

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

# SPECIAL BIKES CULT



**Allen Millyard** -  
El hombre de las locuras mecánicas

**Hot Wheels II** - **Enfield 700 GTC** -  
**Big Boyz Toyz**      **Mistral SoCal**

**Robe Crafts Tracker** - **Silver Arrow** -

**#45**



# Sumario

## Gente Special

012.- Allen Millyard:  
*El hombre de las locuras mecánicas*

## Noticias

058.- *Buenas (y malas) vibraciones*

## Fuera de Serie

076.- *Enfield 700 GTC2: Mistral SoCal*  
124.- *Hot Wheels II: Big Boyz Toyz*  
158.- *Silver Arrow*  
184.- *Robe Crafts Tracker*



HARLEY-DAVIDSON

MADRID  
SUR



HARLEY-DAVIDSON  
SEVILLACITY

**PARTS  
EUROPE**

**ZONTES**

**ROYAL  
ENFIELD**

**VOGE**



*Y con Pere... Se acabó la rabia*



La alta siniestralidad sufrida durante el pasado año 2023 entre los motoristas, así como la inoperancia que demuestra en sus filas la DGT para poner remedio a lo que ellos mismos denominan una situación “inadmisible”, ha hecho que, una vez más, decidan castigar a los motorista con medidas que nos afectan directamente pero que en absoluto serán la solución al problema, como son la obligatoriedad de usar unos guantes homologados, que por el momento no existen, la prohibición de usar casco Jet en carretera aunque estén debidamente homologados bajo las más estrictas normas de la UE, y la puesta en marcha de cursos para todos aquellos que deseen conducir una moto de 125 con carnet B de coche convalidado, cuando el mayor número de accidentes con víctimas se han producido en carretera abierta, con motos de media y alta cilindrada y en manos de pilotos con una edad por encima de la treintena.

Lo más sorprendente del caso no es la ausencia de conocimiento del medio por

parte de quienes deben velar por nuestra seguridad, sino su desidia para tomar decisiones como las que en su día se tomaron para proteger a otros usuarios de la vía pública, los ciclistas, que son tan “carne de carretera” como nosotros. Pero claro, siempre es más cómodo prohibir, prohibir, y prohibir (y de paso recaudar vía multas como si ni hubiera un mañana) y cargar sobre nosotros su incompetencia, que exigir al Ministro de Fomento de turno que cumpla con su obligación y se preocupe de mantener las carreteras como es debido, arregle los puntos negros, y cambie de una vez por todas los miles de guardarrieles/guadaña que todavía quedan en la red vial. El señor Pere Navarro, Director General de la DGT, siempre ha mostrado una animadversión tan clara hacia las motos que estamos seguros que, si pudiera, no le temblaría el pulso a la hora de prohibirlas. Y así, muerto el perro se acabó la rabia..., y los motoristas no le estropearíamos las estadísticas ni le avergonzaríamos frente a sus colegas europeos.





## 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: D.R y archivo

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...



MAKINOSTRA



Harley-Davidson Madrid





# HARLEY-DAVIDSON MY 2024

## EL AMANECER DE UNA NUEVA ERA

*Ven a nuestras tiendas a conocer las últimas novedades*



**HAREY-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



# *Allen Millyard*

## *El hombre de las locuras mecánicas*

*Allen Millyard es todo un personaje. A sus 62 años, este ingeniero nuclear y científico espacial es todo un referente en el sector de las dos ruedas gracias a su pasión por construir las motos más complejas del mundo...*

Texto: SBC; Fotos: D.R y archivo

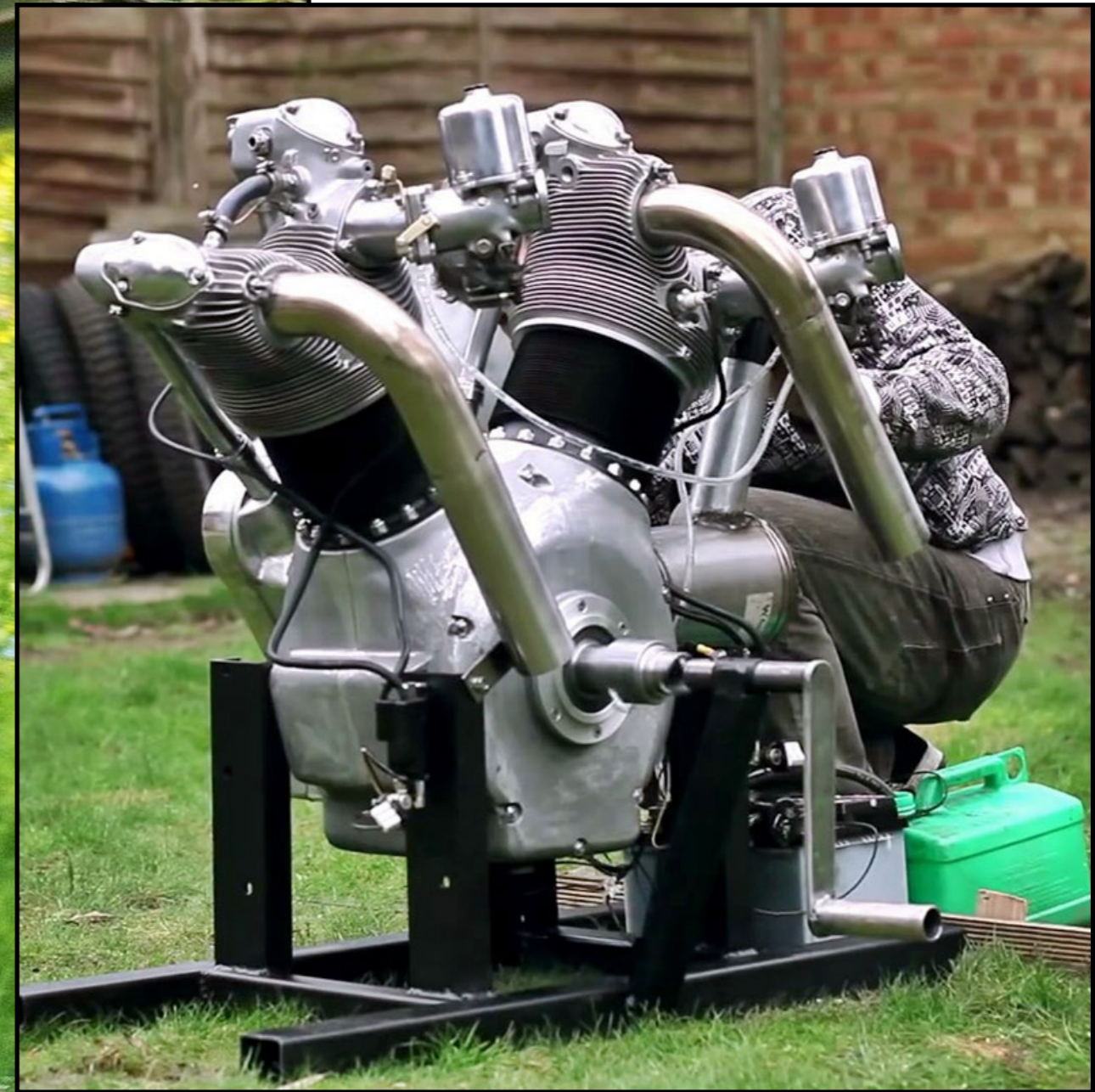




Como tantos otros genios, Millyard es de esas personas a las que basta que se les diga que algo no se puede hacer para que acto seguido parezca que se les ha activado algún interruptor en el cerebro que le impulse a demostrarle lo equivocado que estás. Y así, desde finales de la década de los 90, es como este ingeniero nuclear y científico espacial que habitualmente colabora en la prestigiosa revista británica *Classic Motorcycle Mechanics*, el programa *The Motorcycle Show* en el Channel Four de la televisión por cable, y además tiene su propio canal en YouTube, ha creado más de medio centenar de motos que al primer golpe de vista parecen modelos de serie, pero que en realidad son prototipos tan salvajes y caros de fabricar que ninguna marca se habría atrevido a llevarlos a la serie.







“  
*Con sus casi 5 litros de cilindrada, la Flying Milliard es la V-twin de mayor cilindrada fabricada hasta la fecha*  
”



Con su titulación académica, y a la vista de cualquiera de sus obras, cualquiera imaginaría que Millyard trabaja rodeado de sofisticadísima maquinaria de última generación. Pero lo

cierto es que lo hace en un pequeño cobertizo que tiene en el jardín de su casa de Berkshire (Inglaterra) con un equipo de soldar tirando a normalito, sierra para metales, torno, fresa-

dora, un taladro de columna, limas de todos los tamaños y formas habidos y por haber, y una barbacoa en la que calienta los cárteres de aluminio para poder soldarlos.





“  
*Es de suponer, que para dominar esta bestia de casi 8.000 cc  
y 400 Cv hay que agarrarse muy fuerte al manillar*”  
”





Materiales al alcance de cualquiera, pero con los que este tipo de aspecto normal y pinta de ser uno de tantos británicos para los que la mecánica es un hobby de fin de semana, lleva tres décadas poniendo en entredicho la habilidad de los mejores departamentos de I+D del sector de las dos ruedas mundial.







“  
*Las V8 y V12 están expuestas como verdaderas joyas mecánicas  
en el famoso Barber Motorsport Museum de Alabama (USA)*”



Y vaya por delante que en sus motivaciones no hay el más mínimo afán de protagonismo, ganas de demostrar que es más listo que los ingenieros de las fábricas de motos, ni mucho menos revanchismo porque alguna vez se le negase un puesto de trabajo. Lo suyo solo es por la satisfacción de superar retos. Y cuanto más difíciles sean... ¡Mejor!







“*El Barber Motorsport Museum de Alabama, USA, es de los pocos sitios del mundo donde pueden jactarse de tener tres motos de Millyard*”

### *Este chalado... y sus locos cacharros*

Todas y cada una de las motos construidas por Millyard hasta la fecha son joyas que a todo fanático de los vehículos exóticos le gustaría tener en su garaje (es curioso que Jay Leno, el famoso presentador de televisión nor-

teamericano, no tenga ningún ejemplar en su colección), ya que tanto por complejidad mecánica, como por un nivel de acabados digno de los grandes fabricantes, cualquiera de ellas son piezas de un valor incalculable.





“ Si te cruzas con la Super Six, tienes que ser muy observador para darte cuenta de que no es una Z1B de serie bien restaurada ”



Bueno, si, en el caso de la Millyard Viper V10, un cacharro con dos motores de Dodge Viper, 8.000 cc y 400 km/h de velocidad punta podríamos compararla con la que sacó hace años la propia Dodge. Aunque a diferencia de esta, de la que solo se fabricaron diez unidades

que se vendieron por la “módica” cantidad de a 500.000 dólares y nunca se pudieron homologar, la Viper V10 de Millyard es completamente legal, y cualquiera que tenga el bolsillo suficientemente abultado para echar gasolina a semejante bestia podrá disfrutar de ella.



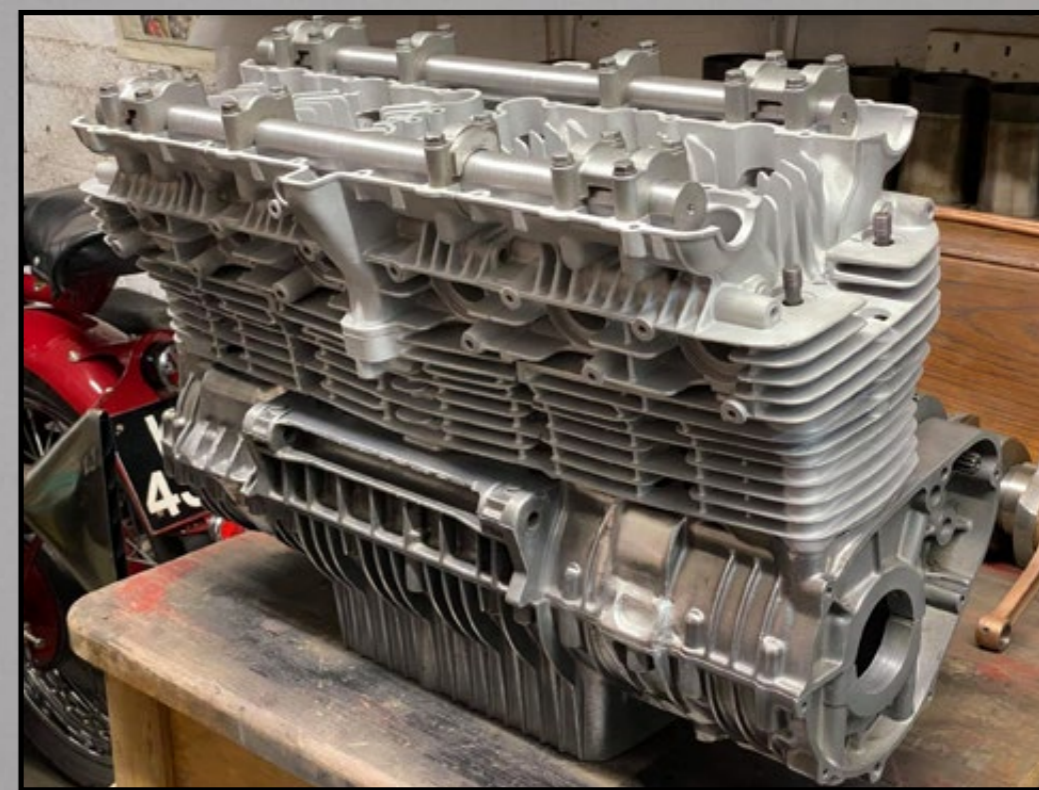




O la VTwin de mayor cilindrada jamás creada hasta la fecha, la Flying Millyard, con casi 5 litros de cilindrada (4.804cc) y estética de principios del siglo pasado que construyó a partir de dos cilindros de motor radial Pratt & Whitney de aviación para los que fabricó los

cárteres y los carburadores en su garaje. Siguiendo con los motores “gigantes”, no podemos olvidar las Kawasaki Z1 V8 de 1.600 cc y la KZ V12 de 2.300cc. Ambas expuestas como verdaderas joyas mecánicas en el famoso Barber Motorsport Museum de Alabama

(USA), o las Super Six, un par de Kawas Z1B 900 de 1975 a cuyos motores añadió dos cilindros extra de forma tan perfecta que hay que fijarse muy bien para caer en la cuenta de que no estamos frente a dos clásicas normales y corrientes bien restauradas.





## *Las Kawasaki Five. Cuando tres cilindros te saben a poco*

Como dato curioso nos gustaría resaltar que Allen siente una especial afición a los motores Kawasaki en general y los de 2 tiempos en particular. Tanta que construyó toda una gama de modelos, la “Millyard Five”, basa-

da en las potentes tricilíndricas que los de Akashi produjeron en la década de los 70 en cilindradas de 250, 500, y 750 cc. Casi todas ellas están hechas con dos bloques motor KH 500 de 1976 que Millyard corta en

vertical y luego suelda entre si quitándoles un cilindro para reconvertirlos en cinco cilindros en línea. Semejante operación es de una complejidad técnica increíble, pero con la experiencia adquirida con el tiempo Allen

ha desarrollado una gran habilidad para que todo funcione tan correctamente como lo haría cualquier modelo de serie. De hecho incluso parece que lo sean, ya que la parte estética es algo muy importante para él.



“ Su pasión por las 2 tiempos en general, y las Kawa “triple” de los 70 en particular, le animó a construir una serie con motores de 5 cilindros ”



Le gusta que todas sus motos sean lo más fieles posible a las originales, y por eso se limita a hacerles cambios muy sutiles que apenas se notan, como incorporar refuerzos en los chasis que no queden a la vista o mejoras en las suspensiones y frenos. Lo que si se ve, y mucho, son los escapes. Los de las Millyard Five son artesanales y discurren tres por el lado derecho y dos por el izquierdo... y poco más. El resultado, además de unas motos preciosas, son unas cifras que ponen los pelos de punta: 2T, 883 cc, y nada menos que 109 Cv a la rueda trasera.







“  
Con su primera H2 de 883 cc y 109  
Cv a la rueda se apuntó al Ramsey  
Sprint, las carreras de aceleración  
que se celebran la semana del TT  
en la Isla de Man, y pulverizó to-  
dos los records de su categoría ”



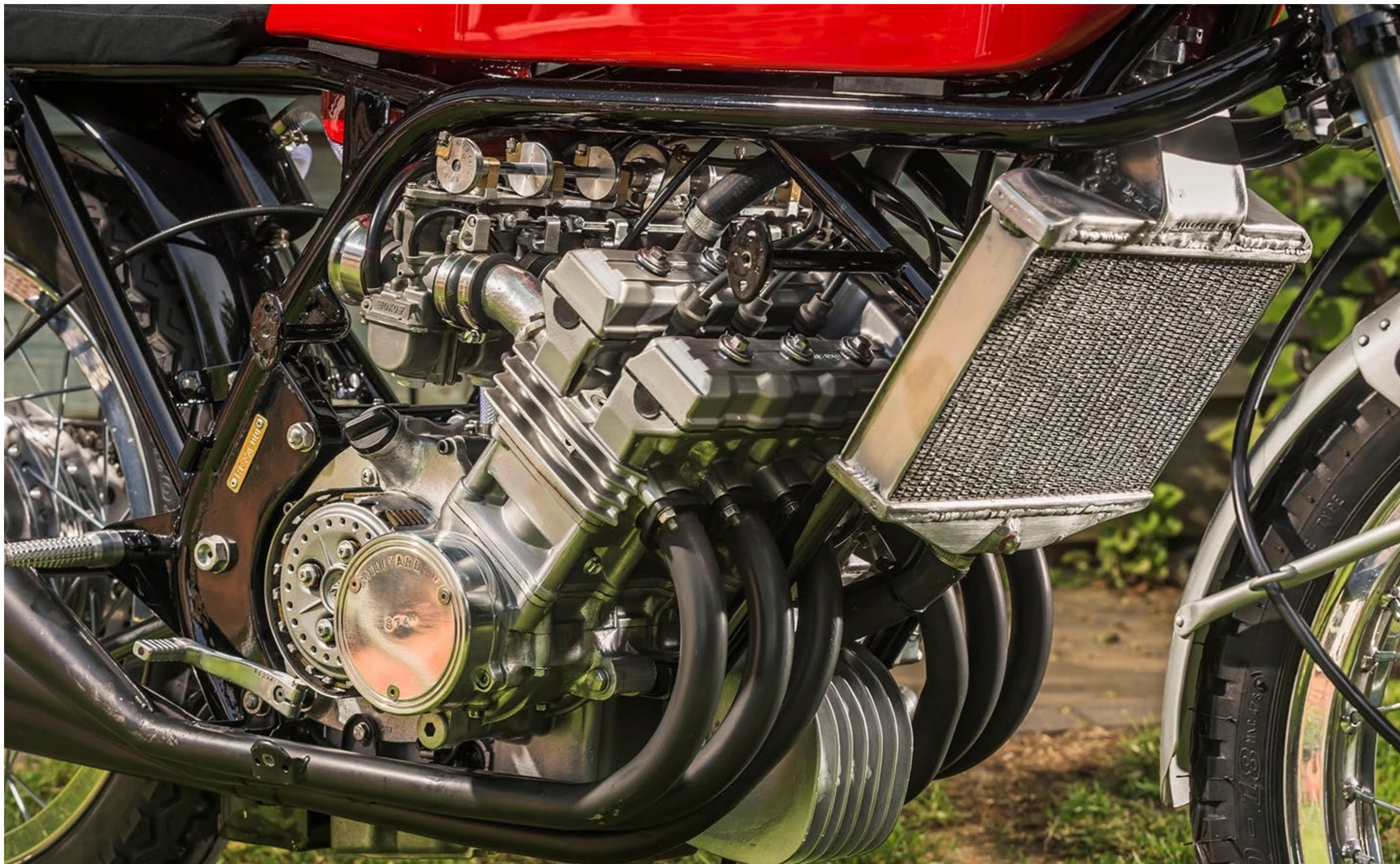


Para que os hagáis una idea, cuando acabó uno de los primeros ejemplares se fue al TT de la Isla de Man, se apuntó al Ramsey Sprint, las carreras de drag racing, y a los mandos de su Millyard H2 883 pulverizó todos los records de aceleración de su categoría. Esto nos lleva a pensar que si

las Kawasaki H originales se ganaron a pulso el triste apodo de "Widow Maker" (fabricante de viudas), ir gas a fondo con cualquiera de estas Five en una carretera abierta al tráfico debe ser una experiencia sobrecogedora... Y no queda ahí la cosa. Para rizar el rizo también tiene una 1.000

de cuatro cilindros y 121 Cv (a la rueda) y las también te-racilíndricas H1 500LC, en las que adaptó cilindros de Yamaha RD250LC para dotarlas de refrigeración líquida. La última H2 de esta serie de locuras mecánicas la construyó en 2016, y desde entonces ha sido su moto de diario.





### *Una de carreras: Millyard RC374 Six tribute*

Cuando el piloto Guy Martin dio unas vueltas de exhibición en el evento Castle Combe Grand National, uno de los más famosos

del suroeste de Inglaterra, a los mandos de la Honda RC174 con la que en 1967 Mike Hailwood ganó el título de Campeón del Mundo

de 350 al vencer en siete de las ocho carreras de la temporada, el bueno de Millyard se encontraba entre el público asistente y quedó

tan prendado del sonido del Honda seis cilindros que decidió construir una réplica de la que surgió la Millyard RC374 Six tribute.





Ante la falta de información sobre el modelo original, Allen tiró de ingenio para apañárselas, y ni corto ni perezoso se agenció unas cuantas fotos que amplió a tamaño original para tomar las medidas de todos y cada uno de sus componentes y re-

plicar con exactitud el chasis y los elementos de carrocería. En cuanto al motor, este cubica 347 cc en vez de los 297 cc de la Honda RC original, y se hizo uniendo dos propulsores Yamaha FZR 250 a los que eliminó un cilindro de cada banca-

da, y fabricando artesanalmente el cigüeñal, árboles de levas, culatas, y demás elementos. Tan solo diez meses después la moto estaba lista para ser presentada en el Stafford Show, donde también surgió la ¿última? locura de nuestro genio.



*Pincha Aquí*





## ¿La última creación?

Allí mismo, dándose una paseo por el padock, vio una Velocette y se acordó del motor roto que tenía y de que quería hacerle un regalo a su padre. Acto seguido compró un montón de piezas en el mercadillo y en cuanto llegó a casa se puso manos a la obra. Aunque guarda una estética muy similar a la de los modelos de la marca de los años 30, este V-twin de casi 700 cc está fabricado a partir de dos “monos” de la década de los 50. Allen se fabricó los cárteres para montar el segundo cilindro. El trasero está girado 180° de forma que

el único carburador que los alimenta queda en el centro de la uve. Como al estar montado en sentido inverso las varillas empujadoras de este cilindro quedaban en el lado contrario de las del delantero, Allen lo solucionó girando la culata para dejar ambos cilindros simétricos. El funcionamiento de la moto es perfecto, y el propio Allen asegura que su Velocette bicilíndrica tiene un par motor y una suavidad increíbles en una moto de su época. Y si él lo dice nos lo tenemos que creer porque su currículo avala sus palabras.







*“ Por insólito que parezca,  
todas las Millyard están  
debidamente legalizadas ”*



Y hablando de éstas. No hemos sido capaces de sonsacarle ni una sola sobre el nuevo proyecto en el que trabaja, pero estamos más que seguros de que este ingeniero loco al que muchos aficionados tratan de convencer para que les venda sus joyas sobre ruedas (sin resultado) volverá a sorprendernos. Y es que el bueno de Allen solo las construye motos para

si mismo, su familia o su círculo de amigos más íntimos, y en las pocas ocasiones que decide deshacerse de alguna de ellas lo hace vendiéndolas a algún museo, caso del Barber, o a través de The Motorcycle Broker, una discreta empresa de subastas británica especializada en motos clásicas muy exclusivas que las ofrece como inversión.

FIN





# 2024 FatBook™



**PARTS EUROPE**

**DRAG Specialties**





## La polémica está servida ▼

Tras un 2023 que se ha saldado con la friolera de 229 motoristas fallecidos en accidentes de tráfico, un 45% más que el año anterior, desde la DGT han mostrado una gran preocupación por el incremento de la siniestralidad en nuestro colectivo, y dispuesta a revertir

estos datos ha solicitado al Ministerio del Interior del que depende incorporar al Reglamento General de Conductores una serie de medidas que nos afectan directamente a los motoristas y pueden ser tremendamente perjudiciales para un sector con el que, como ya viene

siendo habitual en un personaje como el señor Pere Navarro, el actual Director General de Tráfico, ni siquiera se contactó previamente vía ANESDOR, la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas, para pedirles su opinión al respecto.

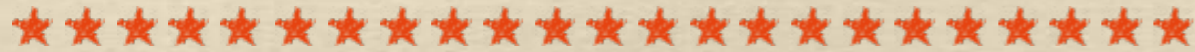


A las cabezas bien pensantes de la DGT se les ha ocurrido que para rebajar los accidentes lo mejor es prohibir los cascos Jet en carretera, que conductor y pasajero llevemos guantes homologados, y la más grave de todas, revocar la

convalidación del carnet B para conducir una moto de 125cc... Luego hemos caído en la cuenta que este examen costará alrededor de 300 euros, y que las infracciones relacionadas con la vestimenta se consideran graves y están castigadas

con multas de 2.000 euros, y la única conclusión a la que llegamos es que todas estas medidas no buscan nuestra seguridad, sino la coartada legal que les permita seguir metiéndonos la mano en el bolsillo con total impunidad





***Novedades HD*** ▼



El pasado 24 de enero, Harley-Davidson daba a conocer la que será su gama de modelos 2024 mediante la película de lanzamiento «American Dreamin», en la que también se anunciaba la renovación de las ediciones especiales CVO incorporando a la gama la Road Glide ST, una bagger con un equipo de suspensiones y frenos de alto rendimiento con los que estar a la altu-

ra de su potente motor Milwaukee Eight de 121", y una Pan América que con un completo equipamiento de serie, pintura exclusiva y acabados personalizados, debuta como la primera CVO del segmento Adventure Touring de la casa estadounidense. En cuanto a la gama de modelos "estándar", las novedades más importantes son la aparición de las nuevas

Touring Street Glide y Road Glide. Ambos modelos están propulsados por el motor Milwaukee-Eight de 117 pulgadas, al que se le ha hecho un rediseño en el flujo de admisión y escape que mejora su rendimiento, así como una optimización del sistema de refrigeración que al emitir menos calor aumentará considerablemente el confort térmico del piloto.

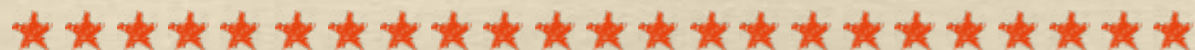
Tanto la Street como la Road Glide llegan este año equipadas con una avanzada tecnología que incluye un eficiente sistema multimedia con una pantalla táctil a color TFT de 12,3" para reemplazar la anterior instrumentación analógica y

mayoría de interruptores, y un amplificador de 200 W que alimenta los potentes altavoces encastrados en unos carenados con un rediseño aerodinámico gracias al que a velocidades de autopista se reducen en un 60% las turbulencias a la

altura del casco mejorando la comodidad en marcha. Algo a lo que también contribuyen los 76 mm de recorrido extra que han ganado las suspensiones traseras, o los nuevos materiales empleados en el acolchado de los asientos.







## Presentación Royal Enfield Shotgun 650 ▼

Tras el debut en Los Ángeles de la Shotgun 650, la filial española de Royal Enfield escogió la Sala Equis de Madrid como punto de encuentro para hacer la presentación oficial de su nuevo modelo del segmento custom en suelo europeo. Como era de esperar, la marca organizó una fiesta que fue la ocasión perfecta para dar a conocer todos los detalles

de este nuevo modelo en el que [Royal Enfield](#) ha puesto toda la carne en el asador para satisfacer a las necesidades de quienes demandan una custom de peso medio con una buena relación calidad-precio. Algo a lo que Royal Enfield nos tiene acostumbrados. Además de conocer las distintas versiones de la [Shotgun 650](#), los asistentes dis-

frutaron de una impactante performance que incluía una actuación con bailarines, una demostración de pintura en directo a cargo de la artista Mercedes Bellido, y participar en el set de tatuaje Mercedes Santos, quien estuvo toda la noche a disposición de los invitados que quisieran llevarse un imborrable recuerdo de la velada tatuado en la piel.







*QJ Motor desvela su 600 V4* ▼



Si la pasada primavera publicábamos que Qianjiang Motorcycles estaba desarrollando un V4 que posiblemente iría destinado a una Benelli deportiva, ahora nos llega la noticia de que no será el único propulsor con similares características producido por la marca, ya que en breve es probable que lo veamos impulsando la Flash 600 V4. Una cruiser deportiva de 600 cc en la lí-

nea de la actual Sportster S de Harley-Davidson, marca para la que Qianjiang fabrica los modelos X350 y X500 de baja cilindrada. Sin disponer de datos más concluyentes, en las primeras imágenes que nos han llegado se aprecia un tren delantero equipado con horquilla invertida, aparentemente suministrada por Marzocchi, y dos discos de freno con pinzas radiales de

cuatro pistones, mientras que para el tren posterior se ha elegido dos amortiguadores. Ambos trenes rodantes cuentan con llantas de aleación de 16 pulgadas y neumáticos anchos suministrados por CST que junto con las dos salidas de escape por cada lado, dan a la Flash 600 V4 un imponente aspecto de muscle bike con el que se granjeará el fervor de muchos seguidores.





**Concesionarios  
Talleres  
Transformadores  
Equipamiento  
Ropa y complementos**

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



**CAFE RACERS**

**XTREME BIKES**





### Voge 900 DSX: Lista para la aventura ▼



Gracias a los elevados estándares de calidad en la fabricación de sus productos con los que cuenta, en 2005 BMW escogió al grupo Loncin al que pertenece **Voge** como socio tecnológico para producirles el mismo motor monocilíndrico de 650 cc que se utiliza en las **Voge 650DS** y

**650DSX**, y más recientemente los bicilíndricos de la marca bávara. Un proyecto que ha permitido a Voge desarrollar el modelo de mayor cilindrada con que cuenta en la actualidad: la **900 DSX** presentada el pasado noviembre en EICMA de Milán, que gracias a su potente propulsor de 94 Cv

a 8.250 RPM, refrigeración líquida, culatas de 4 válvulas, relación de compresión de 13:1, eje de equilibrado para reducir las vibraciones, embrague anti rebote cambio rápido QSS e inyección electrónica Bosch, puede convertirse en la nueva referencia entre las trail de alta cilindrada.

Además de por su poderoso propulsor, la 900 DSX tiene muchas otras virtudes entre las que hay que destacar un equipamiento de serie formado por componentes seleccionados entre las mejores marcas del mercado (Kayaba, Brembo, Pirelli...), detalles como asiento y puños ca-

lefactables regulables en intensidad, tomas de corriente USB a 5 V, portabultos con asideros para el pasajero, y un atractiva estética, en la línea de las máquinas del Dakar, en la que llama la atención su agresivo frontal con doble óptica LED y parabrisas regulable en dos posicio-

nes sin necesidad de usar herramientas.

La **Voge 900DSX** estará en los concesionarios de la marca en primavera en colores Lime Green o Aviator Blue a un precio de lanzamiento de 8.888 € con seguro gratuito por un año, y garantía extendida a 5 años incluidos.







NOTICIAS



*Pan América Motocrew* ▼



Ala vista de que Harley-Davidson parece haber mandado el proyecto Bronx al baúl de los recuerdos definitivamente, y que muchos aficionados esperaban (sin resultado) que en la marca aprovecharan el motor Revolution Max de 150 Cv para sacar al mercado una Harley “cañera”

de verdad, Chris Scholtka, el dueño del taller de Streetfighters Motocrew, se ha liado la manta a la cabeza y por su cuenta y riesgo ha transformado una Pan América 1250 para demostrar que el modelo Adventurer es más versátil de lo que parece a simple vista. Para llevar a cabo este pro-

yecto, Chris ha contado con el apoyo de la marca de accesorios Touratech, que le cedió la unidad de Pan América que había usando para desarrollar una línea de piezas para la americana, así como con un montón de buenos amigos que le han asesorado en cuestiones referentes al dirt track.

# ¿Me ves?



... tus clientes también.

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

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







# NOTICIAS



## ¿El fin de las carreras urbanas? ▼



A pesar de la enorme aceptación que tienen entre los motoristas, de unos años a esta parte las carreras urbanas no pasan por su mejor momento, y este año 2024 puede ser el año que reciban la puntilla, ya que en Irlanda del Norte, precisamente donde cuentan con el mayor número de seguidores, se han cancelado seis de las pruebas previstas en el calendario de la temporada entre las que hay algunas

tan importantes como el GP del Ulster, la Tandagree 100 o la North West 200. Esta última, además, jugaba un papel muy importante de cara a la preparación del TT de Man para muchos pilotos y equipos. El problema esgrimido por los diferentes organizadores es que el público no tiene que pagar por disfrutar de las carreras urbanas, y como sus ingresos dependen exclusivamente de las

ayudas públicas y patrocinadores, les es imposible asumir los altísimos costes que cobran las compañías aseguradoras por una póliza de responsabilidad civil, que ronda los 500.000 €. Solo esperamos que esta fiebre de cancelaciones no acabe contagiando al famoso Tourist Trophy de la Isla de Man, porque entonces sí que será el fin de las carreras tal y como las habíamos conocido hasta ahora.

# 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)

**-D**

**DBR Motorcycles**

Tfno: 91 2404045  
WhatsApp: 667317490  
Camino de la Carrera, 2 Nave 4  
Fuente El Saz (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/ G. 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)

**Malavida Custom Garage**

Tfno: 629538149  
Partido Cuesta Blanquilla  
Coin (Málaga)

**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 Xátiva (Valencia)

**Royal Enfield España**

**Royal Enfield Barcelona**

Tfno.: 93 4308702  
C/ Buenos Aires, 53

**Royal Enfield Madrid Sur**

Tfno: 91 0409276  
C/ Juan de la Cierva, 9  
Móstoles (Madrid)

**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 29/02/2024



# *Enfield 700 GTC2 Mistral SoCal*

*A condición de que no vendiesen motos en Norteamérica Brockhouse Corporation, una de las muchas manos por las que pasó Indian Motorcycles tras haber cerrado la fábrica en 1953, propuso a Royal Enfield vender sus Meteor 700 en los USA con el nombre Indian Enfield...*

Texto: SBC / Fotos: Jeff Duval y Stephen Clark





**A** los ingleses el negocio les fue muy bien porque exportaron miles de motos, pero a los americanos no tanto. Los fans de Indian demandaban

V-twins como las que antaño se producían en la factoría de Springfield, y como las Chief, Apache, Tomahawk, y Trailblazer fabricadas al otro lado del Atlántico no convencieron al público y costó mucho esfuerzo venderlas,

en 1967 Brockhouse decidió que no renovaría el acuerdo. A partir de aquella fecha, que Royal Enfield quedaba libre del compromiso de no vender motos en los Estados Unidos, comienzan a presentar nuevos modelos con su nombre.







“ Las seis décadas que ha cumplido el motor no han hecho mella en su estética ”



Los primeros fueron las  
Interceptor de 692cc, a las  
que poco después siguieron  
las Interceptor SI y SII de  
736cc basadas en la Indian  
Enfield 750, y estas a su vez  
en las Meteor y Super Me-  
teor de la década de los 40  
convenientemente puestas  
al día. Se comercializaron

en versiones Roadster y  
Scrambler, y que alcanzasen  
una velocidad máxima de  
más de 175 Km/h y fueran  
capaces de recorrer el cuarto  
de milla en menos de 13 se-  
gundos ayudo a que los mo-  
toristas americanos empeza-  
ron a verlas con otros ojos.  
Es más, resulta curioso que

siendo las mismas motos  
comercializadas por Indian  
pero con unos cuantos reto-  
ques estéticos y algunas pie-  
zas cromadas, se las acogiese  
con el mismo fervor con el  
que las rechazaron cuando  
llevaban las insignias de la  
marca de Springfield en el  
depósito de gasolina.







El caso es que el éxito de las Royal Enfield fue inmediato. En esto también influyó mucho que mientras que el bicilíndrico actual ha sido desarrollado como una plataforma única que sirva para todos los mercados, los que Royal Enfield produjo en aquellas fechas tenían como único objetivo hacer saltar por los aires la hegemonía de sus principales competidores en el mercado estadounidense. Puede

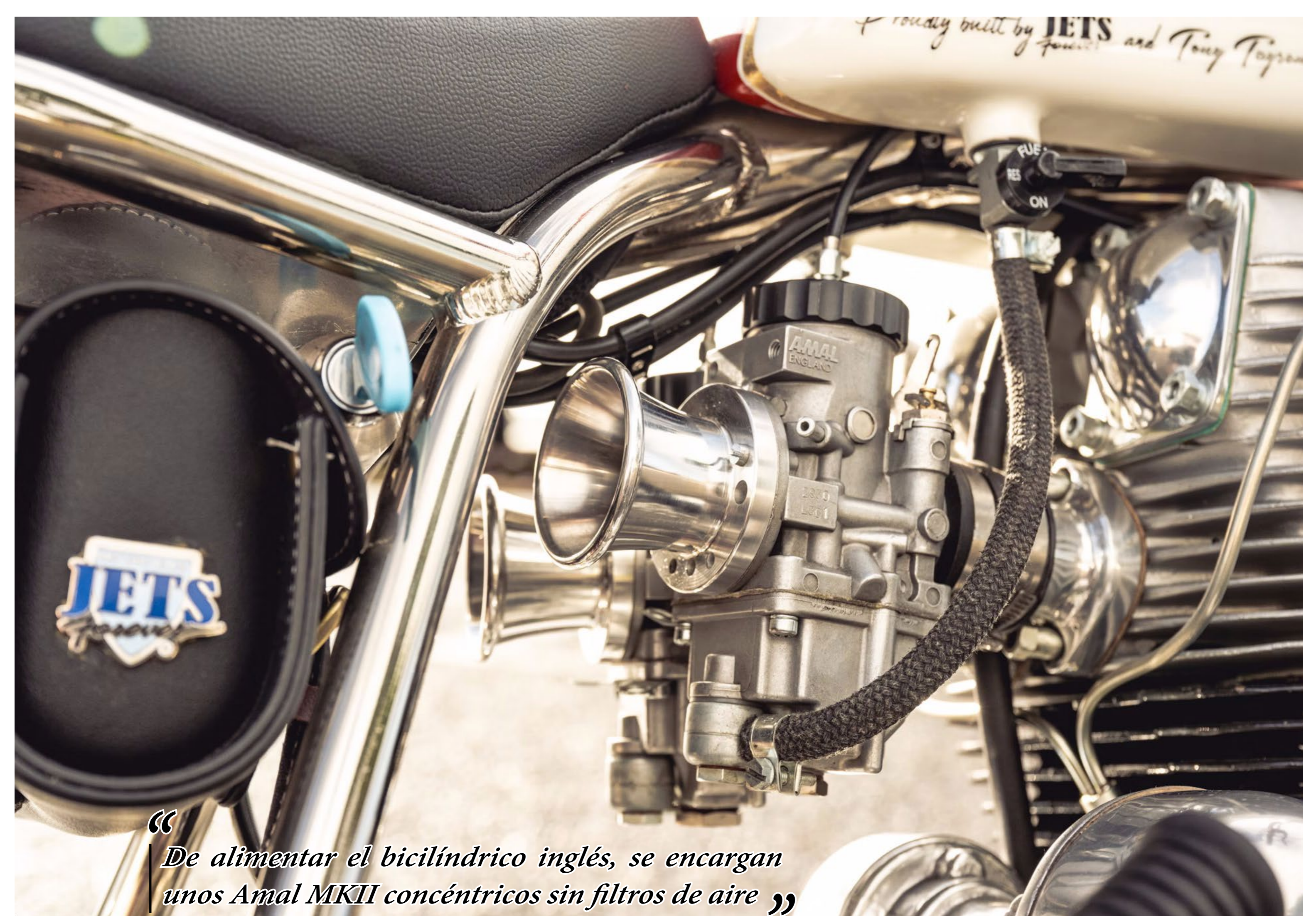
que los motores de las Norton, BSA y Triumph adaptados a las especificaciones USA fuesen algo más explosivos, pero con 700 o 750cc, 50 Cv de potencia que superaban a los de sus compatriotas, y una fiabilidad mecánica a prueba de bombas, en cualquiera de las muchas carreras por el desierto del Sur de California los bicilíndricos Meteor eran imbatibles en manos de los pilotos adecuados.



De no ser porque en aquellos momentos la marca atravesaba un complejo proceso de cambios internos que les obligó a descuidar la creciente demanda que llegaba de Estados Unidos, el importador no se habría cansado y posiblemente las Meteor no habrían sido las últimas Royal Enfield “Made In England” que salieron de la fábrica inglesa antes de que cerrase sus puertas definitivamente.







“ De alimentar el bicilíndrico inglés, se encargan unos Amal MKII concéntricos sin filtros de aire ”



## *Jets Forever al rescate*

Tras comprarse una Sportster 1200 a comienzos de la década de los noventa, Jeff Duval decidió que quería hacer de su pasión por el diseño de las motos de la década de los 60 su profesión. A partir de ahí comenzó a forjar fuertes vín-

culos profesionales con algunos de los "builders" más importantes de California (Arlen Ness, Carl Morrow o Jeff McCann, por mencionar algunos) para posteriormente fundar Jets Forever Motorcycles. Una empresa cuyo objetivo es

recuperar las motos clásicas más exóticas que Jeff sea capaz de conseguir, ya sean fabricados en Europa, Estados Unidos o Japón, a las que devuelven a la vida con prestaciones y rendimiento renovados pero conservando toda su esencia.





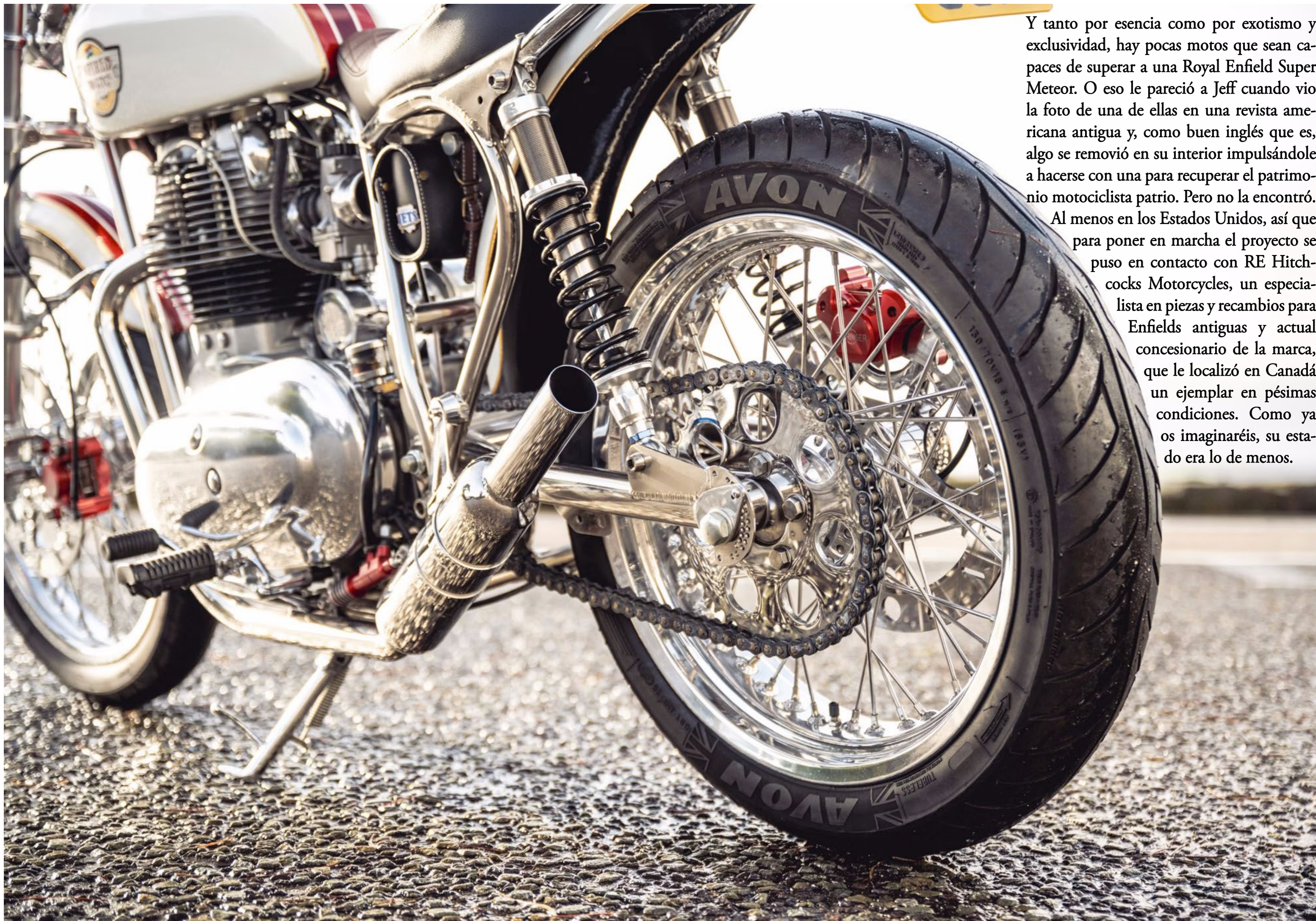
“

*Tanto los escudos del depósito, como la inscripción “Proudly built by Jets Forever and Tony Taysom”, están pintados a mano*

”







Y tanto por esencia como por exotismo y exclusividad, hay pocas motos que sean capaces de superar a una Royal Enfield Super Meteor. O eso le pareció a Jeff cuando vio la foto de una de ellas en una revista americana antigua y, como buen inglés que es, algo se removió en su interior impulsándole a hacerse con una para recuperar el patrimonio motociclista patrio. Pero no la encontró.

Al menos en los Estados Unidos, así que para poner en marcha el proyecto se puso en contacto con RE Hitchcocks Motorcycles, un especialista en piezas y recambios para Enfields antiguas y actual concesionario de la marca, que le localizó en Canadá un ejemplar en pésimas condiciones. Como ya os imaginaréis, su estado era lo de menos.



“ Para quienes estamos acostumbrados a las motos modernas, la manía de los ingleses de invertir las relaciones de cambio es insufrible ”







## Enfield 700 GTC2 Mistral SoCal

Para llegar a la moto que tenéis en las imágenes apenas se ha aprovechado algo más que el motor y la caja de cambios, ya que el resto de componentes se han hecho

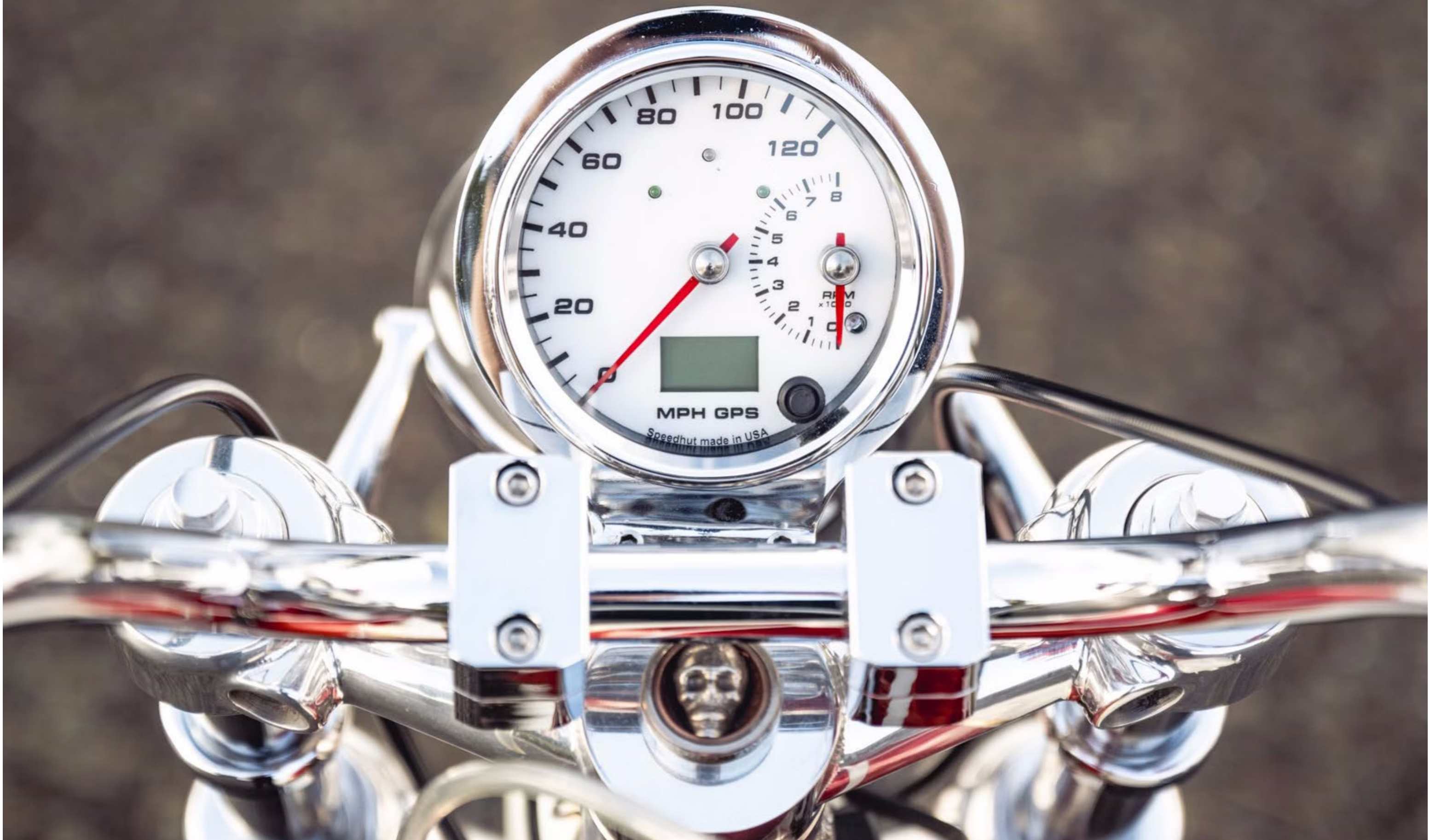
desde cero o se han reconstruido según las indicaciones de Jeff. Es más, el chasis ni siquiera es el original, ya que para dar a la moto un aire más aventurero se es-

cogió el de el de una BSA A10 de motocross, que tras modificarse y pasar por el proceso de cromado recuerda vagamente a los famosos Rickman Mettise.





“ Los velocímetros Speedhunt USA con cuenta RPM incorporado no son baratos, pero su buen funcionamiento y estética justifican la inversión ”





Para poder sacar el máximo rendimiento a esta brillante preciosidad en conducción off road, en Jets Forever lo han equipado con unas suspensiones de altura: una réplica de las antiguas horquillas Ceriani de competición con barras de 38 mm para

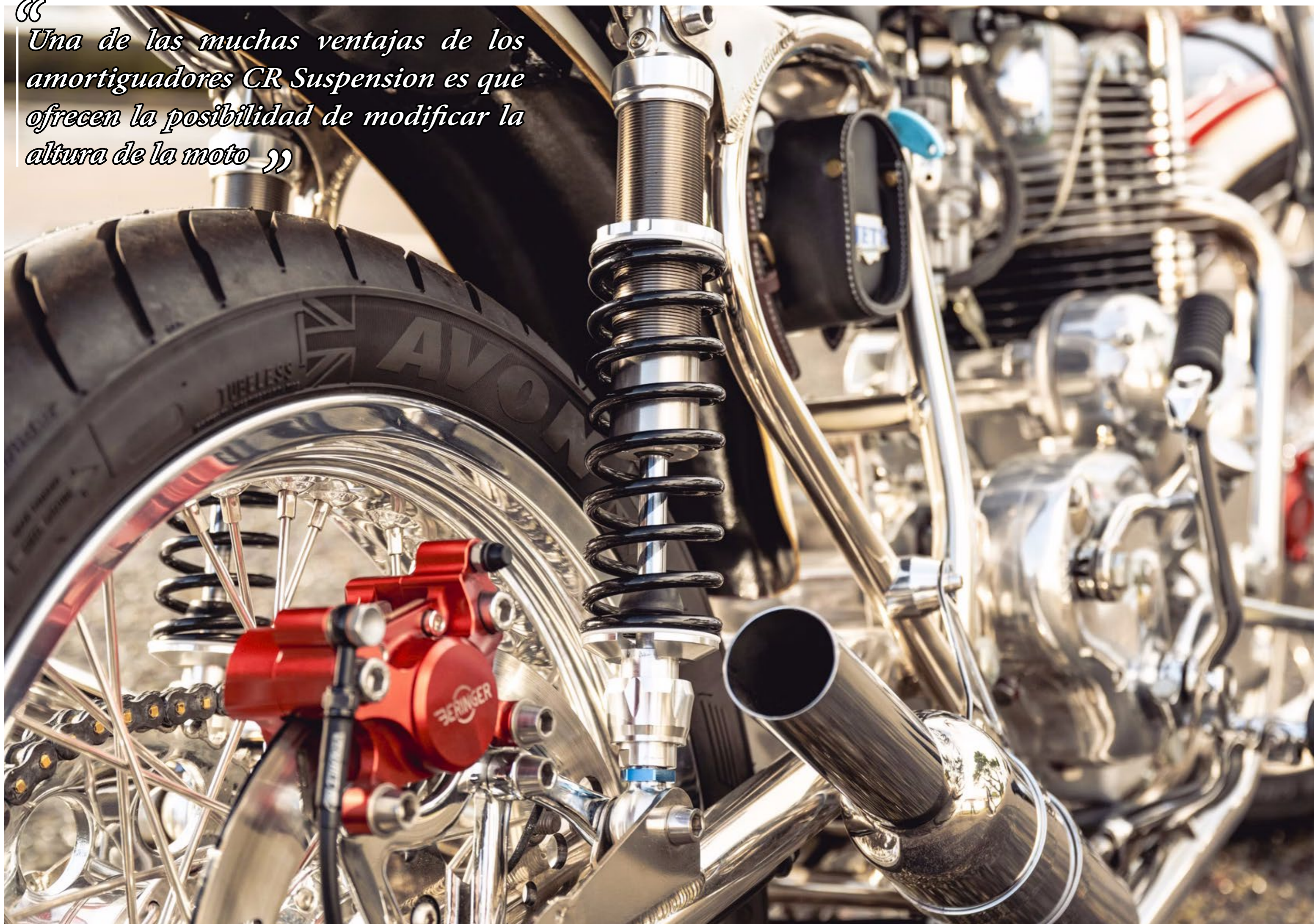
el tren delantero, y un juego de amortiguadores hechos a medida en Hungría por CR Suspension para amortiguar el basculante artesanal, que es mucho más ancho que el de origen para así poder adaptarle la llanta con buje Central Wheels y aro de

18" de diámetro y 10 mm de anchura que acompaña a la delantera de 21". Ambas están equipadas con discos frenos de acero inoxidable semiflotantes, dos en la delantera y uno en la posterior, con pinzas Beringer de simple pistón.





« Una de las muchas ventajas de los amortiguadores CR Suspension es que ofrecen la posibilidad de modificar la altura de la moto »







Mientras se hacía todo este trabajo, el propulsor twin viajaba de camino al taller del preparador Andy Berry, un tipo que lleva desde 1978 trasteando en los motores Royal Enfield (principalmente en los Bullet) para que le

diera más energía al Super Meteor con las piezas que se le habían suministrado desde RE Hitchcocks Motorcycles, entre las que había un juego de pistones de sobre medida con los que la cilindrada se incrementó de los 700cc

originales a 736cc, árboles de levas con mayor alzada, válvulas de mayor tamaño con muelles duros, embrague de accionamiento hidráulico y la guinda del pastel: un par de carburadores Amal MKII concéntricos.





Berry también modificó las culatas para mejorar el flujo de gases, y por último restauró la caja de cambios de cuatro velocidades con piñones nuevos, aunque sin modificar la dichosa manía de

las marcas inglesas por ir a la contra del resto del mundo y montar los cambios con la 1ª marcha arriba y el resto hacia abajo. Un verdadero suplicio si acostumbras a manejar motos modernas.



“  
Detalles como los soportes del guardabarrros o el faro dicen mucho sobre la calidad del trabajo de Lamb Engineering ”





Pero si la mecánica es el fuerte de la Mistral, tampoco podemos dejar de lado su vestimenta artesanal. El depósito ya es de por sí una obra de arte en la que Tony Taysom de Lamb Engineering ha sabido captar brillantemente todo el estilo de las desert sled del sur de California. El guardabarros delantero tiene el tamaño justo para cubrir el neumático, y el diseño de sus soportes encaja como un guante con las formas del arco trasero ligeramente elevado que sujeta el posterior.





“  
*En cuanto a exotismo y exclusividad, hay pocas motos que sean capaces de superar a una Royal Enfield Super Meteor de los 60*  
”





Después de haber escogido a los mejores profesionales del sector para llevar a cabo todo el proceso de reconstrucción, Duval debía hacer lo propio para la pintura. De ahí que escogiese al equipo de Image Design Custom, con quienes ha trabajado en otras ocasiones,

para que se encargaran de embellecer la Mistral cubriéndola con una base en blanco crema acompañado de líneas en rojo y oro, y unos escudos pintados a mano a cada lado del depósito que quedaron perfectos. De rematar la faena se encargó Glenn Moger. El boss de Stoc-

kbridge Upholstery construyó y tapizó el asiento de esta impresionante Enfield desértica con la que Jeff Duval y el equipo de Jets Forever Motorcycles demuestran, otra vez más, que lo suyo son las motos exóticas y exclusivas. Y cuanto más raras sean... Mejor.



## General

Moto> Enfield 700 GTC2 Mistral  
Modelo base> Royal Enfield Super Meteor  
Año> 1964  
Diseño> Jeff Duval ( [Jets Forever](#) )  
Montaje> Tony Tysom (Lamb Engineering)  
País> Reino Unido

## Motor

Fabricante> Royal Enfield  
Tipo> Super Meteor  
Arquitectura> Bicilíndrico paralelo  
Cilindrada> 736cc  
Carburadores> Amal MkII concéntricos  
Filtros de aire> Conos de aluminio  
Cambio> Original 4 V reconstruido  
Escape> 2 en 2 artesanal  
Silenciosos> Peashooter  
Reconstrucción motor> Andy Berry

## Parte Ciclo & Accesorios

Chasis> BSA A10 de motocross  
Modificaciones> Wasp Motorcycles  
Horquilla> Ceriani 38mm  
Mandos / bombas> Beringer  
Velocímetro> Speedhut USA Legacy  
Conmutadores> Motogadget  
Puños> Biltwell  
Llanta delantera> Central Wheels 21"  
Neumático> Avon Cobra Chrome  
Medida> 90/90-21  
Discos de freno> Acero inox, 287mm  
Pinzas> Beringer 2AP11  
Neumático> Avon Roadrider MKII  
Guardabarros> Lamb Engineering  
Depósito gasolina> Lamb Engineering  
Asiento> Glenn Moger (Stockbridge)  
Estriberas> Stock  
Basculante> BSA A10  
Amortiguadores> CR Suspension  
Llanta trasera> Central Wheels 18"  
Disco de freno> Acero inox, 287 mm  
Pinza> Beringer 2AP11  
Neumático> Avon Roadrider MKII  
Medida> 4.00 x 18  
Guardabarros> Lamb Engineering  
Piloto> Cateye  
Pintura> Image Design Custom







**-500€**  
HASTA 29/02/24

SEGURO  
GRATIS\*

5 años  
GARANTÍA

**525ACX PVPR 5.487€**  
**525AC PVPR 5.087€**

Para unidades en stock



# *Hot Wheels II*

## *Big Boyz Toyz*

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

Texto & fotos: Pietro Metrino / AQG Customs





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





“

*A la vista de esta chopper, nadie puede negar que el “Hot Wheels” pintado a mano en el filo del guardabarros trasero esté más que justificado ”*

**HOT WHEELS**





No hay más que ver cualquiera de las motos de Aldo Querio de AQG Customs, para darse cuenta que este constructor italiano pertenece a aquella generación de niños que crecieron coleccionando los primeros Hot Wheels que llegaron a las tiendas europeas. Por aquel entonces, el único

modelo que a este lado del charco éramos capaces de reconocer eran unos VW Escarabajo con ruedas enormes y tubos de escape que llegaban hasta el techo. Que los demás coches que fabricaban no los hubiésemos visto nunca no les restaba interés. Al contrario. Los hacía tan interesantes que

muchos los comprábamos con una avidez casi enfermiza. Y no hablemos ya de la línea de custom bikes que Mattel sacó años después, en la que había muchas motos que por lo visto estaban inspiradas en las de transformadores cuyos nombres no nos sonaban de nada por estos lares.





“

*El asiento monoplaza tapizado por Wild Hog Italy es duro como una piedra, pero ya sabemos aquello de: para lucir hay que sufrir ”*







La de este reportaje no está inspirada en ninguna de la de los master builders americanos, sino que fue un encargo realizado por la filial italiana de Mattel a AQQ Customs para promocionar la nueva línea de productos de dos ruedas que presenta-

ron en el país transalpino. De ahí que Aldo intentara por todos los medios trasladar lo más fielmente posible el espíritu de los famosos mini coches a esta chopper de aires a medio camino entre la década de los setenta y la actualidad. Una chopper

en la que además de no haber ni una sola pieza que desentonase, todo debería estar tan limpio, ordenado, y bien colocadito, que pareciese que estuviéramos frente a una maqueta a escala 1:1 recién sacada de su caja de cartón.





“  
Las cosas salieron tan bien a nivel promocional, que en el futuro Mattel Italia  
seguirá contando con la habilidad de AQG Customs ”



## *Espírtu Hot Wheels*

Como todo hot rod que se precie, la moto es tan potente, ligera y minimalista como parece. La carrocería, si es que se puede llamar así, tan solo consta de un guardabarras trasero que lleva incorporado el depósito de aceite en el lateral izquierdo, y el tanque de gasolina de 9 litros procedente de una Sportster. El motivo de semejante ahorro en vestimenta se debe a que Aldo quería que el centro de todas las miradas fuese el propulsor S&S Evo, al que además de incorporarle algunas "chuches" para mejorar su rendimiento se le han montado unas tapas de balancines Panhead, que junto con las aletas de refrigeración de la falda de los cilindros recortadas mejoran su aspecto considerablemente. Algo a lo que también contribuye el carburador Mkuni con una replica de las antiguas sirenas de las Harley de la policía norteamericana como caja de filtro de aire, el curioso silenciador del sistema de escape dos en uno artesanal, o la Magneto Morris M5 gracias a la que todo el conjunto cobra vida a la primera insinuación sobre el arranque.





“  
*Como no podía ser de otra forma,  
el flaming del depósito de gasolina  
es digno de cualquiera de las crea-  
ciones de Mattel*”






Para acomodar el propulsor V-Twin Aldo escogió un chasis rígido "Rack 'em Up" del catálogo de Jammer al que imprimió su toque personal completándolo con una selección de piezas bien escogidas entre las que nos encontramos las tijas y la horquilla, con las barras

muy acortadas, y el depósito de gasolina Mustang de 9 litros de capacidad con tapón Push Up de una Sportster que amablemente "donó" alguna que otra pieza más. El resto de componentes se hicieron, modificaron o adaptaron en el taller de Collettero Castelnuevo.







“  
*El depósito de aceite queda  
perfectamente camuflado en  
el guardabarros*”



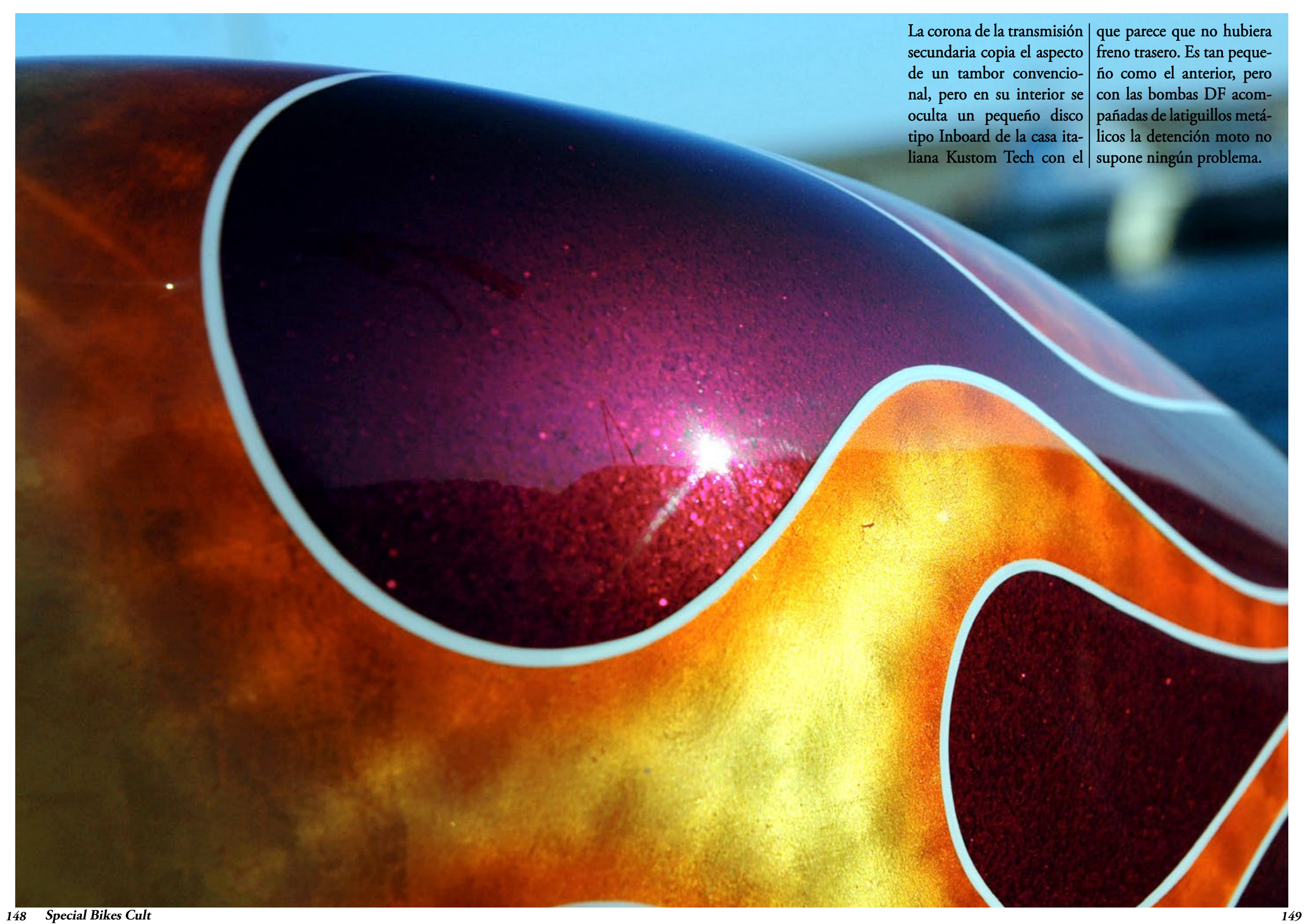


De completar el chasis de esta chopper neo retro se encargan unas tijas Harley con un par de torres AQQ a las que se sujeta un manillar cuelgamonos de exageradas proporciones con acelerador de recorrido interno y mandos y bombas de freno y embrague

DF radiales en sus extremos. En cuanto a la elección de las llantas, para el tren delantero Aldo se decantó por una Laced de 21 pulgadas equipada con un solo freno encargado a Performance Machine y una goma Avon Speedmaster MK II, que de todas las opciones

del mercado era la que tenía el de dibujo más convencional, y para el posterior una PM de aleación de 18 pulgadas de suficiente anchura como para calzarle un Metzeler Marathon de 200 mm que da a la zaga de la Hot Wheels II un aire más moderno.



A close-up photograph of a motorcycle transmission secondary crown. The crown is a large, curved metal component with a polished, reflective surface. A bright red disc, identified as an Inboard disc, is mounted inside the crown. The disc has a textured, granular surface and is illuminated by a bright light source, creating a strong reflection. The background is a blurred blue and white, suggesting a workshop or garage setting.

La corona de la transmisión secundaria copia el aspecto de un tambor convencional, pero en su interior se oculta un pequeño disco tipo Inboard de la casa italiana Kustom Tech con el que parece que no hubiera freno trasero. Es tan pequeño como el anterior, pero con las bombas DF acompañadas de latiguillos metálicos la detención moto no supone ningún problema.





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



La decoración del conjunto justifica sobradamente el nombre Hot Wheels pintado a mano que encontramos en filo del guardabarros trasero. Y ya que hablamos de pintura, el morado que cubre la carcasa de faro y el depósito es un “Violeta Me-

talizado” de House of Kolor, al que se ha acompañado de un flaming con el mismo aire irreal que tienen todos los productos de Mattel. La diferencia es que la Hot Wheels II no es de juguete. Bueno, si... pero solo para niños grandes.







**General**

Moto>Hot Wheels II  
Propietario>Mattel Italia  
Constructor>Aldo Querio Gianetto  
Taller>AQG Customs

**Motor**

Marca y modelo>S&S  
Tipo>Evo/Panhead  
Desplazamiento>100"  
Encendido>Magneto Morris M5  
Carburador>Mikuni  
Tobera admisión>AQG  
Filtro de aire>Sirena policía antigua  
Escapes>2:1 AQG  
Cambio>5 marchas  
Primaria>BDL Evo 141 de 3"  
Embrague>Hidráulico  
Electricidad>AQG

**Parte Ciclo & Accesorios**

Chasis>Jammer  
Horquilla>HD/AQG  
Manillar>Cuelgamonos  
Torres>AQG  
Acelerador>Tomaselli  
Faro>Bates  
Llanta delantera>Laced 19"  
Freno delantero>Performance Machine  
Neumático >Avon Speedmaster MKII  
Mediada>3.00 x 21"  
Depósito gasolina>Sportster 9 L  
Tapón>AQG Pop Up  
Depósito aceite>En el guardabarros  
Asiento>Wild Hog Italy  
Plataformas Reposapiés>H-D  
Renvíos>H-D  
Llanta trasera>PM aleación 18"  
Freno>Kustom Tech Inboard  
Neumático>Metzeler Marathon  
Medida>200/35-18  
Guardabarros>AQG  
Pintura:>AQG Customs  
Pulidos/cromados>Luciano Torri



**HA ZONTES**



**NUEVA**

**S350**

**Nuevo precio**

**4.587€**

**SEGURO  
GRATIS**



# Silver Arrow

*De un par de años a ésta parte, cada vez me encuentro más custom con base Sportster. Será que la buena relación calidad-precio de las pequeñas de la saga Harley anima a los preparadores a invertir más en la customización que en la compra de un big twin del que apenas aprovecharán la mitad de las piezas...*

Texto y fotos: D.R.





**A** Michael Jason, el dueño de ésta moto, siempre le han gustado más las Sportster que los modelos “gordos” de la factoría de Milwaukee. Son más ligeras, corren lo mismo que sus hermanas, o incluso más, gastando la mitad de ga-

solina, y además de que en el mercado de segunda tienen precios muy razonables, encontrar piezas aftermarket para ellas a precios económicos es de lo más sencillo a poco que te sepas manejar medianamente bien por Internet. Esta es su quinta Sportster. Bueno, en realidad no.

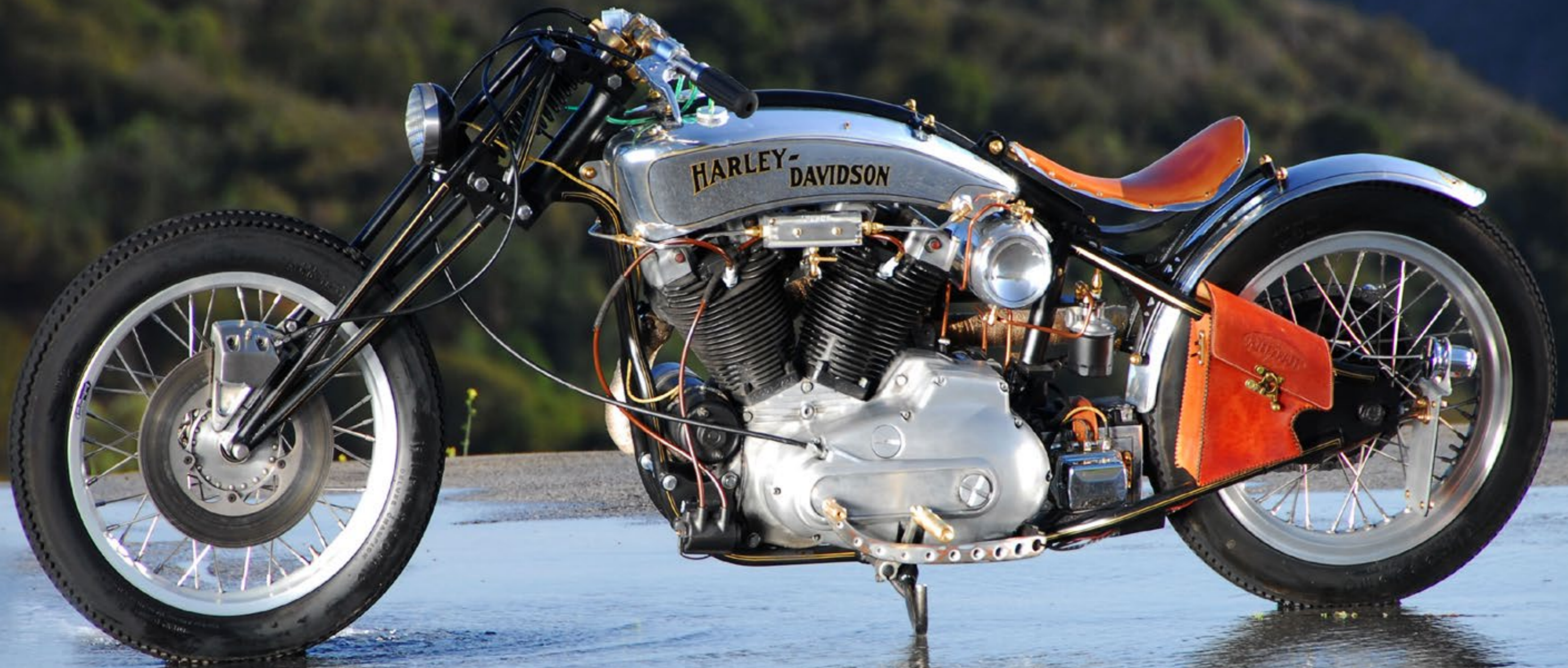




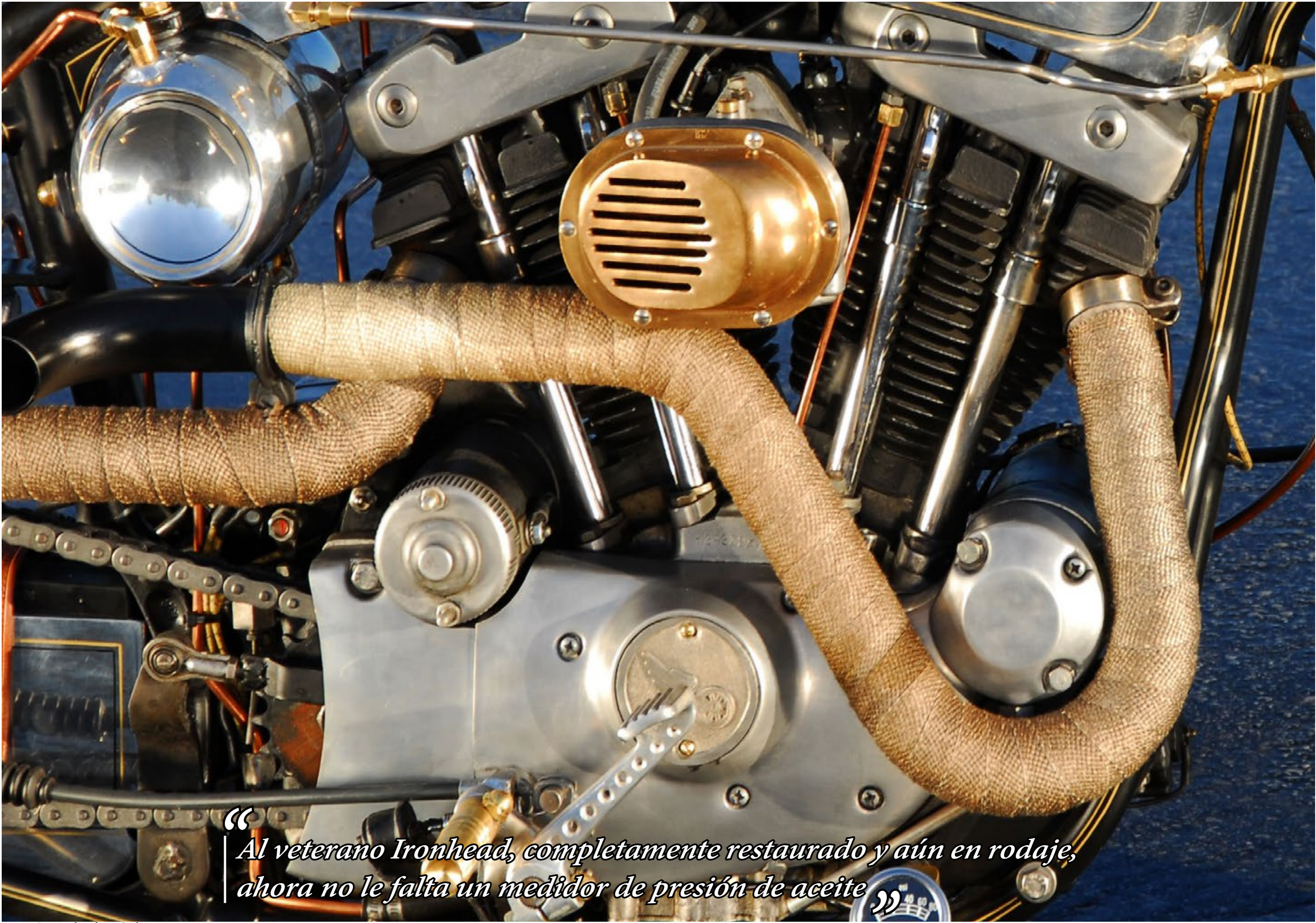
Para ser exactos, esta es la única que ha tenido hasta ahora, pero es la quinta vez que la hace una remodelación tan de arriba abajo como para pensar que se trata de una nueva moto. En sus vidas anteriores

pasó una larga temporada rodando tal y como sus padres la trajeron al mundo, luego fue un chopper setentero Frisco Style, un bobber en plan rat bike de los más gamberro, y hasta una café racer old school.

Un recorrido por casi todos los estilos conocidos con el veterano motor Ironhead como único denominador común, que ahora se metamorfosea en éste nuevo proyecto que con toda seguridad no será el último.







“ Al veterano Ironhead, completamente restaurado y aún en rodaje, ahora no le falta un medidor de presión de aceite ”



El Twin de 1.000cc llevaba más de 80 mil kilómetros en sus entrañas sin que nunca hubiera dado un solo problema. Pero lo que no pasa en años ocurre en segundos, y un día en un pique con una Kawasaki Ninja 600 por una de las muchas carreteras de curvas que hay alrededor de Los Ángeles rindió el alma. El motor gripó

y en el agarrón se llevó a Michael por los suelos. Y es que una cosa es sea duro y fiable y otra muy distinta que su dueño fuera un dejado y le retorciere la oreja sin compasión sin antes molestarse en comprobar si el depósito de aceite estaba al nivel necesario o, cómo ocurrió en aquella ocasión, muy por debajo del mínimo

admisibles.

La "broma" se saldó con un mes y pico de escayola, más otros dos de recuperación para que la pierna volviese a recuperar toda su movilidad. En ese tiempo Michael llegó a la conclusión de que las café racer están muy bien, pero que no son las motos más indicadas para quienes,

cómo él, se pican hasta con su propia sombra y retuercen el acelerador como si les fuera la vida en ello sin pararse a pensar en las consecuencias familiares y profesionales que acarrea una caída. Aprendida la lección, decidió que era el momento adecuado de volver a remodelar a su compañera de fatigas.





“

*La idea de reconvertir un repartidor de frenada Moon en grifo de gasolina no solo fue de lo más creativa, sino también muy efectiva ”*





## *Hecha para rodar... no para correr*

La visión de la moto tras su recuperación fue desalentadora. La Ironhead era un montón de hierros que no servían para nada. El accidente la había dejado tan tocada que apenas podría aprovecharse algo más que el motor... Y eso en el caso

de que se reparase. El chasis se había partido en el golpe, las suspensiones racing estaban inservibles, y de la carrocería quedaba el guardabarros delantero. El depósito de gasolina y el conjunto asiento/colín tipo café racer habían desapareci-

do como por arte de magia. Seguramente estarían en el fondo del mismo barranco por el que Michael no se cayó de milagro. Con semejante panorama era inevitable que le surgiesen dudas. Reconstruirla costaría un dineral, pero por otro

lado le había servido fielmente a lo largo de demasiados años como para que ahora la mandase a la chatarra y se olvidara de ella. La arreglaría. Ya solo le quedaba decidir con que formas la haría resurgir en su quinta remodelación.





Lo que si tuvo claro desde el minuto uno es que después de una experiencia café racer tan poco positiva ya no necesitaría suspensiones de carreras ni que corriese mucho. Vale, si. Le gustaba la

estética deportiva, pero esta vez le daría otro rollo. Concretamente el de una board-tracker neo retro más bonita que efectiva. De ahí que el chasis que escogió fuera un rígido de simple cuna

desdoblada con cuello tipo Gooseneck y un pronunciado ángulo de avance que le impidiese volver a caer en la tentación de jugar a las carreras en las carreteras de montaña.





También es cierto que los componentes que eligió para la parte ciclo tampoco le animarían mucho. Con frenos Harley —un solo disco delantero y tambor posterior— la horquilla tipo Girder, y los neumáticos Firestone de “balón” tendría

que ser muy valiente (o muy inconsciente) para picarse con nadie que llevase algo más gorro que una 125. Y eso por no hablar de la exagerada distancia entre ejes de un chasis tan largo y bajito, de cuya pipa de dirección parte un único tubo

central curvado al que se sujeta un bonito depósito de gasolina de aluminio de dos piezas y formas angulosas que se prolonga por debajo del asiento monoplaça hasta casi rozar el barril que sirve de depósito de aceite.





“  
*Con semejante neumático, la horquilla  
Girder y el freno original Harley, la po-  
sibilidad de jugar a las carreras queda  
completamente descartada*”







Como la parte inferior de ambos tanques llegaba casi hasta las tapas de balancines y no había sitio para montar los grifos de gasolina, a Michael se le ocurrió la solución de unir los dos depósitos con unos cuantos tubos externos y un conector de calefacción que están conectados a un repartidor de frenada Moon al que adaptó el grifo que lleva la gasolina hasta el Mikuni de corredera plana que alimenta un motor completamente restaurado y en rodaje.





La terminación de la moto no podía ser más sencilla de lo que es: tanto los cilindros como el chasis están pintados en powdercoat negro, y los cárteres del motor, los depósitos de gasolina y aceite y el guardabarros trasero pulidos. Un fileteado en color oro en puntos estratégicos del chasis,

piezas de latón y cobre, y el logo de la Motor Company en negro y dorado en los flancos del depósito dan a ésta sencilla y compacta boardtracker Iron-head un toque de elegancia que, junto con los ruidosos escapes sin silenciosos, hace que todas las cabezas se giren a su paso para admirarla.





THIS IS OUR CRAFT, WHAT'S YOURS?

AIRA WOMEN'S JACKET



Indian

ROULETTE GLOVES



FULL  
THROTTLE  
TO  
FREEDOM

FOCUSED ON THE NEVER-ENDING THIRST FOR ADVENTURE, FUELED BY A WANDERING SPIRIT, UNCARING OF THE EXPECTED. NEVER CONFINED BY ROADS, WE LIVE ONE MILE AT A TIME - RECOGNIZING THAT EVERY ROAD TRAVELED AND EXPLORED IS A LIFE WELL SPENT. WE LIVE LIFE FULL THROTTLE TO FREEDOM, WILL YOU?

HIGHWAY21.COM



HIGHWAY



# *Robe Crafts Tracker*

*Como más de una vez os habréis preguntado qué moto haría un constructor profesional para sí mismo, se lo hemos preguntado a Ivo Tschumi, el dueño de Britalmoto, para que nos lo cuente...*

Texto: Ivo Tschumi; Fotos: Da Guru





**E**n Britalmoto tenemos la suerte de tener mucho trabajo. La parte menos buena para mí, como constructor, es que la mayoría de nuestros clientes tienen las ideas claras y cuando vienen al taller para hacer un encargo traen los deberes hechos, y por lo tanto saben lo que quieren y lo que no. Lógicamente me debo a ellos, y salvo que nos pidan algo tan descabellado que pueda poner en peligro su seguridad intento no influir nunca en sus deseos. Esto significa que no me queda más remedio que dejar a un lado mis gustos personales, olvidarme de ideas creativas y centrar mis esfuerzos en satisfacer sus demandas. Resulta un poco frustrante, pero como me gusta mucho diseñar llegué a la conclusión de que la mejor forma de quitarme el mono y salir de la rutina del taller era haciéndolo para mí propio disfrute. Por eso cada tanto tiempo hago una moto.





Hacía tiempo que me rondaba por la cabeza construir una tracker urbana, y la Triumph Thruxton de carburadores de 2004 que tenía en la tienda me parecía una candidata estupenda. No solo por ser un buen punto de partida, sino también para experimentar,

ya que estaba en pleno proceso de puesta en marcha de Robe Crafts, una línea propia de piezas plug & play que permitiría que los dueños de cualquier Triumph pudieran transformar su moto en casa de forma sencilla aunque no fueran unos ases de la mecá-

nica. Si a esto le sumamos que Mario Burkhardt, el organizador cada mes de mayo del evento “Art on Wheels” en Basilea, me invitó a presentar alguna de mis motos, estaba claro que tenía la excusa perfecta para ponerme las pilas.



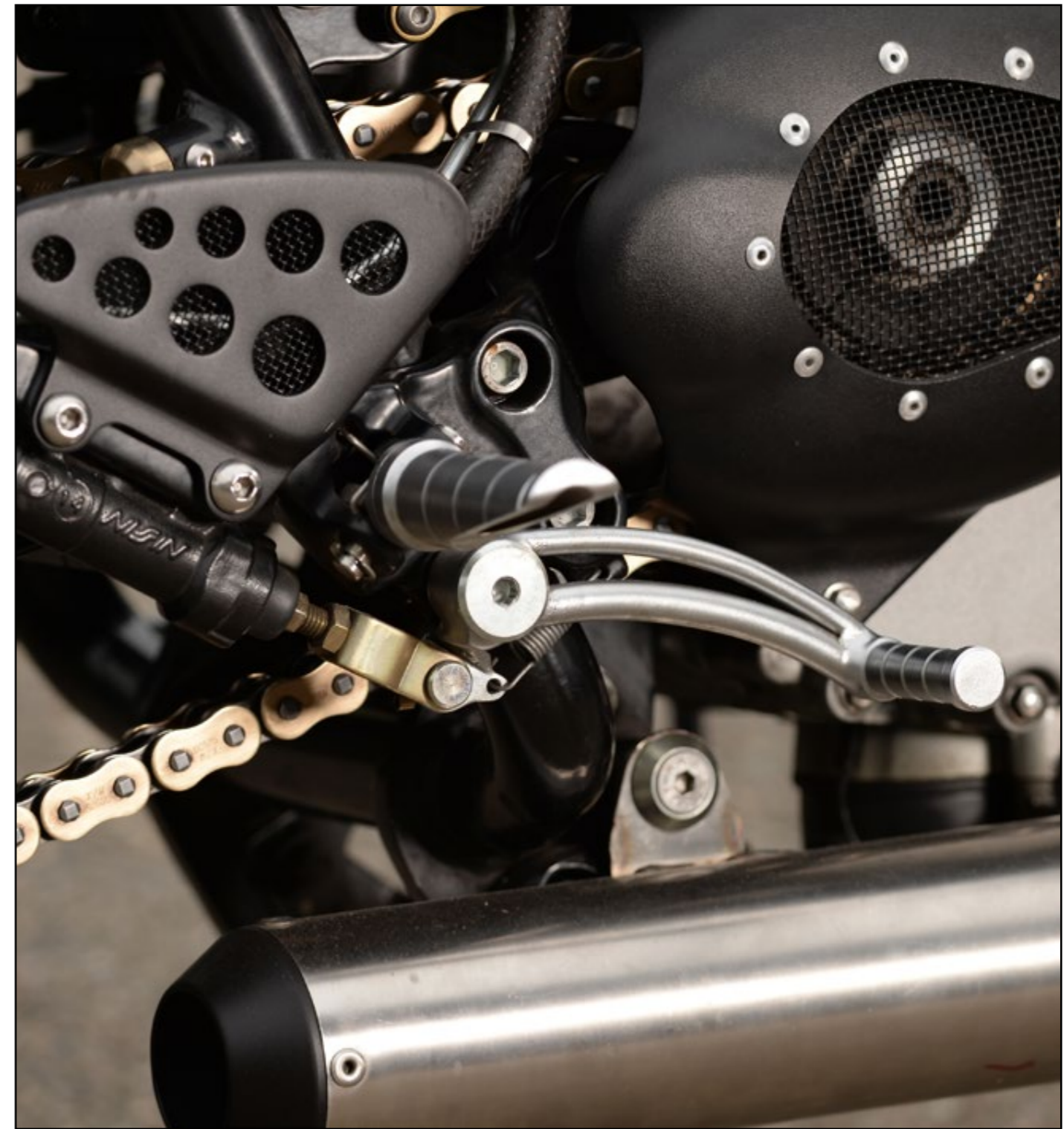
“*El “Art on Wheels” era una buena oportunidad para promocionar Robe Crafts, y no quería perdermelo por nada del mundo*”







“  
*Con 85hp a la rueda trasera y 180kg de peso, la Robe Crafts Tracker es tan divertida como una BMX... ¡Pero a lo bestia!*  
”







Y además me parecía un honor que hubiera pensado en mi, que tengo un taller pequeño y soy un constructor muy poco conocido, para que participara en un certamen en el que participan constructores importantes como Danny Schneider de Hard Nine Choppers, Remo "Coni" Bernasconi de CCCP Motorcycles, Yaniv Evans de Powerplant Motorcycles, y al que en esta edición incluso asistiría Shige Suganuma, el jefe de Mooneyes, que vendría desde Japón para conocer este evento de la pequeña localidad Suiza a la que, por situación geográfica, acuden cada año tantos bikers franceses y alemanes.



“  
*Para mí, que soy un preparador pequeño y poco conocido, era un honor que me invitaran a presentar una moto en un evento importante*”





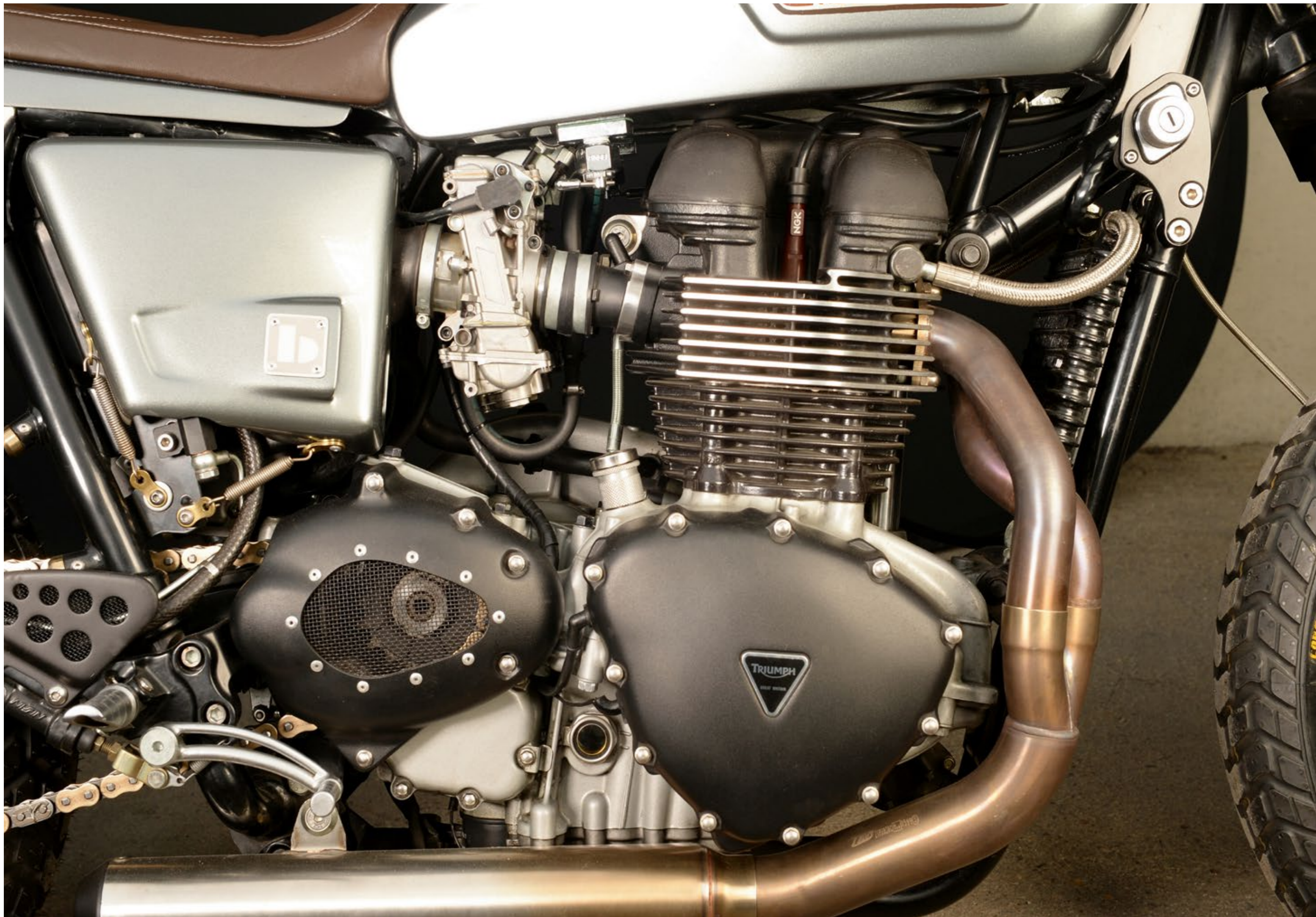






Seis semanas antes del show tuve la mala suerte de caerme en una carrera. En un principio pensé que las molestias eran las típicas contusiones con las que puedes lidiar y seguir trabajando, pero los dolores fueron a más y tuve que ir al hospital. El médico me dijo que era un “animal” y que no se explicaba cómo era posible que hubiera tardado dos días en ir a verle. El caso es que salí de allí en silla de ruedas con los pies escayolados, un hueso de la pierna roto, y dolores en la cadera y el hombro. Me aconsejó reposo absoluto durante un mes, pero a la semana y media estaba que me subía por las paredes de estar en casa sin hacer nada así que como no quería perderme el “Art on Wheels” cada día me “arrastraba” hasta el taller para seguir con el soldador y la fresa. Currar con escayola y muletas no era tan fácil como pensaba, pero si quería tener la moto a tiempo (solo me quedaban 4,5 semanas) tenía que aguantarme el dolor.







Por suerte para mí, Chris Maertl es un buen amigo que siempre me ha echado una mano cuando ha hecho falta y se encargó de hacer en arcilla los moldes de la carrocería y luego las pie-

zas definitivas, mientras yo me dedicaba al resto de la preparación. Sobre todo la del motor, que ahora tiene más "vidilla" que cuando estaba en su estado original gracias a un par de

carburadores Keihin FCR de 39 mm con filtros K&N, escape dos en uno Zard, árboles de levas Bonneville 790 y un juego de embrague y muelles EBC Racing.





Entre los 85 Cv de potencia a la rueda trasera que da, y los 180 Kg en los que se quedó después de la cura de adelgazamiento que le hicimos la Robe Tracker es muy divertida de conducir en ciudad, y

en carreteras de montaña no hay deportiva que se le resista gracias al aplomo y la sensación de seguridad en curva que ofrece la combinación de horquilla invertida Showa de Ducati 996 con los

amortiguadores Wilbers traseros, y las llantas Astralite de 17 pulgadas con gomas MT60 RS de Pirelli. Para ser perfecta solo le falta un segundo freno delantero, y ya estoy en ello.







Otras piezas como la placa porta números y faro frontal con sus correspondientes soportes, los dos protectores de las barras horquilla, el kit de estriberas retrasadas, corona de transmisión, tapas laterales, soporte de matrícula e intermitentes, están hechos por mí y ahora forman parte

del catálogo de Robe Crafts. Volviendo a la moto, cuando estaba lista y falta solamente de la pintura, el cabrito del pintor con el que suelo trabajar habitualmente me dejó tirado sin darme ninguna explicación. Parecía que alguna fuerza invisible confabulase para que tanto esfuerzo no

sirviese de nada. Por fortuna Johanna Vogelsang, mi ex-novia, se encargó de hacer las rayas y letras de la "Robe Tracker" con un programa informático, y yo pude localizar a un pintor que además de hacer un excelente trabajo, nos permitió llegar a tiempo al "Art on Wheels".

FIN





## General

Moto>Robe Crafts Tracker  
 Modelo base>Triumph Thruxton  
 Constructor>Ivo Tschumi  
 Taller> Britalmoto  
 País> Suiza



## Motor

Fabricante>Triumph  
 Tipo>Bicilíndrico paralelo  
 Árboles de levas>Bonneville 790  
 Embrague y muelles>EBC Racing  
 Carburadores>Keihin FCR 39 mm  
 Filtros de aire>K&N  
 Escape>Zard 2 en 1  
 Relación de compresión>10,5:1  
 Potencia>85Hp  
 Par máximo>75Nm  
 Electricidad> Karl Bühler



## Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Thruxton modificado  
 Subchasis>Britalmoto  
 Horquilla>Showa de Ducati 996  
 Tijas> Ducati 996  
 Manillar>Renthal  
 Soportes>LSL  
 Manetas freno & embrague>Pazzo Racing  
 Bomba Freno>Nissin  
 Faro/Porta número>Robe Crafts  
 Velocímetro>Motogadget  
 Soportes>Robe Craft  
 Llanta delantera>Astralite 3.5 x 17"  
 Discos freno> Brembo 320 mm  
 Pinzas>Brembo  
 Latiguillo>Brembo  
 Neumático>Pirelli MT60 RS  
 Guardabarros>Robe Crafts  
 Depósito de gasolina> [Chris Märkl](#)  
 Asiento>Robe Crafts  
 Tapizado> [Karin Spuhler](#)  
 Reposapiés>Robe Crafts  
 Basculante>Triumph  
 Amortiguadores>Willbers  
 Llanta trasera>Astralite 5.0 x 17"  
 Disco freno> Harris Performance 220mm  
 Pinza>Nissin  
 Corona de transmisión> Robe Crafts  
 Neumático>Pirelli MT60 RS  
 Diseño de pintura>Ivo Tschumi/Johanna Vogelsang  
 Letras y pinstriping> Johanna Vogelsang  
 Pintura: [Carosserie Bruckmüller](#)







# PAGNOL



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