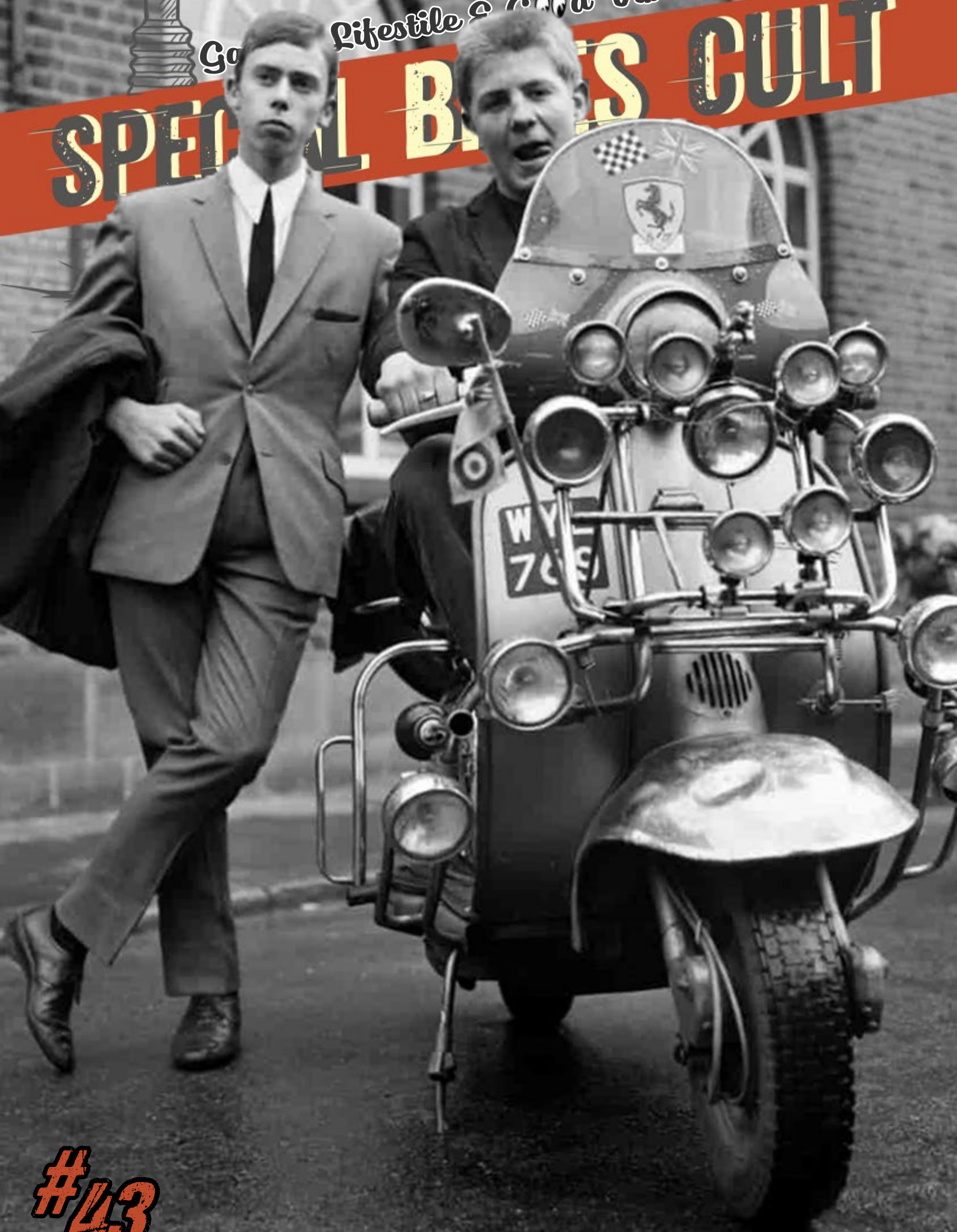




Go Lifestyle & Good Vibrations Magazine

SPECIAL BIKES CULT



#43

Sumario

Antes que te saliera la Barba

012.- *We are the Mods*

Noticias

046.- *Buenas (y malas) vibraciones*

Fuera de Serie

062.- *Harley Dyna Phase III*

094.- *Incudine Azzurra*

126.- *BMW R18 "Iron Annie"*

Stock Special

160.- *Brough Superior "Dagger"*



Todavía hay esperanza

Las últimas estadísticas facilitadas por la DGT, recogen que actualmente hay en España unos 12 millones de vehículos con motor de gasolina que ya tienen fecha de defunción. Para ser exactos en 2035, que se prohibirá su venta, aunque habrá una moratoria que nos permita seguir usándolos hasta 2050. Año en el que definitivamente deberán desaparecer de las carreteras.

Por fortuna, el proyecto de ley inicial de la UE exige vehículos “cero emisiones” sin ha-

cer distinción entre los eléctricos y los de motor de combustión, así que aquí se abre un vacío legal que permitiría circular a los de motor de explosión siempre que estén alimentados por combustibles sintéticos. Algo que con toda seguridad será realidad antes de 2035 porque desde hace tiempo están produciéndose en una fábrica chilena financiada por Porsche, que los usa en sus coches de competición con excelentes resultados, y por lo tanto también podrían

usarse en cualquier otro vehículo que el fabricante certificara que es apto para usarlo sin que le provoque problemas mecánicos. En paralelo, y aunque no se trata de combustibles sintéticos sino de biocombustibles que se generan a partir de aceites y materia orgánica, Repsol y CEPSA ya tienen desarrollada una línea de carburantes que comercializa en 25 gasolineras y convierten los vehículos en cero emisiones, lo cual nos permitiría seguir disfrutando de

nuestras motos sin más problema que el altísimo precio que tendríamos que pagar, ya que en el caso de los de Porsche el precio por litro rondarían los 3 euros, y algo menos de 2 euros los de Repsol y CEPSA, que de momento solo están disponibles para motores diésel, aunque la petroleras españolas ya ha confirmado que en un futuro muy próximo también los tendrán para los motores de gasolina.





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



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...





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

We are the Mods

Querían tener sólo lo mejor de lo mejor: la mejor música, la mejor ropa, los mejores libros, y el mejor medio de locomoción, que aunque no fuera el más caro, ya se encargaban ellos de darle un aire lujoso...

Texto: SBC; Fotos: D.R y Archivo



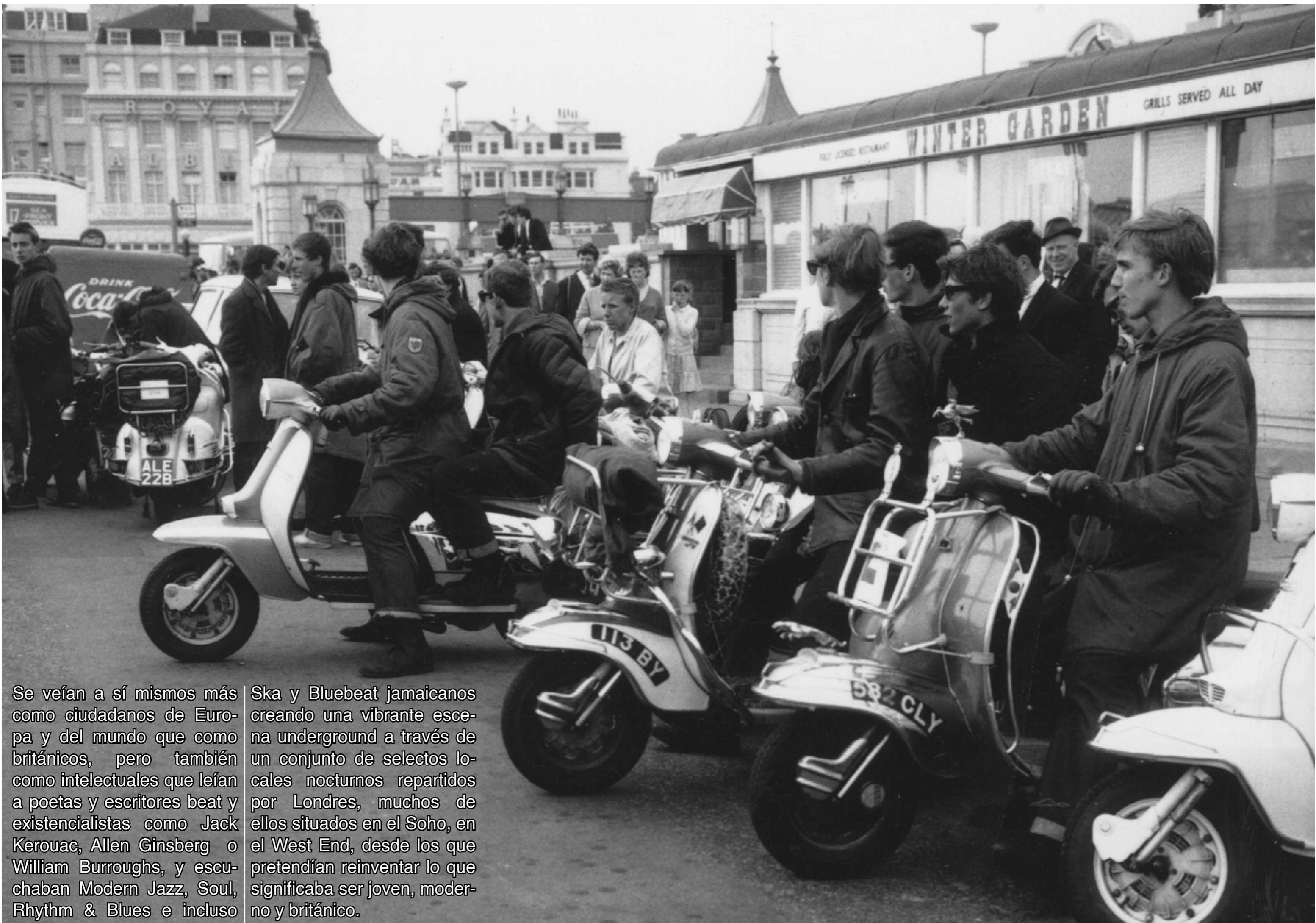


Han pasado un poco más de seis décadas desde que el movimiento Mod y su característico e inconfundible estilo conquistara las calles de Inglaterra. Concretamente fue a finales

de los años cincuenta cuando una parte de la juventud británica empezó a interesarse por las tendencias que surgían en el continente europeo. Sus padres habían sufrido la guerra y un periodo posbélico de

servicio militar obligatorio, estreches y racionamientos que les obligó a llevar una vida de austeridad que ni entendían, ni compartían, ni mucho menos estaban dispuestos a seguir. Ellos, los adolescentes “Mo-

dernistas” (Mods), contaban con más ingresos y tiempo libre que las anteriores generaciones, y vieron la forma de rebelarse contra aquella austeridad aprovechando la vida al máximo.



Se veían a sí mismos más como ciudadanos de Europa y del mundo que como británicos, pero también como intelectuales que leían a poetas y escritores beat y existencialistas como Jack Kerouac, Allen Ginsberg o William Burroughs, y escuchaban Modern Jazz, Soul, Rhythm & Blues e incluso

Ska y Bluebeat jamaicanos creando una vibrante escena underground a través de un conjunto de selectos locales nocturnos repartidos por Londres, muchos de ellos situados en el Soho, en el West End, desde los que pretendían reinventar lo que significaba ser joven, moderno y británico.



Más que una moda... un estilo de vida

La preocupación por la música extranjera difícil de encontrar se complementaba con una obsesión igual de ferviente por la imagen personal. Para ellos la estética lo era todo, y por eso los mod, que querían superar a las clases adineradas, seguían las tendencias europeas vistiendo corbatas estrechas, y trajes elegantes y entallados similares a los que se llevaban en Italia o Francia, que generalmente cubrían con chaquetas Harrington o las enormes Parka militares M-51 y M-65 de la Segunda Guerra Mundial que heredaron de sus padres, y que adornadas en la espalda con el emblema de los aviones de la Royal Air Force se convirtieron en todo un símbolo del movimiento mod.

Tanto en la música como en la moda, la subcultura mod dejó una huella que aún sigue vigente //



Para completar el look calzaban mocasines de piel o las famosas botas Chelsea de caña corta que se ajustan al pie por medio de un elástico, y sus cortes de pelo eran al estilo

francés aunque algo más largo que el "corto por detrás y los lados" que lucían sus mayores, pero que les seguían dando un look pulcro y limpio. Y como era de esperar, a los mods

les acompañaba las modettes, su versión femenina. Las chicas, atraídas por la música enérgica y la estética, no tardaron en sumarse al movimiento. Inicialmente vistiendo

ropa algo masculina como pantalones Levi's "Sta Prest" (algo que en aquella época las convertía en unas revolucionarias) con polos Fred Perry o Ben Sherma y mocasines.

Sin embargo, en lugar de las parkas de sus compañeros, ellas preferían los abrigos de cuero y las gabardinas largas

hasta las rodillas. Hacia el año 65, el estilismo de las mod girls empezó a cambiar. Llegaban las minifaldas y los vestidos en-

teros y de tres piezas con grandes estampados geométricos y colores muy vivos, y los cortes de pelo, muy similares hasta

la fecha a los que llevaban los chicos, se transformaron en melenas lisas que les llegaban hasta los hombros.



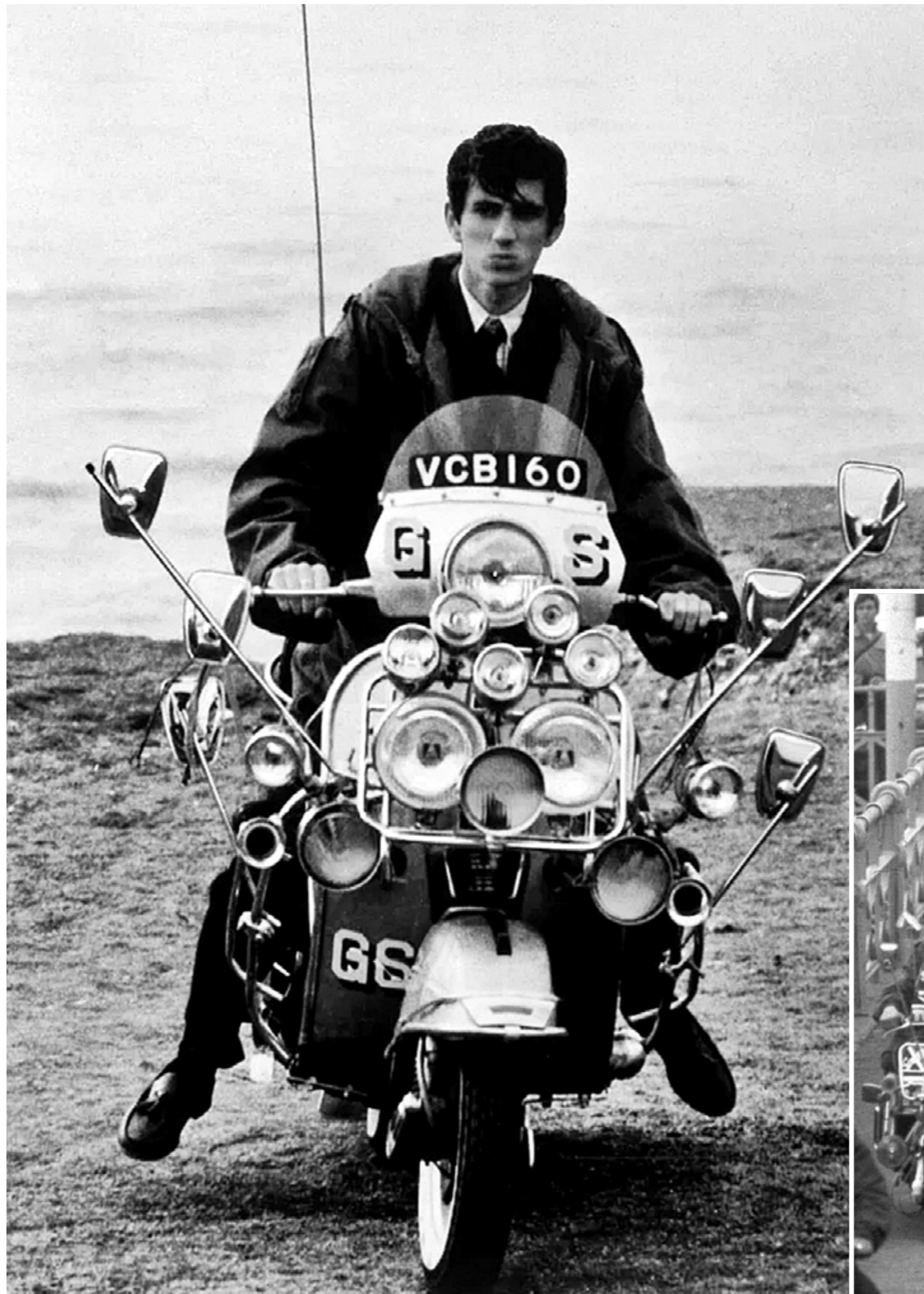


Pete Meaden, uno de los principales impulsores del movimiento en sus inicios, describía la subcultura Mod como “una vida limpia en circunstancias difíciles que nos motivaba a los jóvenes de clase trabajadora a dedicar el dinero

que teníamos a cultivar una apariencia elegante y arreglada que nos ayudase a avanzar y aprender”. Estas últimas dos palabras eran la clave del espíritu mod. Conceptos como movimiento, acción y creación que se tenían bien

interiorizados y concretaban en desplazamientos frenéticos de una parte a otra de la ciudad. «Avanzar» implicaba la búsqueda de todo lo que pudiera ser vanguardista, ya fuera en el aspecto musical o en vestuario, para abando-

narlo en cuanto se empezara a masificar. Solo así podían sumergirse en el estilo de vida modernista, cultivándolo y afinándolo progresivamente y confrontándose con los más sofisticados. Eso significaba «aprender».



*El éxito de la película **Quadrophenia** basada en la opera rock del grupo **The Who**, fue un revulsivo que ayudó al resurgir del movimiento en sus momentos de declive //*



Estas últimas dos palabras eran la clave del espíritu mod. Conceptos como movimiento, acción y creación que se tenían bien interiorizados y concretaban en desplazamientos frenéticos de una parte a otra de la ciudad. «Avanzar» implicaba la búsqueda de todo lo que pudiera ser vanguardista, ya fuera en el aspecto musical o en vestuario, para abandonarlo en cuanto se empezara a masificar. Solo así podían sumergirse en el estilo de vida modernista, cultivándolo y afinándolo progresivamente y confrontándose con los más sofisticados. Eso significaba «aprender».





El reverendo Bill Shergold, fundador del Club 59, no limitó su "obra" a ayudar a los rockers. Los mods también eran bienvenidos en su parroquia //



Todo tiene un precio

Tras pasar toda la semana trabajando, la verdadera personalidad del mod que llevaban dentro surgía el viernes. Día en el que en cuanto llegaba el atardecer se daba el pistoletazo de

salida a un frenético fin de semana en el que las noches se dedicaban exclusivamente a ir de club en club para bailar hasta el amanecer. Locales como el The Scene, un local clandestino

inaugurado en 1963 y situado en Ham Yard que se convirtió en una de las discotecas más populares entre los mods londinenses, que también acudían en masa al Marquee, el 100

Club y Flamingo, donde habitualmente actuaban Georgie Fame y los Blue Flames, el Railway Hotel de Harrow, donde cualquier sábado podías escuchar a The Who o Yardbirds.



A motorcycle it ain't.

What is it?

It's a Vespa. A motorscooter.

The difference between a Vespa motorscooter and a motorcycle is that your neighbors won't move out of the neighborhood when you drive home on a Vespa.

The Vespa is a piece of transportation that makes the kind of sense nobody can argue with.

The Vespa is quiet. It has an oversize muffler. You can drive it at night without making anybody mad.

It'll give you between 125 and 150 miles to a gallon. Depending on how you drive. And using regular gas.

It's one of the most reliable pieces of machinery ever made. The Vespa engine has only three moving parts. There's not much that can break. (People have driven Vespas over 100,000 miles without major repairs.) And it's so simple to work on, a complete tune-up costs six dollars.

It's air-cooled. There's no water to boil, no anti-freeze to buy.

The transmission is so well built that it's guaranteed for life.*

It's direct drive. No chains to break, no driveshafts to grease.

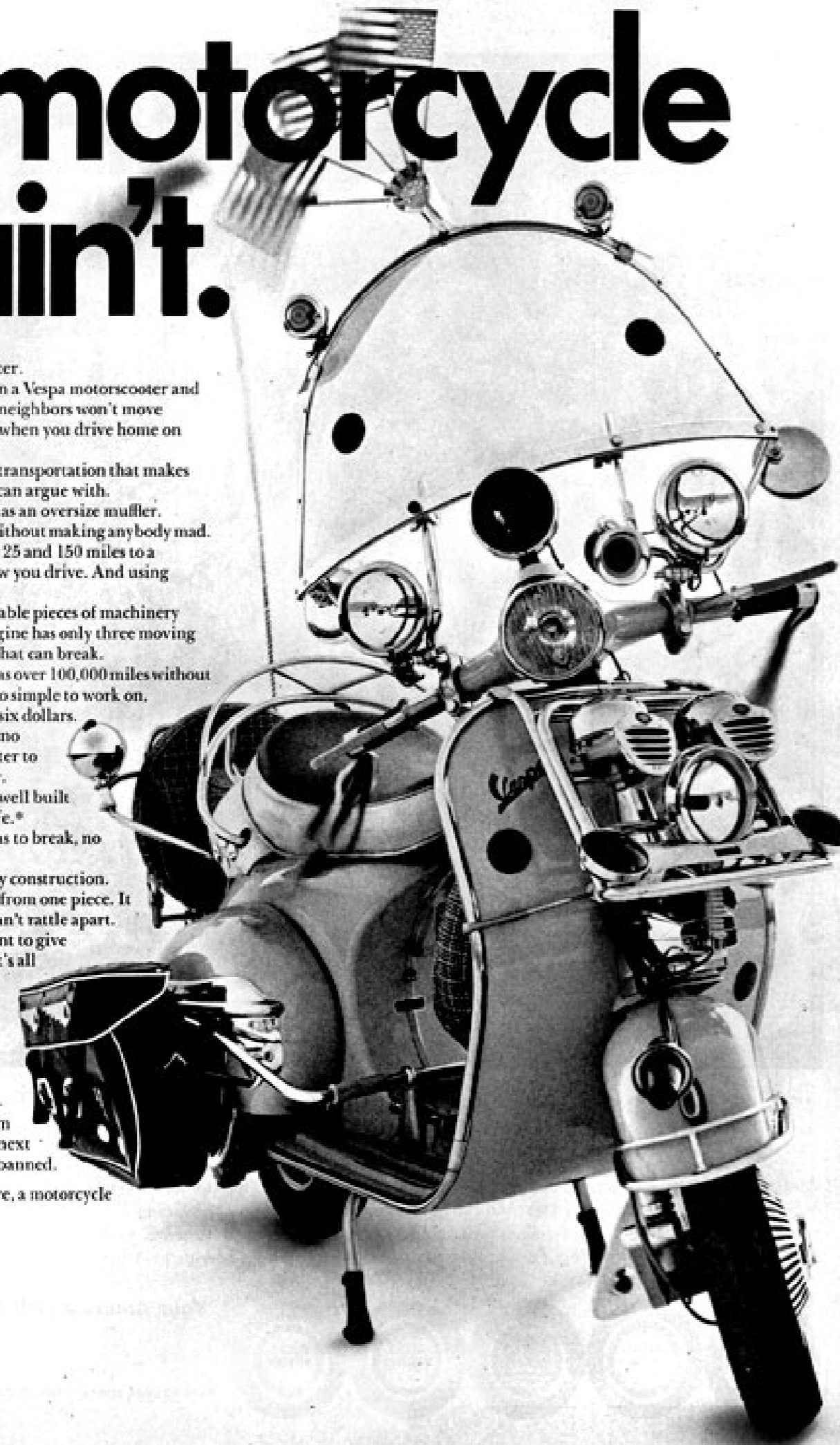
Vespa has unitized body construction. The whole thing is made from one piece. It isn't bolted together. It can't rattle apart.

Of course, we don't want to give you the impression that it's all sense, but no go.

Just for kicks, a guy in Austin, Minn., entered his Vespa in a professional motorcycle ice race. He had never competed in anything before. But he ran away from everything in sight. The next year motorscooters were banned.

But then, as we said before, a motorcycle it ain't.

Vespa



Los scooter cargados de retrovisores y faros, y la escarapela de la Royal Air Force en la espalda de los parka militares fueron dos de los símbolos más emblemáticos del movimiento //



Vespa, Inc., 349 Commonwealth Avenue, Boston, Massachusetts. Overseas delivery available. *Providing regular maintenance is performed in accordance with schedule outlined in the warranty. Warranty provides for replacement or repair (at importer's option) of all transmission parts at no cost for other parts or labor. ©1964 Vespa, Inc.



Y si eras más de los Rolling Stones siempre podías acercarte hasta el Crawdaddy de Richmond, que al ser el primer club que les dio una oportunidad, casi cada fin de semana tenía a “Sus Satánicas Majestades” en el escenario. El único inconveniente era moverse de madrugada de un lado para otro de la ciudad no era fácil. El transporte público de locomoción los scooter italianos. jaba de funcionar temprano y sus sueldos no daban de sí para comprar un coche, así que se veían exactamente con el mismo problema que sus enemigos declarados, los rockers. Aunque a diferencia de ellos, que compraron “sucias, grasientas, y ruidosas motos que les obligaban a vestir con horribles cazadoras de piel y botas enormes con las que parecían pordioseros”, los mods escogieron como medio de locomoción los scooter italianos.

Mod y modettes (la versión femenina), destacaban entre todas las tribus urbanas de la época a través de su cuidada vestimenta //



Con la organización anual del "Mod Weekender", Brighton sigue siendo un punto de encuentro para los nostálgicos del movimiento //

Una opción más elegante y limpia, que personalizaban con cantidad de retrovisores y faros que adaptaban al escudo frontal. Algo que, al igual que los parka, se convirtió en otro de los inconfundibles sellos del movimiento mod. Claro que todo tiene un precio. Y no nos referimos precisamente al de su carísima vestimenta, de las entradas a los clubs nocturnos, o de sus Lambretta y Vespa, que también, sino sobre todo al uso y abuso de sustancias que les permitieran aguantar ese ritmo de vida y el alto coste que les suponía a nivel físico y mental. Un buen ejemplo de esto se ve reflejado en "Quadropheonia", una película basada en la ópera rock del grupo The Who. Estrenada en 1979 y ambientada en 1964 entre Londres y la localidad costera de Brighton, relata con bastante fidelidad el tipo de vida "acelerada" de Jimmy Cooper y sus amigos mods, sus batallas campales con los rockers (que en la vida real se sucedieron en diversos pueblos de la costa a lo largo del verano de aquel año), y su enorme dependencia de las anfetaminas "rojas" y "azules" para evitar que la fiesta decayese.







Los mods fueron una cultura de cambio continuo que inevitablemente se fue devorando a si misma. De hecho, a lo largo de la década de los 70 el movimiento perdió fuelle

debido al auge de otras corrientes urbanas como los skinhead y suedehead, aunque el enorme éxito de taquilla cosechado por la película fue un revulsivo tras el que surgió un «Mod

revival» que mantuvo vivo durante unas cuantas décadas más el espíritu progresista que siempre fue el verdadero motor del movimiento Mod.



Disney MICKEY MOUSE

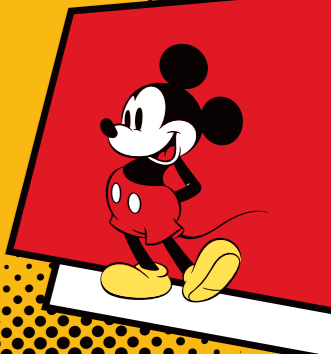
EDITION BY
Vespa



CELEBRATING THE MAGIC

Una colaboración especial para celebrar Mickey Mouse de Disney. Vespa se ha inspirado en este personaje querido en todo el mundo, conocido por su diversión y picardía, y ha creado un modelo divertido lleno de color y carisma.

vespa.com





Royal Enfield Him-e

Royal Enfield, ha aprovechado el pasado Salón EICMA de Milán para presentar su primera concept con motor eléctrico. Y lo ha hecho sorprendiendo a propios y extraños, porque a pesar de que la moto ha estado sometándose a pruebas en vías públicas y las estribaciones del Himalaya durante los últimos 18 meses, en la marca han

sido capaces de evitar que cualquier tipo de filtración o foto robada llegara a los medios de comunicación y las redes sociales. Se sabía que Royal Enfield trabajaba en un proyecto de este tipo, e incluso que era probable que las primeras RE eléctricas utilizaran la tecnología de la marca de motos de fuera carretera Stark. Sin embargo, Royal Enfield no

ha comprado la empresa española hasta hace diez meses, lo cual, evidentemente, les ha obligado a arreglárselas para desarrollar por su cuenta. Esta moto que no solo carece del diseño dulce y sencillo al que en RE nos tienen acostumbrados, sino que alberga algunos de los componentes más complejos jamás vistos en una moto eléctrica.



El pack de baterías con carcasa de aluminio domina la zona central de la máquina y sirve como elemento de tensión, con un diseño de chasis totalmente nuevo que se sujeta desde arriba. Este

método de construcción permitiría fácilmente a RE desarrollar muchos modelos para diversos estilos de conducción sobre una plataforma común. El basculante de la Him-e es particularmen-

te largo, justo lo que se necesita en toda Adventure que se precie para tener buena estabilidad, y es una pieza de gama alta fabricada en aluminio para reducir peso y mejorar la respuesta.



NOTICIAS



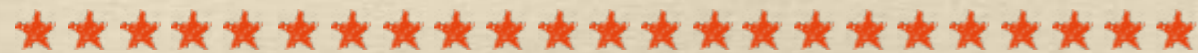
Hablando de eso, En [Royal Enfield](#) han tirado la casa por la ventana con el equipamiento de la moto. En el tren delantero nos encontramos con una horquilla invertida [Öhlins](#), y en el posterior un amortiguador ajustable electrónicamente también

obra de los maestros suecos, mientras que los frenos se han confiado a [Brembo](#) -y no a unos cualquiera, sino a los de la gama más alta de la marca italiana- y la electrónica a ECU Master, líderes en electrónica de competición en las cuatro ruedas.

La Him-e es un prototipo, así que nadie sabe cuánta de esta tecnología llegará al mercado, pero el hecho de que sirva de banco de pruebas para la empresa demuestra que hay mucho por lo que ilusionarse de cara al futuro.



GALFER
www.galfermoto.com



SWM Stormbreaker ▼



Ha pasado un largo año desde que viéramos por primera vez la V 1200 Custom en el stand de la marca italiana **SWM** en el salón de Milán, pero todo apunta a que la compañía perteneciente al grupo Shineray por fin tiene todo preparado para que la **Stormbreaker** V-1200, que es como se llamará el modelo definitivo, empiece a comercializarse en Europa de forma inminente. Primero será en Italia, donde por 9.990 euros (IVA

incluido) adquirirán una cruiser con motor V-twin de 1200 cc refrigerado por aire con 61 CV de potencia, y una estética que será muy familiar a todo aficionado a las motos de este segmento de mercado que Harley-Davidson ha dejado huérfano al eliminar del catálogo europeo la familia Sportster, a la que la **SWM** viene a sustituir con una propuesta que en muchos aspectos técnicos supera con creces a la estadounidense. De hecho,

el equipamiento de serie de la italiana incluye depósito de gasolina de 14 litros, asiento biplaza, dos discos de freno en el tren delantero, faro con tecnología LED, y un velocímetro digital en el que no falta el imprescindible testigo de gasolina. Si a todo esto le añadimos su imagen atemporal, es fácil llegar a la conclusión de que la **Stormbreaker** tiene todas las papeletas de la rifa para ser una de las superventas del año.



Zontes Z 703 RR: La primera deportiva de la gama ▼

El diseño de este modelo deportivo de Zontes no deja ningún lugar a dudas. La 703 RR está pensada para luchar contra el cronómetro, pero sobre todo para competir de tú a tú con los fabricantes japoneses y europeos en

un segmento de mercado en que los motores de dos cilindros son la tónica general, con una agresiva propuesta con la que se desmarca del camino seguido por sus rivales. Para empezar, su propulsor es un tricilíndrico en

línea de 669cc que rinde 110 Cv de potencia, y tiene un par máximo de 75 nm a 8.600 rpm, y en cuanto a parte ciclo se refiere, su equipamiento ofrece todo lo necesario para poder aplicar esa potencia al asfalto:



horquilla invertida Showa, equipo de frenada Brembo con ABS de doble canal, llantas de aluminio de 17" en ambos ejes, y una estética afilada y radical en la que no falta el carenado equipado con alerones aerodinámicos al más puro estilo MotoGP.

Ahora solamente nos falta esperar a que lleguen a España para poder probarlas y sacar conclusiones de este modelo que va a terminar de afianzar a Zontes en el mercado español y, presumiblemente, con un precio que la hará todavía más atractiva.

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

NOTICIAS

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

Honda CB350 DLX ▼



Mucho tiene que estar complicándole las cosas la competencia a las marcas japonesas, para que en la filial hindú de Honda hayan decidido incorporar a su catálogo 2024 un modelo con una estética prácticamente calcada de la que desde hace décadas lucen las Royal Enfield Bu-

llet. Con guardabarros de chapa, fundas de horquilla en el color de la carrocería, asiento dividido, protectores de goma en el depósito, barras protectoras para el motor y parrilla portabultos posterior, esta Honda CB350 DLX de aspecto ultra clásico se comercializará exclusivamente en

India, donde el año pasado se vendieron nada menos que 16,2 millones de motos, y su precio rondará las 199.900 rupias (unos 2.200 euros). Al igual que ocurre con sus hermanas CB350RS y CB350Hness, no hay muchos visos de que el fabricante tenga planeado ofrecerlas en Europa.



MUTT
Motorcycles



TU ELIGES LA MOTO,
NOSOTROS PONEMOS LA EQUIPACIÓN

COMPRA AHORA UNA DE NUESTRAS MOTOS Y LLÉVATE CASCO Y GUANTES DE LA MARCA BYCITY VALORADOS EN 300 €

WWW.MUTTMOTORCYCLESSPAIN.COM



CF Moto Low Ride ▼



Tanto estéticamente como físicamente, la Low Rider es una de esas motos que con el grosor de los neumáticos con los que está equipada (130 delante y 180-16 detrás) el asiento monoplaza con el que la llanta lenticular trasera y el "Donut" de goma

que calza quedan bien a la vista, el doble escape firmado por SC Project, y la espectacular horquilla (un sistema muy similar al Fior/Hosack pero con el amortiguador trabajando transversalmente) no solo no dejará a nadie indiferente, sino que hará

que todas las cabezas se giren a su paso. A la vista del enorme esfuerzo realizado por la marca con la Low Rider, no sería de extrañar que a este primer modelo le sigan otros de similares características y mayor cilindrada.

CF Moto es otra de las marcas chinas que aprovechó el Salón EICMA de Milán para mostrar las motos con las que quieren conquistar el mercado, entre las que llamaba poderosamente la atención esta Low

Ride perteneciente a su nueva gama CL-C ("Cool Life Cruising") y surgida de una iniciativa denominada Custom Works, un departamento de reciente creación dedicado exclusivamente a diseñar, producir artesanalmen-

te y desarrollar modelos tan especiales como esta agresiva y musculosa bobber para cuya creación se ha utilizado como punto de partida el modelo CL 450-C que llegará a los concesionarios a lo largo de 2024.



Norton celebra su 125 aniversario

Es una de las marcas motociclistas más reconocidas del planeta, y a pesar de la cantidad de altibajos que ha sufrido, Norton Motorcycles, la empresa fundada en Birmingham en 1898 por Pa Norton ha llegado a

su 125 aniversario con un bagaje deportivo que incluye nada menos que 8 Campeonatos del Mundo, 94 victorias en el TT de la Isla de Man, y numerosos premios a la Moto del Año (cinco consecutivos con la Com-

mando), lo cual ha hecho de ella una marca con una legión de seguidores fieles para los que Norton ha preparado seis motos "125Th Limited Edition" con los que celebrar esta efeméride tan señalada:



la Commando "Energette", que toma su nombre de la Energette de 1902 con la que Norton comenzó su andadura; la 961 Le "Manx", una versión moderna de la moto de carreras más exitosa jamás construida por un fabricante; la "Transat-

lantic", un homenaje a la famosa Norton John Player de Fórmula 750 que contó con el apoyo del fabricante de cigarrillos, y por último las "588", un tributo a las innovadoras Norton con motor rotativo Wankel que por desgracia llegaron al

mercado demasiado tarde (finales de los 80) para poder salvar a la compañía de la bancarrota. Entre los seis modelos solo se fabricarán 125 ejemplares, así que es fácil imaginar que no tardaran mucho en venderse.



NOTICIAS



Un buen regalo de navidad ▼



Con las navidades a la vuelta de la esquina, pocas son las empresas que no aprovechan estas fechas tan señaladas para añadir a su oferta algún tipo de incentivo que incline la balanza de nuestra decisión de compra a su favor. En esta ocasión la iniciativa ha surgido de la filial española de **Mutt Motorcycles**, desde donde nos comunican que todos aquellos clientes que

este invierno adquieran cualquiera de los modelos del fabricante británico recibirán como regalo un casco y unos guantes de la conocida firma de equipamiento By City. Una idea que nos parece de lo más acertado en un segmento tan competitivo como es el de las motos de 125 y 250cc pero que en el caso concreto de **Mutt Motorcycles** nos llama especialmente la atención,

ya que no debemos olvidar que el hecho de que sea la única en el segmento de las pequeñas cilindradas que ofrece a sus clientes la posibilidad de personalizar a su gusto las motos en origen, ya es un argumento de suficiente peso para que tengamos a esta marca en cuenta a la hora de elegir a la que durante una larga temporada será nuestra compañera de aventuras.

DIRECTORIO PROFESIONAL

-A
Andreani MHS

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

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

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

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

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

-E
El Garage de Saúl
Tfno: 651 165334
C/ Pablo Picasso, 16 Montijo (Badajoz)

-G
Gladiator Custom
Powder Paints
Tfno: 677 352714
Avenida de Novelda 190-2 Elche (Alicante)

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

H-D Barcelona -24 Horas-
Tfno.: 93 2019928
C/ Calvet, 69 (Barcelona)

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

-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

Harley Dyna Phase III

Bautizada como 'Phase III', esta Dyna Super Glide de 1998 sigue en la misma línea que el resto de trabajos de Sure Shot... Motos fiables, rápidas, estables, muy estilizadas... y con acabados excepcionales

Texto: SBC; Imágenes: [Kazuo Matsumoto](#) por cortesía de Sureshot

Parece que Takuya Aikawa, su propietario, nunca sufra esos periodos de “crisis creativa” que padecen otros artistas, porque del pequeño taller japonés situado en Yachimata, prefectura de Chiba, no paran de surgir proyectos tan interesantes como este, que como va siendo habitual presentó a concurso en el pasado Yokohama Hot Rod Custom Show. Muy a su pesar, en esta ocasión no se llevó el Best of Show como en las dos ediciones anteriores, pero tampoco puede decirse que se fuera de vacío, porque el jurado del Mooneyes dictaminó de forma unánime que la “Phase III” era la moto con los mejores acabados de todo el Bike Show. Un halago que viniendo de quienes viene, es el mejor “premio” que un constructor puede recibir porque para recibirlo se requieren grandes dosis de imaginación, ingenio y habilidad.



Tres requisitos que saltan a la vista que Takuya cumple más que de sobra porque sus motos son "únicas" en el más amplio sentido de la palabra. No solo no se parecen en nada a las de ningún otro constructor que conozcamos, sino que ni siquiera se parecen

entre sí porque a él no le obsesiona eso de imprimirles un sello personal que las haga ser reconocibles como obras suyas. De hecho ni planifica los trabajos haciendo bocetos previos. Prefiere dejarse llevar (dentro de un orden) y que las ideas vayan surgiendo por sí solas.



La parte ciclo

En esta Dyna con cierto aire de hot rod de dos ruedas Takuya hizo igual. Subió el chasis al banco completamente desnudo (el chasis, no él) y a partir de ahí se imaginó las formas del proyecto. Del bastidor original apenas queda nada más que la pipa de dirección y los tubos de las cunas delantera e inferior. La viga central se

muy corto, de cuyo extremo salen dos tubos de buenas dimensiones que cierran la sección trasera del bastidor, justo por detrás de la caja de cambios. Ambos tubos están unidos entre sí con una pieza que sirve como punto de anclaje para el monoamortiguador Racing Bros, que trabaja a compresión en posición paralela con el suelo.





Sobre este nos encontramos con un asiento tapizado con piel de caballo rematado con un pequeño colín que parece flotar en el aire, ya que Takuya decidió prescindir del subchasis convencional para que tanto la rueda lenticular, mecanizada, al igual que la delantera, de forma que parezca que tiene radios, como el espectacular basculante de aluminio que diseñó exprofeso para la Phase III quedasen bien a la vista. En el extremo opuesto de la moto el trabajo tampoco ha sido sencillo. A Takuya no le gustan las horquillas fabricadas en grandes series, y desde hace algún tiempo prefiere construirse las por su cuenta. Son diseños propios que, como es lógico, requieren de muchas más horas de trabajo de adaptación que las que puedes encontrar en el catálogo de cualquier mayorista de piezas aftermarket, pero el resultado... Tampoco es el mismo.

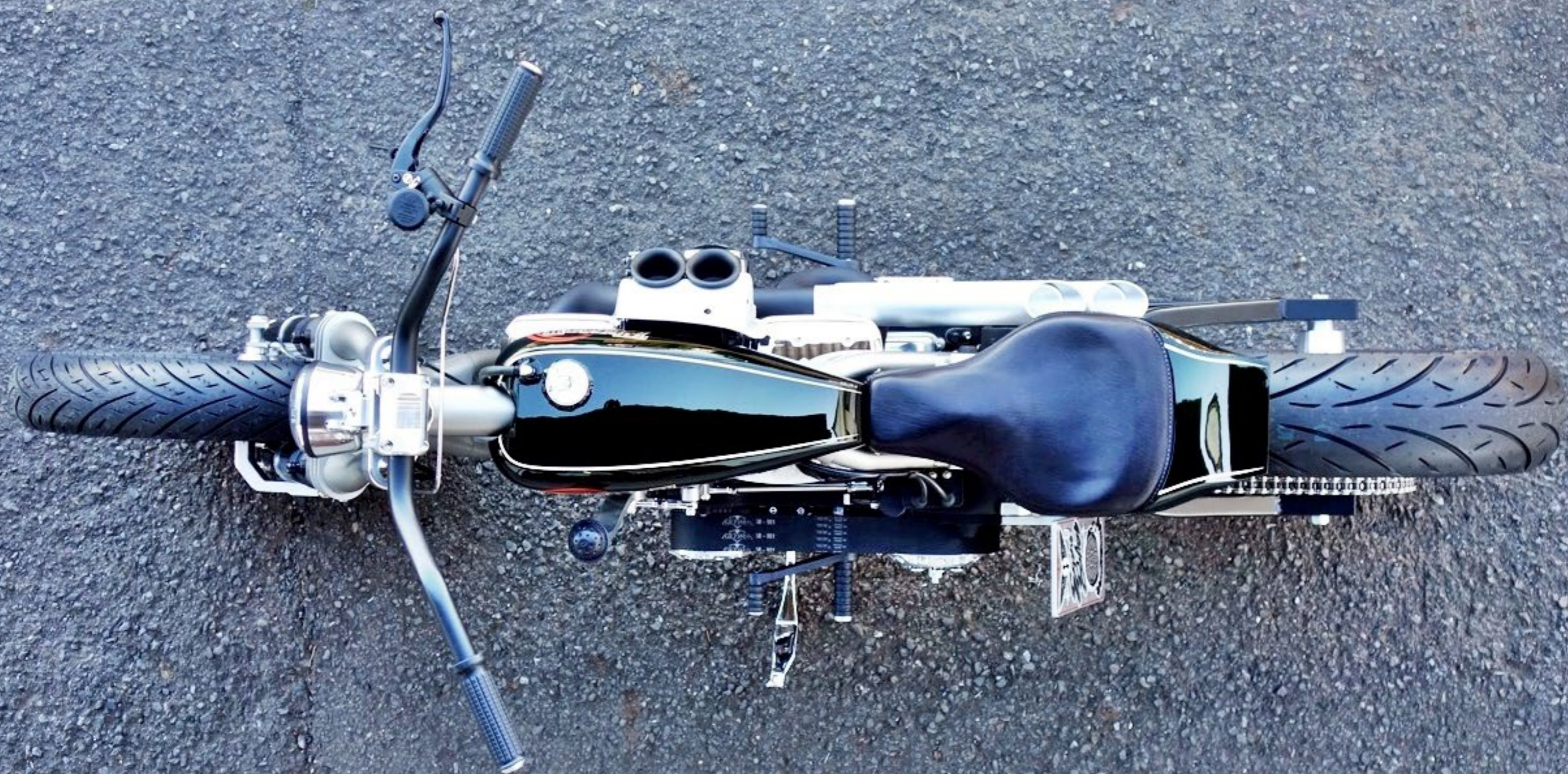
Ni la horquilla ni el soporte de la pinza de freno de seis pistones tienen desperdicio. Ambos elementos son una obra de orfebrería //

En esta no hay barras, botellas, muelles ni hidráulicos, sino una pareja de amortiguadores de aire adaptados a unas piezas que parecen cartuchos. Los amortiguadores están conectados en su parte inferior al eje de la rueda con

unas bieletas que pivotan sobre este, y en la superior a unos tubos de considerable grosor que atraviesan un puente que hace de tija inferior cuyo nombre en inglés "triple tree" (árbol triple), aquí estaría plenamente justificado. La tija

superior es la única pieza "convencional" que encontramos en una suspensión tan poco "convencional" como la de Sureshot. Sobre esta descansa un sencillo manillar equipado tan solo con un acelerador de recorrido interno, y

la bomba radial NCI del freno anterior. Por cierto, no os perdáis el detalle del soporte del faro o de la pinza de freno de seis pistones, porque no tienen desperdicio. Son una verdadera obra de ingeniería.



En esta no hay barras, botellas, muelles ni hidráulicos, sino una pareja de amortiguadores de aire adaptados a unas piezas que parecen cartuchos. Los amortiguadores están conectados en su parte inferior al eje de la rueda con unas bieletas que pivotan sobre este, y en la superior a unos tubos de

considerable grosor que atraviesan un puente que hace de tija inferior cuyo nombre en inglés "triple tree" (árbol triple), aquí estaría plenamente justificado. La tija superior es la única pieza "convencional" que encontramos en una suspensión tan poco "convencional" como la de Sureshot. Sobre esta

descansa un sencillo manillar equipado tan solo con un acelerador de recorrido interno, y la bomba radial NCI del freno anterior. Por cierto, no os perdáis el detalle del soporte del faro o de la pinza de freno de seis pistones, porque no tienen desperdicio. Son una verdadera obra de ingeniería.



El corazón del guerrero

Durante mucho tiempo, en algunas partes de Estados Unidos la broma de rebasar los límites de velocidad podía llevarte de cabeza a la cárcel (el jefe de pruebas de una conocida revista española se pegó tres días en un calabozo vestido con el mono de

cuero), así que la gracia no estaba en rodar a la máxima velocidad, sino en alcanzarla en el menor tiempo posible. De ahí viene el invento de los hot rods, la enorme afición de los estadounidenses por las carreras de dragsters y a picarse con el vecino en absurdas

carreras de aceleración de un semáforo hasta el siguiente. Y como todo hot rod que se precie, la Phase III también cuenta con un motor que a pesar de su veteranía aún es capaz de catapultarla a velocidades ilegales en pocos segundos.






Y no precisamente por su potencia, porque los 1.449cc que cubica son lo que son, sino por la ligereza del conjunto y el trabajo de puesta al día al que Takuya sometió al V-Twin, al que además de habersele reconstruido las tri-

pas con piezas nuevas, ahora cuenta con un cigüeñal y volante de inercia aligerados, culatas especiales de aluminio fabricadas por los especialistas Speed & Science, primaria abierta Ultima de 2", y embrague hidráulico.



La guinda del pastel la encontramos en el lado derecho del motor, donde la Phase III luce un par de carburadores Keihin FCR41 de guillotina sin filtros de aire, y unos escapes artesanales completamente abiertos que solo se montan para dar espectáculo en los bike shows, porque de usarlos en las calles y carreteras japonesas Takuya quizás no correría la misma suerte que el periodista español en los Estados Unidos, pero si se enfrentaría a una multa considerable e incluso al precinto de la moto.





Cada pieza realizada por Takuya, es más parecida a la de un joyero que de un constructor de motos //

Cuando la examinas a fondo y ves la gran cantidad de detalles ingeniosos que esconde, entiendes el dictamen unánime del jurado del HRCs //



Los mejores acabados

Todas y cada una de las piezas que os hemos ido describiendo se unen entre sí formando una figura esbelta y armoniosa en la que todo parece estar en su sitio. No hay nada que sobresalga más de la cuenta, ni ningún componente que capte nuestra atención más que cualquier otro que haya a su alrededor. Y aquí incluimos el

accionamiento manual del cambio de marchas ideado por Takuya, un sencillo (y a la vez complejo) sistema en el que a primera vista no se suele reparar, y otros detalles de terminación como los sutiles logos de Sureshot camuflados por algunos puntos estratégicos de la moto, el estilizado tanque de gasolina decorado en un clásico

co y sobrio British Racing Green con toques metalflake y fileteados casi invisibles del mismo color del chasis y la horquilla. Detalles todos que hicieron que el jurado del Hot Rod Custom Show de Yokohama eligiese de forma unánime la Dyna de Sure Shot para otorgarle el premio a los mejores acabados. Y con toda la razón.





SURE SHOT

General

Moto>Phase III
Modelo base>Dyna Super Glide
Año>1998
Constructor> Takuya Aikawa
Taller>Sure Shot
País>Japón

Motor

Fabricante>H-D modificado
Cilindrada> 1.449 cc
Culatas> Speed & Science
Carburador> Keihin FCR41(x2)
Filtro de aire>Trompetas de admisión
Primaria>Ultima de 2" abierta
Cambio>Dyna 5 velocidades
Accionamiento>Manual
Palanca y reenvíos>Sureshot
Embrague>Suicida
Tipo>Hidráulico
Escapes>2:2 Sureshot

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>H-D modificado
Horquilla>Sureshot
Amortiguadores> Racing Bros de aire
Tijas>Sureshot
Faro>LED
Manillar>Sureshot
Mandos/bombas>NCI
Llanta delantera>Sureshot 19"
Disco freno>Galfer
Pinza>Nissin 6 pistones
Neumático>Metzeler 100/90-19
Depósito de gasolina> Sureshot
Depósito aceite> Sureshot
Asiento> Sureshot
Palancas freno y embrague>Tarozzi
Basculante>Sureshot
Suspensión trasera>Monoamortiguador
Amortiguador> Racing Bros
Llanta trasera> Sureshot 18"
Neumático>Metzeler 150/70-18
Porta matrícula>Sureshot



Christmas days!!



**SEGURO* Y
MATRÍCULA
GRATIS**

Ahora con seguro y matrícula gratis en toda la gama

*Consulta condiciones

Incidine Azzurra

Simone Conti tiene lo que muchos constructores buscan: un estilo reconocible al instante. Trabajando bajo el estandarte de Simone Conti Motorcycles, el italiano crea máquinas que parecen rápidas, agresivas y futuristas incluso cuando están paradas...

Texto: SBC; Fotos: [Mattia Negrini](#)



Simone Conti es conocido por sus peculiares motos, y por haber demostrado a lo largo de los años tener su propia visión de las personalizaciones y desarrollar un estilo único. Sus motos, por regla general,

son deportivas a las que el constructor italiano da un aire radical más cerca del mundillo Streetfighter que del de las Supersport aunque con una visión muy personal de este, ya que si a las fighter se las despojaba prácticamente de toda la carrocería -no

olvidemos que originalmente eran deportivas accidentadas que sus dueños dejaban desnudas por falta de medios-, a Simone le gusta conservar estos elementos aunque modificándolos a su antojo hasta dejarlos irreconocibles.



El pequeño carenado parece el casco de una mantis religiosa alienígena //



También le gustan los motores potentes, así que cuando contó a sus amigos que iba a usar el motor Yamaha XS 650 que sujetaba la puerta del almacén para un nuevo proyecto se le rieron en la cara. Para muchos aficionados el bicilíndrico japonés es motor icónico, pero que su punto fuerte no sean las prestaciones fue suficiente para que los colegas dijeran que la moto sería un "Incudine" (yunque en italiano) que no iría con su estilo.



Los nervios que adornan el colín, replican tan fielmente las aletas de refrigeración de los cilindros que incluso están separadas entre si por la misma distancia //





A Simone no le importó. Es terco como una mula, y bastó que le dijeran que algo así no podía hacerse para que le pusiera más empeño. Y no por convencimiento propio, sino para darles en los morros y demostrar quien tenía razón.

No queremos dejar de señalar que SC Motorcycles no es un taller de transformaciones, sino una empresa que se dedica a la fabricación de piezas especiales para equipos del Campeonato Mundial de Moto3 y otros clientes inter-

nacionales, así que lo de construir motos es un hobby con el que Simone se entretiene los meses del año que el trabajo flojea. Un entretenimiento que en esta ocasión le ha llevado a construir todos los elementos de la moto salvo

el “yunque” (el motor XS 650 de 1972), las ruedas y el freno de tambor trasero. El chasis por ejemplo, es un diseño modular en el que la mitad delantera y el subchasis son piezas tubulares unidas por placas cortadas con CNC.



| El amortiguador **Öhlins** garantiza el buen funcionamiento de la suspensión trasera //



Una vez que Simone construyó las piezas individualmente las colocó en un soporte y las ensambló como si fuera un kit de Mecano a tamaño real. El resultado fue una verdadera obra de arte de

líneas limpias y fluidas que da lástima que se haya dejado casi oculto debajo de la carrocería porque impide que apreciemos que para que el conjunto fuera más rígido, el propulsor japonés ahora

es un elemento autoportante que “cuelga” del chasis en vez de estar “dentro” del mismo. Para completar la parte ciclo Simone escogió una horquilla telescópica convencional de Honda CBR 600 RR

para el tren delantero, un basculante de generosas dimensiones de construcción propia con un amortiguador Öhlins “pata negra” para el posterior, y las llantas originales de 19 y 18 pulgadas de Yamaha.



*Tanto las piezas de carbono como la pintura,
fueron obra de Ivan Motta Design //*



Eso si, la delantera equipada con un juego de discos de freno Brembo cuyas pinzas llevan instalado un sistema de refrigeración forzada de fibra de carbono. Un material en el que también se han construido los tapacubos de la rueda trasera, los escudos que protegen las piernas del conductor y los filtros de aire K&N del calor de los escapes, y contribuye a dar a la "Incudine Azzurra" un aire de modernidad que contrasta con detalles tan retro como las palancas de freno y embrague invertidas que encontramos en los extremos de

los semimanillares, o los neumáticos Avon Speedmaster (delantero) y Dunlop K825 (trasero). Las líneas rectas y angulosas de la carrocería, además de ser una característica de todos los trabajos de SC Motorcycles, también tienen un motivo. Simone trabaja perfectamente todo tipo de metales siempre que les de formas planas o rectas. Curvarlos con la rueda inglesa no se le da bien. Y como le gusta hacer todo por si mismo y que además le quede perfecto evita las curvaturas en lo posible.

La mezcla de aluminio y carbono en unos silenciosos no es algo que se vea habitualmente, pero eso no quita para que el resultado sea sobresaliente //

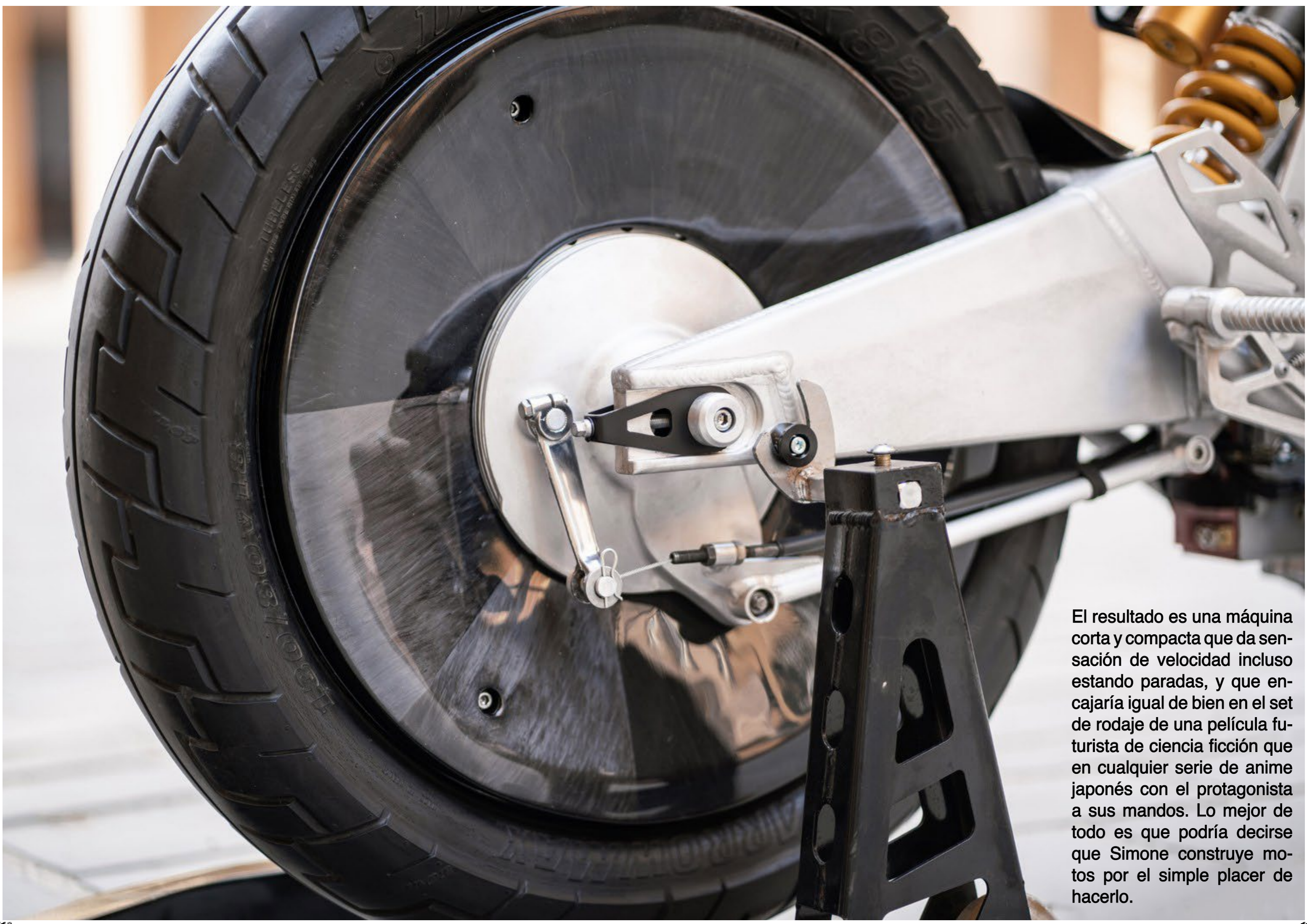


Una deficiencia como cualquier otra, nadie es perfecto, que le ha hecho ponerse las pilas para darle solución. No obstante, viendo el resultado de cualquiera de sus trabajos tampoco supone un gran problema. En la "Incudine

Azzurra", desde la punta del carenado cónico, pasando por el depósito de gasolina esculpido, la sección de cola, o las tapas laterales de carenado, cada pieza es una pequeña obra de arte cargada de detalles tan buenos

como la yuxtaposición de los bordes afilados y las soldaduras a la vista, las tomas de aire integradas en el diseño, o los tornillos de cuarto de vuelta que sujetan las fibras y permiten acceder al motor en muy pocos minutos.





El resultado es una máquina corta y compacta que da sensación de velocidad incluso estando paradas, y que encajaría igual de bien en el set de rodaje de una película futurista de ciencia ficción que en cualquier serie de anime japonés con el protagonista a sus mandos. Lo mejor de todo es que podría decirse que Simone construye motos por el simple placer de hacerlo.

De hecho no suele aceptar encargos de clientes, y una vez acabadas y presentadas a la prensa o en algún bike show las suele desmontar. Incluso si son tan espectaculares como esta "Incudine Azzurra", que al menos tuvo el honor de posar delante del objetivo de la cámara de Mattia Negrini para ser inmortalizada en el centro de Módena, donde el fuerte contraste de sus líneas futuristas con los elementos arquitectónicos del centro histórico causó sensación entre los transeúntes.

FIN





General

Moto>Incudine Azzurra
Modelo base>Ninguno
Propietario>Simone Conti
Constructor>El mismo
Taller> [SC Motorcycles](#)
País>Italia

Motor

Fabricante>Yamaha
Tipo>Bicilíndrico paralelo
Cilindrada>650cc
Carburadores>Mikuni
Filtros de aire>K&N
Escapes>SC Motorcycles de inox
Silenciadores>Acero inox y carbono

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Artesanal de aluminio
Tipo>Autoportante
Horquilla>Honda CBR 600 RR
Tipo>Telescópica
Semimanillares>Artesanales
Mandos/bombas>Brembo
Llanta delantera>Yamaha, 19"
Frenos>Brembo
Pinzas>Brembo
Neumático> Avon Speedmaster
Carrocería>SC Motorcycles
Estriberas>SC Motorcycles
Basculante>SC Motorcycles
Amortiguador> [Öhlins](#)
Llanta trasera>Yamaha, 18"
Freno>Tambor Yamaha
Neumático>Dunlop K825
Pintura> [Ivan Motta Design](#)



**Concesionarios
Talleres
Transformadores
Equipamiento
Ropa y complementos**

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



CAFE RACERS

XTREME BIKES

BMW R18 "Iron Annie"

Hay una parte de la historia de BMW que solemos ignorar y es su pasado aeronáutico. Su nombre original fue Bayerische Flugzeugwerke (fábrica bávara de aeronaves), y se dedicó a la producción de motores de aviación. Es más, el logotipo de la casa representa las hélices de un motor en movimiento...

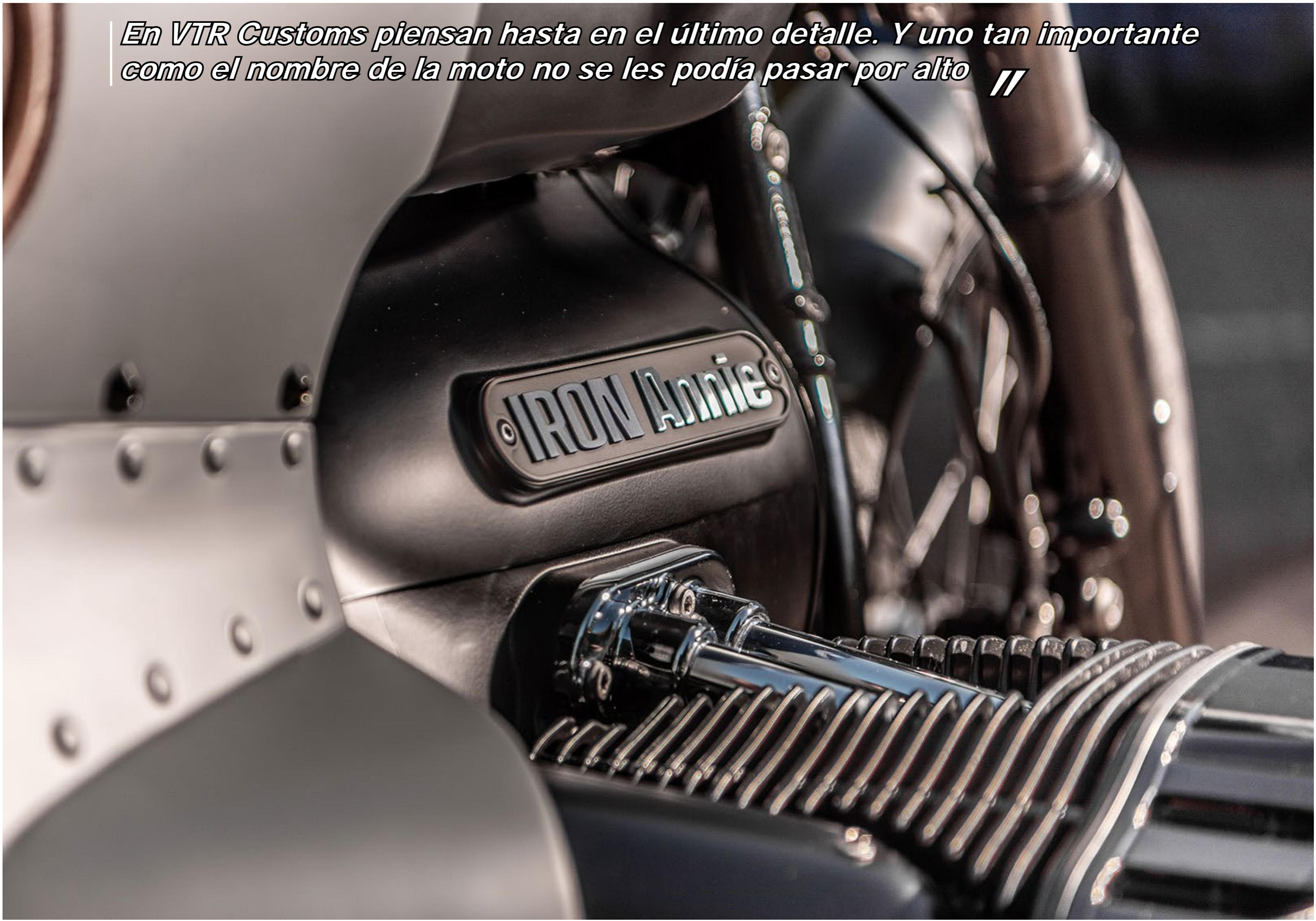
Texto: SBC; Fotos: BMW Motorrad



En 1919, tras la firma del tratado de Versalles con el que oficialmente se dio por finalizada la Primera Guerra Mundial, a Alemania, el país perdedor, se le prohibió cualquier actividad que les permitiera rearmarse de cara al futuro, por lo que en BMW deciden dejar el sector aeronáutico y probar suerte en el de las motos para cubrir la enorme demanda de vehículos particulares que surge en los años de posguerra.



En VTR Customs piensan hasta en el último detalle. Y uno tan importante como el nombre de la moto no se les podía pasar por alto //



Símbolo de la aeronáutica germana

En la década de los años treinta, BMW vuelve a la industria aeronáutica fabricando algunos motores para los Junker Ju 52, un exitoso aeroplano alemán de carga y pasajeros que no solo se mantuvo en vuelo antes y durante la Segunda Guerra Mundial, sino hasta bien entrada la década de los ochenta. Uno de aquellos ejemplares, que primero fue de la compañía aérea Lufthansa y más tarde de un tal Martin Caidin, que fue quien lo rebautizó como Iron Annie, es el Ju 52 en servicio más viejo del mundo.




Entre 1970 y 1984 estuvo en activo en Estados Unidos; luego se mandó a Latinoamérica, donde cubrió recorridos entre el Amazonas y la cordillera de los Andes, y actualmente se encuentra en

un museo de Múnich, del que de vez en cuando sale para volver a surcar los cielos en alguna exhibición aérea. Los casi 100 años de funcionamiento de su motor BMW y la dilatada hoja de servicios

que presentaba, fueron suficientes para despertar el interés de alguien con suficiente mano en las altas esferas de la firma bávara como para decidir que se le rindiera un homenaje.





*El asiento tapizado en cuero por Guarnicionería Yves Knobel,
es un guiño al de las primeras BMW //*

Del cielo a las calles

Daniel Weidmann, el propietario de VTR Customs, es un constructor suizo que mantiene desde hace años una excelente relación con BMW. De hecho, en más de una ocasión sus preparaciones sobre

modelos de la casa multinacional han participado (y ganado) en carreras como la Glemseck 101 y el Sultans of Speed, e incluso una de ellas, la Spitfire, llevaba una carrocería que imitaba el

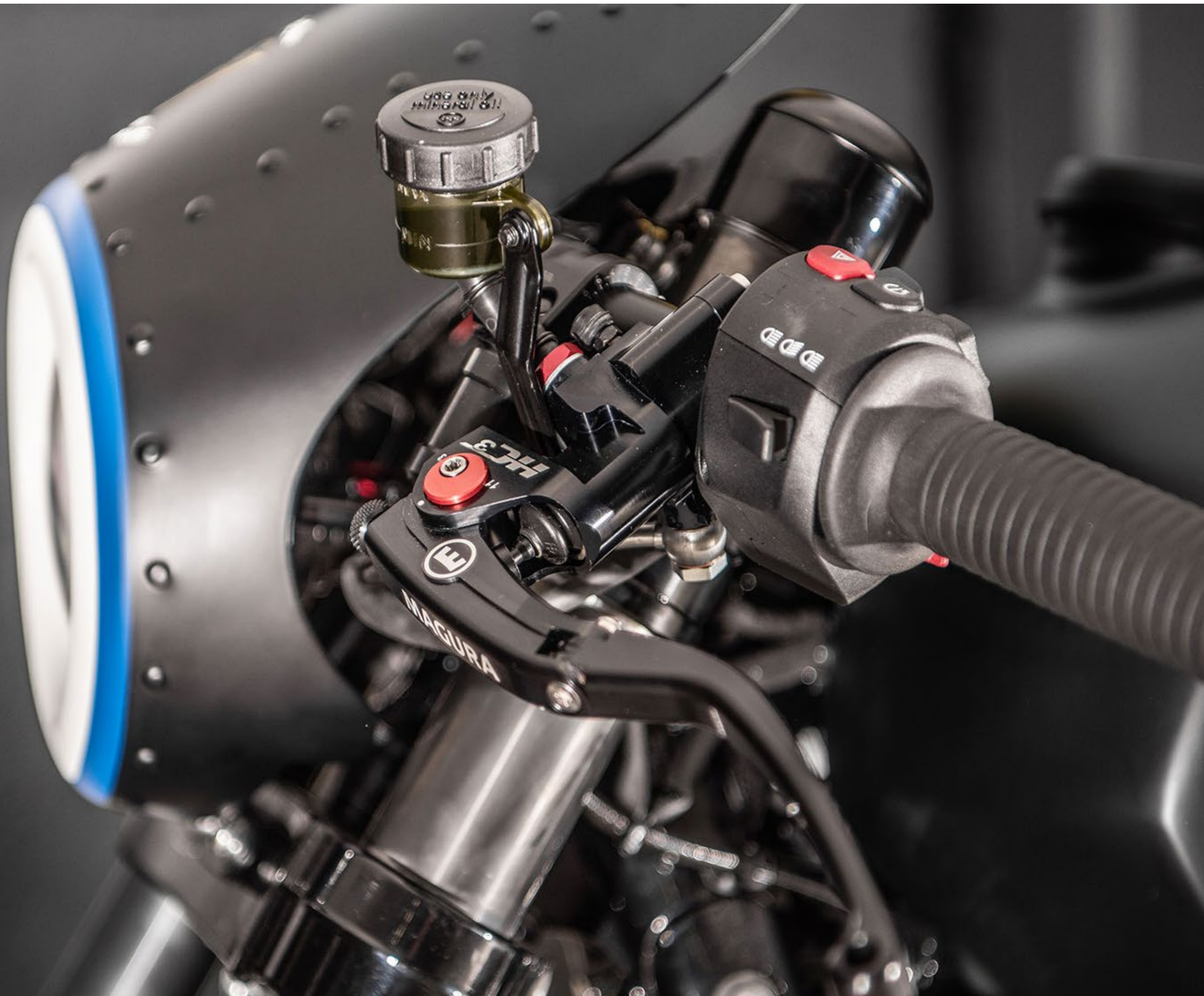
fuselaje del famoso caza británico de la Segunda Guerra Mundial, así que fue el elegido para llevar a cabo este proyecto utilizando como punto de partida una BMW R18 de la primera serie.





Visto desde atrás, la forma del colín recuerda la de la aleta de cola de un avión, en la que los soportes de los intermitentes harían la función de timones de profundidad //

A nivel mecánico no hay cambios con respecto al modelo de serie. El gigantesco bóxer de 1.802cc y 91CV tan solo ha recibido unos escapes diseñados por Marcus Walz (Walzwerks) para que su presencia no pase desapercibida, pero el resto se mantiene tal y como en su día salió de la cadena de montaje siguiendo la máxima de: "si algo funciona bien, no lo toques", lo que significa que la Iron Annie sigue siendo una cruiser para rodar disfrutando del paisaje y el viento en la cara.





*En cualquier transformación, sea del tipo y el estilo que sea, las llantas **Kineo** son la mejor opción en términos de calidad y acabados //*

Del resto de componentes no se puede decir lo mismo. Weidmann no ha dejado títere con cabeza. Al bastidor le ha hecho un nuevo subchasis que eleva considerablemente la posición del conductor, y ha cubierto todo con una carrocería de aluminio que incluye un depósito de gasolina de nuevo diseño coronado por un tapón Monza, los paneles laterales con una réplica, de las aletas de refrigeración de los motores del Ju 52 alrededor de cada escape, el pequeño carenado de horquilla, y un conjunto de asiento y colín cuyas formas recuerdan la aleta de cola de un avión, en la que los largos soportes de los intermitentes Kellerman harían la función de timones de profundidad.



Según Daniel Weideman, las aletas de refrigeración del motor Ju 52 alrededor de cada escape fueron las piezas que más trabajo le dieron //



Todas estas piezas parecen estar unidas entre si mediante remaches, mientras que el asiento tapizado en cuero por Guarnicionería Yves Knobel es un guiño al de las primeras BMW, que en realidad eran sillas de

montar a caballo. La decoración en colores negro, amarillo y gris con algunas pinceladas en azul y blanco, es la misma que el Ju 52 Iron Annie lució durante su estancia en los Estados Unidos.



Para bajar más aún si cabe el ya de por sí bajo centro de gravedad de la R18, las barras de la horquilla se han recortado nada menos que siete centímetros, y el amortiguador trasero se ha sustituido por un Wilbers algo más corto que el de serie con distintas posibilidades de regulación.



Por un pequeño error de cálculo esta operación dejó la moto tan pegada al suelo que la Iron Annie prácticamente arrastraba las tripas por el asfalto, así que Daniel compensó el fallo con un juego de llantas [Kineo](#) , de 21” la delantera y 18” la pos-

terior, calzadas con neumáticos Avon Cobra. Los detalles de terminación siguen siendo los puntos fuertes de VTR Customs. Algo que salta a la vista en el velocímetro, una preciosa pieza de encargo construida por Zeitzone Zürich, las placas con

el nombre de la moto sobre los cilindros, o la perfección milimétrica con la que encajan entre si las piezas de la carrocería. Algo que por otro lado tampoco debería extrañarnos en un constructor que lleva a gala el lema “Ride de Luxe”





General

Moto>Iron Annie
Modelo base>BMW R18
Constructor>Daniel Weidmann
Taller> VTR Customs
País>Suiza

Motor

Fabricante>BMW
Tipo>Bóxer
Cilindrada>1.802cc
Escape> Walzwerk

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>BMW modificado
Avance>32°
Horquilla>Original recortada 7 cm
Faro>Highsider
Semi manillares> ABM Vario Clip
Mandos/bombas> Magura HC3
Carenado>VTR Customs
Velocímetro> Zeitzone Zürich
Llanta delantera>Kineo 3,5 x 21"
Discos de freno>300mm (x2)
Neumático> Avon Cobra, 120/70- 21
Guardabarros> VTR Customs
Depósito de gasolina> VTR Customs
Paneles laterales> VTR Customs
Asiento> Guarnicionería Yves Knobel
Colín>VTR Customs
Amortiguadores>Wilbers
Llanta trasera>Kineo 6 x18"
Disco freno>300 mm
Neumático> Avon Cobra 200/55-18
Porta matrícula> Berham Customs
Piloto/Intermitentes> Kellermann Atto
Intermitentes> Kellermann Atto
Pintura> VTR Customs / Freuler AG



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](https://www.instagram.com/taylorstitch)



Brough Superior "Dagger"

Si te gustan las motos exóticas, podemos apostar que has oído hablar de las Brough Superior. El fabricante británico comenzó su andadura en 1919, y en un tiempo record sus motos se ganaron el apodo de ser el Rolls Royce de las dos ruedas...

Texto: SBC; Fotos: Marca



Que en sus muchos viajes a Oriente Medio en calidad de arqueólogo Thomas Edward Lawrence compartiera su vida con los árabes, vistiera su ropa, aprendiese su cultura, su rudimentario idioma y sus

dialectos, fueron motivos suficientes para que en 1914, año en el que estallaron los primeros conflictos en la región a causa de los movimientos nacionalistas, el Ejército Británico le convirtiese en enlace de inteligencia militar entre las fuerzas británicas y árabes.



La Dagger es la primera Brough Superior que cuenta con un asiento biplaza //





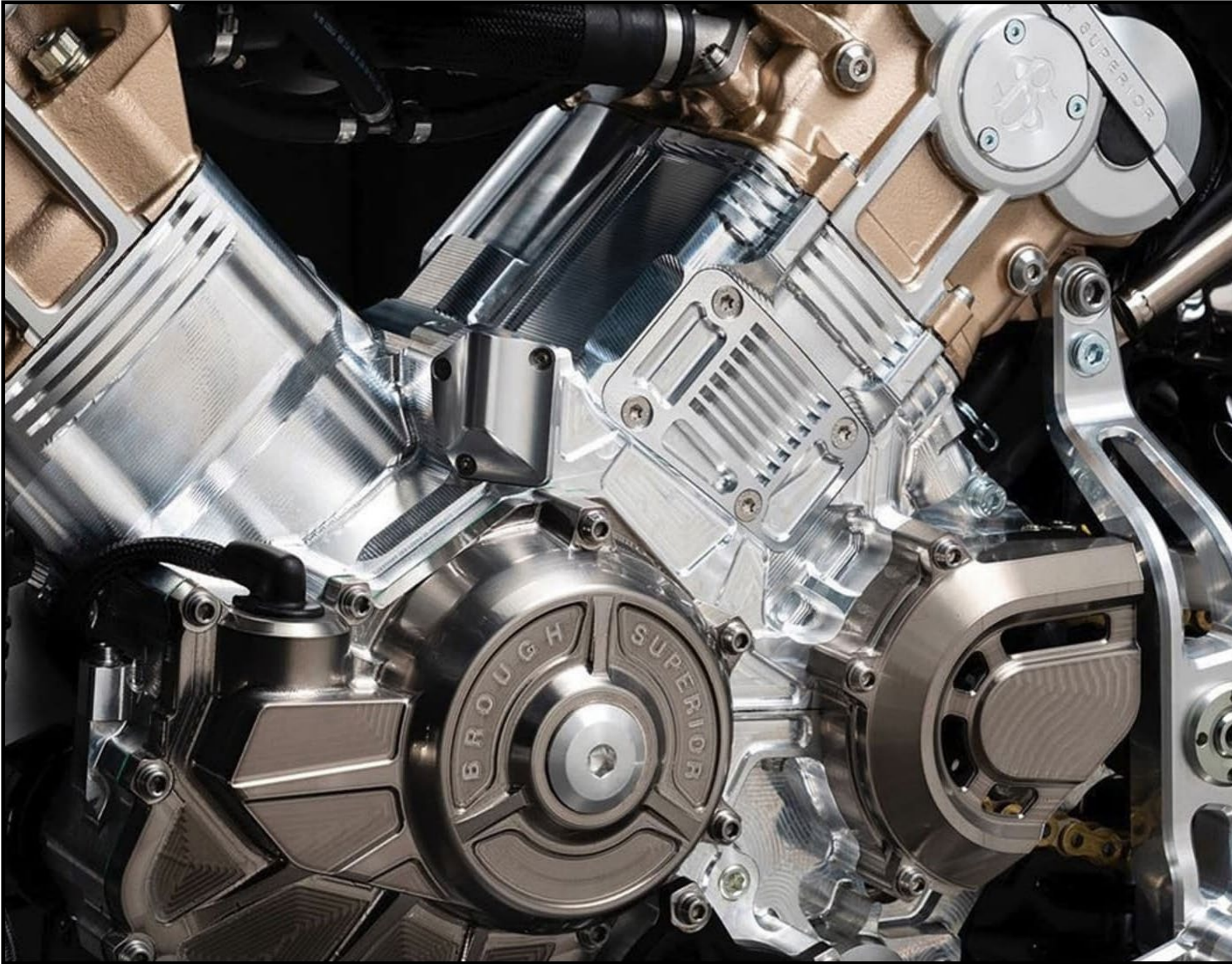
Durante estos, su contribución a la causa árabe uniendo a todas las tribus beduinas en contra del Imperio Otomano le valió el apodo de Lawrence de Arabia. Pero no estamos aquí para rela-

tar la biografía del autor de "Los siete pilares de la sabiduría" -libro que os recomendamos encarecidamente a todos aquellos que aún tengáis la mala costumbre de leer- sino por su afición

a las motos. En concreto a las de la marca Brough Superior, de la que tenía nada menos que siete ejemplares del modelo SS 100 a las que llamaba "Boanerges" ("hija del trueno" en Arameo)



Con una de ellas que le había regalado el también escritor George Bernard Shaw, fue precisamente con la que al intentar esquivar a dos ciclistas que circulaban por el centro de la carretera bajo la lluvia tuvo un accidente tras el que pocos días después falleció, uniéndose así su nombre para siempre al de la marca británica, que tras veintiún años de actividad cerró la fábrica en 1940 hasta que en 2008 Mark Upham, un aficionado a las motos clásicas, compró a los herederos de George Brough los derechos del nombre Brough Superior.



En agosto de 2013 Upham conoció a Thierry Henriette y Albert Castaigne, los dueños de Bóxer Design, un famoso estudio especializado en el sector de las dos ruedas situado en Toulouse, y tras descubrir algunos de los magníficos trabajos realizados por la pareja les encargó construir el prototipo de una versión moderna de la Brough Superior SS100. Tan solo tres meses después la primera Brough Superior de nueva generación se presentaba en sociedad en el Salón EICMA de Milán. Tan solo ha sido necesaria una década para que el fabricante situase de nuevo la marca en el mapa, aunque esta vez en Francia en vez de en su Inglaterra natal, y se haya hecho un hueco en el competitivo mercado de las motos de gama alta con modelos tan exclusivos (y caros) como esta “Lawrence Dagger” de la que solo se construirán 188 ejemplares. Un guiño al año de nacimiento del oficial británico, 1888, y a la “dagger” (la daga curva usada por los beduinos) que Lawrence de Arabia siempre solía llevar al cinto.

El V-Twin de 1000cc, es el primer propulsor de la casa que cumple con los estándares de la normativa Euro5 //



Una deportiva que no lo es

Si al igual que ocurre con el resto de modelos de Brough Superior, la forma semiartesanal de producir las y la calidad de las piezas que las componen ya son motivo suficiente para que las consideremos motos "especiales", el que la Lawrence Dagger sea la primera de su especie bendecida por la normativa Euro-5 la hace aún más especial si cabe que sus hermanas. Y si a eso le sumamos que para esta edición es-

pecial se han escogido materiales tan exóticos como el titanio y la fibra de carbono, o que su futuro propietario la podrá disfrutar en pareja - es la primera Brough con asiento biplaza, aunque no estamos muy seguros de que eso sea un buen argumento de ventas- no es difícil entender que el precio de esta roadster sea el de un artículo de lujo solo al alcance de las cuentas corrientes más saneadas.

*El depósito de gasolina de 17 litros
tarda un día en pintarse a mano,
y se puede encargarse con detalles
personalizados como laca tintada y
hoja de oro //*



Aunque desde la marca aseguren que es el modelo más deportivo que han fabricado hasta la fecha, esto solo queda reflejado por la agresividad estética que le confieren sus líneas afiladas, el pequeño carenado tipo bikini, la tapa que cubre la plaza del pasajero, o que las estriberas estén “ligeramente” retrasadas, porque en realidad esto es más un efecto óptico que otra cosa, ya que tanto el tamaño como la situación de los semimanillares no obliga al conductor a cargar su peso sobre las muñecas ni a adoptar pos-

turas de contorsionista sobre la moto. Es más, a la vista de las fotos en marcha, se puede deducir que la ergonomía está estudiada de forma que la moto sea cómoda. Algo que, con toda seguridad, se hizo pensando en que los afortunados que puedan permitirse comprar un capricho como este no serán veinteañeros que vayan al gimnasio a machacarse para estar en forma. Y luego está la distancia entre ejes, que con 1.540 mm (100 más que una BMW S1000R u Honda CB1000R) no es precisamente la de una súper sport.



Rizando el rizo

Dejando a un lado los pequeños detalles del apartado anterior, la Brough Superior Lawrence Dagger es un auténtico derroche de tecnología de vanguardia. Para empezar, su chasis es una estructura auto portante realizada con placas de titanio

mecanizadas, en cuyo centro late un espectacular V-2 a 88° de construcción propia con refrigeración líquida, cuatro válvulas por cilindro, y distribución por levas y engranajes, que ofrece 103 Cv a la salida del cigüeñal.



La estética agresiva de este roadster no se corresponde con la realidad. Es cierto que parece más deportiva que sus hermanas, pero la posición de conducción dista mucho de ser radical //



En cuanto a suspensiones, todas las SS 100 van equipadas horquillas Fior, un invento poco visto que da a la moto un aire futurista aunque en realidad es de los años 70. Lo desarrolló el ingeniero francés Claude

Fior para motos de Gran Premio y Resistencia y en Brough Superior lo han modernizado construyéndolo en titanio y carbono. Sus ventajas frente a las horquillas convencionales, aparte de la estética, son ma-

yor rigidez, menores fricciones, y que el diseño lleva intrínseco un sistema anti-hundimiento con el que al frenar la distancia entre ejes de la moto se mantiene constante incluso sobre firme bacheado.





Detrás las cosas son menos espectaculares. Aquí hay que conformarse con un basculante de aluminio de dos brazos, y un mono-amortiguador situado justo detrás del motor que actúa sobre bieletas

en posición vertical. Por su parte, la frenada se confía a dos discos delanteros y pinzas de anclaje radial, y a un trasero de 230 mm con pinza de simple piston firmados por la firma gala Beringer, y anclados

a sendas llantas de 17" con neumáticos de 120 y 200 mm de ancho delante y detrás respectivamente y acabado en oro, que junto con las tapas de motor y las culatas en el mismo color contrastan con el

carbono de los elementos de la carrocería, y dan a la Brough Superior Lawrence Dagger la imagen de lujo y exclusividad que, como no puede ser de otra forma, debe tener una joya de alta gama.

General

Moto>Brough Superior
Modelo base> Dagger
País>Francia

Motor

Fabricante> Brough Superior
Tipo>V-Twin DOHC, 4T
Cilindrada>997cc
Alimentación>Inyección electrónica
Refrigeración>Líquida
Cambio> Seis velocidades
Potencia>103 Cv

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Titanio
Horquilla>Tipo Fior/Hosack
Basculante>Monobrazo
Mandos/bombas>Beringer
Llanta delantera> Aluminio, 17"
Discos frenos>Beringer 320 mm (x2)
Pinzas>Beringer
Neumático>120/70-17
Llanta trasera>Aluminio, 17"
Freno> Beringer 230 mm
Pinza>Beringer doble pistón
Neumático>200/55-17

Dimensiones & Peso

Capacidad depósito>17 Litros
Altura asiento>810 mm
Longitud total>2240 mm
Anchura total>920 mm
Distancia entre ejes>1540 mm
Peso>200 Kg





PAGNOL



www.pagnol-moto.com