

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

SPECIAL BIKES CULT

• **Sovereign Raven**
Rough Crafts Industries



• **RE: Vigilante**
Rajputana Customs

• **Magia Voodoo**
Ducati S2R

• **Motoverse 2023**
Royal Enfield Custom World

• **Design the Future**
Zero SR/S Concept

#44

Sumario

Fuera de Serie

010.- *Sovereign Raven: Cuervo Soberano*

108.- *Magia Voodoo: Ducati S2R*

164.- *RE Vigilante: Diversión en Estado Puro*

Noticias

048.- *Buenas (y malas) vibraciones*

Meeting Point

064.- *Motoverse 2023: Royal Enfield Custom World*

Con Enchufe

182.- *Design the Future: Zero SR/S Concept*

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...



MAKINOSTRA



Harley-Davidson Madrid





Desde que surgió el lío de la implantación de las zonas de bajas emisiones en las ciudades de más de 50.000 habitantes, los amigos y conocidos no dejan de darme la brasa preguntando si deben comprarse una moto eléctrica. Lo gracioso es que me lo pregunten a mí, que me gusta la gasolina bien cargadita de plomo, y que en su día compre una buena reserva de pastillas de freno con amianto que aun uso en mis “hierros” viejos porque creo que van mejor que las que se fabrican en la actualidad... O eso me parece.

Que conste que no estoy en contra del progreso, pero me niego a aceptar a pies juntillas las tesis de todos esos progres de salón que se han subido al carro de la ecología para imponernos la visión de un mundo ideal que solo existe en su imaginación. Puedo aceptar los vehículos eléctricos como una alternativa más con la que desplazarse por la ciudad, que no para viajar. Pero de ahí a creerme que en un mundo sin motores de explosión todo será más sano, más feliz y más “chuli”... como que no me lo trago.

Por suerte para nosotros, la puesta en práctica de las ocurrencias de esos listillos que inventan normativas en Bruselas para justificar los sueldazos que les pagamos parece que se les empieza a atragantar. De momento han tenido que aceptar los combustibles sintéticos porque se están dando cuenta que sus pretensiones de convertir la red de carreteras europea en una especie de Scalextric gigante para uso exclusivo de los ricos solo ha servido para hundir la industria de la automoción en una crisis sin precedentes, y como de aquí a 2050, que en teoría se prohibirá la circulación a motos y coches (y autobuses, camiones, barcos, aviones,...) todavía pueden pasar muchas cosas, y los que hacemos esta revista y la mayoría de los que la leéis, lo único que podremos conducir será un tacataca, lo mejor es que nos despreocupemos del tema y disfrutemos todo lo que podamos nuestros queridos, antisociales y contaminantes cacharros. Y el que venga detrás... que arree.



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: Rough Crafts

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



Sovereign Raven

Cuervo soberano

Seguro que en más de una ocasión hemos comentado nuestra admiración por el trabajo de Winston Yeh. El dueño de la empresa taiwanesa Rough Crafts es una especie de Rey Midas que, sea cual sea la moto sobre la que pose su mano, se convierte en oro... ¡en reluciente y malvado oro negro!

Texto: SBC ; Fotos: Cortesía de Rough Crafts



En cuanto Winston llegaba a casa del instituto, en lugar de ponerse a hacer los deberes se plantaba delante del televisor para embobarse con el Biker Build-Off o Motorcycle Manía. Sus héroes no eran personajes de comic sino de carne y hueso. Tipos llamados Jesse James, Billy Lane, Indian Larry o Paul Teutul, que hicieron de la construcción de motos un arte, y su forma de ganarse la vida. Al acabar los estudios Winston decidió que profesionalmente seguiría sus pasos, y hoy día es raro que alguien que conozca un poco el sector de la moto personalizada no haya oído hablar del taller que montó en su Taipéi (Taiwán) natal. Claro que a diferencia de West Coast Choppers, Choppers Inc, Indian Larry Motorcycles u OCC, talleres todos que funcionaban en suelo estadounidense, Rough Crafts está en un país en el que, como en tantos otros, si cada día está más difícil legalizar una moto construida desde cero, intentar legalizar un chopper es una misión imposible.



El depósito de gasolina "Guerrilla" se ha convertido en un clásico en las Harley transformadas en el taller taiwanés //



De ahí que los constructores de motos artesanales tengan que poner en marcha toda su imaginación para poder recrear las características de aquellas máquinas tan genuinamente americanas usando componentes con las que

se puedan homologar. Es el caso de la Sovereign Raven. Un encargo de un cliente con el que Winston demuestra que sus motos son aptas para sortear las imposiciones de esta época tan restrictiva en la que nos ha tocado vivir, y

que aunque al conservar las geometrías originales y no habérsele podido cortar el chasis técnicamente no se le pueda considerar una chopper, tanto a nivel de estética como por posición de conducción y de sensaciones que transmite lo

es. E incluso las supera en muchos aspectos, porque la calidad y el rendimiento de los componentes con los que se ha equipado están muy por encima de los que cualquier constructor pudiera haber conseguido hace un par de décadas.



De suministrar a Winston las bombas de freno y embrague RR90 y los soportes Casino para el manillar Fighter se encargó Rebuffini //



Grande Moco Spirit

El punto de partida para este proyecto fue una Harley Fat Boy M8. Una espectacular cruiser M8 de 2022 a la que el constructor taiwanés ha sido sometido a una dieta de adelgazamiento en profundidad para permutar su aspecto “macizo” en unas formas estilizadas

inspiradas en las de la “Grande Moco”, un chopper salvaje de Roland Sands (RSD) que protagonizó una de las primeras portadas de nuestra revista hermana [Xtreme Bikes](#) hace ya casi 20 años. Por aquel entonces el constructor californiano se desmarcaba de sus

competidores equipando sus proyectos con multitud de piezas aftermarket destinadas al segmento de las motos deportivas que combinaba con chasis hardtail, manillares cuelga monos, depósitos minúsculos, y demás elementos característicos de toda chopper que se

precie. En el caso de la “Sovereign Raven”, la selección de piezas escogida por Winston ha sido una horquilla invertida [Öhlins](#) FF-521 con el recorrido ligeramente acortado, que se sujetan a la columna de dirección con un juego de tijas Rough Crafts.





El silencioso tipo petaca es una curiosidad que imprime mucho carácter a la moto //



La suspensión trasera también se ha confiado al fabricante sueco. Es un amortiguador HD-503 con multitud de posibilidades de reglaje mediante el pomo integrado en el lateral derecho del depósito de aceite. El efectivo conjunto chasis/suspensiones actúa sobre un juego de llantas BST (Blackstone Tek) de fibra de carbono.

no. La delantera es una Twin Tek con cinco radios en estrella y 21 pulgadas de diámetro, mientras que la masiva llanta posterior lenticular es de 17 pulgadas. Ambas están calzadas con neumáticos Pirelli. Un Night Dragon 120/70-21 y Diablo Rosso III de 240/45-17, delante y detrás respectivamente. En cuanto a frenos nada

nuevo bajo el sol. El Sr. Yeh es fiel a las marcas que funcionan bien, y como la francesa Beringer es de las que nunca le defraudan eligió un equipo de frenada de la gama 4D System compuesto de discos dobles y pinzas monobloque de anclaje radial para las que tuvo que fabricar soportes a medida.





Tanto los adornos de plata del depósito de gasolina como los embellecedores de las varillas empujadoras, son obra de la joyería 2 Abnormal Sides //

De Milwaukee Eight 114 a Chopper 3.0

Con unos buenos 1.870 cc de cilindrada y bajos dignos de una locomotora, el V-Twin M8 es uno de los mejores propulsores salidos de la factoría estadounidense hasta la fecha, y por lo tanto no necesitaba de ningún

elemento para mejorar su rendimiento. Tan solo algunos pocos detallitos como el de sustituir el embrague original por uno de accionamiento hidráulico de la firma italiana Rebuffini que incluye una carcasa Comet y

una bomba radial RR90 apta para todas las Harley con sistema eléctrico Can Bus, cuya hermana gemela encontramos también en el extremo izquierdo del manillar asistiendo al freno delantero.





Los mandos avanzados y otras muchas piezas de la moto, son fruto de la colaboración de Rough Crafts con la empresa del mítico Arlen Ness //

La ventaja de estas bombas es, además de su impecable estética y sus buenas prestaciones, que las piñas de luces que van incorporadas en el conjunto se enchufan directamente a la conectores originales sin necesidad de hacer ninguna

adaptación. Otros detalles fruto de la estrecha colaboración de Rough Crafts y la empresa del mítico Arlen Ness que adornan el propulsor son las tapas de balancines, del árbol de levas y la caja en la que se ubica un filtro de aire K&N. To-

das ellas en el elegante y sobrio color negro característico de las motos de la casa. Lo que también incluye al arriesgado y personalísimo sistema de escape, que con su curioso silencioso tipo “petaca” imprime a la moto mucha personalidad.





La marca de frenos Beringer es de las que nunca defrauda. De ahí que Winston escogiese un equipo de la gama 4D System compuesto de discos dobles y pinzas de anclaje radial //

En cuanto a la ergonomía se refiere, la posición de conducción es natural y cómoda a partes iguales. Las plataformas reposapiés Rough Crafts están en el punto justo en el que deberían estar, y los soportes Rebuffini Casino mantienen el manillar Fighter del catálogo de Winston a una altura que no te obliga a adoptar posturas forzadas. Algo a lo que también contribuye la bien estudiada situación del soporte BT Choppers que sirve de base al asiento monoplaza bajo el que se esconden la batería y demás elementos poco estéticos de la moto, con el que se completa una estética puramente chopper con la obligatoriedad de mantener el chasis tal cual salió de fábrica en su día.



*Debajo del asiento encontramos, casi escondido, un amortiguador **Öhlins** HD-503 de carreras que demuestra que en Rough Crafts solo eligen lo mejor de lo mejor //*



Frisco Look

Para terminar, nos detenemos en la carrocería. O para ser más exactos en la ausencia de ésta, ya que el minimalismo es tan extremo que solo cuenta con el guardabarros "Guerrilla" que anclado al basculante apenas cubre el

neumático trasero, al que va prácticamente pegado, y un pequeño depósito de gasolina estilo "Frisco", que al igual que el color negro ya es toda una seña de identidad en las Harley transformadas en Rough Crafts, aunque a este se

le han incorporado algunos elementos decorativos de plata creados por la joyería 2 Abnormal Sides para Winston, para el que también fabricaron los adornos que la Sovereign Raven luce en las varillas de los empujadores.





General

Moto> Sovereign Raven
 Modelo base>HD Fat Boy
 Año>2022
 Constructor>Winston Yeh
 Taller>[Rough Crafts](#)

ROUGH
CRAFTS



Motor

Fabricante>Harley-Davidson
 Tipo>Milwaukee Eight (M8)
 Cilindrada>1.870 cc (114 ci)
 Tapa de balancines>Arlen Ness / Rough Crafts
 Tapa de árbol de levas>Arlen Ness / Rough Crafts
 Filtro de aire>K&N
 Caja de filtro>Arlen Ness / Rough Crafts
 Embrague> Rebuffini hidráulico
 Tapa embrague> Rebuffini Comet
 Escape> Arlen Ness / Rough Crafts



Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Harley-Davidson
 Tipo>Softail
 Horquilla>[Ohlins](#) FF-521
 Tipo> invertida
 Faro> Rough Crafts
 Manillar> RC Fighter
 Soportes>Rebuffini Casino
 Mandos/bombas>Rebuffini RR90
 Puños> Rough Crafts
 Velocímetro> HD Street Bob
 Conmutadores> Rebuffini Can Bus
 Llanta delantera> BST Twin Tek de carbono
 Discos de freno>Beringer flotantes
 Pinzas>Beringer 4D System monobloque
 Soportes> Rough Crafts
 Neumático>Pirelli Night Dragon
 Medida>120/70-21
 Depósito de gasolina>RC Guerrilla
 Depósito aceite>Stock modificado
 Asiento>Rough Crafts "Solo"
 Estribas conductor> Plataformas Rough Crafts
 Renvíos>Arlen Ness
 Basculante>Stock
 Amortiguador> [Ohlins](#) HD-503
 Llanta trasera>BST lenticular de carbono
 Disco freno>Beringer
 Pinza>Beringer
 Bomba>HD
 Neumático> Pirelli Diablo Rosso III
 Medida>240/45-17
 Guardabarros> RC Guerrilla
 Piezas de carbono>Simon Fiber Craft





More Tech, More Fun...

More NIGHTSTER...



HARLEY-DAVIDSON MADRID SUR

Centro Comercial X-Madrid
C/ Oslo, 53 Alcorcón (Madrid)
Tienda: 91 0837424



HARLEY-DAVIDSON SEVILLA CITY

Avenida Montes de Sierra, 36
41007 - SEVILLA
Tienda: 954 547088



Royal Enfield Shotgun ▼

A la vista de la velocidad de cruce que ha cogido Royal Enfield desde la aparición de su motor twin, era de esperar que la marca no se durmiera en los laureles en cuanto al desa-

rollo de modelos nuevos se refiere. De hecho, la Super Meteor 650 se presentó en noviembre de 2022 y la familia custom ya está creciendo con nuevas propuestas como la “Motoverse Edi-

tion” de la que por desgracia solo producirán 25 ejemplares, o la SG 650 (Shotgun para los amigos) presentada el pasado mes en Los Ángeles y que en breve estará en los concesionarios.



A diferencia de la Super Meteor, modelo del que deriva casi en su totalidad, la nueva Shotgun será algo más compacta gracias a un subchasis trasero más corto con el que el asiento queda a 795 mm del suelo y la distancia entre ejes se establece en 1.465 mm, 35 mm menos que en la versión

cruiser. Las llantas siguen siendo de aleación, aunque con 18 y 17 pulgadas de diámetro delante y detrás respectivamente, y el apartado de suspensiones y frenos se mantiene sin ningún cambio significativo. A nivel estético, la Shotgun 650 estará disponible en tres esquemas de color

(Green Drill, Plasma Blue, Sheet Metal Grey y Stencil White) y en su configuración de serie llegará con un asiento monoplaza en voladizo, aunque entre los 31 accesorios opcionales que ofrecerá la marca podremos encontrar un asiento desmontable para el pasajero.



NOTICIAS



¿Nos sorprenderá Harley-Davidson con una deportiva? ▼



Este año se cumplen tres décadas del nacimiento de la Harley VR1000 de superbikes, y ya han empezado a surgir rumores sobre la posibilidad de que en la firma de Milwaukee estén preparando una vuelta por todo lo alto de una versión de calle similar a la que se usó en su día para cumplir el requisito de haber fabricado una cantidad mínima (50) de unidades para participar en un campeonato

para motos derivadas de la serie. Los planes de H-D con la VR1000 vienen de lejos. De hecho, el descubrimiento en 2019 de la solicitud de patente de un carenado de aspecto racing hizo todas saltar las alarmas, pero la presentación de las Pan América y Bronx con motor Revolution Max de 975cc hizo que la noticia pasara a un segundo plano. Ahora hace falta ver si Harley fi-

nalmente se lía la manta a la cabeza y aprovecha las bondades de este propulsor que con 115Cv de potencia resultaría ideal para una deportiva, porque está claro que si la marca quiere revertir la caída en picado en la que lleva inmersa desde hace años debe reinventarse. Si lo hizo con la Pan América y la jugada le salió bien, parece que el único camino posible pasa por salirse de su zona de confort.

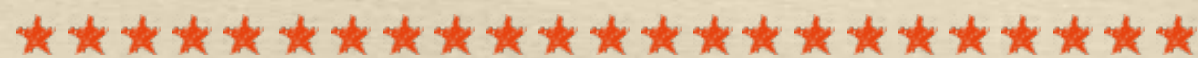


MUTT Motorcycles



COMPRA ESTE MES Y LLEVATE LA MEJOR EQUIPACION GRATIS

CASCO Y GUANTES VALORADOS EN 300€
WWW.MUTTMOTORCYCLESSPAIN.COM



Ducati y Bentley: la unión de dos marcas icónicas ▼



Ducati y Bentley acaban de anunciar una colaboración muy especial que se plasma en forma de esta exótica Diavel creada bajo las premisas de alto rendimiento, exclusividad y artesanía que fue presentada al público el pasado mes en el Art Basel de Miami Beach, la edición de ultramar de la feria de arte contemporáneo más prestigio-

sa de Europa. Desarrollada sobre la base de la actual Diavel V4, Ducati ha integrado numerosos elementos característicos del Bentley Batur que el mítico fabricante automovilístico británico produce artesanalmente en serie limitada, creando una moto única en cuanto a elegancia y diseño De la que solamente se fa-

bricarán 550 ejemplares de los cuales medio centenar se reservaran exclusivamente para clientes de Bentley, quienes en colaboración directa con los diseñadores del Centro Stile Ducati podrán configurar su ejemplar con diferentes colores para el asiento, pinzas de freno delanteras, componentes de fibra de carbono y llantas.





NOTICIAS



Ninja 40 Aniversario ▼

La Kawasaki GPZ900R Ninja cumple cuarenta años, y en la firma de Akashi han decidido celebrarlo con una versión especial 40 Aniversario en la que sus modelos más deportivos, las ZX-10R, ZX-6R y ZX-4RR, estarán decorados con los característicos “colores

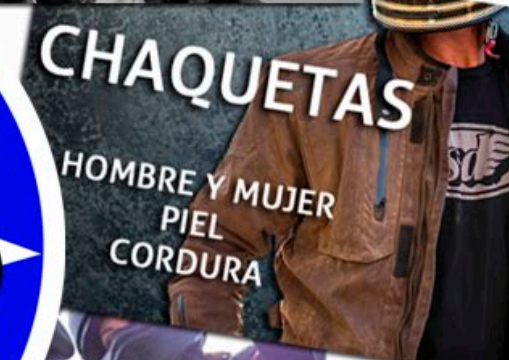
de guerra” de la marca japonesa. Lo cierto es que cualquiera de las tres recuerda más a la ZXR750 de 1989 que ganó los títulos del Campeonato del Mundo de Resistencia de la FIM en 1991, 92 y 93 -año en que hizo doblete ganando también en Superbikes- que al modelo

al que tanta fama dio el actor Tom Cruise en la película Top Gun. Dicho esto, no negaremos que a nadie de la redacción le importaría tener en el garaje, aunque solo fuera por unos días, un ejemplar de cada una de estas Ninja 40 Aniversario tan especiales.



RINCÓN

BIKER



WWW.RINCONBIKER.COM
 C/ PASEO DEL FERROCARRIL S/N XÀTIVA (VALENCIA)
 TLF 96 228 02 02 - INFO@RINCONBIKER.COM



NOTICIAS



La mini Harley china ▼



Los fabricantes chicos no dejan de sorprendernos con sus “replicas” de modelos por todos conocidos. Esta vez le ha tocado la china (nunca mejor dicho) a Harley-Davidson, que de la noche a la mañana se va a encontrar por las calles y carreteras del gigante asiático una versión miniaturizada de sus modelos tourer en la que no faltan elementos propios de una cruiser

de verdad como son el típico carenado Batwing de generosas dimensiones y un par de maletas laterales rígidas.

La moto en cuestión es la Jedi 4 L. Una monocilíndrica con el mismo motor refrigerado por aceite y aire de las Suzuki GZ y GN de 250cc que la propia fábrica define como como “una clásica americana nacida para brindar una apariencia po-

derosa al recorrer largas distancias. El diseño es excepcional y muestra las largas líneas horizontales y clásicas de la máquina de ensueño estadounidense”.

Su precio en China es de unos 1.975 euros al cambio, y sus características han convencido a las autoridades hasta el punto de haberla elegido como vehículo para las fuerzas policiales.

¿Me ves?



... tus clientes también.

ANÚNCIATE AQUÍ
marketing@xtremebikes.es

www.xtremebikes.es





Un mito a tu alcance ▼



El kit básico parte de un conjunto completo de carrocería compuesto por depósito, carenado integral y asiento/colín monoplaza, y es suficiente

para equiparar la estética de nuestra moto de calle a la de la antigua campeona de superbikes, aunque si a nivel de prestaciones quieres más "chicha", des-

de [Modelliko Café Racers](#) también te suministraran todo lo necesario para que el V4 de tu Honda te haga sentir como el mismísimo Fred "Flying" Merkel.



Sin lugar a dudas, uno de los modelos más míticos jamás fabricados por Honda fue aquella VFR 750 R, RC30 para los amigos, que tantas alegrías dieron a la marca en los campeonatos para modelos derivados de la serie. Por desgracia su producción (1988-1993)

fue limitada, y los pocos ejemplares que actualmente podemos encontrar en el mercado tienen unos precios difíciles de asumir para la mayoría de nosotros. La parte buena es que la segunda generación de VF750R (1986) ya cuentan con el característico basculante mo-

nobrazo y aún están a buen precio, por lo que gracias a iniciativas como la de [Modelliko Café Racers](#) te será muy fácil hacerte una réplica de la famosa RC30 con los kits comercializados por la conocida firma aragonesa especializada en piezas y accesorios aftermarket.



NOTICIAS



Air Bag moto para 2025 ▼



Tras más de 70 años dedicada a fabricar elementos de seguridad para el sector de las cuatro ruedas (desarrolló el primer cinturón de seguridad en 1956), la empresa sueca Autoliv ha anunciado recientemente que de cara al año 2025 ya tendrá disponible un airbag frontal para motocicletas y scooter con el que la compañía asegura que salvará alrededor de nada menos que 35.000 vidas al año. El airbag de Autoliv, similar

al de los coches y la Honda Gold Wing, es una bolsa situada frente del conductor, que gracias a una serie de sensores situados estratégicamente en el frontal de la moto iniciarán la reacción química que llene la bolsa de gas en milisegundos. Una tecnología similar a la utilizada en la actualidad que permitiría contener los costes para que el sistema pueda ser incorporado como elemento de serie incluso en motos y scooter de

bajo costo. Dada la buena relación existente entre Autoliv y el grupo Piaggio, es más que probable que las primeras versiones de este airbag las veamos en alguna de las marcas propiedad del fabricante italiano (Aprilia, Vespa y Moto Guzzi), aunque también se espera que Autoliv ofrezca su sistema a cualquier otro fabricante que quiera adoptarlo, tal y como hace Bosch con sus ABS.

DIRECTORIO PROFESIONAL

-A

Andreani MHS

AP Cycles

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

-B

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)

-E

El Garage de Saúl

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

-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)

Harley-Davidson Madrid Sur

Tfno: 91 0837424
Centro Comercial X-Madrid
C/ Oslo, 53 Alcorcón (Madrid)

Harley-Davidson Makinostra

Tfno: 91 4471759
C/ General Álvarez de Castro, 26 (Madrid)

Harley-Davidson Sevilla City

Tfno: 954 547088
Av. Montes de Sierra, 36 (Sevilla)

-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

Mutt Motorcycles Spain

Tfno: 91 240 17 65
WhatsApp: 627 076 039
C/ Cartagena, 11 (Madrid)

-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)

-T

Triumph Madrid Central

Tfno: 91 6356752
Calle José Abascal, 4 (Madrid)

Triumph Madrid Sur

Tfno: 91 0616353
Centro Comercial X-Madrid
C/ Oslo, 53 Locales 5-6 Alcorcón (Madrid)

-V

Voodoo Garage

Tfno: 625 467350
Pol Ind. Los Álamos Fase2 Nave 1B Atarfe (Granada)

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

ROYAL ENFIELD

**Matrícula y un año
seguro* gratis en
toda la gama**

* Consulta condiciones.

Promoción válida hasta 31/01/2024

Motoverse 2023

Royal Enfield Custom World


Si vuelves la vista atrás, al año 2016 más o menos, recordarás que las principales marcas se desvivían por formar parte del segmento de las personalizaciones. El programa Yardbuilt de Yamaha estaba en pleno apogeo, BMW presentaba una increíble bóxer RnineT de la mano de Rolands Sands, y Triumph se preparaba para lanzar una nueva gama de modelos Modern Classic...

Texto: SBC; Fotos: R.E.

MOTO
VERSE

ROYAL
ENFIELD



An aerial photograph of a motorcycle festival. The scene is dominated by two large, prominent tents with alternating black and white stripes. The tent on the left is a large, circular structure with many radial panels. The tent on the right is a long, rectangular structure with a similar striped pattern. The festival is set on a dirt ground, surrounded by lush greenery, including numerous palm trees. In the background, there are other smaller tents and structures, some with signs like 'AUTO ENGIN'. People are scattered throughout the area, some near motorcycles. The overall atmosphere is that of a busy outdoor event in a tropical setting.

Salvo raras excepciones entre las que curiosamente estaba Harley-Davidson, que siempre había sido la reina de las transformaciones y en esos momentos dejó que sus competidores les comieran la merienda sin mover un músculo, los fabricantes trabajaron codo con codo con los mejores customizadores del mundo. Por desgracia todo lo bueno se acaba y aquella época de bonanza tocó a su fin... hasta que un viejo fabricante con el que hasta la fecha no contaba nadie, decidió dar un puñetazo en la mesa para recordar al mundo que estaba ahí, y que el sector de las dos ruedas tenía que contar con él.

El caso de Royal Enfield es digno de estudio en las escuelas de negocio. La marca india de origen británico, de la que podéis leer su historia en el nº 5 de la revista [Special Bikes Cult](#), es la única que puede presumir de no haber dejado de fabricar motos desde la fundación de Enfield (todavía sin Royal) Manufacturing

Ltd. en 1901, y aunque desde mediados del siglo pasado se centró en cubrir las demandas del mercado hindú exportando al extranjero solo algunas pocas unidades para nostálgicos, desde que en 2018 lanzara los modelos Interceptor y Continental GT de 650 cc su penetración en el mercado ha sido espectacular.



La "Nought Tea Racer" de Harris Performance fue la primera incursión de Royal Enfield en el mundo de las transformaciones //



La ganadora del concurso Busted Knuckles Build-Off para concesionarios fue esta Continental GT modernizada por Royale Motorcycles de Nueva Zelanda //





No solo por haber revolucionado el sector de la moto casi al mismo nivel que lo hicieron los japoneses a finales de la década de los 60, sino también por ofrecer un producto con una relación calidad precio inmejorable. Y más importante aún, por haber puesto en marcha el programa Custom World Project para apoyar el sector de la moto personalizada y así promocionar sus motos entre los millones de seguidores con los que cuenta en todo el mundo. Su primera incursión fue poco después del lanzamiento de las nuevas Twin de la mano de Harris Performance (empresa de su propiedad y diseñadores de sus chasis), quienes convirtieron la Continental GT en la “Nought Tea Racer”. A continuación Royal Enfield organizó el Busted Knuckles Build-Off, un concurso de transformaciones al que invitaron a participar a concesionarios de diferentes países, y cuyos ganadores se eligieron por votación popular con ayuda de algunos compañeros de la prensa especializada y profesionales del sector.

La exposición Custom World en el pasado Motoverse fue la prueba de lo involucrada que está Royal Enfield en el segmento custom //



En la actualidad Royal Enfield ha encargado a reconocidos constructores de todo el mundo una serie de proyectos (muchos han pasado o pasarán en breve por estas páginas) que la marca presentaba

el pasado noviembre en el festival Motoverse que se celebra en Goa, India. Un evento increíble en el que además de la exposición Custom World Project, que daba una visión muy clara de hasta donde se ha

involucrado Royal Enfield en sector custom, la marca desveló los nuevos modelos que se incorporarían a la gama, organizó sesiones de pruebas de los mismos, charlas con invitados del sector como Víc-

tor Sosa de [Sosa Metalworks](#) y Robert Nightingale de [Malle London](#), carreras de tierra, asfalto y trial, y presentó a conocidas bandas de música y DJs indios en el enorme escenario que presidía el recinto.



El bike show estaba dividido en dos categorías: la Shed para los “manitas” que se modifican las motos en el garaje de casa, y la Pro Builds para constructores profesionales. Entre las de los primeros había desde Scrambler 650 hasta Himalayan utilitarias pasando por Café Racers, Choppers, Boardtrackers, y Bobbers de todo tipo que daban una visión

muy exacta de por donde van encaminados los gustos de los aficionados indios, que en general eran los mismos que los de los talleres profesionales salvo, como es lógico, en la calidad de terminaciones de sus propuestas, entre las que destacaban una cuantas que la propia marca había escogido para exhibir aparte.



Se trataba de proyectos contruidos en colaboración con algunos constructores de los que Shubham Kala, el coordinador de todos los proyectos custom que lleva a cabo la casa se mostraba, con toda la razón, muy orgulloso. Motos como la espectacular Bagger 650 de TNT Motorcycles, el Bobber de Bombay Custom Works, una retro racer con carenado tipo Dustbin de Greasehouse Customs, o la Himalayan con carrocería de carbono de Moto Exótica.



INTERCEPTOR BOBBER
A BUILD BY - SNS CUSTOM WHEELS
BASE MODEL - INTERCEPTOR 650

FEEL THE BOBBER
A BUILD BY - SNS CUSTOM WHEELS
BASE MODEL - INTERCEPTOR 650

Así de bien lucía la Himalayan con carrocería de fibra de carbono de Moto Exótica //




ULTIMATE HIMALAYAN
A BUILD BY: MOTOEXOTICA
BASE MODEL: HIMALAYAN 650


Con llanta delantera de 23", suspensiones neumáticas, y una estética ciento por ciento Bagger, la Neelkantha (nombre del mítico señor Krishna de la mitología india) de TNT Motorcycles fue una de las motos más admiradas del certamen //



Custom World



Otra cosa que Royal Enfield tiene a su favor y en la que han demostrado ser infinitamente más tolerantes (e inteligentes) que el resto de fabricantes es su apoyo a la industria aftermarket que desarrolla productos específicos para sus modelos. En lugar de ponerles zancadillas para ser los únicos que hacen negocio, una práctica muy habitual de cierta

marca norteamericana que todos conocemos, Royal Enfield les incentiva y anima. De hecho a algunas marcas como la francesa Hedgehog Motorcycles o a Autologue Design, que llevan un par de años haciendo kits de carrocería para las 650 twin y ahora las Hunter 350, les invitaron a participar en el evento para que expusieran sus productos.

SHOTGUN 650

Siddhartha Lal, Director General de Royal Enfield, en la presentación de la Shotgun 650 Motoverse Edition //



Bajo el estandarte de “Inspired by Custom for Custom”, el director gerente de Royal Enfield, Siddhartha Lal, también aprovechó el Motoverse para desvelar una moto muy especial. Se trataba de la “Shotgun 650 Motoverse Edition”,

una serie limitada a tan solo 25 unidades con la pintura y accesorios inspirados en la Concept Bike SG650 que se presentó en el salón EICMA de Milán de 2021, que se pusieron a la venta entre los presentes al estilo de la lotería.





2

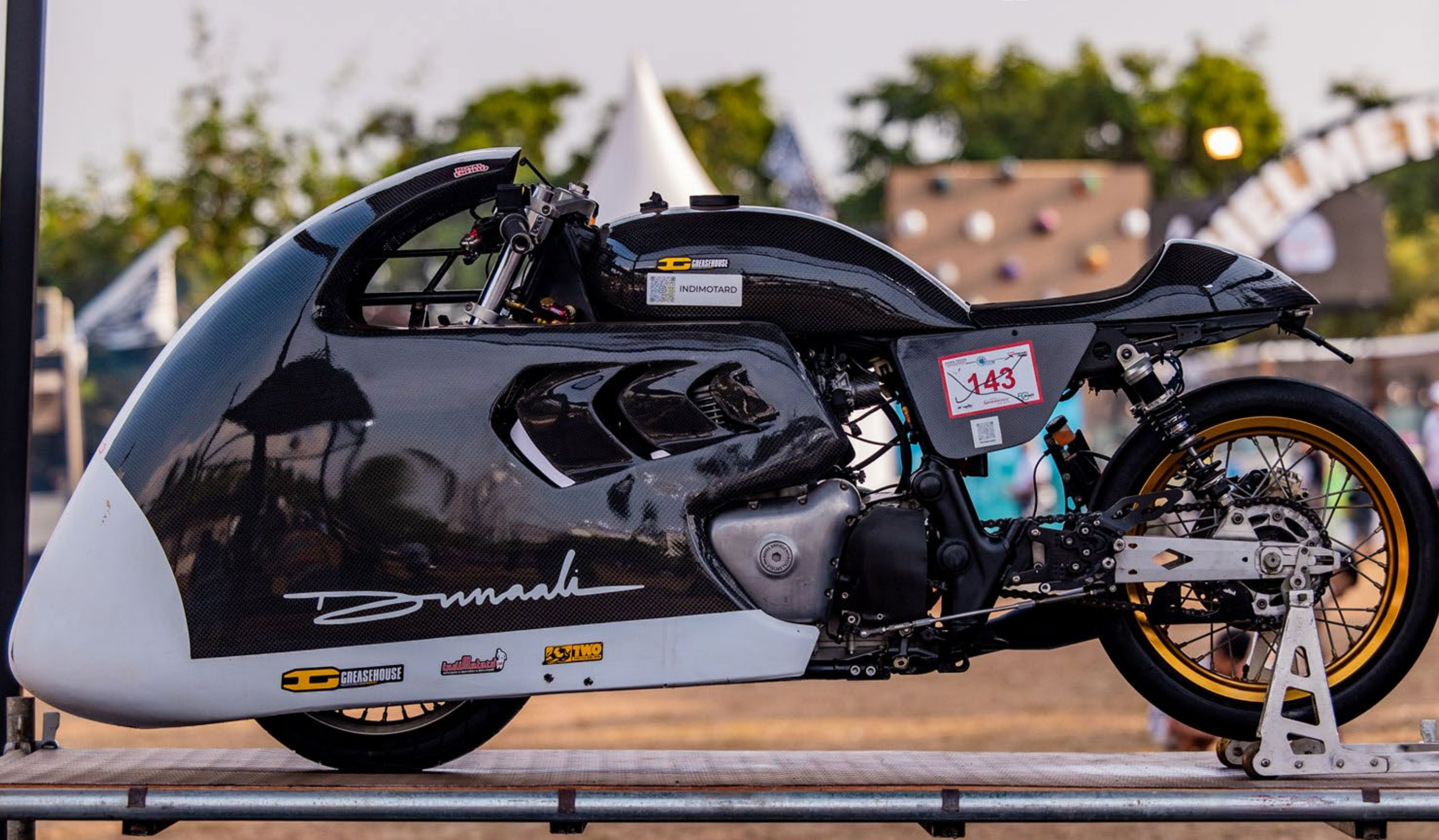
IRN

ALLEN ENGINEERING
THE IRN GROUP

QR CODE 1

QR CODE 2

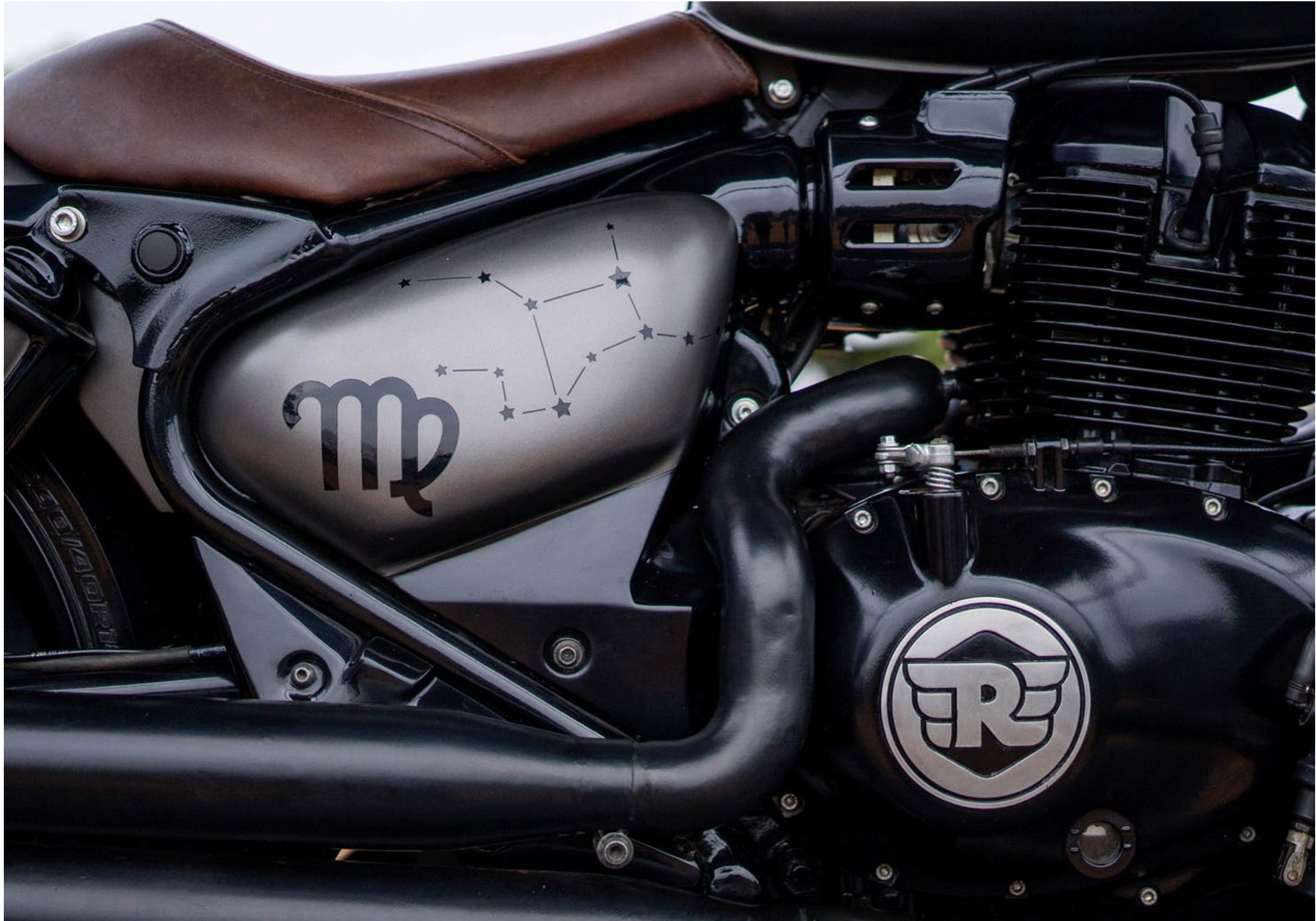
La propuesta de Greasehouse Customs era una drag racer con un carenado integral tipo Dustbin que era todo un guiño a las motos de carreras de las primeras décadas del siglo pasado //



Como parte integrante del mundo de la moto personalizada que somos, nos alegra mucho ver que un fabricante se esfuerza tanto por apoyar nuestro sector, y estamos seguros de que ese apoyo tendrá su reconocimiento y será

enormemente beneficioso para sus ventas. Tal y como hemos comentado antes, muchos de los últimos modelos de la gama Enfield, incluyendo las nuevas Himalayan 450, tienen la mejor relación calidad-precio del mercado.









Esto deja a los compradores más dinero para modificar sus motos y da trabajo a los talleres profesionales que se dedican a esto, lo que se traduce en que todo el mundo gana. Incluidos nosotros, los chicos de la prensa, que así tenemos contenido que mostraros como la Vertigo de Rajputana Customs que encontraréis unos cuantos reportajes más adelante.





**Concesionarios
Talleres
Transformadores
Equipamiento
Ropa y complementos**

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



CAFE RACERS

XTREME BIKES

Magia Voodoo

Ducati S2R

La ciudad de Granada tiene muchas cosas buenas. Muchísimas. Pero si hay algo de lo que siempre ha andado corta es de talleres especializados en transformar motos...

Texto: SBC; Fotos: Voodoo Garage





De ahí que hace casi una década, Víctor Ortiz decidiera abrir en la ciudad de la Alhambra Voodoo Garage, un taller en el que los granadinos que no quisieran mantener sus motos tal y como salieron de fábrica pudieran modificarlas sin verse obligados a desplazarse a otra ciudad. Al principio las cosas no fueron ni tan fáciles ni tan rápido como pensaba —le costó darse a conocer hasta el punto de que en más de una ocasión se le pasó por la cabeza tirar la toalla y buscar un curro fijo con el que llevar un sueldo fijo a casa— pero al final, justo cuando dejó el local compartido en el que trabajaba y se mudó a las instalaciones actuales, las cosas empezaron a mejorar considerablemente.



El tapón de llenado Monza y el embellecedor que sujeta el depósito al chasis, dan al Imola un aire mucho más retro aún si cabe //



Y no solo por el cambio de local, sino también porque durante ese periodo a Víctor nunca le dio pereza sacrificar su tiempo libre viajando a todos los eventos motociclistas que podía para darse a conocer a través de las motos que se construyen en Voodoo Garage. Motos todas hechas con un estilo muy personal y un altísimo nivel de acabados como los de esta Monster SR2 de 2006 que Víctor y su equipo han convertido en una de las mejores Ducati neo retro que ruedan por las carreteras de España.

Marca de la Casa

Aunque por regla general los transformadores se limiten a satisfacer aquello que los clientes demanden, sus peticiones suelen dejarles cierto margen de maniobra para dar rienda suelta a su imaginación. En el caso del dueño de esta Monster, su intención era hacer un cambio radical dándole un look completamente diferente al que le imprimieron en su día en Borgo Paniga-

le. De hecho quería una café racer de corte neo retro. A Víctor le entusiasmó el encargo. No solo porque le faltara incorporar a su currículum profesional una Ducati, sino también porque el dueño le dio carta blanca para hacer lo que quisiera siempre y cuando mantuviera todas las piezas originales que fueran aprovechables. Por suerte, el equipamiento de serie de la S2R es magnífico.



Las placas porta número del colín, muy similar al de las Norton Commando de carreras de los 70, esconden el silencioso de miradas indiscretas y dan a la moto un aire muy racing //





Los frenos de la italiana son Brembo, la horquilla invertida es una Showa con barras de 43 mm, y el precioso basculante monobrazo va acompañado por un amortiguador Sachs de gas, lo que significaba que darle un buen repaso al L-Twin de 800cc, que iba sobrado de kilometraje, y el apartado estético, sería lo único en lo que deberían centrarse para imprimir a la Monster el sello de "Voodoo Bike". Algo que comenzó tras desguazar la moto y devolver al dueño el depósito, asiento, carenado de faro, y el escape dos en dos. A partir de ahí, con el chasis desnudo, se empezó a buscar esa estética retro futurista que, junto con un estilo elegante que huye de estridencias, se ha convertido en una especie de marca de la casa que comparten buena parte de los proyectos que surgen del taller granadino.

El escape 2 en 1 artesanal es una pieza de acero inoxidable con unos niveles de fabricación y soldaduras dignos de un orfebre //

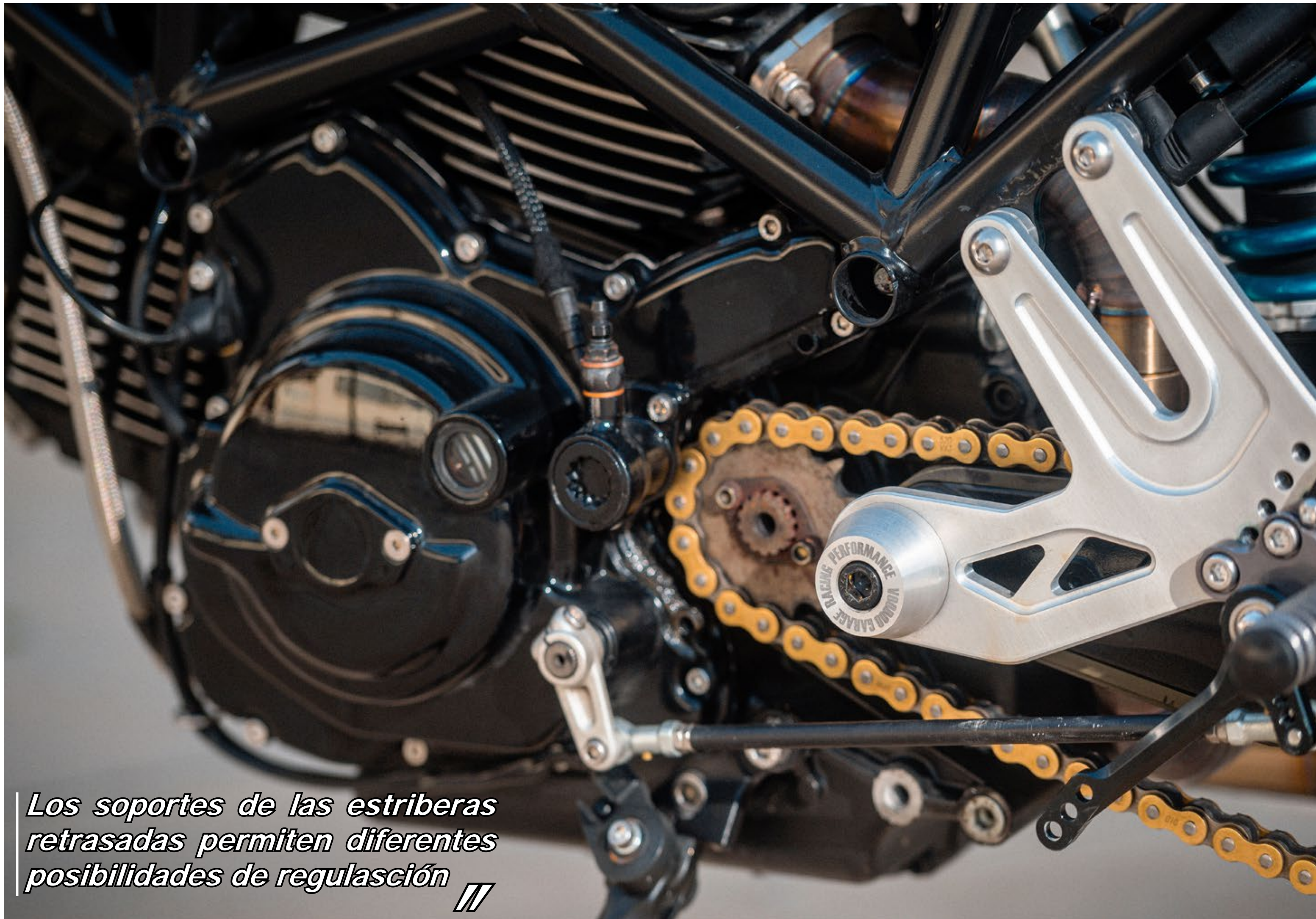




Regreso al futuro

Sin ningún lugar a dudas, una de las Ducati que más fama han alcanzado a lo largo de la historia de la marca italiana es la 750 Super Sport con la que Paul Smart venció la Imola 200 en 1972. La victoria en aquella carrera no solo ayudó a definir la forma en que Ducati se implicaría en las

competiciones, sino también a marcar sus futuros modelos, que a partir de entonces tendrían un marcado carácter deportivo que en 2006 recordaron sacando al mercado una preciosa gama Sport Classic cuyo buque insignia era la Ducati 1000 LE Paul Smart Edition.



Los soportes de las estriberas retrasadas permiten diferentes posibilidades de regulasción //

Por desgracia Ducati no las mantuvo mucho tiempo en el mercado ni produjo más que 2.000 unidades, pero esa (benedita) ley que obliga a todos los fabricantes a tener stock de recambios de cual-

quier modelo descatalogado durante una década, permitió que Víctor pudiera hacerse con el depósito de gasolina que marca las líneas de esta transformación y encaja sobre el chasis de la Monster

como si en Borgo Panigale lo hubieran diseñado pensando en ella. Aunque para darle un aire más retro se le sustituyó el tapón de llenado aeronáutico original por un Monza, y se fijó al bastidor

con un embellecedor de acero y cuero hecho a medida en el que no se olvidaron de grabar el mismo logotipo de las Ducati antiguas que también encontramos en los flancos del Imola.



Que el colín sea muy de carreras, no significa que el piloto tenga que renunciar a la comodidad //





Con el tanque situado en su posición definitiva la atención se centró en la zaga de la moto, donde tras no pocas pruebas se llegó a la conclusión de que el colín que mejor se adaptaba a sus planes debía ser

similar al que Norton usaba en sus Commando de carreras en la década de los 70, ya que las placas porta número laterales que lleva incorporadas sirven para esconder el silencioso de miradas indiscretas,

le dan volumen a la parte trasera, y a nivel estético encaja como un guante en las líneas generales del conjunto dando a la moto una aire racing de la vieja escuela muy bien conseguido pero sin que el dueño

se viera obligado a renunciar a la comodidad, ya que a pesar de la estética súper deportiva, en Voodoo tuvieron el detalle de adaptar al colín un buen almohadillado tapizado en piel y alcántara.



La "Magia Voodoo" ofrece lo mejor de los dos mundos: una parte ciclista a la última, y una estética "oldie" capaz de hacer girar las cabezas a su paso //



Si hay algo que caracteriza a las Monster S2R es la contundencia de su motor. El L-Twin tiene un buen par motor y aunque sus 803 cc no den mucha potencia (77 cv a 8.250 rpm), la forma en que la entrega te permite disfrutar mucho sacándole el jugo en

cualquier carretera revirada... si está en buenas condiciones. Este no lo estaba. Y no por dejadez del propietario sino por sus 17 años inintermitidos de servicio diario y el exceso de kilómetros que marcaba en el velocímetro, lo cual era la excusa perfecta

para revisarle las entrañas y reacondicionarlo con todas las pizas nuevas que fuera necesario para que volviera a rendir como en sus mejores tiempos. O incluso mejor. Algo a lo que, además de la restauración, también ayuda la nueva bomba de presión de

gasolina que lo mantiene permanentemente alimentado, y el enrevesado sistema de escape dos en uno que luce en el lateral derecho. Una pieza de acero inoxidable con un nivel de fabricación y de soldaduras que ha supuesto un esfuerzo monumental.



Esta búsqueda de la perfección en los detalles de terminación también la encontramos en otras piezas como los soportes regulables de las estriberas retrasadas, el del velocímetro, con interruptores de arranque y paro incorporados, o la mejora de la iluminación conseguida incorporando a la lámpara H4 del faro

convencional una serie de bombillas LED de pequeño tamaño. Y eso por no hablar de la sobria pero exquisita pintura que cubre la moto y nos deja claro el por qué Voodoo Garage está entre los mejores talleres de nuestro país, y esta Monster S2R entre las más bonitas y mejor logradas que ruedan por sus carreteras.

FIN





General

Moto>Magia Voodoo
 Modelo base>Ducati Monster S2R
 Constructor>Voodoo garage
 País>España

Motor

Fabricante>Ducati
 Tipo> L-Twin Desmo
 Cilindrada>803cc
 Alimentación>Inyección electrónica
 Cambio>6 velocidades
 Escape>Voodoo Garage

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Tubular
 Tipo> Trellis
 Horquilla>Invertida 43 mm
 Tijas>Voodoo Garage
 Faro>H4 + LEDs
 Mandos/bombas>Acossato
 Velocímetro>Moto Gadget
 Soporte>Voodoo Garage
 Conmutadores>Micro pulsadores
 Llanta delantera>17"
 Frenos>Brembo 300 mm
 Pinzas>4 pistones
 Neumático>120/70-ZR17
 Guardabarros>Voodoo Garage
 Depósito de gasolina> Paul Smart
 Tapón>Monza
 Asiento>Voodoo Garage
 Colín>Voodoo Garage
 Etriberas retrasadas> Voodoo Garage
 Basculante>Ducati monobrazo
 Amortiguador> Sachs
 Llanta trasera>17"
 Freno>Brembo 245mm
 Pinza> Doble pistón
 Neumático>180/55 ZR17
 Pintura>Voodoo Garage

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



RE "Vigilante"

Diversión en Estado Puro

Las Royal Enfield twin revolucionaron el segmento de las peso medio desde el mismo momento de su aparición en el mercado. Desde entonces (2018), pocos transformadores de renombre no han deseado tener la oportunidad de ponerles la mano encima...

Texto: SBC; Fotos: Malhaar Chaturvedi cortesía de Rajputana Customs

A pesar de ser una marca de minorías, eso que alguno llaman “outsider”, hay que reconocer que en los últimos cinco años Royal Enfield no ha parado de sorprendernos. Primero con la decisión de reeditar las bicilíndricas con las que tanto éxito obtuvieron en la década de los setenta en el mercado estadounidense, y después por la enorme habilidad que ha demostrado tener su departamento de marketing para que algunos de los principales protagonistas de la escena custom internacional, a los que seguramente jamás se le habría pasado por la cabeza la idea de realizar un proyecto de customización con una moto que está tan en las antípodas de las que usan habitualmente como punto de partida, estén deseosos de recibir una llamada de teléfono del importador de la marca en su país.



Vijay Singh fue uno de los agraciados. Su taller, Rajputana Customs, es uno de los pocos que lleva trabajando con modelos Royal Enfield desde que la personalización de motos comenzara a coger impulso en la India hace ahora poco más de una década. Aunque Vijay y su equipo se hayan centrado casi siempre en las transformacio-

nes al estilo chopper y bobber, eso no les ha impedido hacer algunas incursiones en el terreno de las café racer y roadster con tan buenos resultados como para que la fábrica viera en ellos unos candidatos perfectos para enviarles una Continental GT 650 Twin nuevecita y que la reinterpretasen a su antojo.



*Con la "Vigilante" no ganarás ningún Gran Premio,
pero la diversión la tienes asegurada //*





Está claro que, tal y como sale de fábrica, cuando giras a tope el puño del gas la potencia de la Conti no te va a hacer sentir esa sensación de que los brazos se te fueran a despegar de los hombros que provocan otras motos mucho más exigentes, pero que el 80% del par máximo del bicilíndrico llegue antes de alcanzar las 2.500 revoluciones te indica que es una moto que está hecha pensando en que cualquier conductor, sea cual sea su nivel de experiencia, pueda

divertirse con ella tanto como lo hacían los café racer picándose por la North Circular Road de Londres en la década de los 60 del siglo pasado. Y ahí es donde el equipo de Rajputana Customs decidió que debería trabajar: en amplificar en lo posible la diversión limitándose a mejorar la parte ciclo y la aerodinámica sin alterar la estética del modelo original más de lo estrictamente necesario, que fue el único requisito que se les impuso desde Royal Enfield.

Aunque no seas un piloto muy experimentado, la moto te resultará tan fácil de manejar que te creerás todo un Valentino Rossi //



En principio a Vijay se le pasó por la cabeza aumentar la cilindrada hasta 750 u 865cc con uno de los juego de pistones que S&S ha desarrollado para las Conti GT e Interceptor pero frenó el impulso. Que con el cambio la mejora en prestaciones habría sido considerable no se podía negar, pero tampoco que era una barba-

ridad abrir un motor que ni siquiera tenía el rodaje hecho, por lo que se conformó con instalar un par de trompetas K&N en lugar de la caja del filtro de aire, y sustituir los escapes de serie por un 2 en 2 artesanal con silenciosos tipo megáfono. Evidentemente no es lo mismo, pero que el bicilíndrico paralelo respire sin las

restricciones que le impone su homologación se traduce en que ahora sube de vueltas con más alegría, ha ganado empuje en todo el rango del cuenta revoluciones, y más importante aún, es que aunque no seas un piloto experimentado te resultará tan fácil de manejar que te creerás todo un Valentino Rossi.





El trabajo realizado por Vijay y su equipo es tan bueno que la moto parece un prototipo hecho por la propia fábrica //



Esta sensación de manejabilidad es fruto del gran trabajo que el equipo de Rajputana ha hecho al chasis. Para empezar, en el frontal de la moto nos encontramos con una horquilla invertida Showa, llanta de aleación Marchesini de 17 pulgadas calzada con un slick Pirelli Superbike, y un par de po-

tentes frenos Brembo con pinzas de anclaje radial en sustitución del "solitario" freno Bybre (filial de Brembo) de serie. Las tijas que fijan el tren delantero a la columna de dirección son artesanales y se han fabricado de forma que acorten el rastrillo de la moto para que meterla en curvas sea más fácil.



Sustituir el basculante y las suspensiones convencionales por un monobrazo ha supuesto un gran esfuerzo, aunque salta a la vista que ha merecido la pena //



La posición de conducción es algo más agresiva que en la Continental GT de calle, pero según el piloto que la probó en el Circuito Internacional de Buddh, sede del pasado Gran Premio de la India de Fórmula Uno, aunque estén anclados por debajo de

la tija y el peso del cuerpo descansen en las muñecas nunca llegan a resultarte incómodos. Algo que también sucede con las estriberas, que se han elevado y retrasado ligeramente, pero no te hacen parecer un contorsionista de circo.



Viendo el resultado de este proyecto, queda claro por que Rajputana Customs está en el Top de transformadores especializados en Royal Enfield //



Aunque estas mejoras ya habrían sido más que suficientes para que en Royal Enfield se dieran por satisfechos, Vijay y sus colaboradores decidieron elevar la apuesta y rediseñar la zaga de la Conti para ir un poco más lejos. Y no limitándose a acortar el subchasis, que es lo que se suele hacer en la mayoría de transformaciones,

sino metiéndole la radial sin compasión a la altura del anclaje posterior del depósito de gasolina. De ahí hacia atrás todo es nuevo. Reconstruyeron la triangulación de debajo del asiento, eliminaron el basculante y las suspensiones convencionales, y las sustituyeron por un basculante monobrazo con un monoamortiguador [Öhlins](#)

TTX-GP sin bieletas que trabaja en posición casi vertical. Para el contacto con el asfalto copiaron la misma fórmula que en el tren anterior: llanta Marchesini de 17 pulgadas con Pirelli Diablo Superbike. La única diferencia, además de la anchura del neumático, es que aquí se conservó el equipo de frenada original.





Al girar el sentido de la palanca de cambio, las marchas ahora funcionan como en las motos de carreras: la primera para arriba y el resto hacia abajo //

Para terminar, en Rajputana Customs remataron la faena dándole a la "Vigilante", que es como han bautizado este proyecto, una apariencia más deportiva acompañando el inconfundible

tanque de gasolina original y el asiento, que perfectamente podría pasar por el de serie con unos ligeros retoques como la curvatura en la parte posterior en cuya base se esconde una "caja

negra" con parte de la instalación eléctrica, con un semicarenado anclado directamente a la columna de dirección y un par de paneles laterales que cubren parcialmente los flancos del motor.



A pesar de todos estos cambios tan radicales, el requisito exigido por Royal Enfield de que se pudiera reconocer que la base de esta transformación había sido una Continental GT se ha cumplido más que de sobra. De hecho en fábrica quedaron tan encantados con el resultado del trabajo de

Vijay y sus colaboradores que tomaron buena nota de sus propuestas, así que lo mismo en un futuro no muy lejano la marca incrementa la familia 650 Twin con una versión supersport homologada para circular por la calle. Nosotros, conociendo como se las gastan, apostamos a que si.





Moto>Vigilante
 Modelo base>Royal Enfield Continental GT
 Constructor>Rajputana Customs
 País>India



Fabricante>Royal Enfield
 Tipo>Twin Paralelo
 Cilindrada>650cc
 Filtros de aire>K&N
 Escape>2 en 2 artesanal



Chasis>Original modificado
 Tipo>Multitubular
 Horquilla>Showa
 Tipo>Invertida
 Tijas>Rajputana Customs
 Faro>LED
 Manillares>Ducati 848 EVO
 Mandos/bombas>Brembo
 Puños> Royal Enfield
 Conmutadores>Royal Enfield
 Lanta delantera> Marchesini 17"
 Frenos>Brembo
 Pinzas>Radiales
 Neumático>Pirelli Diablo Superbike
 Medida>120/70-17
 Guardabarros>No
 Depósito de gasolina>Stock
 Asiento> Rajputana Customs
 Estriberas conductor> Rajputana Customs
 Basculante>Monobrazo artesanal
 Amortiguador>Ohlins TTX-GP
 Lanta trasera> Marchesini 17"
 Freno>ByBre
 Neumático>Pirelli Diablo Superbike

SOME BOOTS WEREN'T
MADE FOR WALKIN'



HIGHWAY  21

HIGHWAY21.COM

Design the future

Zero SR/S Concept

Que muchos sigamos sin ver claro que el futuro del sector automoción acabe siendo ciento por ciento eléctrico, no significa que no demos la bienvenida a cualquier iniciativa que sirva para incrementar las opciones entre las que elegir a la que será nuestra compañera de aventuras, venturas y desventuras durante una larga temporada...

Texto: SBC; Fotos: Zero Motorcycles



Los motoristas, en general, somos animales de costumbres para quienes un estupendo día de ocio significa coger la moto, juntarte con unos cuantos amigos, y salir a rodar sin rumbo fijo hasta que el cuerpo aguante. Es una forma de pasar el tiempo que no todo el mundo comprende, pero

es tan buena como cualquier otra y además es la que nos gusta. Para desgracia nuestra, el mundo está en un proceso de cambio que a muchos nos cuesta asimilar. Nuestras queridas motos, esos cacharros ruidosos e incómodos que tantas alegrías y disgustos nos procuran, están en el punto de mira.





Son el objetivo a batir de una sociedad cada vez más intolerante con quienes no comulgamos con sus ideas, ni vemos por ningún lado la ventaja de que los políticos sean quienes decidan por su cuenta como vivir nuestras vidas, lo que podemos comer y

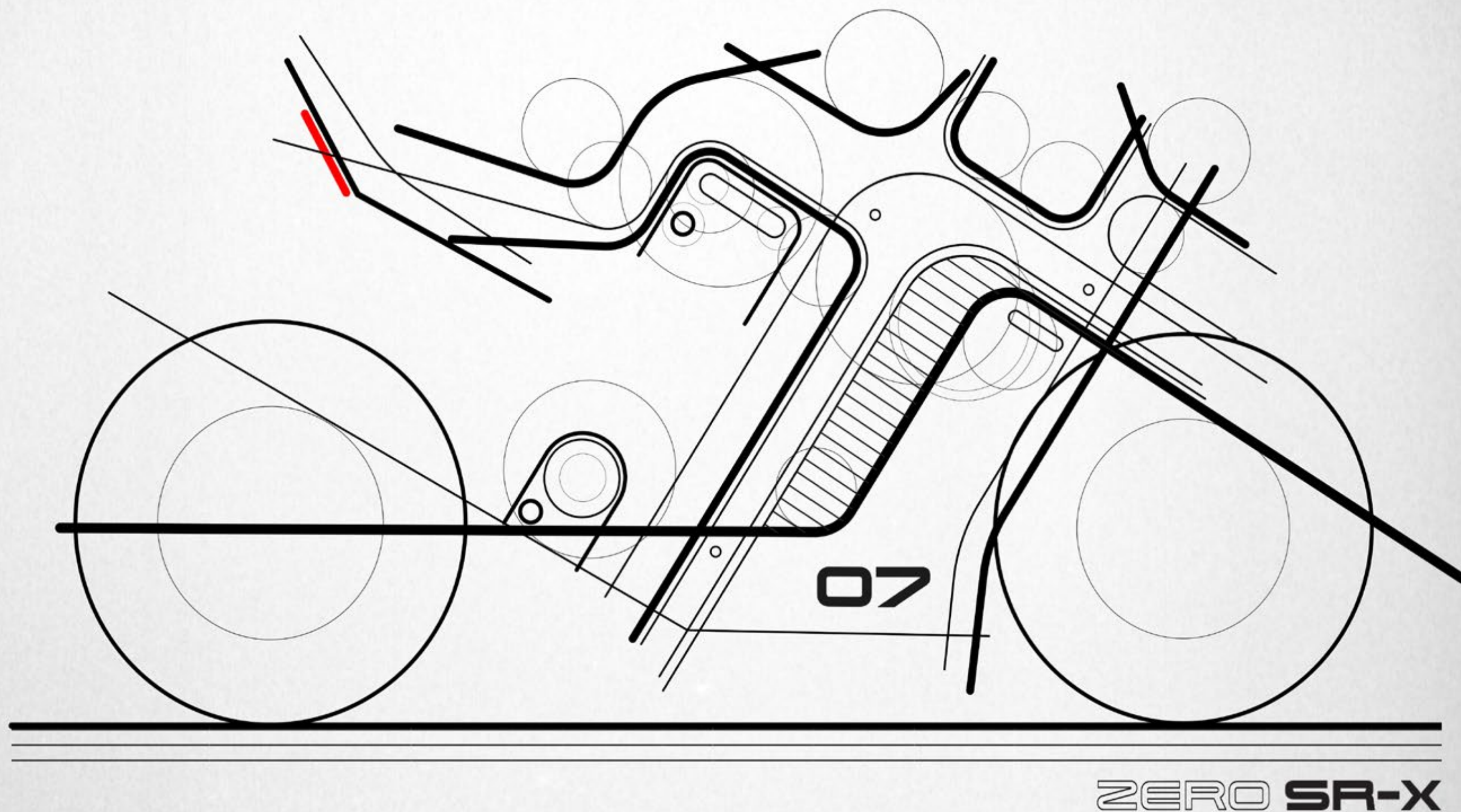
beber, pensar, o el tipo de motos que debemos conducir. Y precisamente es esto último, o su imposición para ser más exactos, lo que provoca en muchos de nosotros el rechazo hacia una industria, la de la moto eléctrica, que podrá gustar más o menos. O

incluso nada. Pero que tenemos que reconocer que está haciendo grandes esfuerzos para que la transición nos resulte lo menos traumática posible a quienes somos más reacios a aceptar el nuevo "orden mundial" hasta que ya no nos quede más remedio.

Diseñando el futuro

En la empresa californiana Zero Motorcycles, que de momento es líder mundial en fabricación de propulsores y motos eléctricas, están haciendo lo indecible por revertir la sensación de rechazo que provocan las motos eléctricas entre los motoristas convencionales. Y no solo a nivel de sus modelos de serie, a los que cada vez dotan con más autonomía, que es principal hándicap que vemos en ellas frente a las de gasolina, sino también construyendo motos tan “especiales” como esta concept con la que además de captar la atención de aquellos a los que no nos gusta mantener nuestras motos tal y como en su día salieron de fábrica, también quieren demostrar que una moto eléctrica puede ser tan personalizable como cualquiera de sus homólogas con motor de explosión.





Para llevar a cabo este objetivo, la marca encargó a Huga Design, un importante estudio de diseño industrial ubicado en San Francisco, que realizaran la transformación completa de una Zero SR/S que sería la última incorporación a su programa de desarrollo "Design The Future" gra-

cias al que han producido algunas de las motos eléctricas más innovadoras y creativas del mundo, ya que invita a algunos de los diseñadores e ingenieros con más talento de la industria a explorar al máximo las posibilidades de las motos eléctricas, buscar sus límites, y mejorarlas de


para el futuro más inmediato. Entre estos profesionales está Bill Webb, el actual CEO de Huga Design, que no es la primera vez que pone todo su talento al servicio de la firma estadounidense, ya que en su día fue el responsable del diseño de la FXE y de su anterior prototipo, la Zero SM,

y ahora de esta SR-X con carrocería semi integral tipo "Aero" que es el mejor ejemplo tanto de su buena mano para el diseño, como del compromiso de Zero con la innovación y la búsqueda de un estilo de máquinas que resulten atractivas al mayor número posible de motoristas.

Electro Fighter

Con la SR-X, Webb ha pretendido encontrar el equilibrio entre la funcional de un diseño a base de líneas limpias y detalles de terminación impecables, con una postura de conducción agresiva y que ofrezca la misma sensación de altas prestaciones que ofrece cualquier supersport moderna de un litro de cilindrada. Lo cierto es que a nivel estético lo ha conseguido, ya que la carrocería de la SR-X oculta por completo las partes menos agraciadas de la moto, y deja a la vista piezas tan interesantes como el basculante tipo banana con su amortiguador lateral, parte del entramado del chasis multitubular tipo Trellis, y una horquilla invertida de generosas proporciones equipada con un equipo de frenada firmado por la marca española J.Juan con el que podríamos retrasar el momento de “tirar de maneta” a la entrada de la curva de un circuito sin despeinarnos.





A nivel de rendimiento, la Zero SR-X está propulsada por el nuevo motor eléctrico ZF75-10 de la marca alimentado por una batería de iones de litio ZF de 17,3 kW, que traducido en términos de potencia viene a significar que la moto rinde alrededor de 110 caballos y cuenta con un par motor de 190 Nm que le permiten acelerar desde 0 hasta 100 km/h en menos de 3,5 segundos, rebasar la barrera de los 200 km/h de velocidad punta, y mantenerse en funcionamiento sin necesidad de tener que pararse a recargar las pilas (a velocidad sostenida de

177 km/h) durante 320 km. Estas cifras, que incluso superan las de muchas motos convencionales con motor de explosión, se han conseguido gracias al excelente estudio aerodinámico que se realizó en Huge Design, e incluso podrían mejorarse con algo tan simple (y económico) como una pantalla o un pequeño deflector que derive el flujo de aire de la marcha por encima del casco del conductor de esta nueva categoría de streetfighters eléctricas inaugurada por Zero Motorcycles que con toda seguridad inspirará a otros fabricantes del sector.

Un escollo difícil de salvar

Con su acertada estética, sus prestaciones, y una autonomía que permite un aceptable radio de acción si la usamos para salidas de fin de semana, la Zero SR-X convence. Pero ahora hay que hablar de la parte fea del asunto: la pasta

que cuesta. Y no ésta en concreto, que al fin y al cabo es una concept bike, sino el precio de las motos eléctricas de serie en general, que está muy por encima de lo que podría considerarse razonable. Recientemente se ha hecho un estudio

en el que se ha calculado que un coche convencional tiene más de 80.000 piezas frente a las 15.000 de uno eléctrico, así que si tenemos en cuenta que un menor número de componentes supone un considerable ahorro para el fabrican-

te, y que al necesitarse menos trabajadores para ensamblar cada vehículo también se ahorra en costes laborales, nos gustaría mucho saber que justifica los altísimos precios que se barajan en la actualidad.







Los fabricantes se quejan de que la previsión de ventas que esperaban no se esté cumpliendo y exigen a los gobiernos de los distintos países que incentiven la

compra de vehículos eléctricos vía exenciones y ayudas cuando ellos, que son los únicos beneficiarios, no hacen la más mínima intención de bajar los precios, Y lo

peor es que ni siquiera se parecen a valorar que mientras no den solución a este tema muchos seguiremos negándonos a abandonar nuestras viejas costumbres, y por

mucho que se nos acuse de atentar contra el medio ambiente, de insolidarios con el planeta, o de antisociales, seguiremos dándole la espalda a las motos eléctricas.





PAGNOL



www.pagnol-moto.com