

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

# SPECIAL BIKE CULT



#42



# **Sumario**

## **Fuera de Serie**

*010.- Indian Audette Velos*

*102.- Handmade Killer*

## **Noticias**

*046.- Buenas (y malas) vibraciones*

## **Stock Special**

*062.- Ducati Monster: Tres décadas conviviendo con “El Monstruo”*

## **Con Enchufe**

*132.- LMC R80-eV: Como reconvertir tu BMW clásica en moto eléctrica*

## **Meeting Point**

*164.- Italian Bike Week*





El mundo feliz que los mandamases de la Unión Europea habían imaginado en torno al vehículo eléctrico se empieza a desmoronar. Los países donde la electrificación supone una cuota importante del mercado, como es el caso de Reino Unido, han visto disminuir de forma alarmante la recaudación sobre el impuesto a los hidrocarburos, y ya empiezan a plantearse medidas tan poco populares, pero según el Gobierno «necesarias», como las de suprimir los beneficios fiscales de que disfrutaban los vehículos eléctricos y aplicarles una tasa especial (el famoso pago por cada kilómetro recorrido) para compensar la pérdida de ingresos que,

por lo visto, ninguno de estos “lumberas” había previsto que podría suceder. Tampoco habían caído en la cuenta que sus argumentos sobre la menor emisión de CO<sub>2</sub> y mejora del aire que respiramos –no queremos creer que el despiste sea interesado– tampoco se sostienen, ya que en la fabricación de los vehículos eléctricos se consume más CO<sub>2</sub> que en la de los de combustión, y al ser también más pesados, en las frenadas el mayor desgaste de frenos y neumáticos genera partículas en suspensión nada saludables para el medioambiente. Y por fin llegamos al punto del que ni un solo político parece querer hablar: los minerales necesarios para pro-

ducirlos. En los motores se usa neodimio, y en las baterías cobalto, litio, y níquel, todos metales cuya extracción suscita preocupaciones morales y medioambientales. La mayor parte del cobalto procede de la República Democrática del Congo, en cuyas minas trabajan niños sin unas condiciones higiénicas medianamente dignas. De otro lado, los procesos de extracción y purificación del níquel son muy contaminantes, y el del litio requiere grandes cantidades de energía o ingentes cantidades de agua. A esto hay que sumarle que la contaminación provocada por el posible derrame de litio y otros metales pesados o explosiones y fuegos debido a

un tratamiento inadecuado de las baterías gastadas es imposible de evitar, ya que no están diseñadas para poder reciclarse. Podríamos llenar media revista enumerando los muchos inconvenientes de la acelerada y poco sensata transición al vehículo eléctrico que desde Bruselas nos quieren imponer, pero no lo haremos porque se puede resumir en una simple frase: Esto de que dejar de usar combustibles fósiles salvará el planeta es un timo. Nos toman el pelo descaradamente, y es bastante probable que muchos de estos “ecofriendly” que apoyan de forma tan entusiasta estas medidas... estén forrándose a nuestra costa.

*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: Audette Motorcycles

Se prohíbe la reproducción total o parcial de imágenes, textos e ilustraciones sin la correspondiente autorización escrita del editor. Asimismo, Special Bikes Cult no es responsable ni de las opiniones expresadas por sus colaboradores, ni de la veracidad de los productos presentados por sus anunciantes



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...





# Indian Audette Velos

*Dentro del mundo de la personalización hay motos raras, motos especiales, y motos que están por encima del nivel medio. Este podría ser el caso de la Indian Audette Velos, una de las máquinas producidas en serie más caras del mundo...*

Texto: SBC; Fotos: [Audette Motorcycles](#)





**E**l nombre de Tony Audette quizás no os diga nada, pero en Estados Unidos es una leyenda viva. Nada menos que un héroe de guerra del cuerpo de Marines que junto con el resto de su escuadrón se perdió en Afganistán, donde durante semanas se enfrentó a docenas de grupos de insurgentes talibanes sin ningún tipo

de apoyo. Tras ser rescatados y ya de vuelta en casa, la hazaña les valió las más que merecidas medallas y la atención de Hollywood, que no tardó en llevar su historia al cine. Esto le permitió fundar Audette Motorcycles y cumplir el sueño que perseguía desde que con 15 años ayudara a su padre a reconstruir una Honda CL350 del año 72: tener su propia marca de motos.





En su vuelta a la vida civil no perdió el tiempo. Cursó estudios de postgrado en ingeniería mecánica, adquirió experiencia profesional trabajando en la fábrica de helicópteros Sikorsky, fue ingeniero jefe del primer proyecto 100% eléctrico de la antes conocida como Confederate Motorcycles, y cuando consideró que estaba suficientemente preparado para dar el paso fundó Audette Motorcycles en Canton (Conneticut), de donde la pasada primavera surgió la Velos, su primer modelo, para cuyo desarrollo contó con la ayuda de Karl Lee.







Un periodista y diseñador que muestra sus trabajos en redes sociales como [@kardesignkoncepts](#) con quien comparte su afición por las Power Bikes a la antigua usanza. Motos con tecnología de “vanguardia” pero sin toda esa electrónica que con sus sistemas anti derrape, anti wheelie, y anti diversión hace las motos más seguras, pero también recorta en exceso las sensaciones que deberían transmitirnos.



**2020  
KARDESIGN  
CONCEPT**



**INSTAGRAM @KARDESIGNKONCEPTS**

**AUDETTE  
REAL**



*El diseño original de Karl Lee, y la versión definitiva de esta streetfighter con base Indian, se parecen como dos gotas de agua //*





## ***Sin compromisos***

Tony y Karl tenían claro tanto que la moto debía ser “analógica” como que su corazón tenía que ser el excelente motor V-Twin Indian Thunder Stroke refrigerado por aire, aunque en la versión de 2016, que cuenta con inyección Bosch y electrónica algo menos compleja que las versiones más actuales, y unas cuantas mejoras de cosecha propia que podemos resumir en un juego de pistones forjados Wiseco que incrementan la cilindrada hasta a 2.150cc, cámaras de combustión modificadas según indicaciones de Tony por “Baisley Hi-Performance”, en donde también instalaron árboles de levas, válvulas, muelles y guías Kibblewhite.





*Tony y Karl quisieron que la Velos fuera "analógica". Nada de pantallas TFT, puertos USB para cargar el móvil, y mucho menos equipo de sonido //*





De poner la banda sonora al bicilíndrico se encarga un escape "Toce" 2 en 1 con revestimiento cerámico externo e interno que lejos de amortiguar el sonido, entre 3.000 y 3,500 rpm "truenan" con una fuerza que, como podéis comprobar en el video adjunto, hace hervir la sangre. Y es que el resultado de todo

este esfuerzo son 130 Cv de potencia a la rueda trasera y hasta 212 Nm de par motor que se pueden aprovechar al máximo gracias un bien escalonado cambios de 6 relaciones con embrague Rekluse reforzado, y la transmisión final por cadena que ha sustituido a la correa dentada original.







*Los 125.000 dólares que cuesta, incluyen tener que dejar a tu pareja en casa cuando salgas a rodar. Seguro que más de uno lo agradece //*







El enorme motor está rodeado por un chasis que se le ajusta como un guante. Fresado a partir de un bloque de aluminio aeronáutico de alta resistencia gracias al que se ha

conseguido que la Velos tan solo pese 210 Kg con el depósito lleno y tenga unas dimensiones tan compactas. En el basculante, al que se ha dotado de un refuerzo inferior

que recuerda al de algunas motos de resistencia de los 80, se ha conseguido el mismo proceso de fabricación que en el bastidor y se ha usado el mismo material, que también

encontramos el llamativo depósito de gasolina de 15 litros cuyas tomas de aire laterales sirven para forzar la refrigeración del cilindro trasero.



*Cada futuro propietario participa activamente en la selección de colores y en el proceso de fabricación, que en el caso de una unidad personalizada es de entre 3 y 4 meses //*



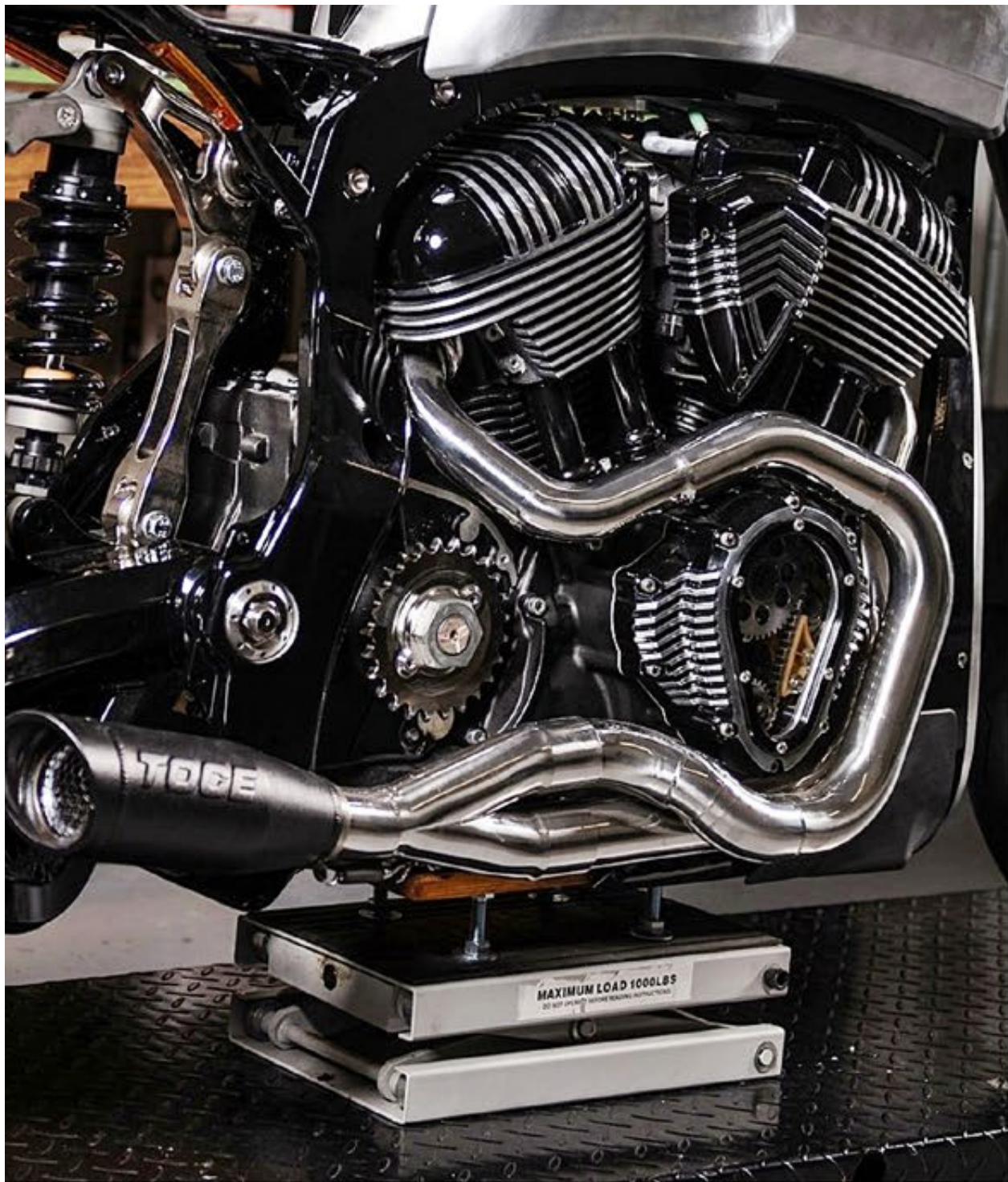




En cuanto a los componentes con los que se ha vestido la parte ciclo, Tony escogió lo mejorcito que la industria auxiliar podía poner a su disposición en ese momento: horquilla invertida con barras de 43 mm y monoamortiguador trasero firmados por Race Tech y hechos a la medida de la Velos, llantas de fibra de carbono BST de 17" en ambos ejes, y pinzas Beringer y tres discos flotantes Galfer para garantizar

una frenada contundente. El único inconveniente, si es que se le puede llamar así, es que sin frenos con ABS, catalizadores de escape, y la colección de normas "Euro" (y las que aún tienen que llegar) que supuestamente velan para que el aire respirado por los europeos sea sano, limpio, y puro, el dueño de una Audette Velos jamás podría homologarla para rodar por las carreteras del Viejo Continente.





*Una potencia de 128 Cv a la rueda no esta nada mal para un motor que se diseñó para rodar contemplando el paisaje //*





Algo que por otra parte a Tony Au-  
dette le da exactamente lo mismo,  
porque se ha fijado un límite de  
producción de 20 ejemplares al  
año que se venderán a 125.000

dólares la unidad. Un precio que  
puede parecer excesivo incluso  
para una moto hecha a mano y  
con equipamiento Premium (en-  
tra a competir directamente en

el territorio de una marca tan ex-  
clusiva como Brough Superior),  
pero que a sus futuros propieta-  
rios, que no solo eligen el color y  
los accesorios sino que también

participan activamente en todo  
el proceso de construcción, les  
debe parecer bien. De hecho,  
toda la producción de este año y  
parte de la de 2024 está vendida.





*Con solo 210 kilos de peso y los 128 Cv extraídos del Indian Thunder Stroke, la Velos es una temible "muscle" a la que nunca deberías retar a un pique de semáforos //*











### General

Moto>Audette Velos  
Constructor>Audette Motorcycles  
Diseño>Karl Lee / Tony Audette  
País>USA  
Precio>125,000 dólares (116,000 euros)

### Motor

Fabricante>Indian Motorcycles  
Tipo>Thunder Stroke modificado  
Cilindrada>2.135cc  
Pistones>Wiseco  
Bielas>Carrillo  
Culatas>Baisley Hi-Performance  
Arboles de levas>Kibblewhite  
Válvulas, muelles y guías>Kibblewhite  
Alimentación>Inyección electrónica  
Filtro de aire>Audette Motorcycles  
Cambio>6 velocidades  
Embrague>Rekluse reforzado  
Escape>Toce 2 en 1  
Transmisión final>Cadena  
Potencia>130 Cv  
Peso en orden de marcha>210 Kg

### Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Audette de aluminio  
Horquilla>Race Tech  
Tipo>Invertida  
Mandos/bombas>Beringer  
Llanta delantera>BST de carbono y 17"  
Discos de freno>Walfer Wave  
Pinzas>Beringer  
Neumático>Pirelli Diablo  
Medida>120/70-17  
Depósito de gasolina>Aluminio  
Asiento>Monoplaza  
Tapicería>Black Stitch  
Basculante>Doble brazo de aluminio  
Llanta trasera>BST de carbono y 17"  
Freno>Galfer Wave  
Pinza>Beringer  
Neumático>Pirelli Diablo  
Medida>180/55-17





# 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.





### Turismo a ritmo de SBK ▼

Para celebrar el vigésimo aniversario del modelo, Ducati ha presentado la Multistrada más deportiva, sofisticada y exclusiva jamás creada por la fábrica Bolognesa. Se trata de la V4 RS, un modelo que ade-

más de contar con el basidor más deportivo de la familia (equipado con basculante monobrazo, llantas forjadas, frenos Brembo y suspensiones firmadas por Öhlins) cuenta con un propulsor Desmosedici Stradale

de 1.103 cc derivado del Panigale V4 con embrague anti rebote en seco y silencioso Akrapovič, que garantiza al usuario unas sensaciones nunca antes vistas en un modelo dirigido a este segmento de mercado.



A nivel estético, la V4 RS combina la inconfundible y elegante línea de la familia a la que pertenece, con soluciones técnicas heredadas de las máquinas superdeportivas de la casa italiana como los protectores para las manos, guardabarros delantero, escudos térmicos y pico delantero realizados

en fibra de carbono, que contrastan a la perfección con la pintura Blanco Iceberg acompañada de gráficos que hacen una clara referencia a la decoración de las Desmosedici de MotoGP. Esta nueva Multistrada V4 RS, que será un modelo de producción limitada, y como tal llevará su

correspondiente número de serie en una placa de aluminio situada en la tija, va a estar disponible en los puntos de venta de la red Ducati a partir de enero de 2024, así que los que estéis interesados en adquirir un ejemplar ya estéis tardando en ir a reservarlo.





NOTICIAS



## Himalayan 452



# ROYAL ENFIELD

ROYALENFIELD.COM

## ¡PIDE UN DESEO!



### Super METEOR 650

MATRÍCULA Y SEGURO GRATIS\*\*

## Desde 89€/mes

### 72 meses. TIN 8,75% T.A.E. 10,67%\*. Entrada 2.462,02€

\*Financiación de Royal Enfield Super Meteor 650 Astral. Precio al contado 7.247,00€. Entrada 2.462,02€. Plazo 72 meses, 1 cuota de 90,47€ y 71 cuotas de 89,00€. Tipo Deudor Fijo 8,75%. T.A.E. 10,67% (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% 186,61€ financiada. Intereses 1.437,88€. Importe Total del Crédito 4.971,59€, Coste Total del Crédito 1.624,49€, Importe Total Adeudado 6.409,47€, Precio Total a Plazos 8.871,49€. Siendo el día de contratación 05/09/2023 y primer pago el 02/10/2023. Oferta válida hasta el 31/12/2023. Sistema de amortización Francés. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer Finance, S.A.



@ROYALENFIELDUEUROPE

\*\*Promoción hasta el 31/12/2023. Consulta condiciones en [www.royalenfield.com](http://www.royalenfield.com)

una excelente relación desde que realizara sus primeros viajes por África con una Himalayan- a la que invitaron a probar el nuevo modelo por la cordillera montañosa de la que toma su nombre.

Sin duda destaca el nuevo cuadro de instrumentos multifunción con navegación integrada, velocímetro,

cuentavueltas e indicadores de marcha y combustible. En cuanto a su funcionamiento, la influencer hace referencia a unas suspensiones más firmes que las del modelo actual, y comenta que el monocilíndrico de nueva generación se siente más “lleno”, ya que ofrece un 40% más de potencia que su antecesor.





# NOTICIAS



## Moto Morini Calibro

Gracias a su adquisición en 2018 por parte de Zhongneng Vehicle Group, Moto Morini es otra de las muchas marcas de toda la vida que se enfrentan al futuro con tranquilidad. En el caso de la italiana, su renacimiento lo ha basado en modelos de los segmentos trail y scrambler, en los

que se concentran un buen puñado de ventas, a los que ahora suman la Moto Morini Calibro, un modelo cruiser claramente inspirado en la Honda Rebel que a partir de ahora competirá con la propia Honda CMX500, las Kawasaki Eliminator y Vulcan S, y la Royal Enfield Super Meteor 650.

Entre los detalles que encontramos en esta "espagueti custom" destacan su motor twin de 650cc y 61Cv de potencia, neumático posterior de 180mm de anchura, posibilidad de situar las estriberas en diferentes posiciones, o transmisión secundaria mediante correa dentada.



**GALFER**  
www.galfermoto.com





## Adiós a la Triumph Thruxton ▼

Desconocemos los motivos, pero Triumph ha decidido poner punto y final a la fabricación de su modelo Thruxton con una versión Final Edition que solo se mantendrá en producción

durante un año, y se entregará a cada propietario en julio de 2024 junto con un certificado de autenticidad con el número de bastidor y la firma de los miembros del equipo de diseño y Nick

Bloor, el actual Director Ejecutivo de Triumph, así como una exclusiva insignia de motor 'Final Edition' montada sobre un fondo con gráficos a juego enmarcada en dorado.



Una de las principales características de esta Triumph tan especial es su exclusivo esquema de pintura Competition Green metalizada con el logotipo tradicional de Triumph. Un diseño en el que no faltan las imprescindibles líneas doradas fileteadas a mano en el depósito de gasolina y la

tapa del asiento del pasajero, que opcionalmente se puede completar con un semicarenado frontal con la misma decoración. Quienes estéis interesados en adquirir un ejemplar de la Thruxton Final Edition ya podéis reservarla en los concesionarios de la marca.





### La XSR900 se viste de GP ▼



Desde su presentación en el mercado en 2016, la XSR900 mostró tener en el código de su ADN ciertas inclinaciones deportivas que empezó a mostrar en su totalidad en la versión de 2021, la última generación de XSR900, al incorporar algunos detalles tomados directamente de sus hermanas de carreras de las décadas de

los 80 y 90 (aunque sin perder su esencia de neo retro), para ahora dar un paso adelante con este modelo que con su semi-carenado sujeto directamente al chasis y la tapa del asiento del pasajero al más puro estilo colín racing, tanto recuerda a las Yamaha YZR de la categoría de 500 cc de Roberts, Lawson o Rainey,

aunque, como es lógico, con una posición de conducción menos agresiva que aquellas para que XSR conserve sus cualidades de moto de uso diario. Algo a lo que también contribuye el sistema de cambio Quickshift que nos permite subir y bajar de marchas acelerando o decelerando sin necesidad de usar el embrague.



Como homenaje a algunas de las máquinas más emblemáticas con las que ha participado en competición a lo largo de sus 68 años de historia

deportiva, Yamaha acaba de incorporar a su gama Sport Heritage una nueva y espectacular versión de su XSR900 que con el ilustre apellido "GP"

(Grand Prix), llega al mercado con la intención de convertirse en un referente entre los aficionados a las deportivas de la vieja escuela.



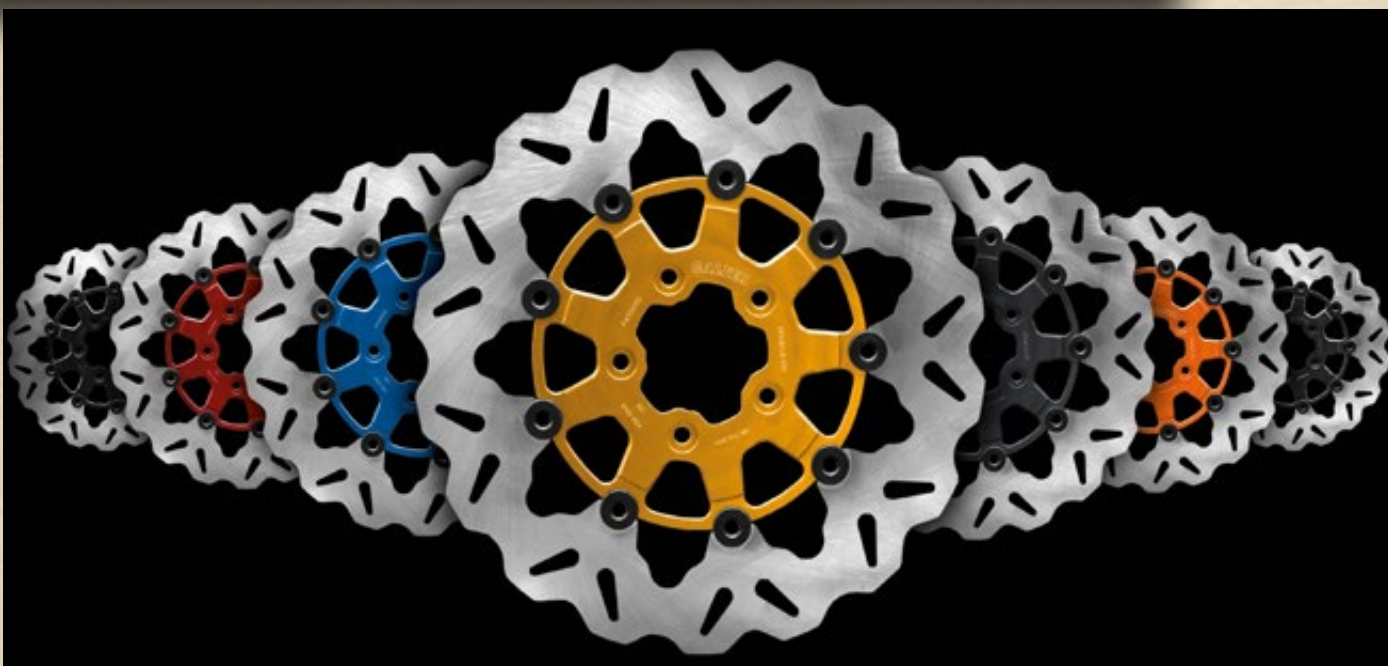


### Frenos Galfer para Harley-Davidson

Que en el equipamiento de serie de la gran mayoría de modelos custom/cruiser de alta gama no se incluyan componentes tan esenciales como suspensiones de buena calidad o un doble equipo de freno delan-

tero que garantice nuestra seguridad, son detalles imperdonables en un tipo de motos que no se caracterizan precisamente por sus precios económicos. De ahí que algunas empresas del sector de los componentes

aftermarket hayan tomado cartas en el asunto con la intención de solventar esas carencias. Una de ellas es la conocida y prestigiosa firma española [Galfer](#), que acaba de presentar la línea "Galfer Colored Disc Wave®".



Una gama de discos de freno flotantes tipo "Wave" desarrollada específicamente para modelos Harley-Davidson. Estos discos además de estar diseñados de forma que se adaptan al buje de la llanta sin necesidad de hacer ningún tipo de modificación, mejoran considerablemente la frenada

con respecto a los que monta la fábrica, y cuentan con el núcleo central de aluminio anodizado en una amplia gama de colores entre los que podremos elegir el que mejor se adapte a nuestros gustos, o en el caso de que hayamos personalizado la moto, a la pintura que hayamos elegido para ella,

lo cual contribuye a mejorar su acabado y estética general. Los "Galfer Colored Disc Wave" delanteros y traseros están disponibles en las medidas originales (292mm o 300mm) a un precio de 289€, y de 309€ la versión de disco delantero de sobremedida (330mm)





# NOTICIAS



## Compañera imprescindible

Si eres de los que antes de equipar su moto con maletas y baúles que crees que estropean su estética prefieren viajar ligeros de equipaje, la propuesta de la conocida firma italiana **Givi** para solucionar tus

problemas de carga con la ST606. Una mochila de 22 litros de capacidad con dos bolsillos laterales, uno de los cuales puede albergar una botella de 1 L, cremalleras laterales con cubiertas reflectan-

tes, respaldo acolchado transpirable, correa lateral para sujetar el casco y cinchas de sujeción en pecho y cintura para una incrementar su estabilidad cuando rodamos a altas velocidades.



# ¿Me ves?



... tus clientes también.

**ANÚNCIATE AQUÍ**  
[marketing@xtremebikes.es](mailto:marketing@xtremebikes.es)

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







## NOTICIAS



### Kit de lavado a presión ▼



Para aquellos a quienes les gusta realizar el mantenimiento de la moto personalmente, Muc-Off cuenta con un kit compuesto por una máquina de lavado a presión, una lanza de espuma (diseñada específicamente para convertir el limpiador en espuma nieve sin dañar ningún compo-

nente), un limpiador Bike Cleaner de un litro, otro limpiador Bike Cleaner concentrado, también de un litro, un spray protector de 500 ml, dos paños de microfibra y una bolsa de almacenaje impermeable, para poder transportarlo todo con seguridad. El equipo de lavado a presión cuenta con un

motor de escobillas de carbón con potencia de 1200 W y ejerce una presión nominal de 70 bar, admisible hasta 100 bar. El agua puede alcanzar una presión de entrada máxima de 1,2 MPa y alcanzar una temperatura máxima de 50 °C, lo que garantiza la eliminación de toda la suciedad.

## 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)

**BZS Performance**  
Tfno: 620 428276  
C. de la Zanfona 2ª. Nave 3-26  
Valladolid

**-C**  
**Calella Custom Motorcycles**  
Tfno.: 93 7423271  
Carrer de Cervantes, 24  
Calella (Barcelona)

**Custom Motor Madrid**  
Tfno.: 91 110 45 48  
C/ Morse, 31, Getafe (Madrid)

**-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  
Avenida de Novelda 190-2  
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  
Poligono 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)

**RestauraMoto**  
Tfno: 606 433158  
C/ Betsaida, 32  
Navalcarnero (Madrid)

**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)

**Royal Enfield Zaragoza**  
**-Daytona Bikes-**  
Tfno: 976 460850  
Pol. El Portazgo, Nave 15 (Zaragoza)

**-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



# Ducati Monster

## Tres décadas conviviendo con "El Monstruo"

*Si el que un modelo de moto llegue a los 30 años de vida ya se merece un homenaje de por sí. Que lo haga la Ducati Monster es aún más reseñable porque esta menuda máquina cambió el destino de la industria europea de la moto en general, y de la italiana en particular...*

Texto: [Gonzalo de Martorell](#) ; Fotos: Ducati





**S**e puede decir sin temor a equivocarse, que desde que en 1958 apareciera la Honda Super Cub, la Ducati Monster es la moto de serie más importante jamás producida en cualquier país del mundo. Vale, en comparación con los más

de 100 millones de Cubs construidos por los del ala dorada hasta la fecha, las 365 mil Monster producidas en las tres décadas transcurridas desde su debut en 1992 hasta nuestros días pueden parecer irrisorias, pero este modelo además de ostentar el record

de años en producción, también es el que más se ha vendido a lo largo de la historia de la marca y un modelo de culto. Un icono que en la década de los 90 salvó a la firma italiana de la quiebra permitiéndola sobrevivir hasta que en 1996 el grupo inversor

estadounidense Texas Pacific Group se la comprase a los hermanos Castiglioni y años más tarde (2012), con Ducati viviendo una etapa de éxitos comerciales y deportivos sin precedentes, estos la vendieron al Grupo VW-Audi.



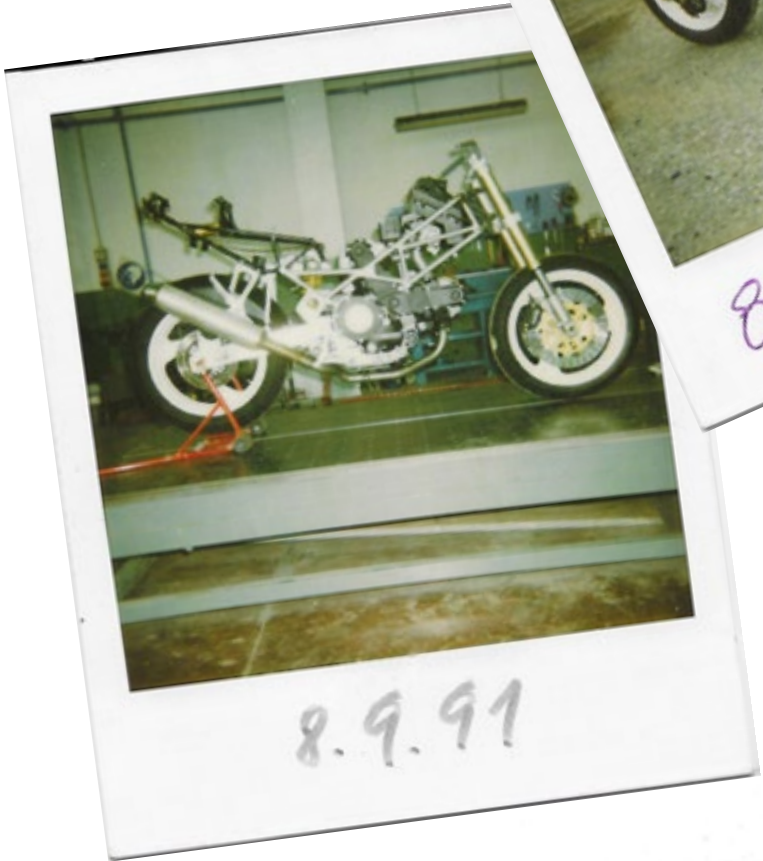




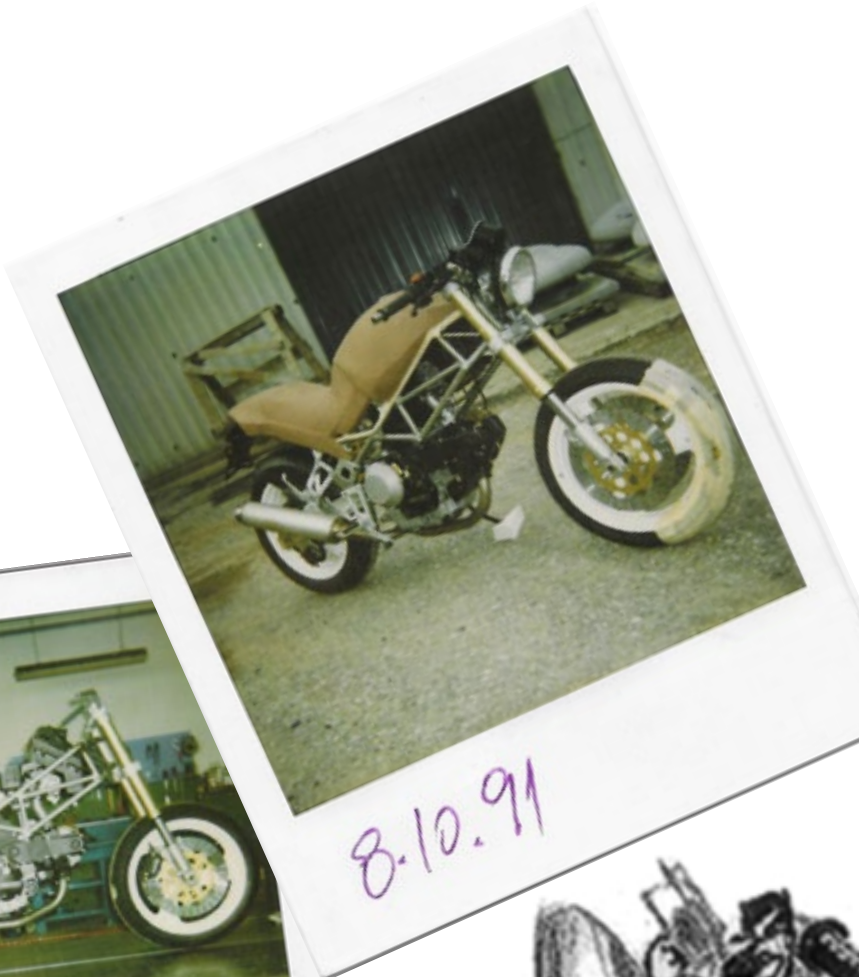
Pero esto nunca habría sido posible de no ser por la tenacidad de Miguel Ángel Galluzzi. El diseñador argentino aterrizó en Cagiva tras haber pasado unos años en el departamento de diseño de Honda en Italia, donde constantemente revistas japonesas. Precisamente fue en una de ellas en

la que descubrió la moto de sus sueños. Era una Ducati 851 desprovista de carrocería que le dejó impactado. Tanto que hizo una fotocopia a color y se la guardó porque desde ese momento tuvo claro que algún día crearía una moto así. Una deportiva de calle con “todo a la vista”.





8.10.91



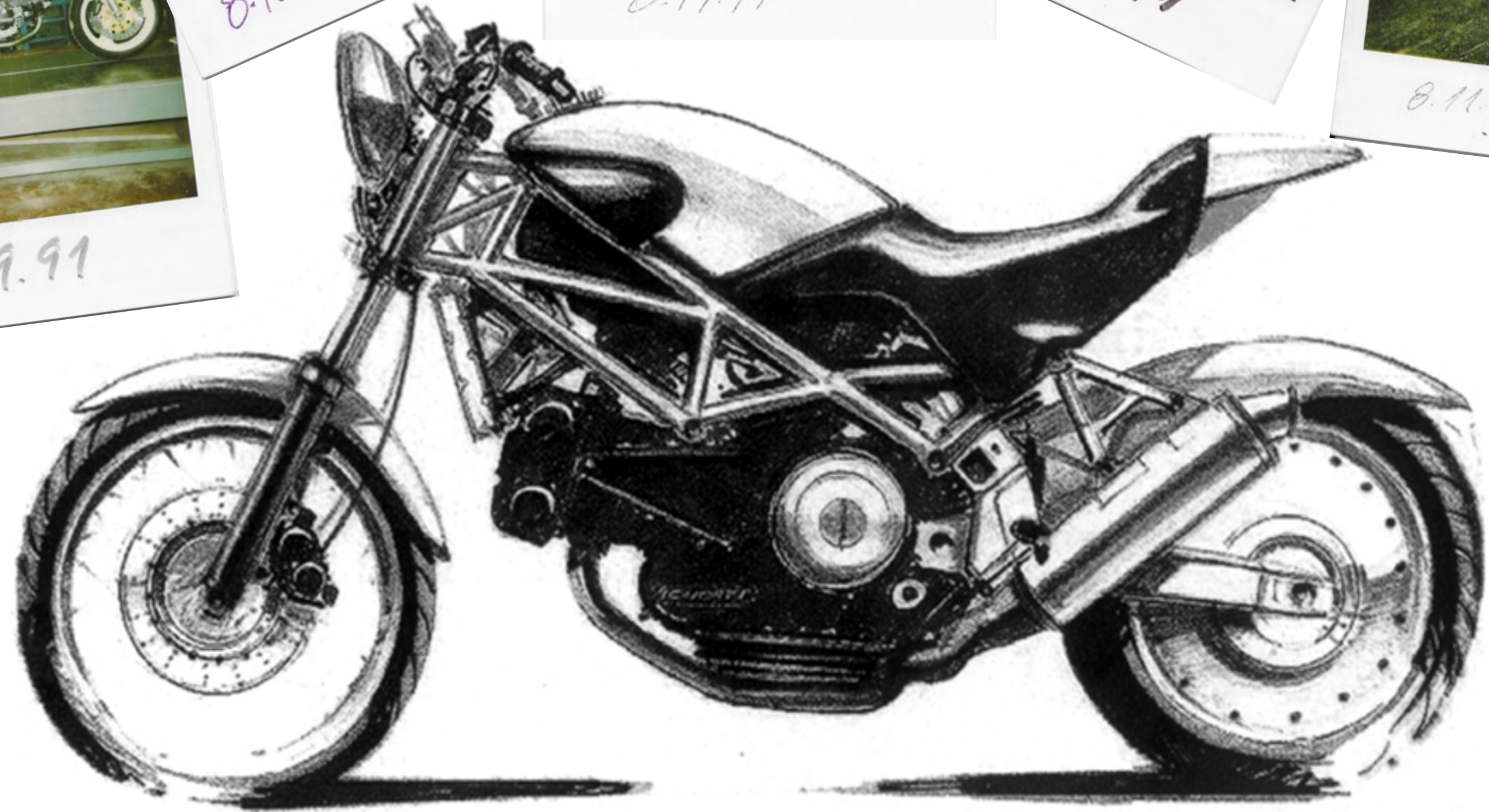
8.11.91



13.12.91



8.11.91





Y su empeño fue tal, que desde su entrada en Cagiva no paró de “acosar” a Massimo Bordi, jefe de Ducati en aquel momento, enseñándole bocetos con la idea de convencerle de la necesidad de producir una Naked. Bordi, que ya tenía bastante lío con terminar de desarrollar la Ducati Paso, siempre le contestaba que le parecía una buena idea pero que no le molestase. Que no era el momento. Lo que fuera para quitarse de encima a aquel tipo tan pesado.



***Un jovencísimo Miguel Ángel Galluzzi posando  
junto a su creación //***



Y llegó el verano de 1990. Después de comentárselo a Castiglioni, Galluzzi le preguntó a Bordi, ya nombrado Director Técnico de todo el Grupo Cagiva, si podría proporcionarle piezas para trabajar en un proyecto personal durante las vacaciones. Para su sorpresa le respondió que sí, que fuese al almacén de Ducati y pidiese todo lo que necesitara. Ese mes de agosto hizo muchísimos kilómetros con la moto personal de Claudio Castiglioni, una 888 Strada de pre serie que el jefe le dejaba para ir los fines de semana a la Costa Azul a ver a la familia mientras arreglaba su moto, una 851 con la que tuvo una caída.





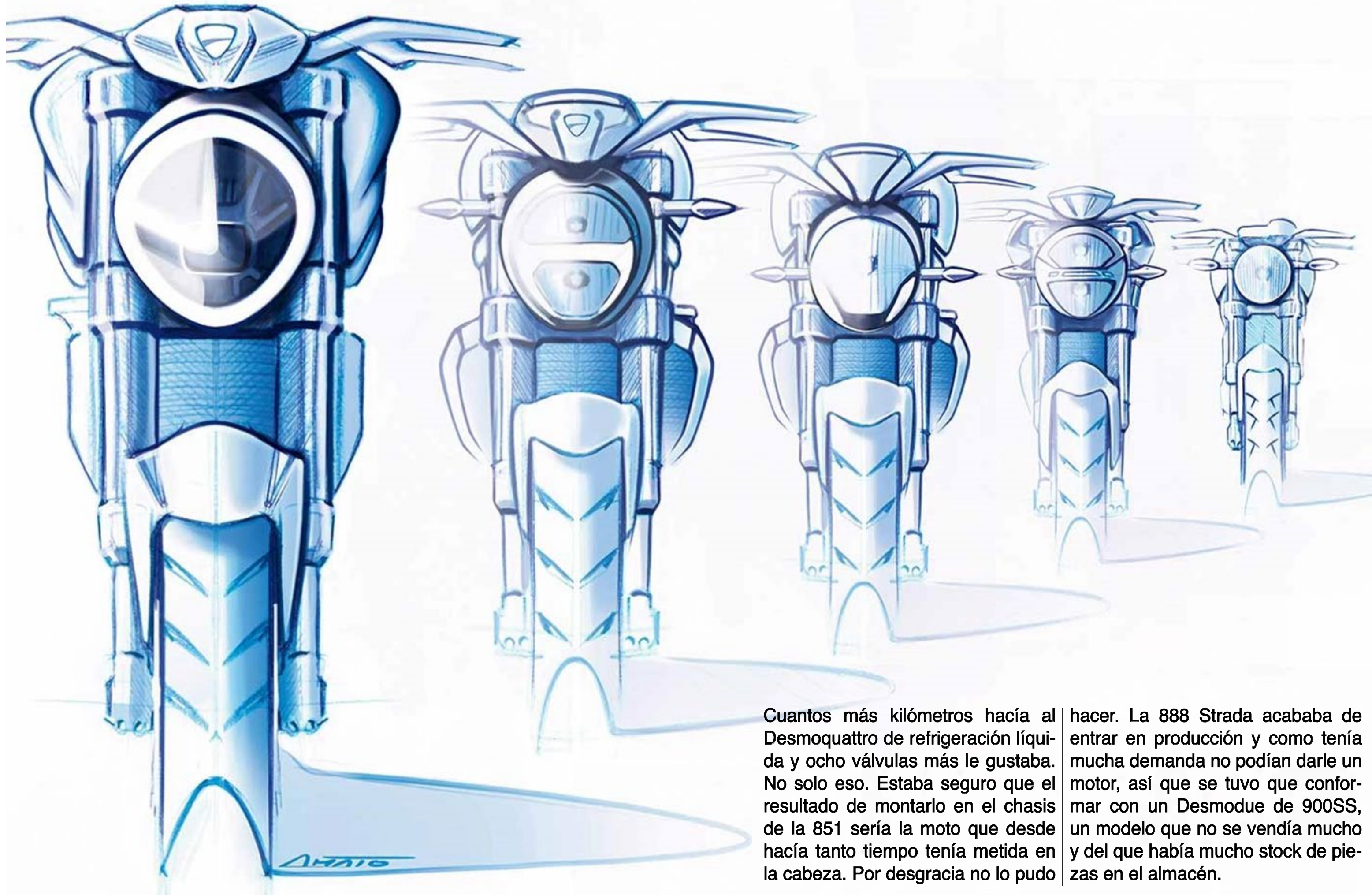
2021

2017

2014

2009

1993



Cuanto más kilómetros hacía al Desmoquattro de refrigeración líquida y ocho válvulas más le gustaba. No solo eso. Estaba seguro que el resultado de montarlo en el chasis de la 851 sería la moto que desde hacía tanto tiempo tenía metida en la cabeza. Por desgracia no lo pudo

hacer. La 888 Strada acababa de entrar en producción y como tenía mucha demanda no podían darle un motor, así que se tuvo que conformar con un Desmodue de 900SS, un modelo que no se vendía mucho y del que había mucho stock de piezas en el almacén.



Para que le ayudara a construir la moto Castiglioni le prestó a Fabio Montanari, el tipo que fabricaba los depósitos de aluminio de las Cagiva del París-Dakar, y ambos se pusieron a trabajar en un cobertizo alejado de la fábrica al que les de-

jaron mudarse para que el ruido no molestase al resto de operarios. A finales de 1991 el prototipo ya estaba listo. Claudio Castiglioni y su hermano Gianfranco lo descubrieron en una visita sorpresa al cobertizo y se quedaron muy sorprendidos.





A Gianfranco le pareció una moto a medio terminar, pero Claudio, que era un visionario, no necesitó explicaciones. Pilló el concepto

a la primera, y unos meses después aprovechó una reunión de importadores Cagiva para presentarlo y saber su opinión. Marcel

Seurat, el importador francés, fue el más receptivo. De llevarse a la serie quería las primeras mil unidades que salieran de la fábrica.





La presentación oficial de la Ducati MH900 fue en 1992 en la feria de Colonia, y decir que fue un exitazo era quedarse corto. Durante el certamen alemán se firmaron 800 pedidos en firme de la nueva Ducati M900.

El nombre Monster no aparecía en los kits de prensa ni en los catálogos porque a Bordi no le parecía serio para una Ducati. De hecho la llamó así porque el departamento de control financiero le pidió un número

o nombre de proyecto al que cargar los recursos que usaba y en ese momento se acordó de los "Monsters in my pocket", unos muñecos coleccionables con los que jugaban los hijos de Galluzzi.





Al final fue el que se usó, pero a quien en realidad a quien hay que atribuirle el mérito es a Marcel Seurat, que muy a pesar de Massimo Bordi, que pilló un cabreo de mil demonios, presentó la moto a la prensa francesa como Monster M900... Y con el se quedó.





Por primera vez desde que las marcas japonesas desembarcaran en Europa a finales de los 70, un fabricante europeo era capaz de sorprenderles y tomarles la delantera con un modelo innovador con el que les avisaba que las marcas del Viejo Continente todavía no se habían dado por vencidas. Una "alternativa" que mostró el camino a otros fabricantes y reactivaría la industria europea de las dos ruedas, que en aquel momento se limitaba a BMW que aún seguía viviendo de los veteranos motores Bóxer y unas italianas Aprilia, Cagiva y Guzzi que estaban en la cuerda floja, así que no es exagerado afirmar que, en cierto modo, la Ducati Monster fue a la moto moderna europea lo que Vespa al sector del scooter.





Incluso los británicos, tan suyos ellos, tras el éxito de Ducati cayeron en la cuenta de que había esperanza para su recién resucitada Triumph. A partir de ahí Europa empezó a mirar con mejores ojos sus marcas históricas, así que la aparición de la Ducati M900 Monster, la moto que reinventó el estilo Naked, supuso un punto de inflexión para el sector de la moto. Hasta se puede perdonar que en treinta años Ducati no haya vendido tantas Monster como Honda Super Cubs. Pero al paso que llevan... démosles tiempo.





## **Algunas Curiosidades sobre la Monster**

### **Estuvo a punto de no ser fabricada**

En aquellos momentos la situación económica del Grupo Cagiva era tan crítica como para que ni se plantearan realizar la importante inversión que requiere producir un nuevo modelo. Por fortuna, la reacción del importador francés animó a los Castiglioni a llevar el proyecto de Galluzzi a la serie. Eso sí, con la única condición de que solo se usasen componentes de otros modelos que tuvieran en stock.







### **Un éxito inesperado**

El éxito de la Monster fue inmediato y salvó a Ducati de la bancarrota. La marca solo tenía previsto fabricar 1.500 unidades y acabó haciendo

una primera tanda de 5.000 ejemplares de un tirón. En 2005 la Monster suponía el 50% de las ventas de la casa de Borgo Panigale.



## **Cada vez más potente**

La primera Monster no era un dechado de potencia —el bicilíndrico de 904cc solo rendía 67 CV- pero su ligereza y agilidad compensaban sobradamente su falta de caballería. Con la versión S4 de 2001

cambia esa tendencia y la Monster por fin pasa de los 100 CV al montar el motor de la Superbike 916. La 1.200 de 2013, con nada menos que 158 Cv, fue la versión más potente fabricada hasta la fecha.









| *Tres décadas de existencia merecían un modelo aniversario //*





## Una evolución discutida

En 2021 Ducati prescindió del chasis multitubular Trellis, una de las principales señas de identidad de la Monster desde su nacimiento, para sustituirlo por un “front frame” con el que para muchos incondicionales la moto ha

perdido su esencia. En Ducati no piensan igual. El concepto Monster surgió de la idea de combinar un motor de calle con la parte ciclo de una Superbike y eso es exactamente lo que ofrecen las Monster actuales.







**BLACK FRIDAY**

**IS RED**

**01/11/23**

**30/11/23**

**ÚLTIMA**

**OPORTUNIDAD**



# Handmade Killer

*Por mucho que les gusten las Harley-Davidson, cada día hay más bikers que creen que la Motor Company está demasiado preocupada por envolver sus motos con un aura de lujo que no va con ellos...*

Texto y Fotos: D.R.





**A**l que tiene claro que moto le gusta no es necesario convencerle con argumentos técnicos, toneladas de cromo, montones de accesorios, ni carísimos trabajos de pintura. Pero Harley-Davidson, como cualquier otra empresa con accionistas que les echan el aliento en la nuca exigiendo beneficios, no puede limitarse a cubrir las necesidades de un segmento de clientes minoritario. Para seguir en funcionamiento necesita que la rueda siga girando, y eso solo se puede hacer con una gama de productos que se venda bien aun a costa de perder el respaldo de sus seguidores más fieles.





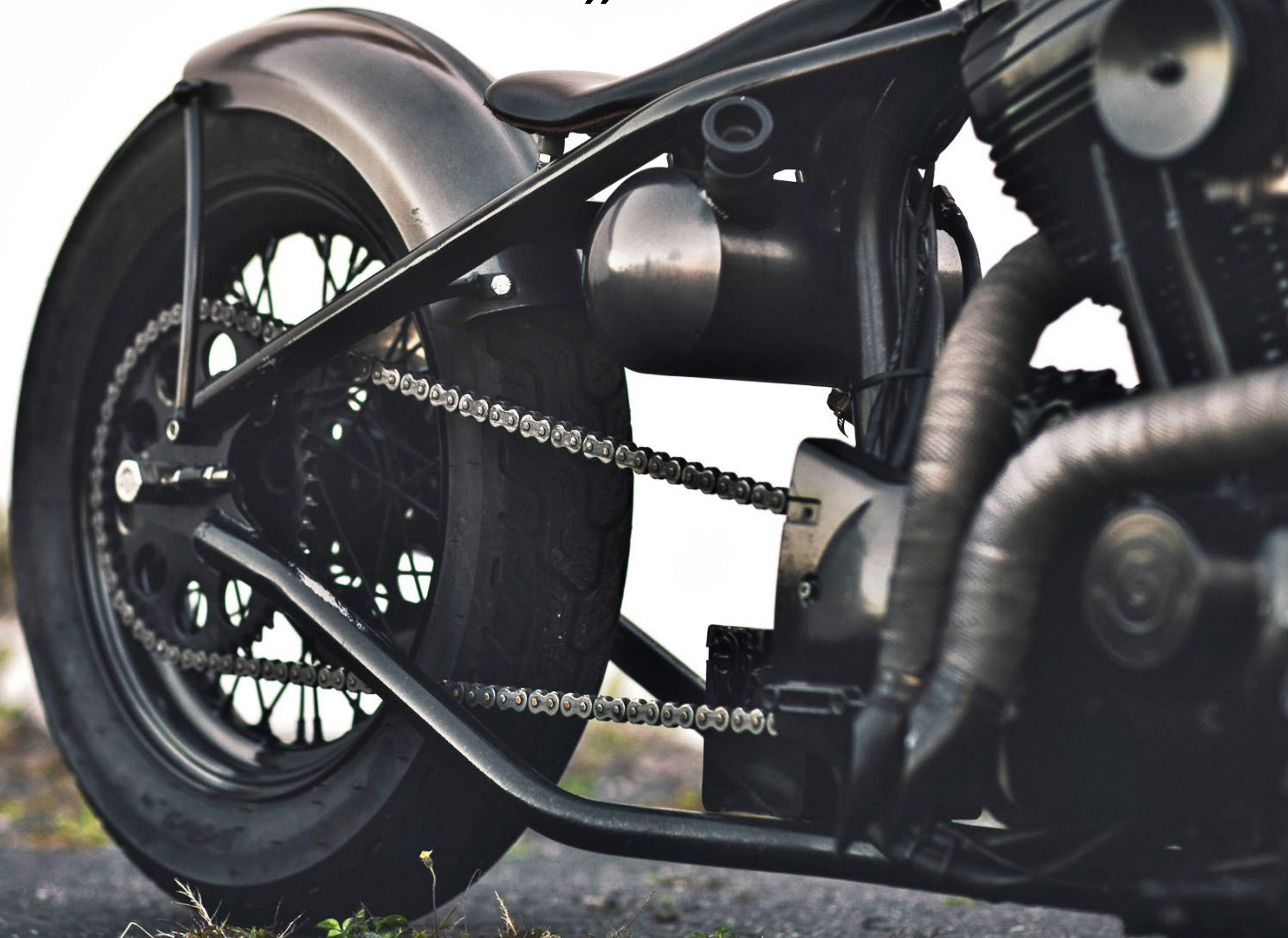
Lo peligroso de este planteamiento es que tus clientes de toda la vida te acaben dando la espalda y tampoco llegues a los nuevos a los que quieres acceder, que es lo que le ocurre a la Motor Co. desde que su actual Director Ejecutivo decidiera que debían fabricar menos motos para darles cierto halo de exclu-

sividad y así poder venderlas más caras. Si “rematas” la faena cargándote el modelo de precio razonable que suponía el cincuenta por ciento de las ventas anuales de tus concesionarios, tienes muchas papeletas de acabar siendo una marca irrelevante. O peor aún..., echando la persiana.





*Sin suspensión delantera ni trasera, ésta Sportster es la antítesis de la comodidad. Una "rompe espaldas" solo apta para sadomasocas y faquires del asfalto //*





Matt Waln, el dueño de esta Handmade Killer, es un enamorado de la marca de Milwaukee. Al igual que tantos otros está desencantado con la deriva que ha tomado la compañía en los últimos años, y como ninguno de los modelos de la gama actual le convence decidió buscar

una Sportster de carburación. Por eso no lo dudó ni un instante cuando su mejor amigo le ofreció su 883. Había tenido un golpe. No había sido grave, pero si suficientemente serio como para cogerla respeto y decidir quitársela de encima para no repetir la experiencia.





Aunque la Sporty aparentemente estaba bien, en cuanto Matt la tuvo en su poder decidió que debía desgazarla para asegurarse de que el chasis no hubiera sufrido daños. Por suerte no los tenía. En el golpe no se dobló ni un solo tubo y todo estaba alineado como es debido, pero ya que toda la moto estaba esparcida por el garaje no le parecía bien

dejar pasar la oportunidad de hacerle unos cuantos cambios. Contactó con la gente de Bare Knuckle Choppers para que le proporcionasen una sección trasera rígida. Solo tenían en stock un modelo largo con el que incrementaría la distancia entre ejes en 15 centímetros pero no le importó. Cortó el hardtail y lo soldó al chasis sin miramientos.







*La moto es un catálogo de piezas artesanales fabricadas por Matt según su propio diseño... y criterio*

**canibeat**  
JON / AN DEHATE



Era la primera vez que lo hacía y no le quedó mal pero era una chapuza. La moto se veía tan caída del culo que el resultado no le gustaba, así que no se le ocurrió otra solución que recortar las

barras de la horquilla hasta que los ejes de los dos trenes rodantes estuvieran al mismo nivel. Lo malo es que tuvo que recortarlas tanto (11cm) que la moto se quedó sin suspensión delantera. Estéti-

camente no hay nada que objetar porque queda chula, pero si os fijáis bien la tija inferior se apoya sobre las botellas de la horquilla incluso en parado, así que la "Handmade Killer" no solo está muy le-

jos de ser medianamente cómoda sino que además es una "rompe espaldas" solo apta para bikers sadomasoquistas o faquires del asfalto que antepongan el estilo a la funcionalidad.







Matt dice que tiene que arreglarlo. Pero seguro que no lo hará. Tendría que replantear todo el diseño: volver a cortar el chasis y soldar otro hardtail, montar una horquilla nueva... Vamos, que tendría que volver a hacer la moto desde

cero otra vez, y como se ha acostumbrado a rodar con ella tal y como está, difícilmente encontrará el momento de meter la radial así que la "Handmade Killer" seguirá tan rígida como una tabla de surf hasta el fin de sus días.



*Michelle, la novia de Matt, tiene que quererle mucho para aceptar acompañarle a todas partes sentada "a pelo" sobre el durísimo guardabarros de chapa //*







O hasta que su novia Michelle, la señorita que acompaña a Matt en las fotos, se harte de ir sentada a pelo sobre el durísimo guardabarros de chapa y diga basta. Y con toda la razón, porque además el guardabarros tiene un nervio central que le queda justo en medio de...bueno, ya sabéis donde le queda, y si no lo sabéis imaginadlo ponga seria porque ya se haya hartado de sentarse a pelo.



*Puede que la Handmade Killer sea más radical de lo que cualquier biker medio es capaz de soportar, pero no seremos nosotros quienes pongamos en entredicho los gustos de cada cual //*





El resto de la moto es un catálogo de piezas artesanales. Matt fabricó el estrecho, bajo y agresivo manillar drag bar con el que dirige la Handmade Killer, el guardabarros trasero con los soportes que lo fijan al chasis, la placa porta matrícula, la caja para la batería y el sistema eléctrico, y casi todos los componentes de la sección trasera. Por cierto, si los mandos avanzados os han gustado

no os molestéis en buscarlos en ningún catálogo aftermarket porque no los encontraréis, ya que Matt los hizo con las estriberas retrasadas de una Yamaha R1. También reubicó el depósito de gasolina modificando el túnel para que la parte delantera quedase bien encajada en el tubo central del chasis, e hizo la base de asiento que su abuelo le tapizó con un retal de cuero.





Para terminar, Matt escogió como decoración una sobria y sencilla pintura en color gris plomo con acabado mate que queda muy bien. Como decíamos antes, la estética está muy lograda, pero el conjunto quizás es más radical de lo que cualquier biker medio sería capaz de soportar por mucho que anteponga el estilo a la comodidad. Aunque si su novia no se queja, no seremos nosotros quienes pongamos en entredicho sus gustos. Allá cada cual.

FIN







**Concesionarios  
Talleres  
Transformadores  
Equipamiento  
Ropa y complementos**

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



**CAFE RACERS**

**XTREME BIKES**



# LMC R80-eV

## Como reconvertir tu BMW clásica en moto eléctrica

*Tal y como se está poniendo el patio en Europa, sustituir los motores de nuestros motos clásicas para reconvertirlas a propulsión eléctrica va a ser una práctica cada vez más habitual...*



**C**on los coches ya se está haciendo. De hecho ya existen multitud de empresas que se han puesto a comercializar kits para “electrificarlos”, y hasta marcas importantes como Jaguar y Ford frecen a los propietarios de los míticos E-Type y Mustang Mach GT que se nieguen a arrinconarlos definitivamente en el garaje, la posibilidad de reconvertírseles. En el caso de las motos también será una práctica cada vez más habitual. Posiblemente tarde-

mos más en verlo porque la mayoría de motoristas somos reacios a aceptar, al menos de buena gana, que se nos imponga sustituir una tecnología que convive con nosotros desde comienzos del siglo pasado y funciona bien, por otra que además de que aún no esta desarrollada al ciento por ciento, a quienes usamos la moto para viajar, o simplemente como herramienta de ocio de fin de semana, la falta de autonomía nos supondrá un problema muy difícil de digerir.





Si a eso le sumamos que el bonito motor que antes llevábamos entre las piernas cederá el sitio a una espantosa caja de baterías con la que parecerá que nos desplazamos en una tostadora con ruedas, y que la moda de ser “eco-friendly” para salvar el planeta nos costará un pastón que la mayoría no podemos permitirnos, el cabreo general estará servido y el sector de la moto (salvo los scooter y motos de uso estrictamente urbano) herido de muerte.





Luuc Muis, el fundador y propietario del estudio de diseño e ingeniería LM Creations, una pequeña empresa holandesa especializada en automoción, ha pensado en todo esto y se ha enfrentado al problema desarrollando un kit con el que convierte las BMW de motor bóxer en motos eléctricas que conservan la estructura del propulsor original, la caja de cambio, y hasta la transmisión final por cardan. El modelo usado de conejillo de Indias fue una R80 a la que se le hizo un escaneo tridimensional del motor tras el que se fundieron unos nuevos cárteres con una serie de soportes internos en los que se alojan el motor eléctrico 'QS138' de 72V y 11kW, un convertidor CC que va conectado al sistema eléctrico de 12V, y resto de elementos necesarios para que todo funcione debidamente.







El motor eléctrico gira a 7.500 rpm. Son solo 500 vueltas por debajo del b6xer de combusti6n, lo que significa que la velocidad m6xima es casi la misma en ambas motos. Evidentemente las curvas de par varían, pero gracias a la caja de cambio las sensaciones que transmite la eV al conductor no difieren mucho de la moto convencional.



A nivel estético, la diferencia más visible (y hay que mirar muy detenidamente para darse cuenta) entre la bóxer original y la LMC, es que en la segunda se conservan las tapas de balancines con sus correspondientes espárragos pero sin los cilindros, carburadores, ni los conductos de admisión. Si algún cliente quisiera mantener estos componentes para que su BMW tuviera aspecto más "auténtico" no habría ningún problema técnico que le impidiese consérvalos, aunque solo le servirían para añadir al conjunto un peso extra innecesario.







Una vez terminado el propulsor, Luuc y su equipo tuvieron que enfrentarse al reto de buscar un alojamiento en el que las baterías no quedaran a la vista, lo cual excluía la posibilidad de acomodarlas en el hueco disponible entre el motor y la rueda trasera. La única alternativa fue volver a recurrir al esca-

neado 3D, aunque esta vez fue del chasis y el depósito de gasolina, donde ahora se aloja un paquete de baterías de 4.3 kW que ofrecen una autonomía de 80 Km en ciudad. Admiten hasta 2.000 ciclos completos de carga, que son el equivalente a unos 160.000 km, y pesan alrededor de 24 kg.

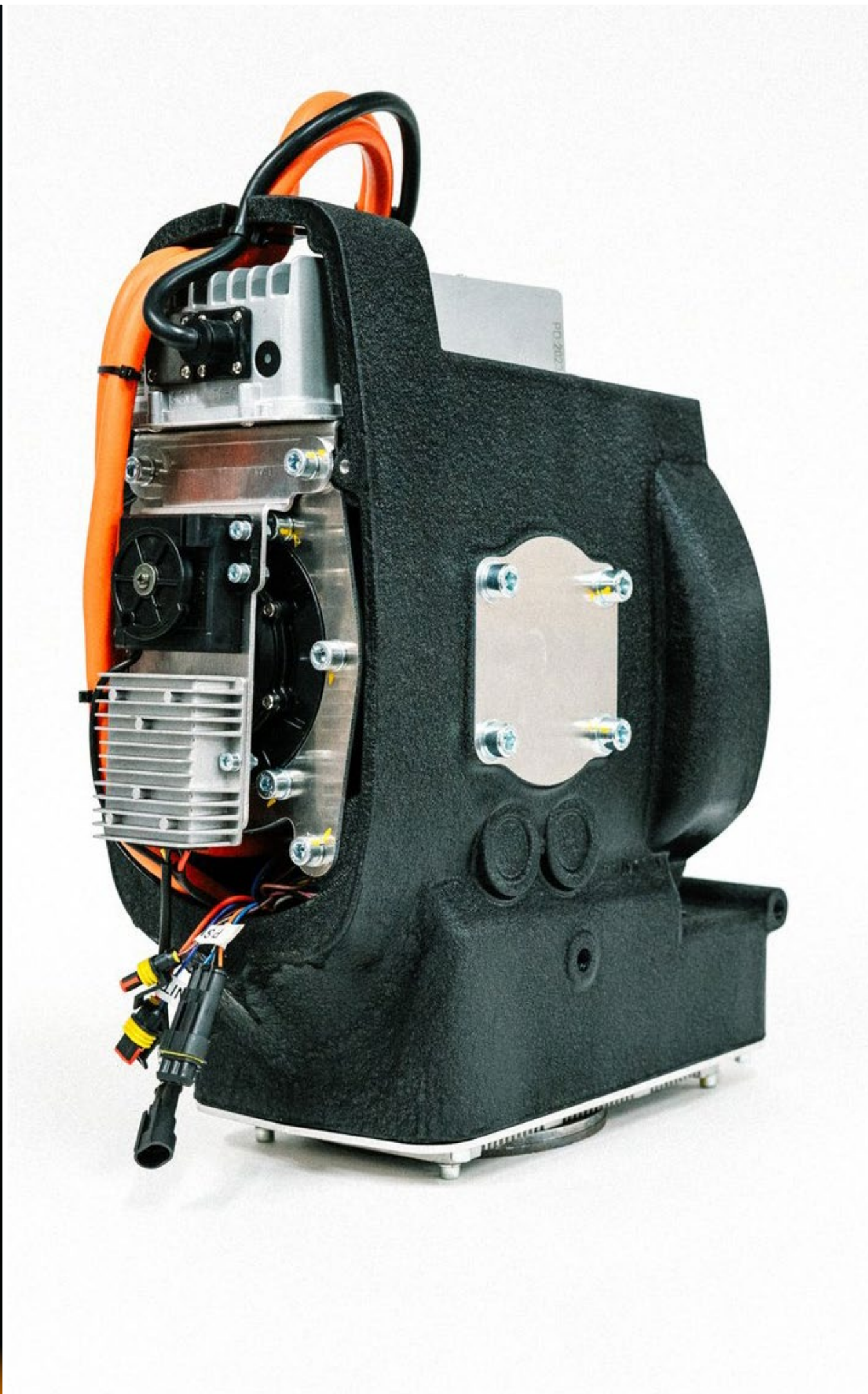


Un poco más que un depósito original de R80 cargado con los 22 litros de gasolina que tiene de capacidad. Un detalle a tener en cuenta es que Luuc cree que su invento se puede extrapolar fácilmente a cualquier BMW de serie R fabricada entre 1969 y 1995 con solo hacerles unas pequeñas modificaciones en el tubo superior del chasis, o como en el

caso de las R100, con tan solo suprimir algunos de los soportes que trae de origen, lo cual es una buena noticia para todo aquellos que quieran seguir rodando con su bóxer más allá del fatídico 2030. Año a partir del que a todos los que sigamos quemando gasolina nos van a hacer la vida insostenible.











## Custom Style

Si la eV destaca por la radical reconversión a la que ha sido sometida, también lo hace por el nuevo look que se le ha dado. Una vez puestos a enredar y a cambiar cosas, en LM Creations no quisieron dejar pasar la oportunidad de aprovechar el proceso de montaje para equiparla con componentes de parte ciclo que la pusieran al día tanto a nivel técnico como estético. De ahí que en la zaga

se sustituyesen los amortiguadores convencionales por un YSS anclado en el mismo lado del cardan usando piezas de un bastidor de una RT accidentado, o que se haya fabricado un subchasis (atornillado) de nuevo diseño que sirva de sostén al asiento MJ Seats de una plaza y media y un minúsculo piloto Kellermann Atto que también hace la función de luz de freno.



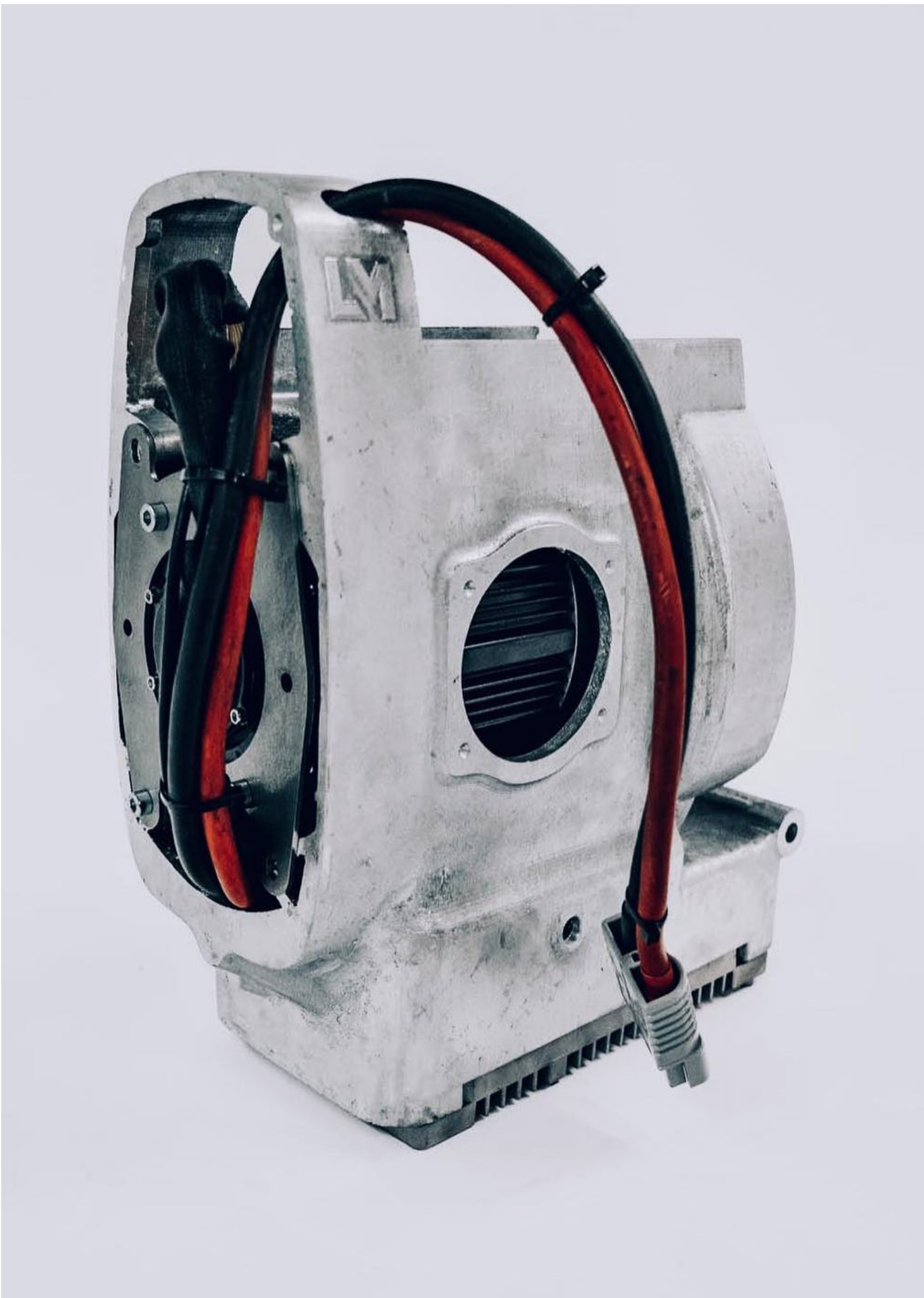


En cuanto al tren delantero, la horquilla invertida es de KTM 390 y sujeta entre sus barras una llanta de 19" con buje de BMW F650. Tanto esta, como la trasera de 18" son de aluminio, y tienen radios de acero inoxidable y neumáticos Michelin Roadmaster Classic.

A pesar de la aparente complejidad del kit, Luuc asegura que el video de instrucciones que proporciona a sus clientes es suficiente para que cualquiera que sea medianamente manitas pueda hacer la reconversión en su propia casa.











Y mucho más importante aún, conseguir la certificación EU R100 EV que le permitirá legalizar la moto como vehículo eléctrico con las ventajas e inconvenientes que eso conlleva. Por cierto: el precio del kit es de 4.475 euros, a los que deberás sumar otros 1.450 euros adicionales si prefieres que el equipo de Luuc sea el que se encargue de instalarlo.



Un precio muy asequible en comparación con el de la mayoría de motos eléctricas que hay en el mercado, y un chollo si tenemos en cuenta que a partir del mismo momento que empieces a disfrutarlo te convertirás a ojos de la nueva Inquisición en un ciudadano ecológico, sostenible, y cuidadoso y comprometido con la salvación de nuestro planeta.

FIN







### **General**

Moto>LMC eV  
Modelo base>BMW R80  
Propietario>Luuc Muis  
Constructor>[LM Creations](#)  
País>Holanda

### **Motor**

Tipo> QS138 eléctrico  
Potencia> 72V  
Par máximo>7.500 rpm  
Baterías>31,1 Kv  
Ciclos de carga>2.000  
Peso baterías>24 Kg  
Tiempo de carga al 80%>1 hora  
Tiempo de carga al 100%>2 horas  
Cambio>5 velocidades  
Transmisión final>Cardan  
Peso>195Kg

### **Parte Ciclo & Accesorios**

Chasis>BMW modificado  
Subchasis>LM Creations  
Horquilla>KTM 390  
Tipo>Invertida  
Faro>LED  
Manillar>Renthal SBK  
Llanta delantera>19"  
Freno>Brembo  
Neumático> Michelin Roadmaster Classic  
Depósito de gasolina>BMW R80  
Asiento>MJ Seats  
Estriberas>BMW  
Llanta trasera>18"  
Freno>Tambor  
Neumático> Michelin Roadmaster Classic  
Piloto> Kellermann Atto



## **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





# Italian Bike Week

*El fin de semana de 14 al 15 del pasado septiembre, la localidad italiana de Lignano Sabbiadoro acogía la segunda edición de la Italian Bike Week. Un evento de fin de verano que todo apunta a que se convertirá en uno de las citas imprescindibles para los bikers europeos...*

Texto y Fotos: Terre di Moto





**L**a “Florida italiana”, que es como el conocido escritor estadounidense Ernest Hemingway denominaba esta bonita zona de Italia bañada por el Adriático, se convertía por segundo año consecutivo en una Daytona en versión europea. Algo así como una especie de

una Meca a la que este año acudían más de cincuenta mil visitantes procedentes de todos los rincones de Europa, e incluso algún que otro despistadillo que llegaba nada menos que desde Kuwait, para poder disfrutar de cuatro días de ruido de motores a tope de revoluciones y mucho olor a gasolina.







Nacida para complementar el Biker Fest International aunque con un enfoque ligeramente distinto, la Italian Bike Week mantiene sus vínculos con el sector custom pero sin que este tipo de motos sean el principal foco de atención, que en este evento está más orientado hacia el seg-

mento de las motos de aventura, scrambler y fuera carretera. Algo que a la vista de las algo más de 1.200 pruebas de modelos nuevos de estas especialidades que se realizaron a largo del fin de semana, demuestra que la decisión de los organizadores ha estado más que acertada







Y ya que hablamos de pruebas, el área denominada “Off Road Arena” contaba con 155,000 m<sup>2</sup> de pistas de tierra diseñadas para conductores de todos los niveles. La principal, era una recreación del circuito en el que antiguamente se celebraban las legendarias 12 Horas de Enduro de Lignano.



El sábado y el domingo, este circuito de 7 km fue el escenario de los Enduro Days que organizaba el Moto Club Sabbiadoro: una oportunidad para que los pilotos y el público disfrutasen del espectáculo de las carreras off-road al aire libre. Al mismo tiempo, los Adventure Rides, las excursiones

tototerreno de 70 km propuestas por MV Adventure, y la Notturna Tassellata, una carrera de resistencia no competitiva de 300 km y 12 horas de duración organizada por Amici del Bicilindrico, sumergieron a los participantes en el espíritu más auténtico y aventurero del enduro.







El sábado fue el momento del 4º Mods Meet Rockers, un encuentro de scooters y ciclomotores vintage al que asistieron muchos fanáticos de las Vespa y Lambretta vintage, Por la tarde, también se llevó a cabo el Pin Up Contest: las chicas al estilo de los años cincuenta también

fueron las estrellas del U.S. Car on the Beach, la gran reunión de automóviles estadounidenses, que bajo la dirección de Cruisin' Magazine y Old School Garage reunió más de 200 coches de varios car clubs italianos y extranjeros, así como a muchos participantes "independientes".







La gran caravana que llevó a los músculos y hot rods por las calles de Lignano, la segunda del fin de semana después del desfile del sábado por la noche de dos ruedas, partió de la Avenida Europa el domingo

por la mañana y terminó con la ceremonia de entrega de premios a los ejemplares mejor restaurados, más originales o más personalizados, que previamente eligió un jurado de expertos.







*La Italian Bike Week acogió cerca de 50.000 visitantes. Una cifra que no está nada mal para una segunda edición //*







## El Bike Show

A pesar de este enfoque tan off-road, la organización de la Italian Bike Week no olvidaba sus raíces. Como “hija” de un evento que desde 1986 ha estado llevando a Italia lo mejorcito de la Cultura Custom, no podía faltar un Bike Show a la altura, y este era la tercera ronda italiana puntuable para el Campeonato del Mundo de Constructores AMD, a la

que acudieron docenas de constructores entre los que se encontraban Mirko Perugini (Gallery Motorcycles), Matteo Fustinoni (Hazard Motorcycle) y el esloveno Vito Klemenčič (VK Custom Works). El trío que el pasado mes de junio copaba el podio del Bike Show que se celebró en Budapest en la fiesta del 120 Aniversario de Harley-Davidson.





## BEST IN SHOW

Tras arrasar en Budapest, Mirko Perugini se llevó el título de Best in Show con la impresionante Harley-Davidson JD de Gallery Motorcycles (BS), construida alrededor del antiguo bicilíndrico en V de finales de los años veinte. Destaca especialmente la rueda delantera, que crea un agradable contraste con la mecánica casi centenaria









## 1° CATEGORIA FREESTYLE

La impresionante "Ghisarama" de Hazard Motorcycle ha ganado numerosos premios y repitió en Lignano con la Ironhead con la que Matteo Fustioni rinde su tributo particular a las mítica lancha Riva Acquarama que a finales de los años sesenta Ferruccio Lamborghini encargó al astillero utaliano





## 1° CATEGORIA OLD STYLE

Un veterano motor Flathead era el principal protagonista del proyecto de VK Custom Works con el que Vito Klemenčič conquistó el primer premio. Un chopper al más puro (y duro) estilo "nórdico".





## 1º CATEGORIA BAGGER

Los eslovenos de Custom Creations Garage se llevaron el primer lugar en la categoría Bagger gracias a una Harley-Davidson Touring con motor Twin Cam completamente transformada, en la que destaca especialmente la solución adoptada para la suspensión delantera.





## 1º CATEGORIA MODIFIED H-D

Custom Thom participaba en la categoría Modified H-D con una V-Rod convertida en un auténtico dragster urbano





## 1° CATEGORIA METRIC

Entre las transformaciones de modelos no estadounidenses destacaba la propuesta de Samuele Gorni. El transformador de Mantua convertía una Honda Sha-

dow, uno de los modelos más populares del sector en las décadas de los ochenta y noventa, en un chopper Drop Seat que no dejó a nadie indiferente.





## 1º CATEGORIA CAFE RACER

VM Cycles fueron quienes se llevaron la corona en esta categoría con una propuesta con base BMW R100 RS en la que a pesar de haber conservado el depósito de

gasolina de serie, convenció a propios y extraños con un estilo retro en el que resaltaba mucho el acabado pulido del bóxer refrigerado por aire.





La empresa Gallery Motorcycles de Brescia ganó el premio "Best in Show" con su fabulosa Harley-Davidson JD. Docenas de personalizadores aceptaron el desafío y se presentaron en el ring de Lignano con las herramientas en mano. Entre los invitados de honor se encontraban las excelencias italianas.





## 1º CATEGORIA SCRAMBLER

G-Design participaba con una reinterpretación de la Buell XB12, que convertía la naked estadounidense en una agresiva todoterreno con cierto aire post apocalíptico (pero en versión limpia para que no cojas el tétano con solo mirarla) gomas de fuera carretera y larguísimas suspensiones.







Para evaluar estas auténticas obras de arte sobre dos ruedas, un jurado compuesto por Micke Persello en representación del IMC y el periodista neerlandés Onno Wieringa en representación de American Motorcycle Dealer.



## 1º CATEGORIA STREETFIGHTER

Los treviganos de Motor Attitude reinterpretaron la muscle bike por excelencia, la Yamaha V-Max, una poderosa V4 que encarna como ninguna otra moto de la historia el concepto de muscle bike de dos ruedas.





## 1º CATEGORIA MOPED

Alessandro Danini de Alear-  
te Motori, participaba en  
esta categoría con una de  
las motos más curiosas del  
Bike Show. Construida a  
base de componentes re-

ciclados, estamos seguros  
que esta pequeña joya ha-  
bría puesto las cosas muy  
difíciles a los miembros del  
jurado de haberse inscrito  
en la categoría Freestyle.





Durante la ceremonia de premiación que tuvo lugar el domingo 17 de septiembre a las 13:00 horas, se presentaron en el escenario los 10 ganadores, que recibieron, además del trofeo "Best in Show" y los 8 premios por categoría, el premio especial Moped, dedicado a las cilindradas más pequeñas.







# PAGNOL



[www.pagnol-moto.com](http://www.pagnol-moto.com)