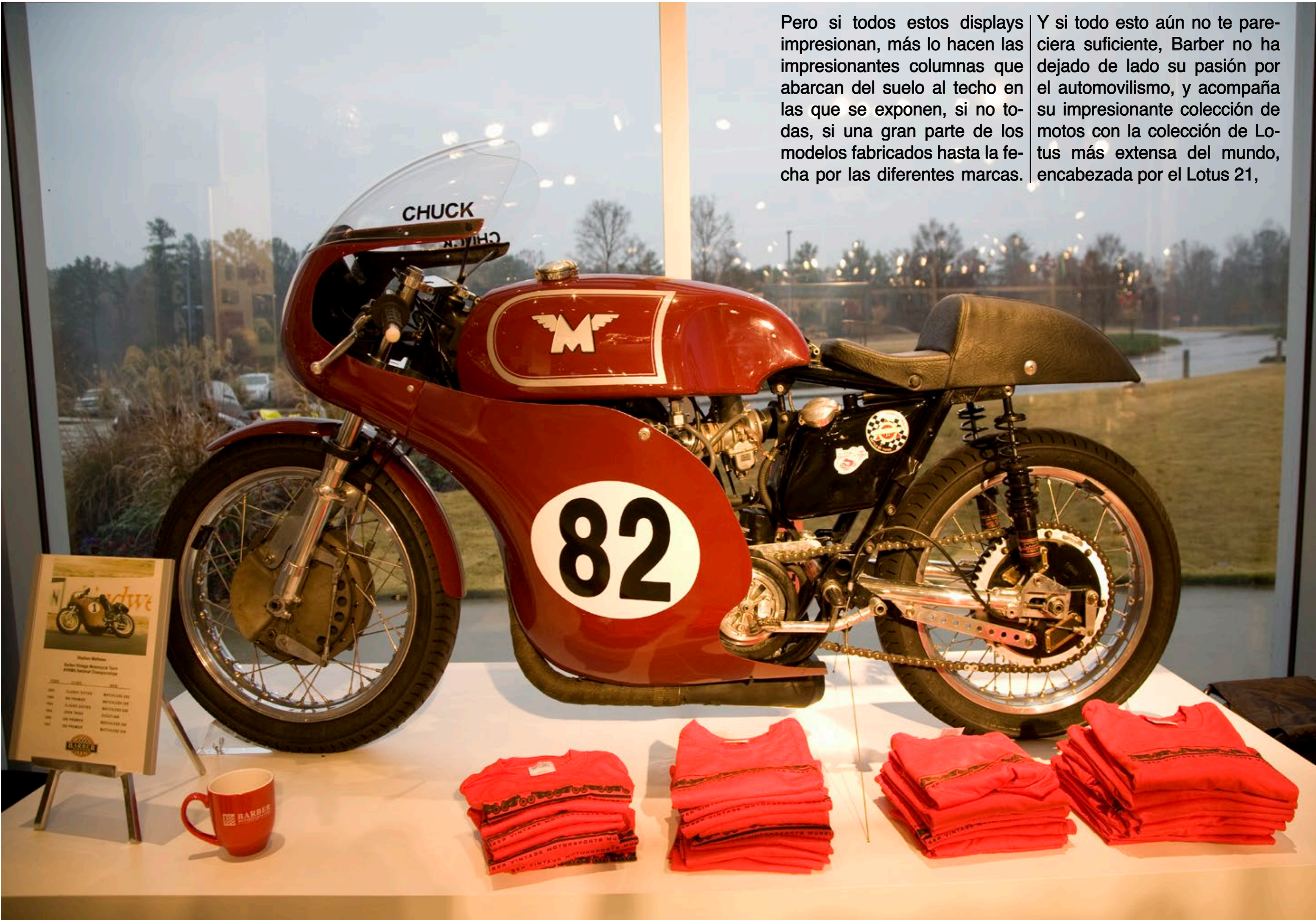




—la gran mayoría de ellas con pedigrí y hasta firmadas por sus pilotos, como por ejemplo la Kawasaki KR de Yvone Duhamel, la Harley XR de Renzo Pasolini, o las Triumph Triple de Rob North y Dick Mann - o motos que se hicieron famosas por aparecer en alguna película cinematográfica de éxito.



Pero si todos estos displays impresionan, más lo hacen las impresionantes columnas que abarcan del suelo al techo en las que se exponen, si no todas, si una gran parte de los modelos fabricados hasta la fecha por las diferentes marcas. Y si todo esto aún no te pareciera suficiente, Barber no ha dejado de lado su pasión por el automovilismo, y acompaña su impresionante colección de motos con la colección de Lotus más extensa del mundo, encabezada por el Lotus 21,



John Surtees



Born
11 February 1934
Tatsfield, Surrey, England

1956
500cc World Championship MV Agusta

1958
500cc World Championship MV Agusta
350cc World Championship MV Agusta

1959
500cc World Championship MV Agusta
350cc World Championship MV Agusta

1960
500cc World Championship MV Agusta
350cc World Championship MV Agusta

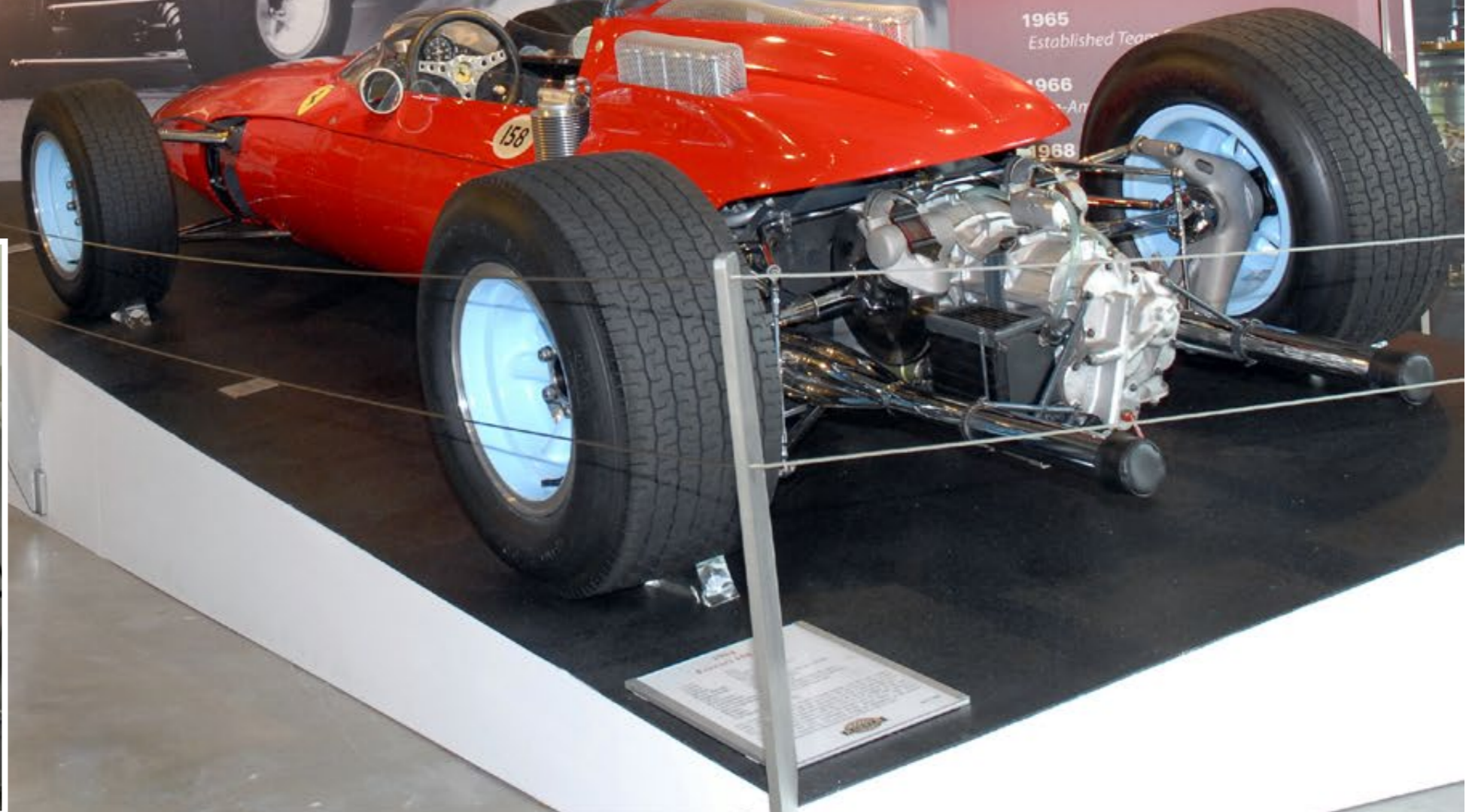
In 1960, after winning his seventh crown, John Surtees left motorcycles to conquer car racing.

1964
Formula 1 World Champion Ferrari

1965
Established Team

1966

1968







y coches de carreras tan exclusivos como varios Porsche 917 participantes en distintas ediciones de las 24 Horas de Le Mans, o el Ferrari F-158 con el que John Surtees ganó el Campeonato Mundial de F1 en 1964, lo cual convierte el Barber Motorsport Museum en una especie de Meca del motor a la que todo aficionada debe acudir al menos una vez en la vida, así que si alguna vez visitas el gran sur de los Estados Unidos, no puedes dejar pasar la oportunidad de visitar esta catedral del motociclismo. Aunque si crees que no lo tienes fácil, siempre puedes hacer una visita virtual en su web www.barbermuseum.org, o clicando en [este enlace](#)



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.

Hot Wheels

Big Boyz Toyz

Los que ya tenemos cierta edad, hemos sufrido esa etapa de la vida en que, a falta de motos en las jugueterías, nos quitábamos el mono coleccionando cochecitos de metal que solían ser réplicas de los que veíamos en nuestras ciudades y carreteras....

Texto & fotos: Pietro Metrino / AOG



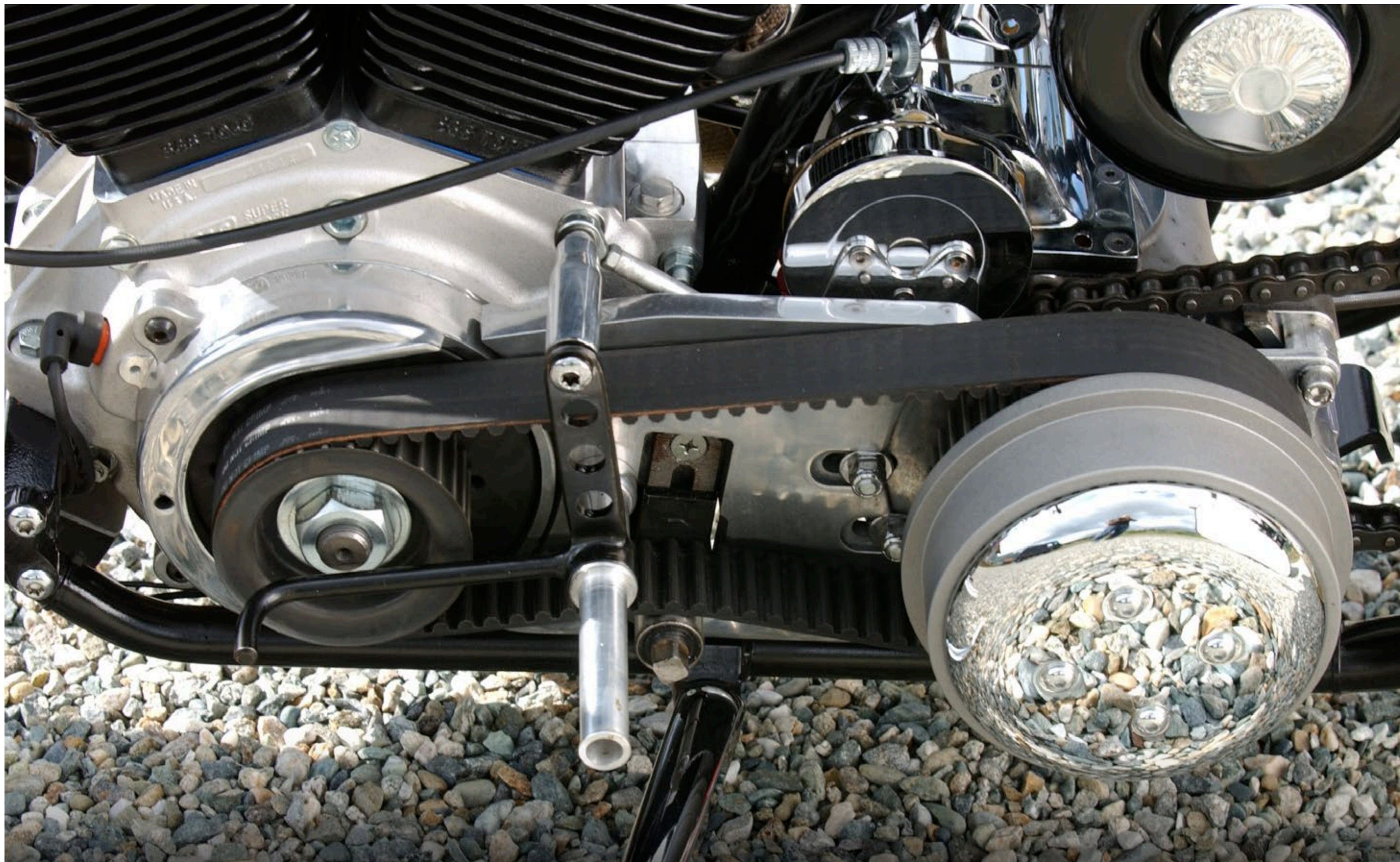
Hasta que un día, una empresa empezó a comercializar los cochecitos más raros jamás vistos por estos lares. Se llamaban "Hot Rods", y además de ser mucho más pequeños (y caros) que los demás, solían ir pintados en colores chillones con llamas o rayas en los laterales de la carrocería que años después, cuando crecimos, supimos que se llamaban "candy", "metalflake", "scalops" y "flaming". Aquellas decoraciones eran espectaculares. Tanto que a más de uno se le quedó tan bien fijada en la retina que cuando su afición a las cuatro ruedas se redujo a dos y tuvo que elegir cómo pintar el chopper que se había construido, aquellos cochecitos de juguete con los que tantas horas jugó volvieron a su memoria en forma de inspiración.



No hay más que ver cualquiera de las motos de Aldo Querio de AQQ Customs, para saber que el constructor italiano pertenece a la generación de los primeros Hot Wheels que llegaron a las tiendas europeas. Por aquel entonces, el único modelo que los niños de este lado del charco éra-

mos capaces de reconocer era un VW Escarabajo con ruedas enormes y escapes hasta el techo. Que los demás no los hubiéramos visto nunca no les restaba interés. Al contrario. Los hacía tan interesantes que muchos los coleccionamos con una avidez casi enfermiza.





Y no hablemos ya de la línea de custom bikes que Mattel, su fabricante, sacó años después, en la que había más de una moto que parecía inspirada en las de algún que otro transformador de renom-

bre. Y no es que lo “parecieran”, es que lo estaban. De hecho, la de este reporte fue un encargo de la filial italiana de Mattel para promocionar su nueva línea de productos en el país transalpino. De

ahí que Aldo intentara por todos los medios trasladar lo más fielmente posible el espíritu de los famosos mini coches al mundo de las dos ruedas con un chopper de aires sesenteros en el que además de

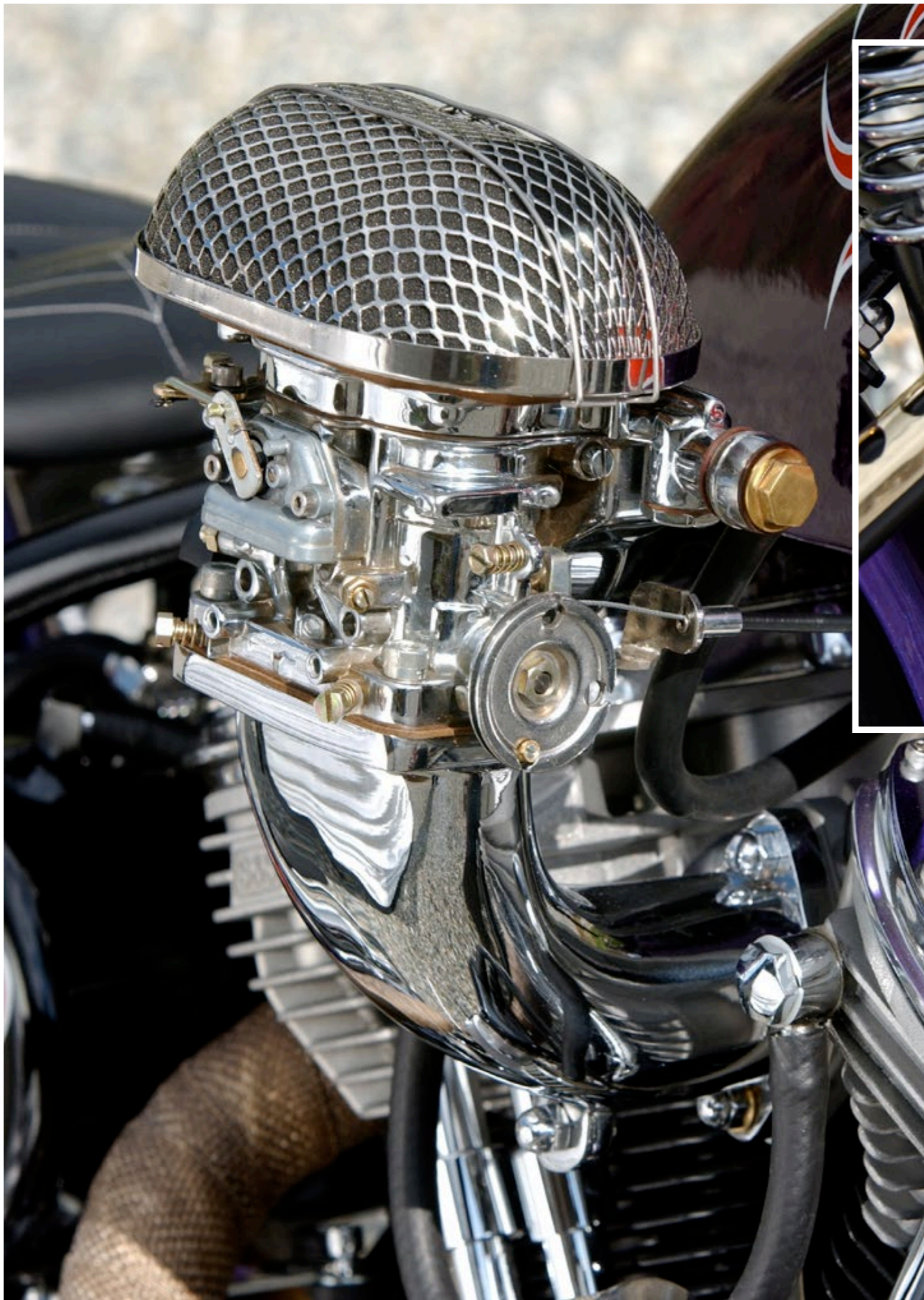
no haber ni una sola pieza que desentonasara, todo estuviera tan limpio, ordenado, y bien colocadito, que pareciera que estuviéramos frente a una maqueta a escala recién sacada de su caja de cartón.

El porta número lateral, además de elemento decorativo, también protege la pierna del conductor de salpicaduras y del roce de la cadena //

Hot Rod Spirit

Como todo hot rod que se precie, la moto es tan potente, ligera y minimalista como parece. La carrocería, si es que se puede llamar así, tan solo consta del guardabarros trasero y un depósito de gasolina de 9 litros procedente de una Sportster. El motivo de semejante ahorro en vestimenta

se debe a que Aldo quería que el centro de todas las miradas fuese el propulsor S&S Evo, al que además de incorporarle algunas "chuches" para mejorar su rendimiento, le ha instalado unas tapas de balancines Panhead con el que su aspecto mejora considerablemente.



Algo a lo que también ayuda el impresionante carburador Weber de doble cuerpo con una malla tipo panel de abeja en lugar de filtro de aire que la Hot Wheels luce en su late-

ral derecho. El colector de admisión que lo mantiene en esa posición vertical tan agresiva fue cosa del propio Aldo, que también se encargó de fabricar el sistema de escape 2 en 1

envuelto con cinta térmica y tuvo la brillante idea de completar el conjunto con una magneto Morris M5 y el arranque a patada con el que el V Twin siempre cobra vida al primer intento.

A la vista de la moto, nadie puede negar que el "Hot Wheels" pintado a mano en el depósito de aceite tipo barril esté justificado //



En cuanto a la parte ciclo se refiere, para sustentar el motor Aldo escogió un chasis rígido "Rack 'em Up" del catálogo de Jammer al que imprimió su toque personal completándolo con una selección de piezas bien escogidas que, en su mayoría son de la misma Harley que tan amablemente donó el depósito, entre las que nos encontramos la horquilla, con las barras recortadas y un kit de doble disco de freno delantero, el tanque de gasolina ya mencionado, y unos pocos detalles más como las torres que sujetan a la tija el drag bar de 90cm de anchura, el espejo retrovisor, y la maneta de embrague.

En cuanto a la elección de las llantas, en el tren delantero Aldo instaló una Laced de 19" con goma Avon Speedmaster, que de todas las opciones del mercado es la que tiene el dibujo más convencional, y en el posterior una de 16" con la corona de transmisión situada en el lado izquierdo y neumático Gangster.

Para mantener la estética clásica en lo posible, en ambas ruedas se han mantenido los tres discos de freno H-D originales, pero optimizados con una bomba

DF radial y latiguillos metálicos que asegura que las dos ridículas pinzas de simple pistón delanteras muerdan los discos con eficacia, y una trasera Performan-

ce Machine de doble pistón con bomba Brembo Oro con lo que la detención de la moto en pocos metros queda asegurada. El neumático trasero se cubrió

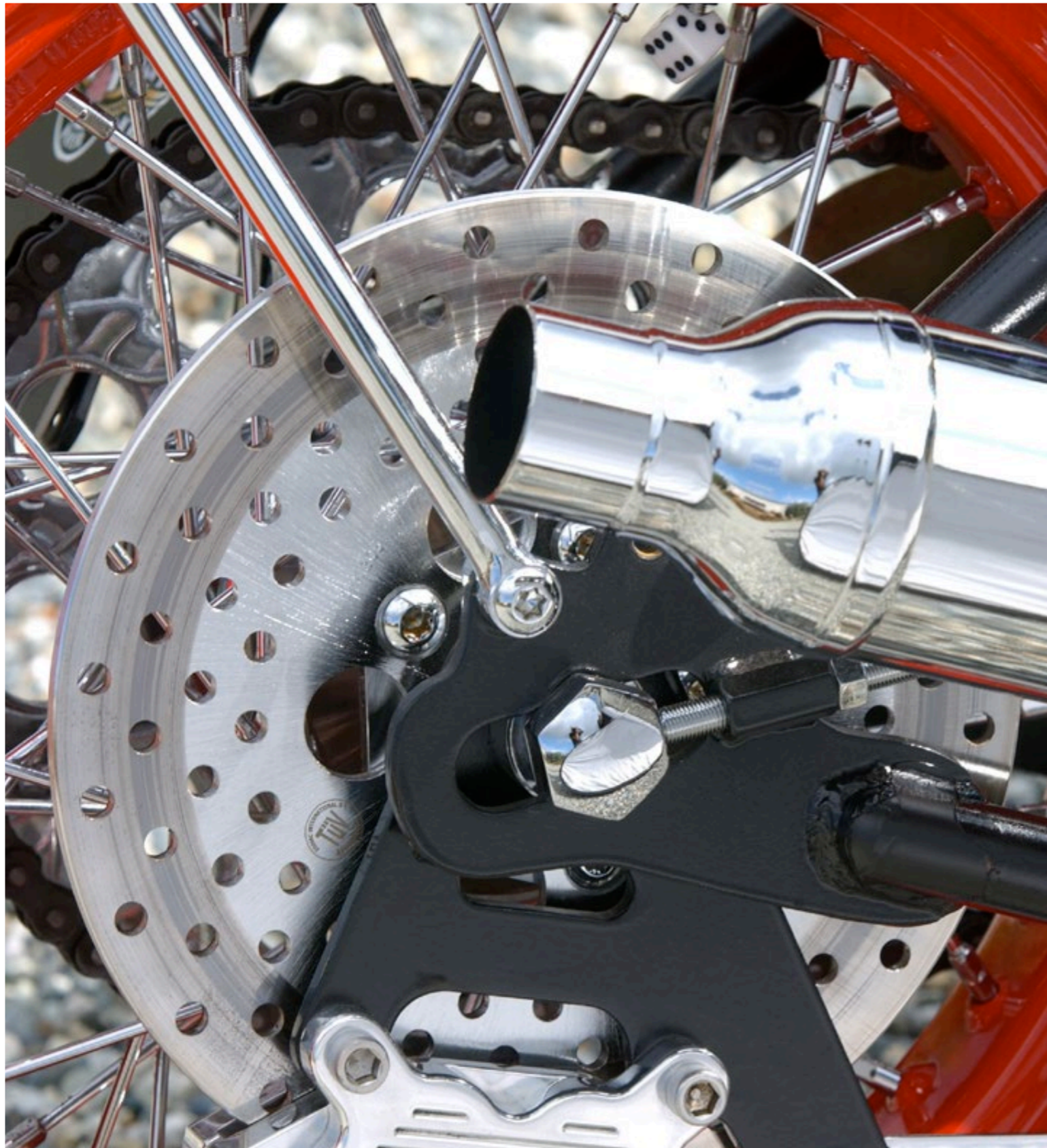
con un guardabarros flat fender sujeto al chasis con un par de soportes artesanales, uno de los cuales está rematado por una pequeña "cola de demonio".



La decoración del guardabarros, refleja la afición de Aldo por la cultura exótica de las islas de la Polinesia //

Como todo hot rod que se precie, esta creación de AOG Customs no solo parece potente, ligera y minimalista... También lo es

//



La decoración del conjunto justifica sobradamente el nombre Hot Wheels pintado a mano que encontramos en el lateral derecho del depósito de

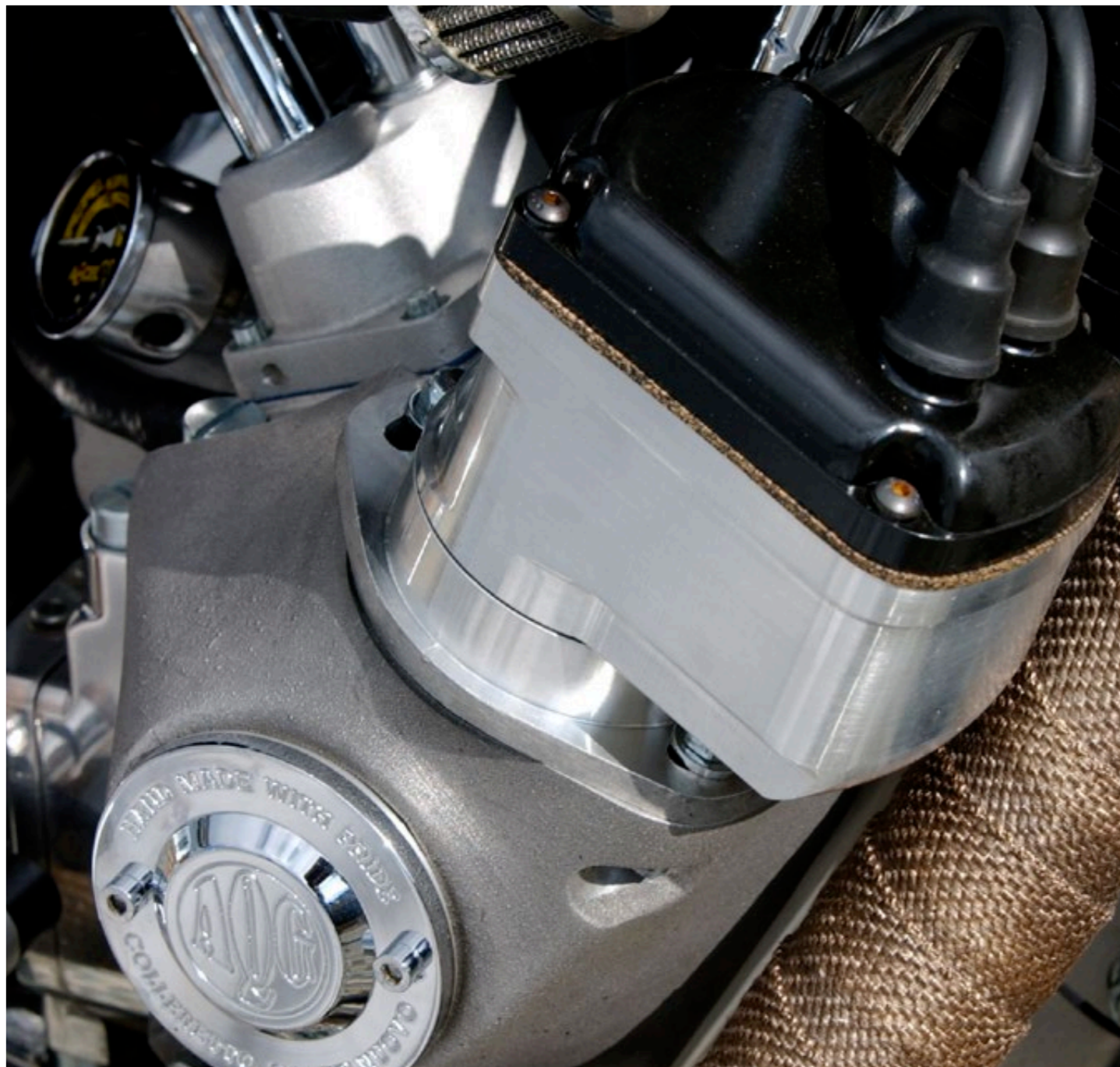
aceite tipo barril. Y ya que hablamos de pintura, el morado que cubre la carcasa de faro, el guardabarros trasero y el depósito es un "Violeta

Metalizado" de House of Kolor, al que se ha acompañado con varios pinstripins y unas llamas con el mismo aspecto irreal que el que tienen

todos los productos de Mattel. La diferencia es que la Hot Wheels no es de juguete... Bueno, si que lo es, pero para niños grandes.

FIN





▲
Los viejos magnetos Morris siguen teniendo mucho que decir en las transformaciones al estilo de la vieja escuela //

General

Moto>Hot Wheels
Propietario>Mattel Italia
Constructor>AQG Customs

Motor

Marca y modelo>S&S
Tipo>Evo/Panhead
Desplazamiento>100"
Encendido>Magneto Morris M5
Carburado>Weber
Tobera admisión>AQG
Filtro de aire>Panal de abeja
Escapes>AQG 2 en 1
Cambio>5 marchas
Primaria>BDL 3"

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Jammer
Horquilla>HD/AQG
Manillar>Drag bar
Torres>HD
Acelerador>Tomaselli
Faro>Bates
Llanta delantera>Laced 19"
Freno delantero>H-D Doble
Neumático >Avon Speedmaster
Depósito gasolina>Sportster
Depósito aceite>Barril
Asiento>Wild Hog Italy
Estriberas y palancas>AQG
Llanta trasera>Laced 16"
Freno>PM/Brembo/AQG
Neumático>Gangster
Guardabarros>Flat fender

General

Electricidad>AQG
Pintura.>AQG
Colores>Violeta metallflake
Pulidos>Luciano Torri





**Concesionarios
Talleres
Transformadores
Equipamiento
Ropa y complementos**

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



CAFE RACERS

XTREME BIKES

Curtiss Motorcycles *"The 1"*

La Brough Superior
del siglo XXI

El segmento de la moto eléctrica evoluciona a pasos de gigante gracias al esfuerzo de empresas fuertes como Zero, Harley-Davidson, o Enérgica, pero también de pequeñas firmas que no van a renunciar a la parte que les corresponde en este jugoso negocio...

Texto: Mike Dirkshow; Fotos: Curtiss Motorcycles



Una de esas marcas es Curtiss Motorcycles. La empresa, fundada en el Estado de Luisiana por Matt Chambers, se llama así en honor al fabricante y diseñador de motores y aeroplanos Glenn Curtiss, un ingeniero estadounidense muy adelantado a sus tiempos, que allá por enero de 1907 estableció un récord mundial de velocidad (219,5 km/h) con una V-8 construida por el mismo, con quien Chambers se siente identificado desde los tiempos en que capitaneaba Confederate Motors. Una de las marcas más radicales e innovadoras del sector de las dos ruedas en cuanto a diseño estético en general, y de chasis y suspensiones en particular, que a día de hoy son objetos de colección tan buscados como bien valorados.



Tras la venta de Confederate, que en la actualidad sigue produciendo motos bajo el nombre de Combat Motors, Chambers puso en marcha proyectos como el Bienville Legacy ([ver el Special Bikes N° 36](#)) junto con su amigo íntimo y colaborador habitual JT Nesbitt, en quien ha vuelto a confiar para

que se encargase de los trabajos de diseño en esta nueva marca de motos eléctricas cuya Opera Prima es el modelo "The 1". Una joya rodante hecha a mano, a cuyos futuros propietarios Chambers anima a personalizar cuando hagan el pedido para que no haya dos iguales.



El "toque" Nesbitt

Chambers, cuya audacia y visión de futuro para los negocios innovadores podría compararse con la de Elon Musk, Nesbitt, el ingeniero Vinay Valleru y el diseñador y estratega Jordan Cornille, han creado una máquina que, tal y como puede verse en el video "The Opposite of

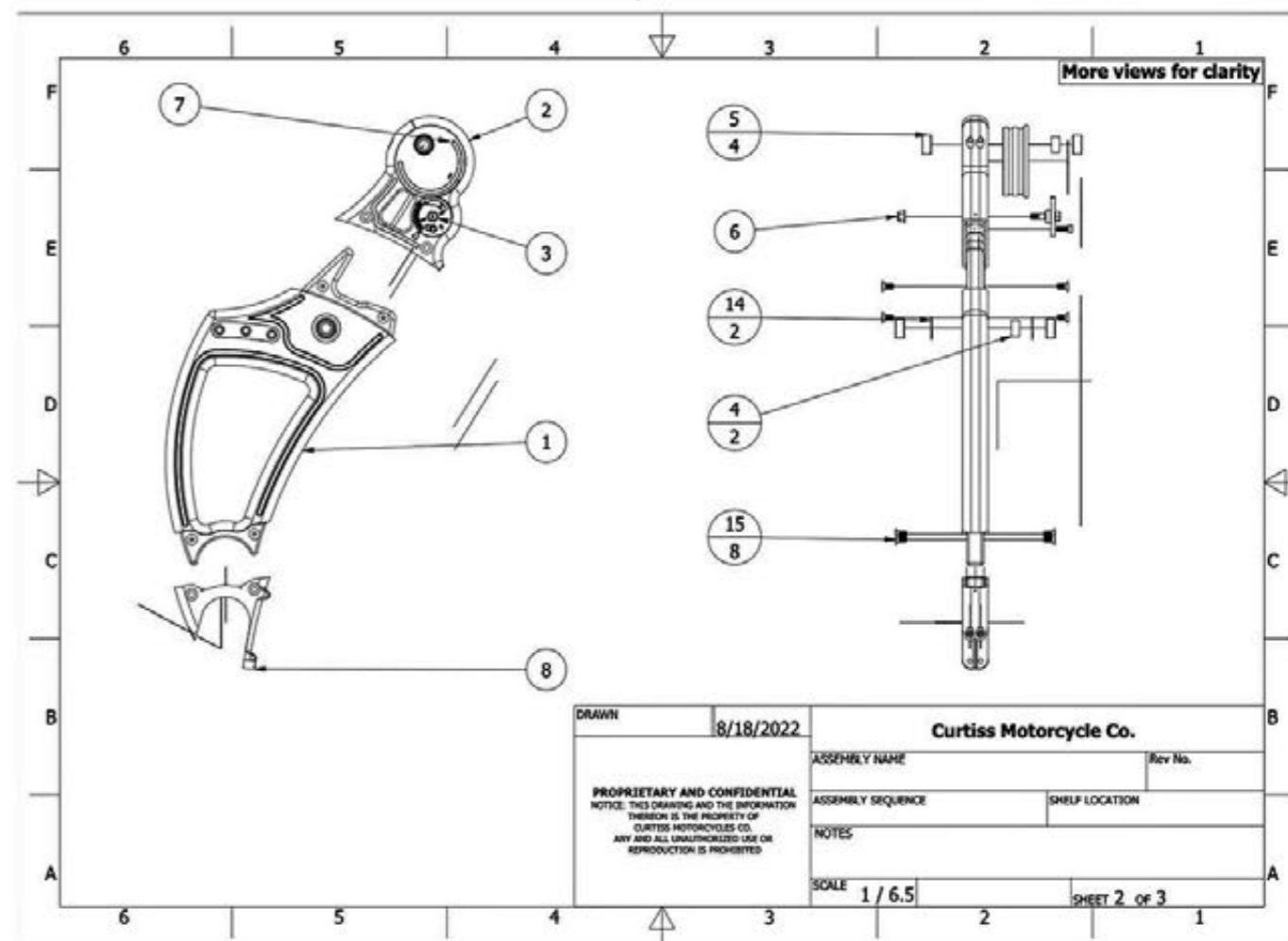
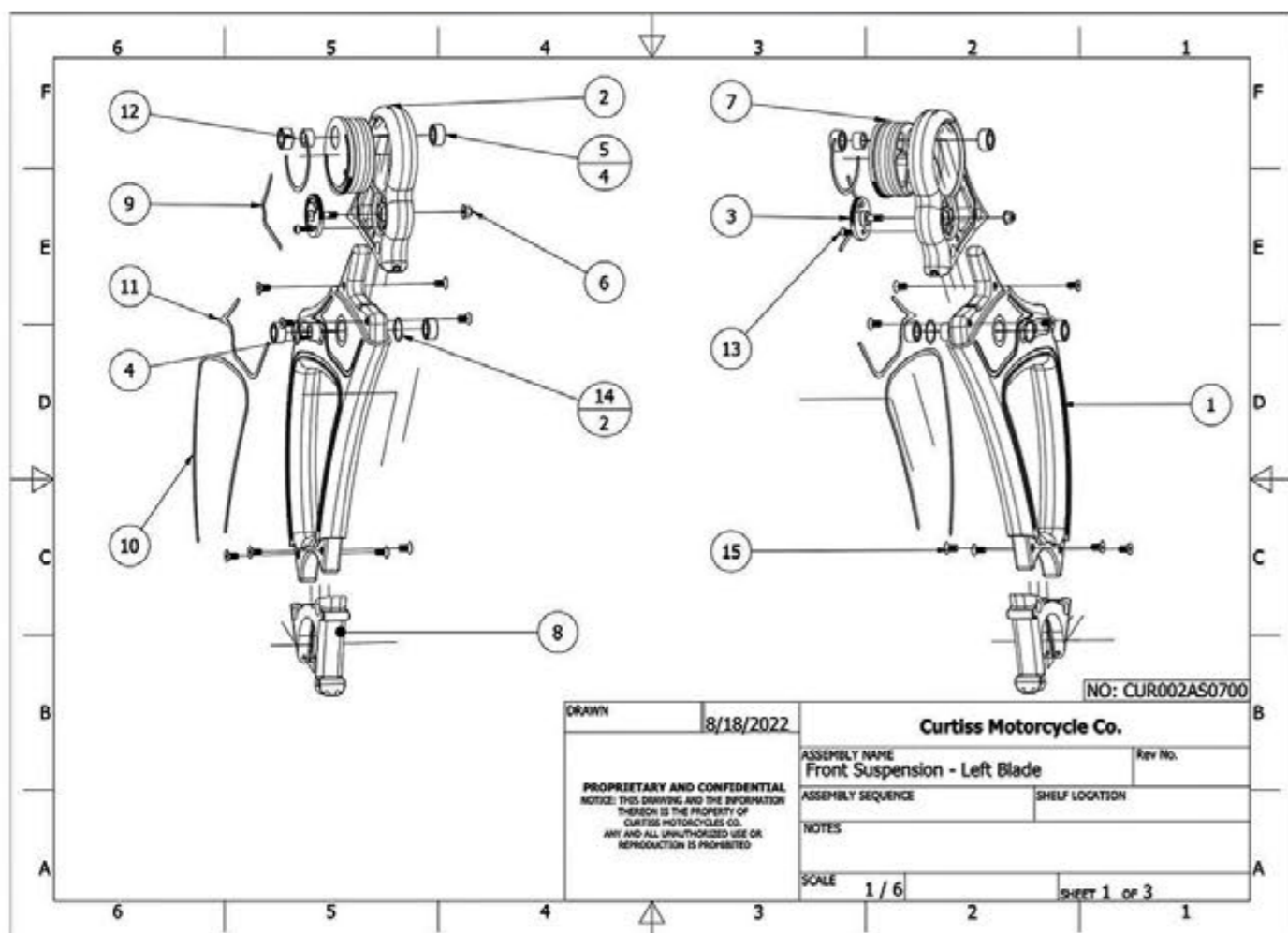
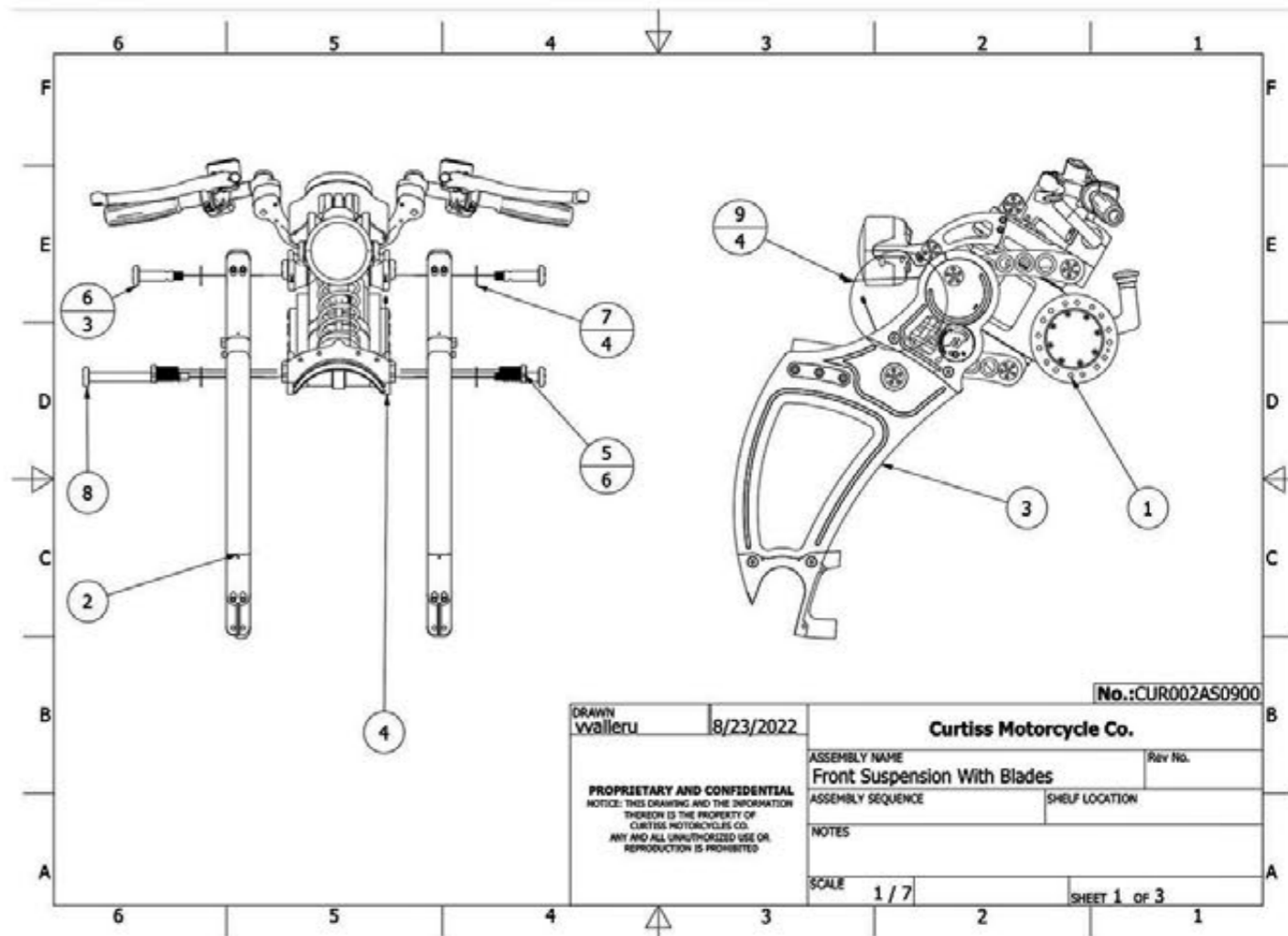
Death", es elegante y manejable a partes iguales gracias a un sistema de construcción que te permite ajustarla casi milimétricamente a las medidas, gustos, y estilo de conducción de cada propietario, lo cual la diferencia de cualquier otra moto jamás producida en serie.

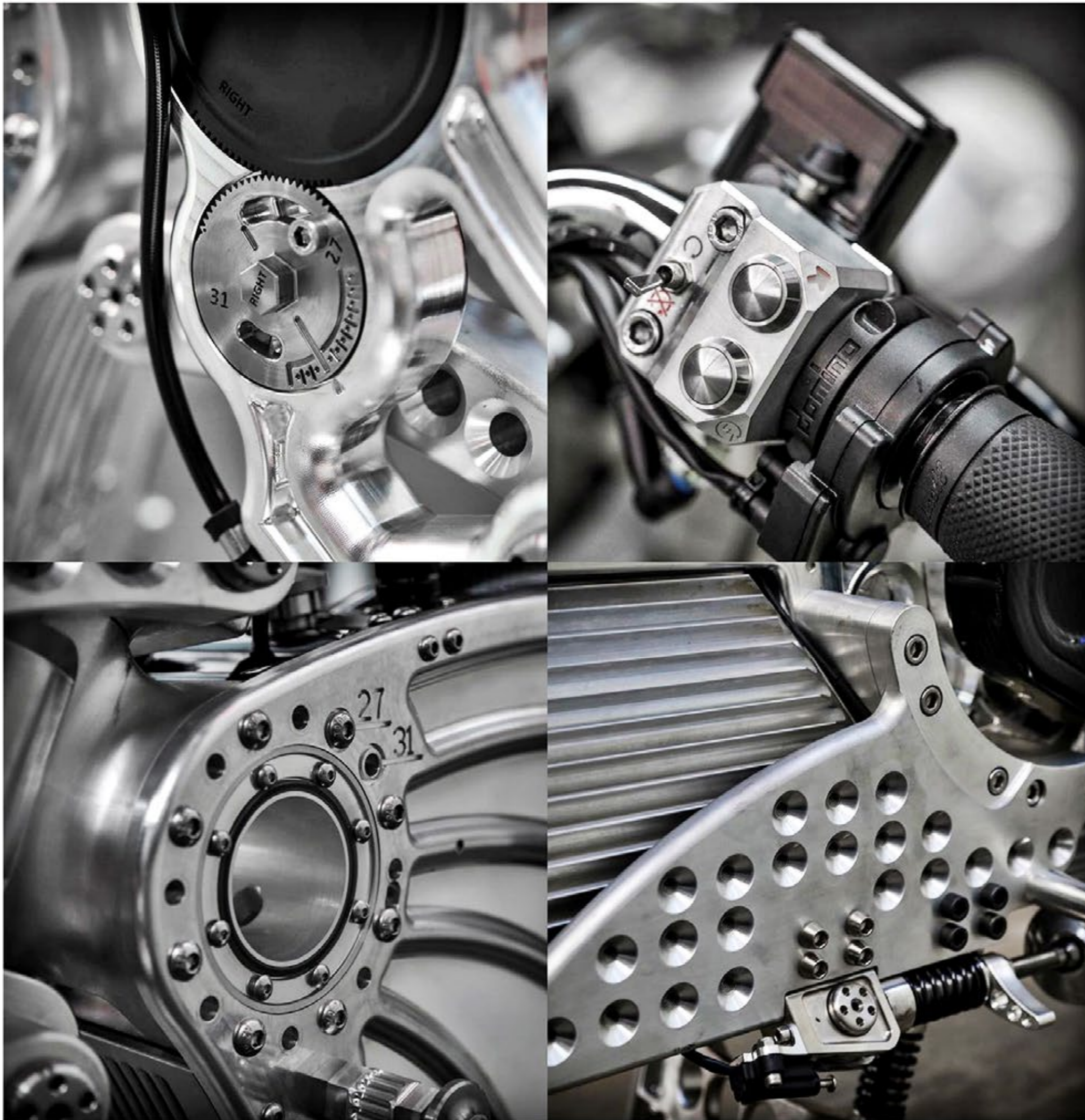


De hecho, al observar detenidamente la Curtiss 1, es fácil pensar que se trata de una concept bike hecha para ser exhibida en los salones motociclistas que una moto funcional. Algunos elementos como la sección central aleteada que en cualquier moto convencional ocuparía el depósito se han diseñado pensando en el estilo, pero si te fijas detenidamente encontra-

rás detalles que muestran que todo está pensado para ofrecer infinidad de posibilidades de ajuste. Y no solo en el apartado suspensiones, sino también parámetros como la inclinación y el avance del tren delantero, e incluso la distancia entre ejes de la moto, gracias a los ajustadores concéntricos que se han incorporado a la horquilla y el basculante. Para realizar este tipo

de operaciones se necesita tiempo, herramientas, y sobre todo conocimientos, pero eso no quita para que Curtiss de a sus clientes la posibilidad de hacerlo por si mismos de forma que, en función de sus apetencias y necesidades, pueden convertir la moto en una cruiser low & long para rodar en plan tranquilo, o en una versión deportiva completamente diferente.





Ventajas e Inconvenientes

El peso total de la Curtiss "The 1" es de 215,5 kilos, y su motor eléctrico Axial Flux YASA P400 de contra rotación produce 110 caballos de potencia con un par de 196,59 N·m. de par motor. Cifras que colocan "The 1" al mismo nivel de Zero y otros fabricantes similares, y garantizan que la moto sea capaz de rodar rápido y lucir bien pero sin llegar a tener una aceleración tan fulgurante como para asustar a los conductores menos experimentados. La energía procede de una batería de 8.8 kWh, que según el fabricante brinda a "The 1" una autonomía de 193,121 kilómetros en conducción urbana y 113 kilómetros en autopista, con lo que queda claro que no estamos frente a una moto de largo alcance. Y más si tenemos en cuenta que para recargar la batería al 80% de su capacidad se requieren dos horas de conexión, y 40 minutos más para tenerla al 100%, lo cual limita considerablemente su uso a la hora de plantearse escapadas en compañía de amigos con motos de gasolina, ya que no todos estarán dispuestos a aburrirse como ostras mientras nosotros recargamos esa batería tan similar a una versión más estilizada y moderna de los motores rotativos de las Hercules y DKW Wankel de mediados de la década de los 70.



A nivel tecnológico, las Curtiss son tan innovadoras como sus primas lejanas Confederate. No podemos obviar que JT Nesbitt es el creador de ambas //



Algo que, tal como ocurría en las motos germanas, ayuda a bajar el centro de gravedad, y de paso hace que la Curtiss se vea más atractiva que sus rivales, ya que carece de esas espantosas cajas negras en la que la mayoría esconde sus vergüenzas. Aunque esto es una apreciación personal, ya que en cuestión de gustos... Todos tenemos uno.

La transmisión se realiza a través de una correa Gates de carbono a la que no ha sido

necesario incorporar tensores, ya que el eje del basculante atraviesa el centro del motor permitiendo que la tensión de esta sea constante independientemente de las oscilaciones del basculante. Lo que no termina de convencernos, y aquí volvemos al tema de los gustos, es el protector de fibra de carbono que cubre la correa, ya que es el único componente de toda la moto que da la sensación de estar fuera de lugar en el conjunto.



El alojamiento de la batería parece una versión moderna y más estilizada, de los motores rotativos de las Hercules y DKW Wankel de mediados de la década de los 70 //



El protector de carbono que cubre la correa, es el único componente de toda la moto que parece desentonar en el conjunto //



Art Déco y Steampunk con tecnología punta

El Art Déco fue una corriente de vanguardia que en la década de 1920, fue todo un símbolo de progreso que influiría en disciplinas tan dispares como arquitectura e interiorismo, artes gráficas y visuales, moda, y hasta en el diseño de motos y automóviles, mientras que el Steampunk es un género literario que se desenvuelve en una ambiente retrofuturista que por regla general muestra tecnologías anacrónicas rescatadas de las obras de visionarios de la época victoriana como H.G. Wells y Julio Verne. Dicho esto, queda claro que la inspiración de Nesbitt a la hora de crear la Curtiss lleva algo de ambos mundos en cuanto a estética se refiere, aunque no en la forma de llevarlo a la práctica puesto que a nivel de tecnología sus motos están entre las más avanzadas que hay en la actualidad.





Sirvan como muestras ese chasis tipo "Sándwich" construido con dos paneles en cuyo interior esconden todos los componentes que la estética aconseja no dejar a la vista en una moto, la milimétrica simetría en-

tre horquilla y basculante que permite que ambas piezas sean intercambiables entre sí, la inusual posición del amortiguador trasero, o el empuño puesto por Nesbitt para que la calidad de cada soporte, tornillo,

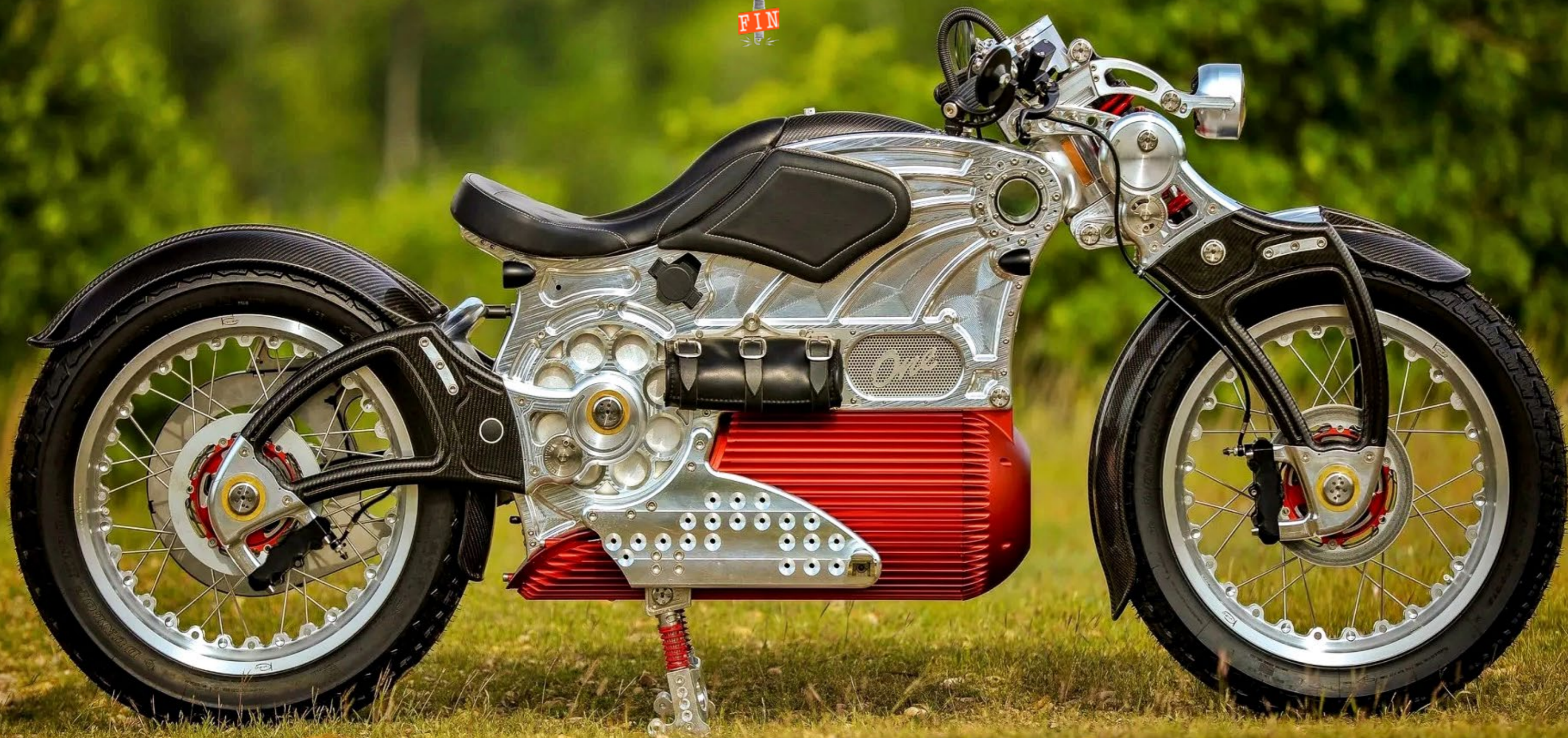
arandela y excéntrica justifique el altísimo precio a pagar por quienes quieran darse el capricho de tener en el garaje una Curtiss. Eso sí, en los 83.000 dólares que cuesta la versión básica al menos

se incluyen dos asientos de piel, uno individual y otro biplaza, un juego de estriberas para el pasajero, y las llantas de radios de 19" (las de carbono de cinco radios son opcionales y cuestan \$2.500)

A pesar de estos precios, que no son precisamente de oferta, Chambers está tan seguro del éxito de su proyecto que dice que las 50 primeras unidades se producirán íntegramente en el cuartel general de Curtiss en Nueva Orleans, y las siguientes en otros Estados donde ya tiene pre-

visto abrir plantas de ensamblaje según vaya incrementándose la demanda. Una declaración que por mucho que la moto lo valga, que eso no se puede discutir, resulta un tanto precipitada, ya que por el momento ni siquiera a encontrado al primer medio centenar de ricachones.

FIN



Para evitar que haya dos iguales, Chambers anima a los futuros clientes a personalizar la moto cuando hagan el pedido //

SOME BOOTS WEREN'T
MADE FOR WALKIN'



HIGHWAY  21

HIGHWAY21.COM

XSR700 True Tribute



Después que la filial Yamaha de Portugal propusiera a Nuno Capelo, el dueño de Capelo's Garaje, participar en el "Back to the Dirt", este hizo lo propio con su amigo Ricardo Santos de Elemental Rides para realizar el proyecto conjuntamente...

Texto: SBC / Fotos: Helder Bento (estudio) y Yamaha (exteriores)



Tras el éxito mediático que el programa Yard Build dió a Yamaha, y la enorme promoción que le supuso para la recién nacida en aquel momento

XSR, al departamento de marketing de la marca de los tres diapasones se les ocurrió sacar otro conejo de la chistera con el que seguir apareciendo en los medios de comunicación.

Se trataba del programa “Back to the Dirt” –algo así como “vuelta a la suciedad”-, en el que el modelo protagonista seguiría siendo XSR700, aunque en esta ocasión debería transformar-

se en una máquina de fuera carretera inspirada en las motos de Enduro de los 70 y 80, o de las protagonistas de los grandes Raid africanos tipo Atlas, Faraones y Paris-Dakar.



El diseño realizado conjuntamente por Capelo y Santos es la combinación perfecta entre nostalgia y modernidad //



Nuno Capelo, un arquitecto portugués reconvertido en constructor que se ha granjeado un buena fama gracias a proyectos arriesgados que siempre procura que se diferencien de lo que hacen el resto de profesio-
nales del sector, y Ricardo Santos de Elemental Rides, un taller de restauración y transformaciones, escogieron la primera opción: hacer una versión “campera” de la XSR700 con cierto toque neo-retro.



Cada detalle ha sido cuidadosamente modificado y mejorado para que el comportamiento de la TT sea completamente diferente al del modelo del que procede //

La idea de dotar a la bicilíndrica japonesa de unas cualidades todoterrenas en las que sus diseñadores nunca pensaron podría parecer descabellada, pero lo cierto es que, de punto de partida, tanto la XSR700 como su hermana de 900cc, han demostrado tener una versatilidad con la que han sorprendido a propios y extraños, así que las cosas fueron menos complejas de lo que Nuno y Ricardo pensaban que serían. Para empezar, el motor es

potente y cuenta con grandes dosis de par, por lo que tan solo tuvieron que jugar con distintas combinaciones de piñones de ataque y coronas para dar con unos desarrollos con los que pudiera con todo lo que le echasen en sendas y caminos, pero a la vez procurando encontrar un compromiso intermedio entre potencia y velocidad máxima para evitar que las cualidades ruterías de la XSR se vieses penalizadas al rodar por el asfalto.



Por desgracia las cosas no siempre salen como queremos, y aunque la elección de unos neumáticos tan “campeños” como los Mitas de Enduro con los que calzaron la moto fue una decisión acertada, la True Tribute no se desenvuelve en la carretera con tanta soltura y estabilidad como la XSR original. Y no solo por las gomas. En esto

también ha influido el que para proteger los bajos en uso off road hubiera que aumentar la distancia libre al suelo adaptando unas suspensiones con mayor recorrido, lo cual hizo que las geometrías del chasis se vieran tan modificadas con respecto al de serie que su comportamiento es el de una moto completamente diferente.



Aunque está muy modificado, el guardabarros delantero es el de un Yamaha DT125MX //

A la vista del puesto de conducción, con el manillar Renthal y la consola de relojes Acewell digital, cuesta asimilar que estemos frente a una moto de carretera //



Y ya que hablamos del bas-
tidor, o de parte ciclo para
ser más exactos, aparte de
la horquilla y el amortiguador,
ambos elementos firmados
por Showa, y las llantas de
radios Excell de 18 y 17 pul-
gadas delante y detrás res-
pectivamente, Nuno y Ricar-
do, tal y como se les exigió
desde Yamaha cuando les
hicieron entrega del pliego
de condiciones, han respe-
tado al 100% el chasis. No
así el de la sección trasera,

que al ir atornillada a la es-
tructura principal les ha per-
mitido construir un subchasis
nuevo con el que el guarda-
barros queda muy separado
de la rueda dando a la zaga
de la moto un aspecto todote-
rrenero de competición muy
bien logrado al que también
contribuye una carrocería en
la que no se aprovechó ni un
solo componente que permi-
tiese adivinar que modelo Ya-
maha sirvió de punto de parti-
da para el proyecto.





Un detalle curioso, por poco habitual, es que el escape salga por el lado izquierdo del motor //



Ni siquiera el faro, que en la True Tribute se ha visto sustituido por una placa porta número con óptica rectangular que encaja al milímetro entre las barras de la horquilla. Como dictan las normas en cualquier moto con aspiraciones off road que se precie,

el guardabarros delantero, de Yamaha DT125MX, está situado en posición alta y se sujeta directamente a la tija inferior sin más soportes que una chapa de acero colocada en su interior que hace de refuerzo y evita que se raje con las vibraciones.

La horquilla Showa, preparada para un solo freno, obligó a "sacrificar" la segunda unidad del tren delantero //





El trasero también es de Yamaha 125, aunque en este caso la “donante” fue una DTR. Además de haberse recortado se ha modificado para ajustarlo a las medidas de la pieza de chapa con porta números laterales integrados que sirve como base a

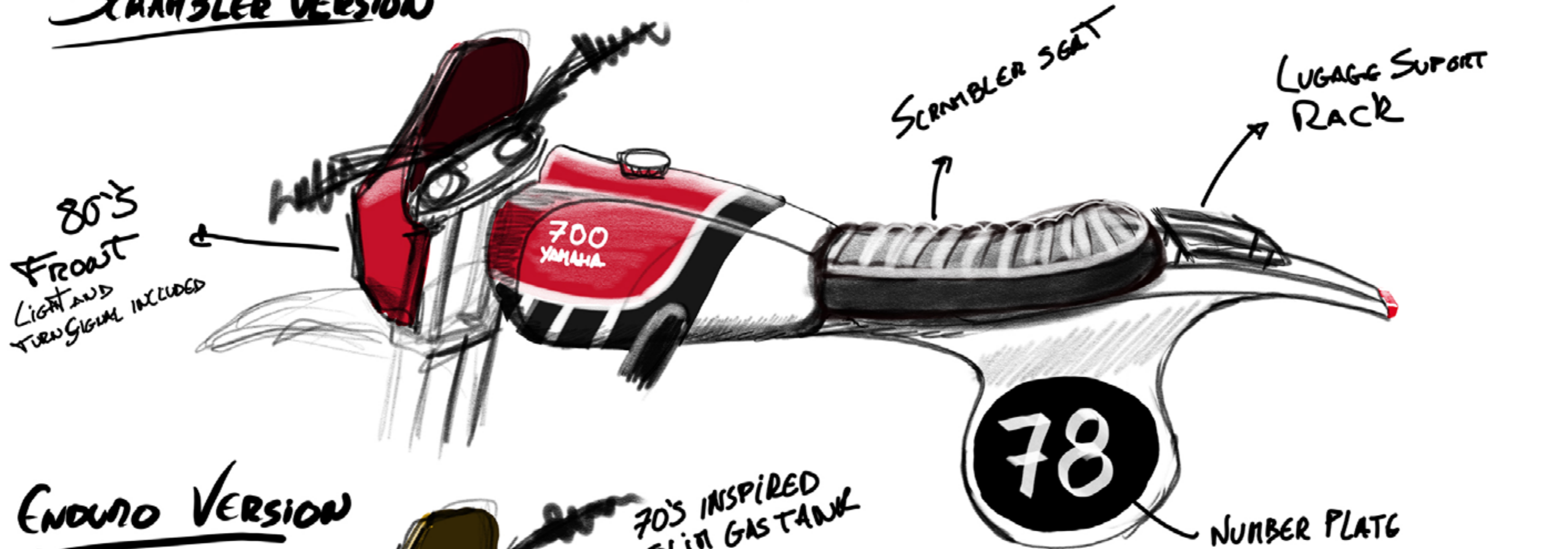
cualquiera de los dos asientos (ambos de material sintético impermeable) que el piloto podrá intercambiar entre sí dependiendo de si usará la moto en campo, ciudad, o carretera. Y por fin llegamos al depósito de gasolina en forma de lágrima.



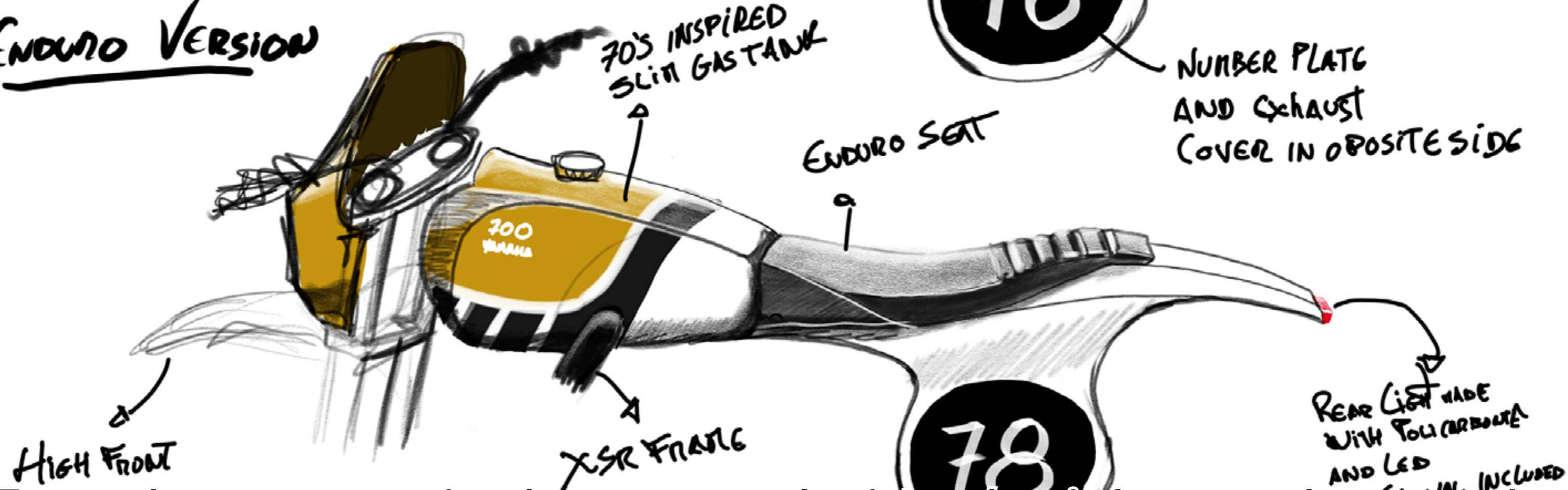
Aunque parezca un portabultos como cualquiera de los que se venden en las tiendas de accesorios, en su interior lleva integrados el piloto y los intermitentes traseros //

2 SEAT VERSIONS: SCRAMBLER AND ENDURO

SCRAMBLER VERSION



ENDURO VERSION



En este boceto se aprecian dos esquemas de pintura barajados antes de escoger la combinación en azul y blanco, y los asientos entre los que se puede elegir //

El estilo de la XSR700TT es un claro homenaje a las motos de enduro de la década de los 70 //



Una pieza fabricada de cero con la que Nuno y Ricardo han puesto la guinda del pastel a esta versión actualizada de las motos de enduro que algunos disfrutamos en una época en la que no sufríamos tantas restricciones como en la actualidad. Eso sí. No os dejéis engañar por las apariencias, porque a pesar de su estética retro, la True Tribute es una moto a la que

no le faltan gadgets como una batería de litio con conexión Bluetooth para monitorear la carga desde el móvil, panel de instrumentos Acewell digital de enduro, iluminación completa de LED, o detalle del piloto e intermitentes traseros integradas en lo que aparentemente es una parrilla portabultos como la que podemos comprar en cualquier tienda de accesorios.



FIN



General

Moto> True Tribute
 Modelo base> Yamaha XSR700
 Constructor> Nuno Capelo y Ricardo Silva
 Talleres> [Capelo's Garage](#) & [Elemental Rides](#)
 País> Portugal



Motor

Fabricante> Yamaha
 Tipo> Bicilíndrico paralelo
 Cilindrada> 700cc
 Alimentación> Inyección electrónica
 Filtros de aire> Filtros lavables de espuma
 Rejilla radiador> Artesanal
 Escape> 2 en 1 artesanal de inox
 Corona trasera> Renthal 52T
 Cadena> DID Gold Heavy Duty
 Batería> Lítio con conexión Bluetooth



Parte Ciclo & Accesorios

Chasis> Stock
 Tipo> Tubular
 Subchasis> Artesanal
 Horquilla> Showa 43 mm de eje avanzado
 Tipo> Telescópica
 Recorrido> 230 mm
 Faro> HP LED con luz diurna
 Porta número frontal> HP
 Manillar> Renthal
 Bomba freno> Nissin
 Velocímetro> Acewell digital de enduro
 Conmutadores> Yamaha
 Llanta delantera> Excel de radios de 17"
 Freno> EBC flotante de 280 mm
 Pinzas> Brembo
 ABS> Eliminado
 Neumático> Mitas Enduro
 Guardabarros> Yamaha DT125MX modificado
 Depósito de gasolina> Artesanal
 Estriberas> Artesanales
 Llanta trasera> Excel de radios de 17"
 Freno> EBC flotante
 Pinza> Nissin simple pistón
 Neumático> Mitas Enduro 150/70-17
 Guardabarros> Yamaha DTR modificado
 Piloto> Integrado en el porta matrícula





PAGNOL



www.pagnol-moto.com