

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

SPECIAL BIKES CULT

#46



• Beach Tracker 100T
Moto Sumisura

• Motor Bike Expo Verona

• 2T: El motor más potente del mundo

• American Scrambler
Benjie's Café Racers

• Thunderdome Icon
La Cúpula del Trueno

Sumario

Fuera de Serie

012.- *Beach Tracker 100T*

092.- *Thunderdome: La cúpula del trueno*

134.- *2T: El motor más potente del mundo*

Noticias

036.- *Buenas (y malas) vibraciones*

Meeting Point

162.- *Motor Bike Expo 2024*

Con Barro en las Botas

054.- *American Scrambler: Dirty Dream*



Cuando muchos de los que leemos y/o hacemos esta revista aún éramos niños, imaginábamos un mundo futuro sin carreteras porque estábamos seguros de que en aquel año 2000 que veíamos tan lejano, los coches y motos gravitarían a varios metros del suelo. Está claro que en aquella época los críos éramos más ilusos que ahora. El caso es que casi un cuarto de siglo después de haber entrado en el tercer milenio, las ciudades del futuro que nos pintaban, lejos de ser tan idílicas, se han convertido para los pocos motoristas que quedamos (tema del que hablaremos ampliamente en otra ocasión) en un territorio hostil gracias al nulo interés de los municipios en apoyar como es debido un vehículo como la moto, que desde hace décadas ha demostrado ser su mejor aliado a la hora de descongestionar el tráfico de las ciudades que gobiernan. Es más, son tan torpes, que seguro que ni siquiera se han parado a valor en cómo se les complicaría el tráfico si todos los conductores con carné convalidado para manejar una 125cc decidieran volver a usar el coche en sus desplazamientos por la ciudad: Porque desde ningún ayuntamiento se ha escuchado la menor queja del planazo del Ministro del Interior de obligar a “pasar por caja” (300€ costará la broma de convalidarlo) a los que en su día escogieron la moto como vehículo de diario por ser más cómoda, ágil, rápida y económica que los infames transportes públicos que nos ofrecen como alternativa. Y por si fuera

poco, tampoco se les ha visto jamás intención de promover su uso con más aparcamientos, rebajas de impuestos, o simplemente, ya que contaminan mucho menos que cualquier coche, dejándolas circular sin restricciones por las zonas de bajas emisiones. En lugar de eso, la mayoría de ayuntamientos se han abrazado a un mal entendido “progresismo” que prefiere que los que no vayamos caminando, en patinete o en bici, nos quedemos en casa. Claro que tampoco se debe haber parado a pensar que la mayoría de estos nuevos usuarios de la vía pública apuntados a la moda de los VMP (vehículos de movilidad personal) ni tienen carné ni el mínimo conocimiento de qué es una señal de tráfico o un semáforo, ni llevan una matrícula que permita identificarlos si cometen una infracción. Tampoco pagan el impuesto de circulación que tan bien le viene cada año a las arcas municipales, ni mucho menos un seguro, aunque sea de responsabilidad civil, porque en caso de accidente es más cómodo declararse insolventes y dejar el “marrón” de las indemnizaciones a ese Consorcio de Compensación que pagamos los idiotas a quienes nos obligan a contratar un seguro obligatorio para poder circular por las calles que ellos disfrutaban gratis total, y con cero responsabilidades. Si este es el tipo de ciudades que quieren me parece muy bien. Pero el próximo recibo del Impuesto de Circulación de mi moto... que me lo impriman en una barra de hielo y lo pongan al sol.





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: Icon Motorsports

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 MY 2024

EL AMANE CER 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

Beach Tracker 100T

En Nueva Jersey, en la Costa Este de los Estados Unidos, tienen unas playas estupendas y al Oilers Car Club, un grupo de fanáticos de las motos y coches clásicos, que las aprovechan cada año para organizar la Race of Gentlemen...

Texto: SBC; Fotos: Fabrizio Jelmini por cortesía de Moto Sumisura



Pero la historia de las carreras de motos en la playa no es nueva. De hecho, a comienzos del siglo pasado los hijos de los veraneantes de la localidad estival llamada Ormond Beach (Florida, USA), mataban el aburrimiento haciendo carreras en la orilla de la playa que provocaron muchas quejas de los vecinos. Las autoridades, lejos de prohibirlas, decidieron regularlas, y en 1903 se celebraba la 1ª edición del "Speed Carnival", rebautizada al año siguiente como "Speed Trials". La idea fue un éxito de tal calibre que la carrera siguió celebrándose hasta 1960, que el pueblo vecino de Daytona inaugura un circuito que acaba con las competiciones playeras.



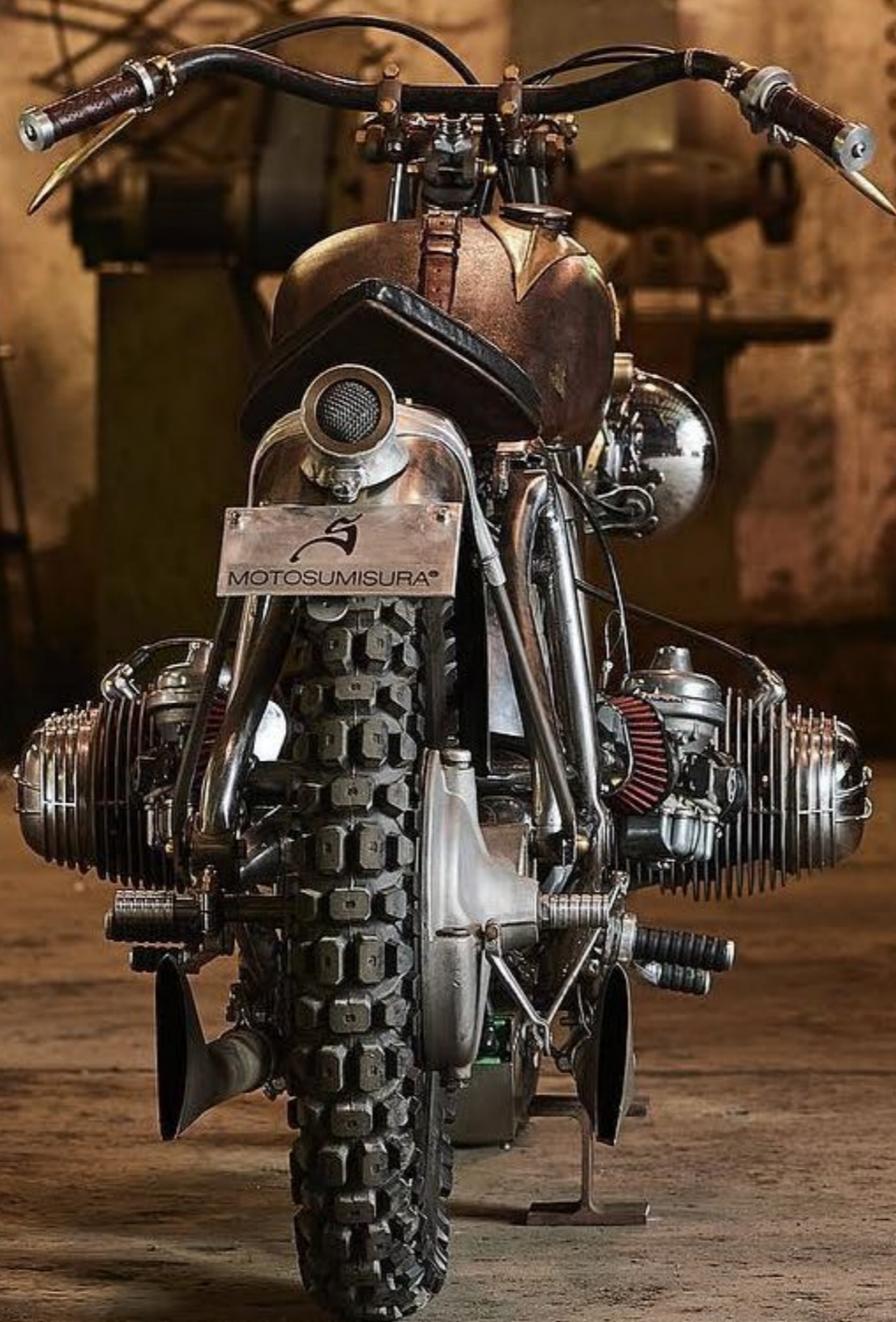
Unos años más tarde (1975) y a este lado del Atlántico, a un joven de nombre Thierry Sabine que trabajaba en el departamento de prensa del ayuntamiento de un pueblo costero del norte de Francia, sus jefes le animan a pensar alguna actividad que atraiga turismo en temporada baja. Enamorado de las motos que era, el

inventor del Rally París-Dakar se acordó de las carreras de playa americanas y creó el "Enduro de Le Touquet": la prueba de Off-Road más dura que nunca se hubiera celebrado en Europa, y una inyección económica para los comerciantes locales y las arcas municipales tan importante que aún se celebra cada mes de febrero.



Normandy Beach Race vs.
Race of Gentlemen vs.
Race of the Lords

Las carreras en la playa son más una exhibición-espectáculo que otra cosa, y tal y como pasó en Le Touquet, pueden ser un reclamo para atraer turismo de fuera temporada a pueblos cuyas economías se paralizan los meses de invierno. Así lo entendieron en Le Touquet, más tarde en Francia, donde se celebra la Beach Race de Normandía, y ahora también en Italia, que se ha sumado a esta moda incluyendo la Race of the Lords entre las actividades del Wheels & Waves, que se diferencia de las anteriores en tener un reglamento más flexible para que haya más participantes, ya que la pruebas americana y francesa solo admiten motos pre 1947 restauradas con piezas de época. Los franceses al menos admiten motos fabricadas en cualquier país, pero los Oilers solo las "made in USA". Por el contrario los italianos, que son mucho más prácticos (con un reglamento tan estricto no tendrían muchos participantes) y rebajaron las exigencias: las motos modernas estaban vetadas, y todas las que participaran debían tener estética retro.





Beach Tracker 100T

En cuanto nuestro amigo Franco Augello, el dueño de Moto Sumisura, supo lo que se cocía en la playa de Normandía, quiso conocer de primera mano esa nueva/vieja modalidad de competiciones.

Hacía tiempo que había leído en una revista el artículo sobre una BMW antigua

que participó en la carrera normanda, y desde entonces tuvo ganas de construir un cacharro así. La oportunidad se le presentó en forma de una R100T de 1980 que pocos meses después se había convertido como por arte de magia en una de esas “esculturas rodantes” con infinidad de de-

talles sofisticados, todos hechos a medida, que preferimos que nos cuente el mismo: “Mira, le he hecho tantas cosas que podría olvidarme alguna. Comienzo con el chasis, que he mantenido original pero he hecho rígido para bajar la moto en lo posible. Para conseguir la longitud y la incli-

nación que quería, monté una horquilla Girder de un triciclo Guzzi Ercole que encontré en un desguace: la he reacondicionado por completo, le soldé varios detalles para embellecerla, y por último la pulí y le monte un amortiguador adecuado al peso de la moto.





Como siempre, todas las partes de la moto son de otros vehículos y están remodeladas o hechas a mano. Los bujes y las ruedas, por ejemplo, son de R75/5 de los años 70; el motor un 1.000 cc de BMW París-Dakar con carburadores originales de 40 mm y algunas mejoras para sacarle algo más de potencia, y los silenciosos son los típicos fishtail terminados en forma de

cola de pez. Para superar la rigidez del chasis construí en CNC una carcasa que sirvió de guía para hacer una suspensión con un muelle interno, así que el asiento del piloto es cómodo. El depósito es de moto inglesa de los años 40, no se de cual. Lo encontré en un mercadillo, me gustó y me lo quedé. Está tal cual. Solo le hice el tratamiento de Tankerite al interior.

Todos los acabados y pequeños detalles de la moto: tuercas y pernos, incluidos los de la horquilla, y las manetas del freno y el embrague son de latón y están hechos a mano. El acelerador es el clásico de Harley, y los puños están forrados con trozos de

cuero que me sobraron después de que tapizara el asiento con el mismo tipo de piel que se usa en ropa de gama alta. Las tuercas de los colectores son de bronce y las hice en el torno, mientras que el faro es un Bosch adicional de los que se montaban en

los años 70 en los Mercedes 350 que se enciende automáticamente cuando ponemos el contacto. Por último, el motor está pulido a mano y el guardabarros trasero está hecho a partir de una lámina de acero. Los neumáticos están escogidos para correr en

la arena: el delantero, de 19" es de moto de carretera, y el trasero, de motocross, 18". Como es lógico, todo está aligerado en lo posible. Por eso no hay ni instrumentación. Aunque esté matriculada, no podemos olvidarnos que es una moto de carreras".



Arena y sudor

El Wheel & Waves Italia fue como una gran reunión de amigos. Lo importante no era quien ganara en las carreras, ni quien figuraba como el mejor en la ceremonia de la entrega de premio, sino estar juntos y divertirse. El hecho de que todos los participantes estuviesen vestidos al estilo de los años 40 y

50 era un espectáculo que ofrecía una imagen insólita sobre la arena de la espectacular playa de Lido di Camaiore, en la que la BMW posaba orgullosa junto a una buena colección de veteranas Triumph, BSA, Harley-Davidson (que eran mayoría), y alguna que otra moto clásica de enduro.





Franco enseguida se dio cuenta que la pista no era adecuada, y que la Beach Tracker tendría serios problemas de tracción sobre una arena tan fina y profunda. La moto respondía mejor que otras más ligeras, pero si hubiera podido correr en la parte más cercana a la orilla las cosas habría ido mejor.

Franco participó los cuatro días, y para la final preparó la BMW lo mejor que pudo. Incluso desinfló los neumáticos para hacerla “flotar”. Pero después del segundo sprint se sobrecalentó echando una humareda preocupante que, por suerte, se saldó con solo el embrague achicharrado.

Una avería sin importancia. Franco ya lo ha solucionado y tiene la Beach Tracker lista para la Normandy Beach Race de este año. Que la arena de la prueba francesa sea más dura y compacta que la de Italia puede darle cierta

ventaja en un tipo de evento en el que la combinación de peso excesivo y motor bóxer no es la mejor elección para ganar la carrera. En realidad tampoco es que importe porque al fin y al cabo se trata de divertirse y, aunque solo

sea por un fin de semana, desempolvar esos viejos hierros que nos apasionan antes que las autoridades europeas los condenen a pasar el resto de su existencia acumulando polvo en un garaje. O mucho peor aún... en un desguace.

FIN



ROYAL ENFIELD

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

*** Consulta condiciones**

Promoción válida hasta 31/03/2024





NOTICIAS



Promociones Royal Enfield ▼

Royal Enfield ha puesto en marcha una promoción para sus modelos Scram 411 y Classic y Meteor 350 cc mediante la que su precio de venta al público se verá reduci-

do en 600€, y 800€ en el caso de las bicilíndricas Interceptor y Continental GT 650. Una propuesta que estará vigente en toda la red de Concesionarios Oficiales de la marca

para motos en stock hasta el próximo 31 de marzo o agotar existencias, y anula cualquier promoción anterior salvo la de un año de seguro gratuito y asistencia en viaje RSA.



Otra iniciativa importante es la campaña "Haz tu RE única" ideada por Royal Enfield para facilitar a sus clientes la personalización de sus motos con la extensa gama de accesorios originales que tienen a su disposición, y que durante dos meses (del 1 de marzo al 30 de abril) tendrán un descuento equivalente al importe del IVA (21%).

Para más detalles sobre estas campañas podéis acceder directamente a la [web oficial](#) de la marca, o visitar el punto de distribución más cercano a vuestro domicilio.

Modelo	PVPR oficial	PVPR promoción	Diferencia
Classic 350 base	4.887€	4.287€	- 600€
Meteor 350 base	4.387€	3.787€	- 600€
Scram 411 base	4.887€	4.287€	- 600€

Modelo	PVPR oficial	PVPR promoción	Diferencia
Interceptor 650 base	6.787€	5.987€	- 800€
GT Continental 650	6.987€	6.187€	- 800€

Genuine Motorcycle Accessories

SHOTGUN 650

INSPIRED BY CUSTOM. FOR CUSTOM.





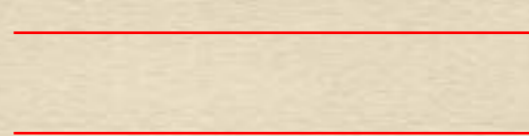
Indian Radmaster Elite 2024: reina por derecho propio ▼



las maletas y el Top Case, faro adaptativo Pathfinder, salpicadero con acabado en negro brillante, espaciosas plataformas reposapiés pulidas para conductor y pasajero, asiento con calefacción y refrigeración, parabrisas tintado de perfil bajo con

ajuste electrónico, apoyabrazos para el pasajero, pñas de interruptores retroiluminadas que facilitan la visibilidad nocturna, y llantas mecanizadas con diseño de diez radios. La Roadmaster Elite 2024 empezará a llegar a los concesionarios de la

marca a lo largo de esta primavera, así que si estáis interesados en haceros con una de las pocas unidades que llegarán a nuestro país, conviene que no tardéis en ir a reservarla al distribuidor más cercano a vuestro domicilio. Estáis avisados.



Indian Motorcycle regresa al foco de la noticia con la presentación oficial de su nueva Roadmaster Elite, la última de sus monturas en unirse al selecto grupo de "ediciones limitadas" de la firma estadounidense, de la que solamente fabricarán 350 unidades que llegarán al mercado con el mismo esquema de color usado por Indian

por primera vez en uno de sus modelos de 1904, aunque con un acabado candy premium que le da un aspecto más vibrante y llamativo. Buena prueba de esto es que cada una de estas "Elite" incorpora componentes únicos como la consola central numerada con la silueta de la Indian Camelback de 1904 en la que se estrenó la caracte-

rística pintura roja de la marca, esquema de color tritono con fileteados dorados pintados a mano por dos de los mejores talleres de pintura del sector, el PowerBand Audio con Bass Boost (refuerzo de graves) que ofrece un sonido un 50% más potente a través de los 12 altavoces repartidos entre el carenado frontal,

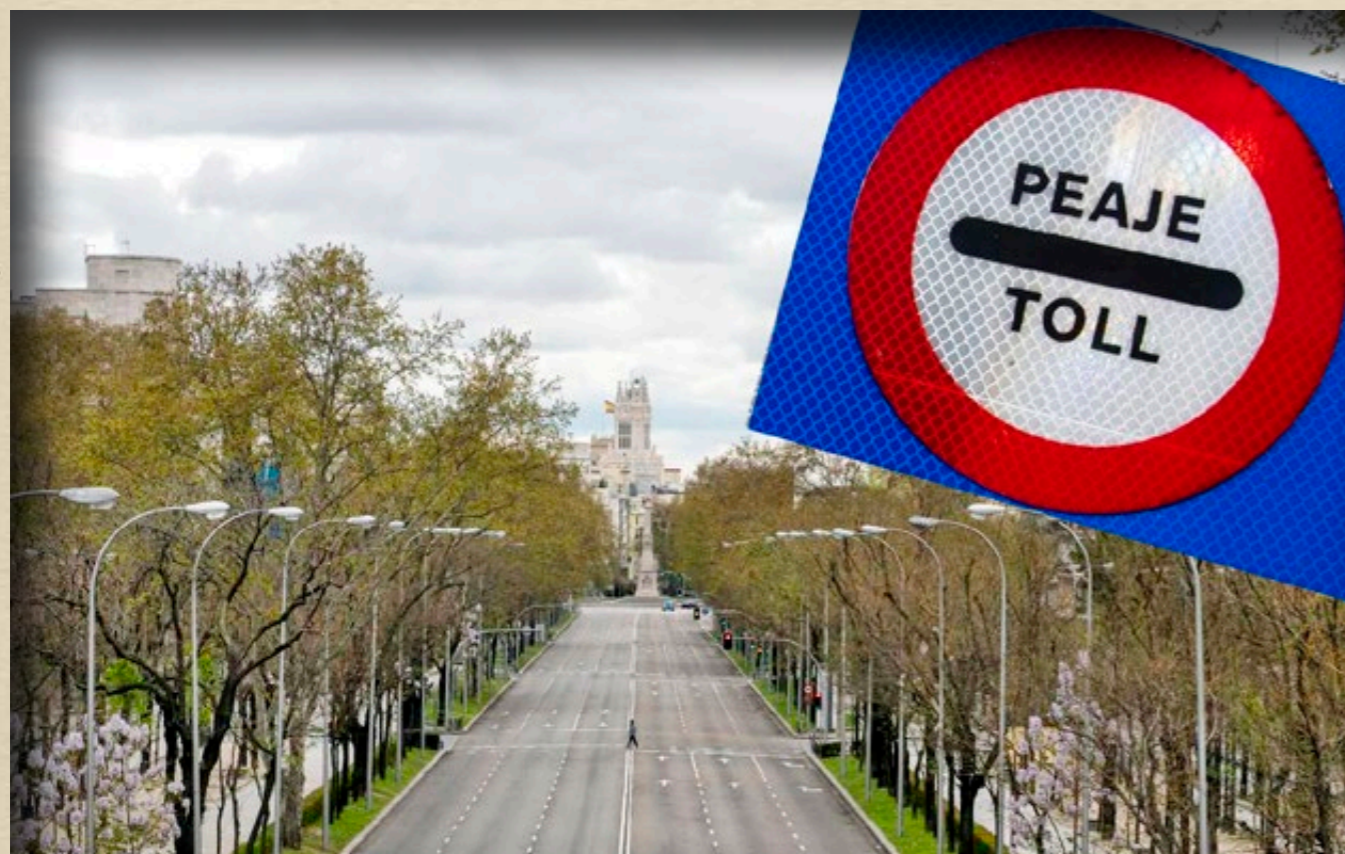




NOTICIAS



Más acoso y derribo a la automoción ▼



Como el plan del Gobierno del PSOE de cobrarnos por cada kilómetro de autovía recorrido era demasiado impopular, prefirieron dar marcha atrás y traspasarles el "marrón" a los que viniesen detrás de ellos. Pero Europa manda, y como hay una serie de compromisos que ni se puede ni se deben incumplir porque hay mucho dinero en juego, la siguiente ocurrencia ha sido la tramitación de una nueva Ley de Movilidad en la que se incluye el cobro de peajes

para entrar en las principales capitales de España. Un polémico sistema que seguramente estará aprobado a finales del próximo verano, y que ha convertido a Londres, donde lleva unos años funcionando, en una ciudad a la que solo pueden acceder los ricos, ya que entrar con vehículo cuesta entre 15 y 30 euros diarios en función del vehículo y las circunstancias.

El ministro de transportes, Oscar Puente, ha explicado que aunque el Gobierno

no obligará a las ciudades a poner en funcionamiento estos peajes, sí creará un marco legal para que sean los propios ayuntamientos los que puedan justificar legalmente. Algo de lo que con toda seguridad se alegrarán en los consistorios municipales, sean del color político que sean, porque en lo único que siempre se ponen de acuerdo es en subirse los sueldos y/o en meternos la mano en el bolsillo a los ciudadanos.

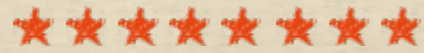
Transformadas, restauradas, nuevas, usadas, de importación...

Tenemos todo lo que quieres... y más

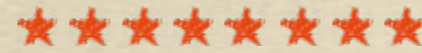


**Avda. Montesierra, 12
San Sebastián de los Reyes (Madrid)
Tlf: 661 951977**

911MX
FACTORY | SHOP



NOTICIAS



Adios al Dr. John ▼

John Wittner, el polifacético dentista de Filadelfia al que Moto-Guzzi debe la primera fase de modernización de sus propulsores transversales en V, y alma matter del equipo "Dr. John-Moto Guzzi Team" con

el que conquistó 1984 el Campeonato USA de Resistencia en la categoría Middleweight, y el AMA Pro Twins en 1987, ha fallecido recientemente a la edad de 77 años de edad. Y lo ha hecho sin perder un ápice de

esa pasión que lo caracterizaba, gracias a la cual logró convertirse en alguien muy venerado por los seguidores y amantes de la marca italiana en particular, y del mundo de las dos ruedas en general.

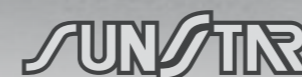


Andreani



ADVANCED SUSPENSION TECHNOLOGY

Todo lo que necesitas para tu moto.





NOTICIAS



El Museo de la Moto "Made in Spain" renuevâ hasta 2026



Esta muestra contempla actualmente más de 350 motos clásicas, tanto en la exposición general como en la temporal, que hasta el mes de abril está dedicada a la marca Puch y los modelos que salieron de la fábrica de Gijón durante el

pasado siglo.

La exposición permanece abierta al público los fines de semana (viernes de 16 a 20 horas, sábados de 10 a 14 horas y de 16 a 20 horas y domingos de 10 a 14 horas y de 16 a 19 horas) y se pueden adquirir las en-

tradadas a través de [su página web](#) o bien directamente en la taquilla el recinto. También están disponibles las visitas guiadas a la misma y aquellos que lo deseen pueden informarse sobre las visitas de grupos grandes o centros educativos.



En la pasada edición de Fitur, el Ayuntamiento de Alcalá de Henares (Madrid) anunciaba la renovación del acuerdo con el Museo de la Moto "Made in Spain", que ampliará su estancia en la ciudad Complutense durante los dos próximos años. La alcaldesa del consistorio alcalaíno, Judith Piquet, era la encargada de comunicar la noticia que confirma la

permanencia de la muestra en la antigua Fábrica GAL", en la que se instaló hace ya casi dos años y donde permanecerá cómo mínimo hasta 2026. Además, se desvelaba una nueva actividad del centro que contará también con un "Centro de Restauración de Motos Antiguas" y con el "Archivo Histórico de la Motocicleta Española".

Al acto, acudieron en representación del Museo, Juan José Blanco, director del mismo, y Fernando de Portugal, comisario de la exposición y consejero delegado de Last Lap, empresa responsable de la gestión del museo. Ambos se mostraron muy satisfechos y orgullosos por el camino que sigue el proyecto desde su nacimiento.





NOTICIAS



Motul se une con Kawasaki para el World SBK ▼



Motul, la conocida marca francesa especialista en lubricantes para la automoción y la industria, se ha convertido en socio oficial del prestigioso [Kawasaki Racing Team](#) en el Campeonato del Mundo FIM de Superbikes (WorldSBK). Este acuerdo es un importante paso adelante que consoli-

da la colaboración entre las dos marcas, y simboliza una alianza estratégica en producto y tecnología fruto de la pasión compartida por la innovación y el rendimiento que caracteriza tanto a Kawasaki como a [Motul](#). Esta fructífera relación se estrecha aún más con el lanzamiento del revolucionario

lubricante [Kawasaki Lime Green 10-W40 by Motul](#) desarrollado específicamente para cumplir con los altos estándares de rendimiento de las motos de la marca verde, que se diferencia del resto de sus competidores en su distintivo color (verde) y su agradable fragancia a lima.

¿Me ves?



... tus clientes también.

ANÚNCIATE AQUÍ
marketing@xtremebikes.es

www.xtremebikes.es





La moto de Akira "Made in Barcelona" ▼

Si en el estudio-taller de diseño barcelonés **Bel & Bel** siempre se caracterizaron por su gran creatividad para diseñar muebles tan novedosos como sillas de despacho con escudos de Vespa como respaldo, sofás

en forma de morro de Seat 600 y VW Escarabajo, o barras de bar con el del frontal de la famosa furgó VW Kombi de la década de los 60, la inquietud de sus fundadores, los artistas y diseñadores Jesús y Carles Bel, les

ha llevado a recrear una de las motos más deseadas por todos los aficionados al Universo Manga japonés: la que el personaje Shotaro Kane da luce en la película Akira de la que es protagonista.



El resultado del trabajo de **Bel & Bel** no podía ser más fiel al modelo original del que en su día publicamos un reportaje ([ver aquí](#)), y del que solo sabemos que está propulsado por un motor eléctrico que le permitirá

alcanzar alrededor de 120 kph de velocidad máxima con 100 kilómetros de autonomía. El chasis que los sustenta es el de un scooter Yamaha Majesty 250 modificado (tanto que el basculante es un monobrazo de

VFR 800) y la carrocería es realizada íntegramente con fibras de vidrio y carbono. El precio de este "juguete", que por desgracia no está homologada para circular por la calle, es de 24.000 euros, y ya se puede reservar.



NOTICIAS



Cannonball Bike Run 20Th



Si lo tuyo es rodar en grupo, divertirse y conocer nuevos parajes quizás veas con buenos ojos eso de meterte en un "sarao" como la Cannonball Bike Run. Puede que no hayas oído hablar de ella, pero lleva 20 años celebrándose por Europa y la edición de este año promete más emociones fuertes. Este evento que siempre ha estado envuelto en un aura de misterio, al me-

nos el relativo a los coches, nada tienen que ver con la competición o con carreras en carretera abierta. Algo en lo que se insiste mucho desde la organización, que el único fin que persigue es que el Cannonball Bike Run sea una fiesta divertida tanto cuando se está rodando, como cuando los participantes se bajan de la moto en este viaje de 8 días de duración que dará comienzo el 28 del próximo junio

en la República Checa, y recorrerá 3.300 km hasta su llegada a Estambul. Si estás pensando en inscribirte puedes hacerlo [en la web del organizador](#). El precio está fijado en 2.140 euros e incluye el alojamiento, las comidas, soporte técnico, transporte de equipaje y otras muchas cosas. Lo que no incluye es la moto, la gasolina y las ganas de pasárselo bien. Esas corren de tu cuenta.

DIRECTORIO PROFESIONAL

-A

Andreani MHS

AP Cycles

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

-B

By City

Tfno: 968 791091
Avda. Paz, s/n, Yecla (Murcia)

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 (Múrcia)

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

Spain

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



**ESCOGUE TU KLOCK WERKS
KOLOR FLARE™ PARABRISA**



**PARTS
EUROPE**

#We support the sport®

Motor Bike Expo 2024

Innovación y pasión unen a aficionados y profesionales de las dos ruedas

Bruno Ruffo fue un corredor de motos que alcanzó gran popularidad en la década de los años 50 al ganar en 1952 el Campeonato del Mundo de 250 cc, convirtiéndose así en el primer piloto italiano de la historia que lograba semejante gesta...

Texto y Fotos: Chus Catalán





Se le conocía como el “Romeo de las carreras de motos” debido su encanto personal, su carisma, y la gran habilidad que mostraba en las pistas. Nada que ver con el Romeo de la obra de Shakespeare salvo en la coincidencia de su lugar de nacimiento: la ciudad de Verona, que una vez más acogía la mayor exposición del mundo dedicada a las motos personalizadas en un área de nada menos que 100.000 m² con 7 pabellones (6 áreas al aire libre), 700 expositores (el 20% extranjeros), y un programa de actividades en el que había programadas más de 150 eventos y reuniones gracias a los que la afluencia de público fue masiva. Algo en lo que suponemos que también tuvo que ver la posibilidad de poder contemplar en directo las más de 3.000 motos a las que se daba cabida en el impresionante recinto de la cita veronesa.



Y es que a pesar que en sus comienzos el MBE era un evento completamente orientado al mundo custom en el sentido más literal de la palabra, el paso de los años ha hecho ver a la organización que su subsis-

tencia dependía en parte de abrirse a nuevas corrientes motociclistas si no querían que les acabara sucediendo lo que a tantos otros eventos biker europeos, que han terminado desapareciendo o convertidos en una triste

caricatura de lo que fueron en su día. De ahí que hace unos años en el MBE se ampliara la zona de venta de piezas, accesorios y equipamiento destinados principalmente al sector custom, con la incorporación de

empresas que también satisficieran las demandas del público de las motos urbanas, deportivas, retro, gran turismo, e incluso de las fuera carretera, que, dicho sea de paso, cada vez ganan más adeptos.





El día de la inauguración de la feria a la prensa y los profesionales del sector, en el mismo momento del corte de cinta Federico Bricolo, el presidente de Veronafiere, aseguraba con cierto triunfalismo que: *“con la increíble participación que había este año, el Motor Bike Expo se había convertido*

en la niña bonita del circuito ferial italiano”—debió tener un lapsus y se olvidó de la importancia del EICMA de Milán (N. del R.) No obstante tampoco se le puede criticar porque en cuanto a participación y afluencia de público tenía más razón que un santo. Fue espectacular.



Y eso que el precio de entrada diario estaba en 30 eurazos. Algo que si trasladamos a nuestra querida España del “gratis total” nos daría tanta risa como vergüenza ajena, porque a ese precio ni siquiera los propios expositores entrarían al recinto, así que tres hurras por Paola Somma y Francesco Agnoletto, los

organizadores de MBE, por haber conseguido que los aficionados por fin hayan entendido que detrás de un evento, sea del tipo que sea, hay montones de profesionales cuyo esfuerzo, ilusión y dedicación merecen ser recompensados. Y con mayor motivo cuando van encaminados a satisfacer algo que de verdad nos gusta.



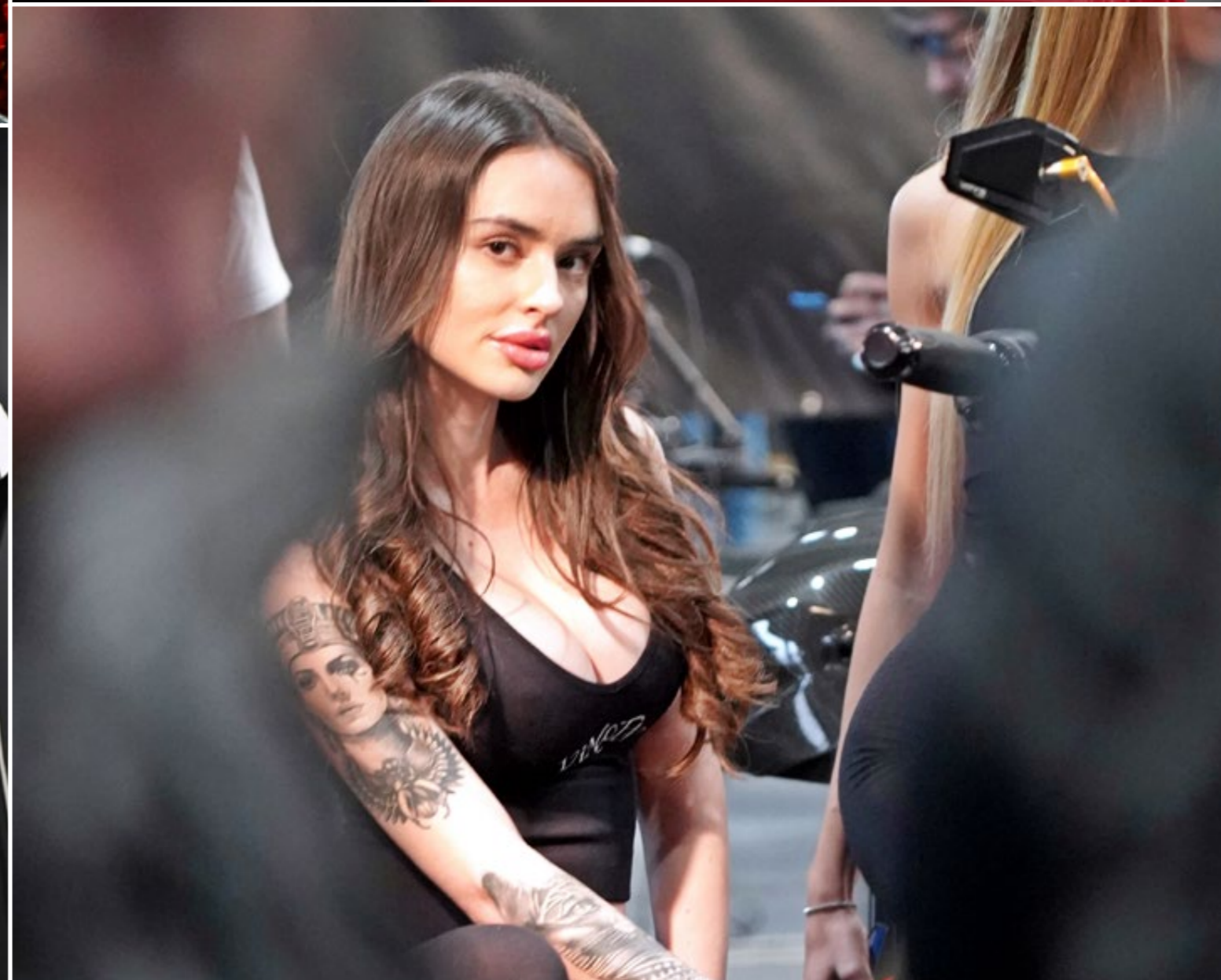


Volviendo al MBE, durante los tres días de duración no faltó nada ni nadie. Ni siquiera la marca BMW, que en estos últimos años está en plan anti-salones, que una década después del nacimiento de

la exitosa RnineT se presentó en Verona para enseñar a los presentes sus nuevas R 12 y R 12 RnineT creadas con motivo del centésimo aniversario de la primera moto producida por la compañía múniquesa:

una roadster de corte clásico y una cruiser con un bóxer de 1.170 cc que además de ofrecen numerosas posibilidades de transformación, encajaban perfectamente con el espíritu del MBE. Posteriormente, tras

el adelanto que se llevó a cabo en la velada de Brave on Wheels el jueves 18 en la Gran Guardia, BMW nos sorprendía a todos con la "One Eight C" creada por el estadounidense Paul Yaffe.





Un tipo adelantado a su tiempo que en la época en la que constructores como Jesse James (West Coast Choppers), Billy Lane (Choppers Inc), Russell Mitchel (Exile Cycles) o Jesse Rooke (Rooke Customs) estaban en la cresta de la ola de la fama, se desmarcaba por completo de

lo que todo el mundo hacía por aquellas fechas (incluso él mismo) cerraba American Legend Motorcycle Company, y fundaba "Paul Yaffe's Bagger Nation" para convertirse en el primer constructor estadounidense dedicado exclusivamente al fenómeno Bagger.



Quizás por eso su proyecto con base BMW R-18 es (junto con el de Fred Kodlin) uno de los más sensatos que hemos visto últimamente, porque en lugar de convertir la gigantesca moto alemana en algo para lo que nunca se concibió (la hemos visto en versión café racer, deportiva, dragster, y

alguna que otra ocurrencia más), ha sacado a la luz todo su potencial de tourer de lujo equipándola con rueda delantera de 26" de diámetro, suspensiones de aire, equipazo de música, y una cómoda postura de conducción que permite hartarse de hacer kilómetros sobre ella.



Suzuki también daba el pistoletazo de salida a 2024 presentando en el Motorbike la deportiva GSX-S, la 1000GX touring, y la Djebel V-STROM, una versión moderna de un concepto tan exitoso como el del scooter utilizado para moverse por los paddocks del mundial de MotoGP por el Campeón del Mundo en 2020 Joan Mir, que se subastó en Charity Stars con un precio de salida de 800 euros para donar lo recaudado a Casa Ugi Torino.

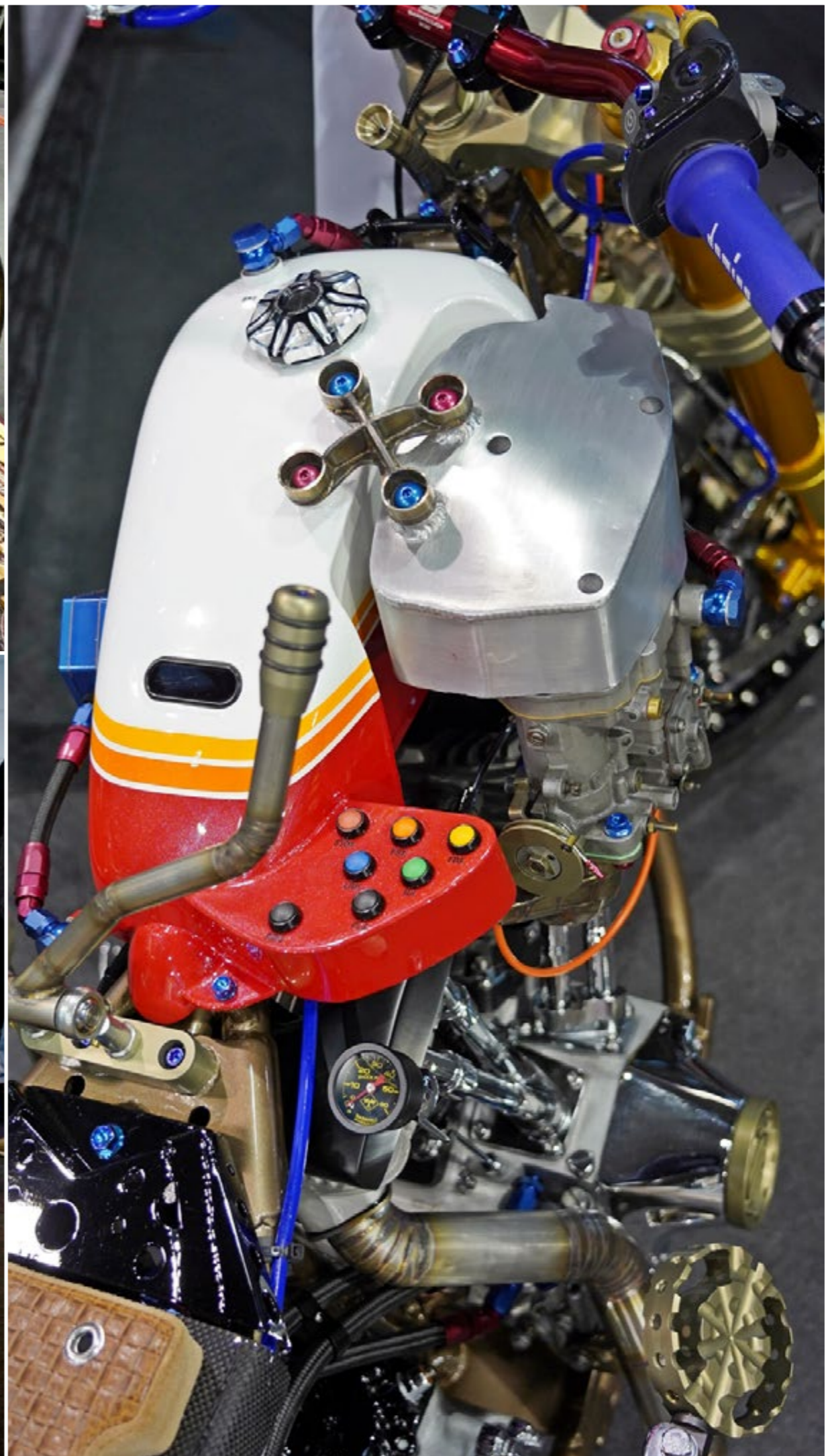
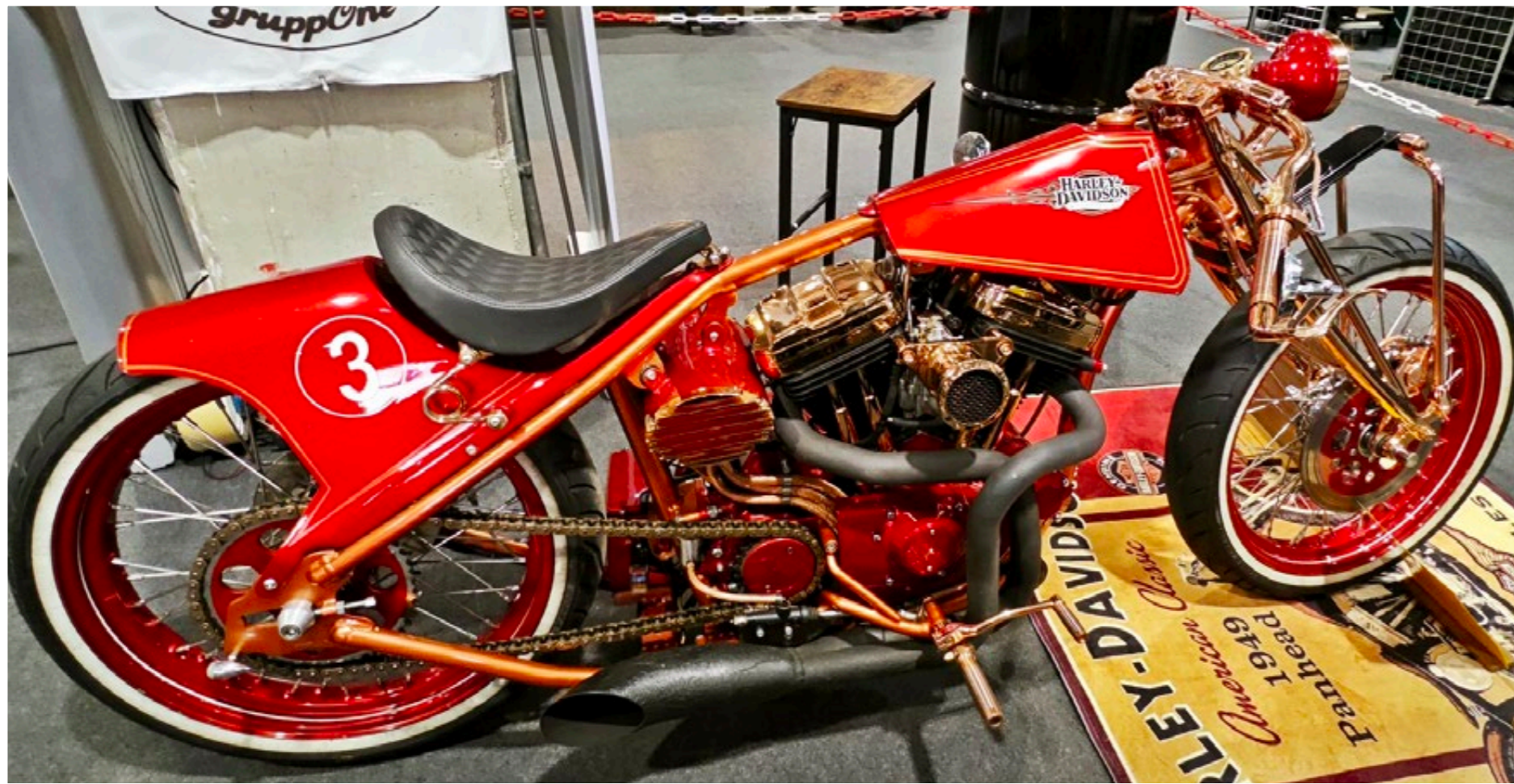


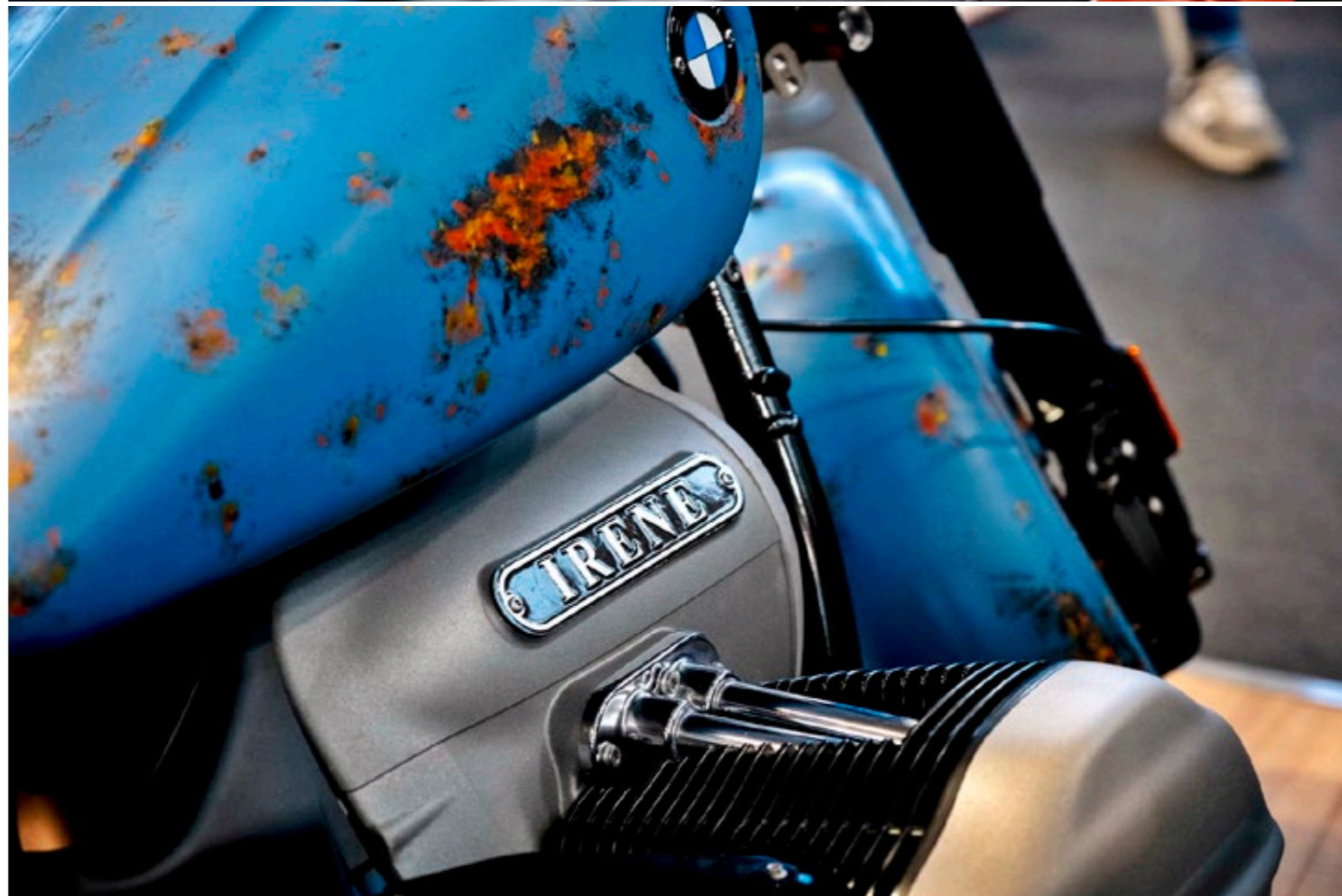
El fabricante holandés de escapes Dr. Jekyll & Mr. Hyde presentó dos nuevas versiones de sus sistemas de escape Twenty-One de sonido variable: una para las Indian Chief, y la otra para los modelos touring de Harley-Davidson Touring. Un escape que vimos instalado en una de las motos de carreras que participan en el campeonato "King of the Baggers" realizada gracias a

la contribución de numerosos socios, incluido el fabricante de piezas "Carbon Visionary" en cuyo stand exhibía dos Harley Road Glide, de las que una de ellas estaba transformada por encargo del MBE, mientras que Lorenzo Nisi de "Bad Boys Garage" presentaba en su stand una Sportster Forty-Eight con motor Evo 1200 y una Nightster con el Revolution Max 975 con

la que ha ganado en diferentes bike shows. Ésta última se había enfrentado a su tercer restyling, realizada ahora al más puro estilo clubstyle, y "Boccin Custom Cycles" hacía lo propio con una bobber Flathead de 1947 pintada con calaveras y motivos florales por un joven estudiante de arte de dieciséis años que se inspiraba en el artista japonés Takashi Murakami.







Todo esto podríamos resumirlo en que esta 16ª edición del Motor Bike Expo no defraudó a nadie. La única nota negativa del fin de semana fue un accidente en el Stunt Show que se saldó con diez espectadores heridos. Por lo visto un piloto perdió el control de la moto haciendo un “Donut Bur-

nout” y arrolló al público al salirse de las barreras de seguridad. El resultado fue la cancelación del resto de exhibiciones previstas para el fin de semana.







Un dato que hay que destacar fue la ausencia de muchos constructores italianos que siempre habían estado presentes en el evento, y que van dejando el camino libre a nuevos nombres que empiezan a hacerse un hueco con

propuestas diferentes. De hecho, sorprendía el enorme interés que están despertando en toda Europa las Harley transformadas al estilo chicano (Lowrider), de las que en Verona pudimos ver bastantes ejemplares en los dife-

rentes bike shows que se celebraron a lo largo del fin de semana, de entre los que el más importante es el "King of Custom" que con un jurado formado por los profesionales norteamericanos Michael Lichter, Bobby Seeger,

Jeff Holt y Cary Brobeck, que otorgaron el primer premio (un motor "Ultima" Shovelhead cedido por Custom Chrome Europa) a Stephane Grand de "T4 Motorcycles"



-500€
HASTA 29/02/24

SEGURO
GRATIS*

5
años
GARANTÍA

525ACX PVPR 5.487€
525AC PVPR 5.087€

Para unidades en stock

Thunderdome

La cúpula del trueno

La gente de Icon Motorsports es única a la hora de promocionar sus prendas de equipamiento motociclista. Al contrario que la mayoría de empresas de su sector, que suelen hacer catálogos con fotos de lifestyle, ellos prefieren filmar videos haciendo el gamberro en moto... Dicen que se lo pasan mejor

Texto: Outsider / Fotos: Icon Motorsports



Las protagonistas de sus producciones son motos que se salen de lo corriente -generalmente transformadas en ese estilo a medio camino entre gamberro, trash, y macarra que no se suele ver habitualmente en los bike shows porque los organizadores de los concursos no saben en que categoría meterlas-, con las que hacen burnouts salvajes con humo a discreción, piques contra potentes muscle cars americanos, y todas las perrerías que seáis capaces de imaginar.



Ya sea en un circuito abandonado desde hace años como el que se usó para hacer el video y la sesión de fotos, las dunas de un desierto, o cualquier otro sitio raro que se les ocurra

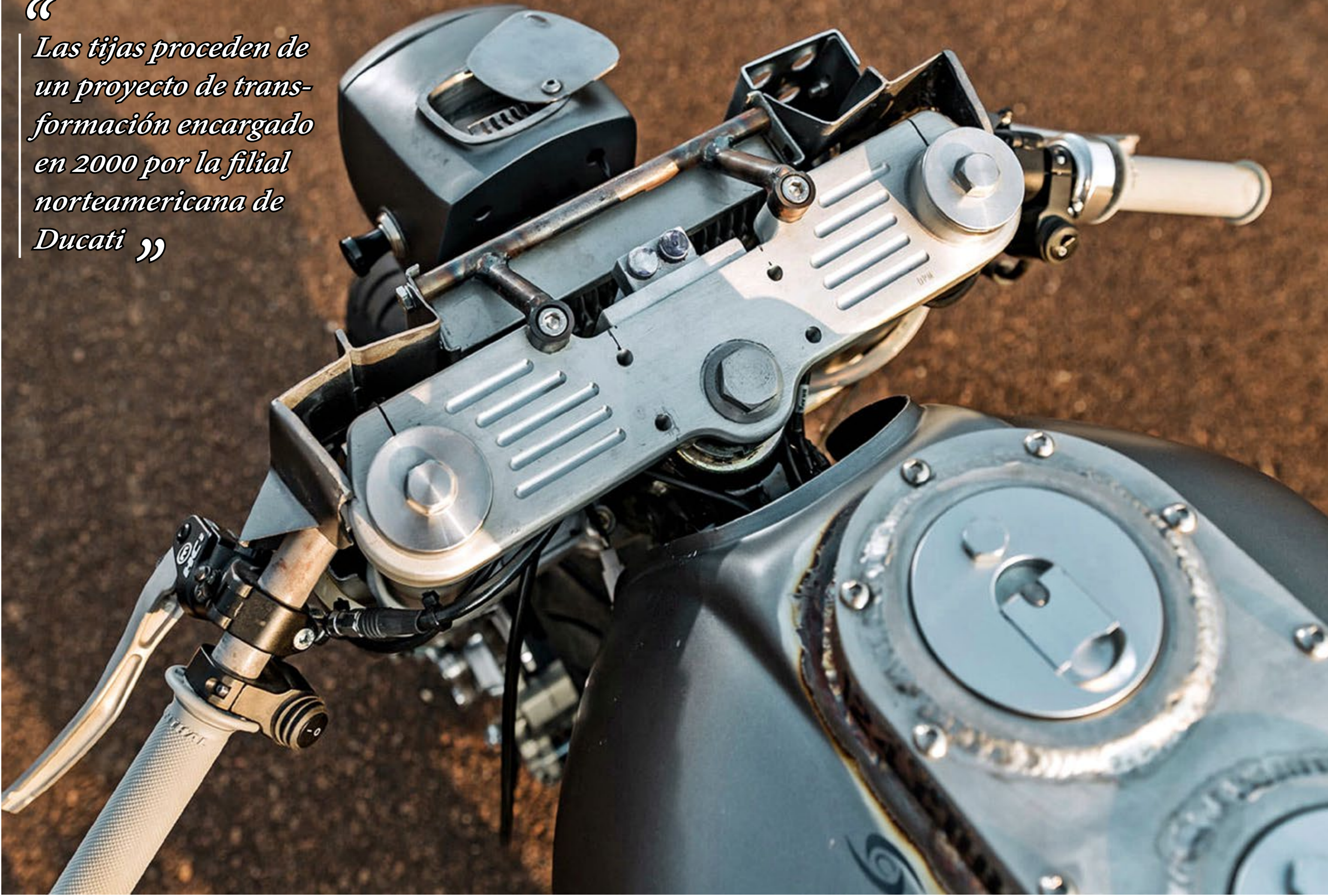
en cada momento por muy lejos que esté. El responsable de crear estas motos es Kurt Walter, que además de director de diseño de Icon, también es uno de los tíos más imagi-

nativos que hemos conocido nunca haciendo motos. Su manera de trabajar es tan simple como compleja a la vez. Ni hace bocetos, ni sigue normas, ni tiene planes preconcebidos.



“

Las tijas proceden de un proyecto de transformación encargado en 2000 por la filial norteamericana de Ducati ”



“
El encendedor y el cenicerero de coche en el faro de ciclomotor Honda Urban no sirven para nada, pero dan mucha personalidad a la moto y hacen que se hable”





Tampoco se ciñe a ningún estilo en particular ni tiene preferencias por una u otra marca. Simplemente dale una moto, y él se encargará de buscar todas las piezas que necesite –muchas de ellas recicladas–, y sobre la marcha irá armando un puzzle del que surgirá un cacharro alucinante con el que sorprenderá a todo el mundo. Y más importante aún, que será capaz de aguantar sin caerse a pedazos las mil y una torturas a las que será sometida por los pilotos que se pongan a sus mandos durante los días de rodaje.



Frankenbike

Si al primer golpe de vista habéis pensado que la moto de este reportaje era una CB900F Bol d'Or (Super Sport en los USA) no os preocupéis, que no habéis sido los únicos a los que Kurt se la ha "colado". De hecho, el día de su presentación en sociedad a la prensa especializada, la mayoría de los presentes cayeron en el mismo error porque a ningún constructor se le había ocurrido antes vestir con la carrocería de la mítica Superbike japonesa de comienzos de los 80's un modelo con tan pocas cualidades deportivas cómo una Harley-Davidson Dyna, de la que ya apenas queda poco más que un recuerdo.



Walter describe su obra como “una Frankenbike obscena, fea como un pecado, y construida para la gloria”. Y no le falta parte de razón. Su corazón es

un enorme motor [S&S Cycle](#) T124 de 2.034cc del que la fábrica declara que rinde cerca de 132 Cv de potencia. Si a esta caballería le sumamos el incremen-

to de potencia extra que proporcionan al V-Twin el carburador Mikuni con filtro de aire K&N con caja Teardrop, y el sistema de escapes dos en dos con colectores

artesanales de acero inoxidable y silenciosos nada restrictivos, es probable que las cifras estén más cerca de los 140Cv que de la que da el fabricante del propulsor.



“

*En ninguna máquina de **Icon Motorsports** encontrarás cromados ni piezas bonitas. La filosofía de la casa es que las motos son para rodar, y no para perder el tiempo sacándoles brillo ”*

”

Algo que nunca sabremos a ciencia cierta porque Kurt no piensa molestarse en meter la moto en un banco de potencia para comprobarlo. En cuanto a la parte ciclo que se encarga

de trasladar al asfalto todo lo que este motor es capaz de dar de si, nos encontramos con la parte central del bastidor Dyna tal y como salió de fábrica, y un nuevo subchasis con

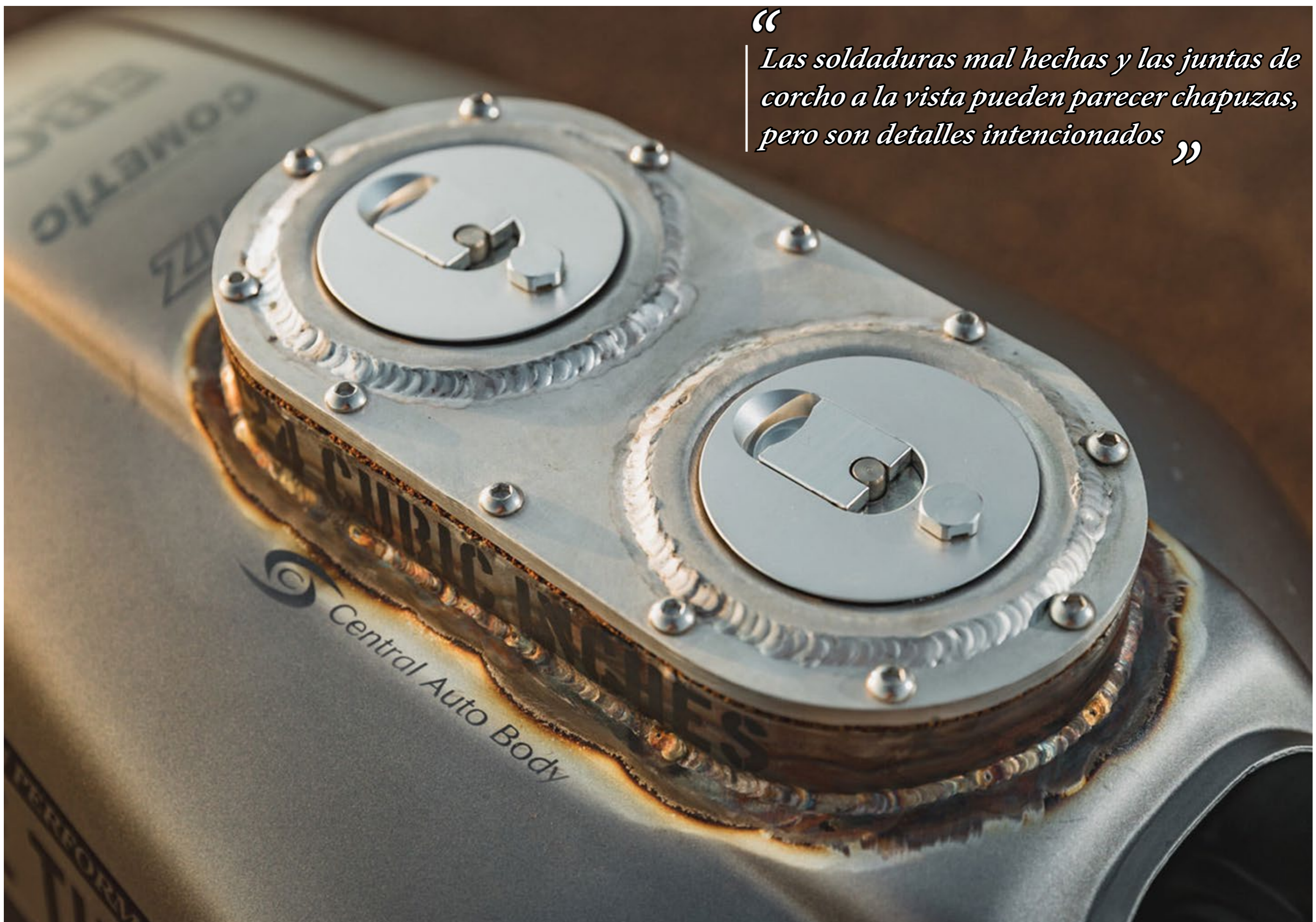
el que se ha reconstruido la zaga de la moto de forma que toda la sección trasera quedara lo más separada posible del neumático y hubiera sitio para los silenciosos.





Examinando el conjunto de delante hacia atrás, en el frontal tenemos una horquilla invertida de Ducati Monster con unas tijas exageradamente anchas que le dan un aspecto imponente. Por lo visto proceden de un proyecto de transformación encargado en 2000 por la propia Ducati USA, y seguramente habrán llegado a manos de Kurt a través de alguno de los muchos frikis acaparadores de piezas que tiene como amigos, a quienes también les habrá sacado el juego de llantas "Seven Stars Mag" producidas en los 70's por la desaparecida empresa nipona "Henry Abe Wheels".

“
Las soldaduras mal hechas y las juntas de corcho a la vista pueden parecer chapuzas, pero son detalles intencionados
”

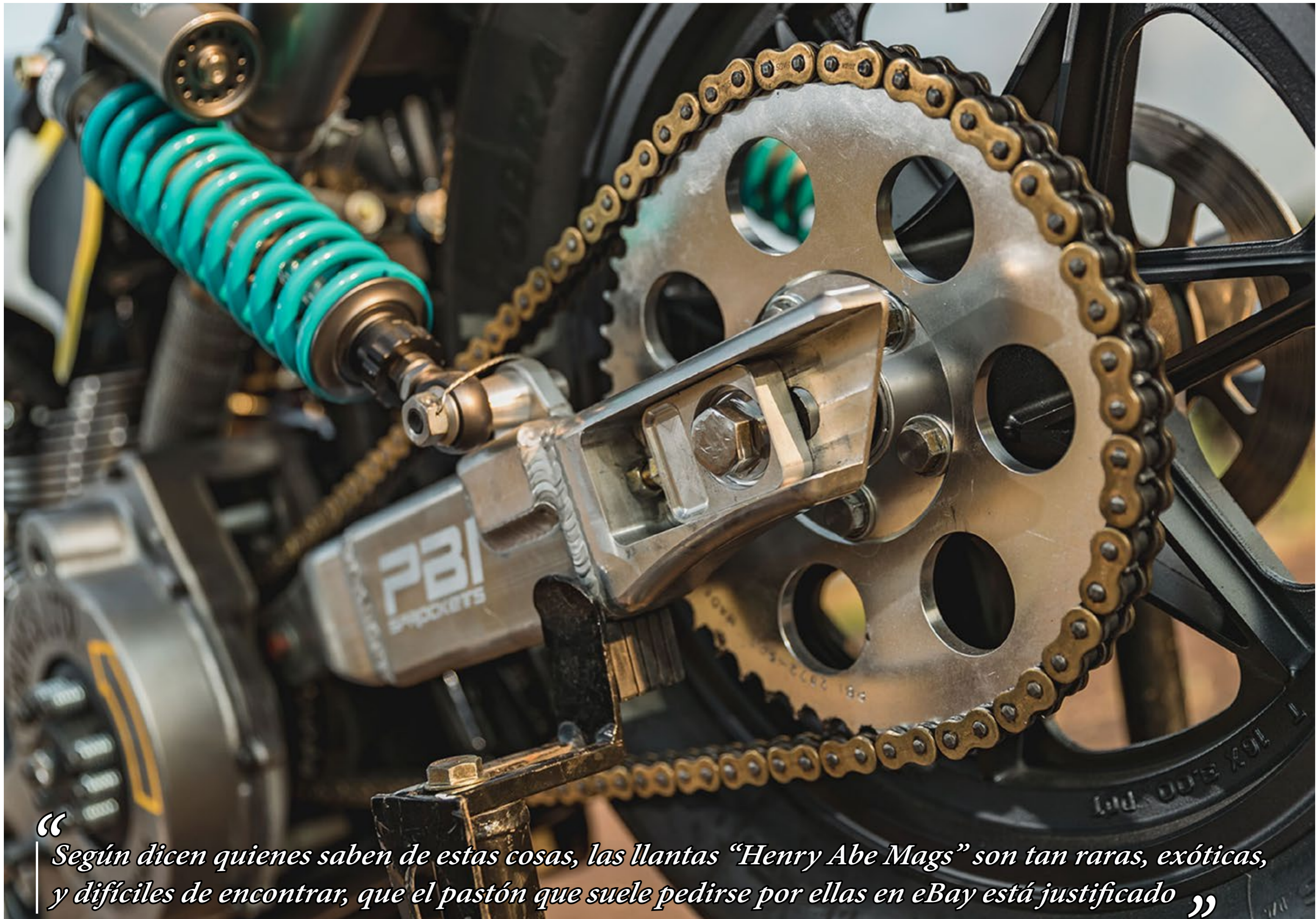


Las de esta Harley Thunderdome son de 16", y según dicen los que saben de estas cosas son tan raras, exóticas, y difíciles de encontrar, que el pastón que suele pedirse por ellas en eBay está justificado. Ambas calzan

gomas Avon Cobra Chrome específicas para terrenos sin pavimentar, barro, arena, terrenos rocosos o gravilla, y cuentan con discos de freno EBC con el núcleo a juego con los radios de la llanta y pinza AP Racing.

Para dar el mismo aspecto macizo al tren trasero que al anterior, se escogió un basculante Roaring Toyz de aluminio y amortiguadores Nitron NTR3 de gas con los que la parte ciclista se dio por acabada.





“*Según dicen quienes saben de estas cosas, las llantas “Henry Abe Mags” son tan raras, exóticas, y difíciles de encontrar, que el pastón que suele pedirse por ellas en eBay está justificado*”



Lo mejor... los detalles

Algo que caracteriza a todas las motos de promoción de [Icon Motorsports](#) son sus acabados. En ninguna encontrarás cromados ni piezas bonitas porque su filosofía es que deben

ser para rodar y no para perder el tiempo sacándoles brillo. De ahí la apariencia desaliñada conseguida a base de piezas a las que intencionadamente les dan aspecto de estar muy vie-

jas, medio rotas, sucias, o incluso mal hechas, acompañadas siempre con detalles tan absurdos como son en este caso el encendedor y el cenicero de coche que encontramos en el faro

de ciclomotor Honda Urban. No sirven para nada, pero quedan graciosos, dan personalidad a la moto, hacen que se hable de ella, aunque sea mal, y ayudan a que la recuerdes.



“ Si al primer golpe de vista habéis pensado que la moto de este reportaje era una Honda CB900F Bol d'Or no os preocupéis. No habéis sido los únicos a los que Kurt Walter se la ha colado ”





Como comentábamos antes, la carrocería es de Honda CB900F. Al menos el depósito, sobre el que se adaptó un doble tapón de llenado rápido al estilo de las motos de resistencia, ya que como ni el colín ni las tapas laterales de serie de la japonesa

encajaban en el chasis Harley tuvieron que escanearse en CAD para luego imprimir en 3D una pieza que reforzaron con fibra de vidrio. Una vez que la moto estuvo lista, Kurt y el equipo de Icon enfilaron hacia Middle Georgia Raceway, un viejo

circuito abandonado, donde esperaba un poderoso Chevrolet Montecarlo de Stock Cars con motor V8 de 355 Ci (5.818cc) y muy mala leche, al que se enfrentaría la Thunderdome en una batalla de puro músculo americano de resultado impredecible.





“
En el Middle Georgia Raceway, un circuito semiabandonado, se llevaría a cabo el enfrentamiento entre la Thunder Dome con un Chevy Monte Carlo de Stock Cars. Una bestia con motor V8 de 355 ci (5.818cc) y muy mala leche”



General

Moto>Thunder Dome
Modelo base>H-D Dyna
Propietario>[Icon Motorsports](#)
Constructor> Kurt Walter
País>USA

Motor

Fabricante> [S&S Cycle](#)
Tipo> T124 Black Edition
Cilindrada>2.034cc (124 Ci)
Carburador>Mikuni
Filtro de aire>S&S Teardrop
Primaria> Belt Drives Ltd
Colectores escape>Artesanales
Silenciosos> [S&S Cycle](#)

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>H-D Dyna 2013
Horquilla> Ducati Monster
Tipo>Invertida
Protectores>Honda Dream de 1969
Tijias>Artesanales
Faro>Ciclomotor Honda
Manillares> Renthal
Mandos/bombas> Magura HCI
Puños>Renthal
Llanta delantera>Henry Abe "Seven tars"
Freno> EBC
Pinza> AP Racing seis pistones
Neumático>Avon Cobra Chrome
Medida> 150/80-16"
Depósito de gasolina> Honda CB900F
Asiento/Colín> Réplica Honda CB900F
Basculante> Roaring Toyz
Amortiguadores> NTR3
Llanta trasera> Henry Abe "Seven Stars"
Freno> EBC
Pinza> AP Racing simple pistón
Neumático>Avon Cobra Chrome
Medida> 160/80-16"



iCON



**PARTS
EUROPE**

#We support the sport®

 [partseurope.official](#)  [partseurope](#)  [PartsEurope](#)

2T: El Motor más Potente del Mundo

Con la llegada de los primeros motores de combustión interna a finales del siglo XIX, el motor de ciclo dos tiempos entró en escena de la mano del ingeniero escocés Dugald Clerk, quién en el lejano 1878 construyó un primer ejemplar que tres años después patentaría en Gran Bretaña...

Texto: SBC / Fotos: Archivo y D.R.



Este tipo de motores destacaban tanto por su sencillez de fabricación como por la elevada potencia específica (caballos por litro de cilindrada) que desarrollaban gracias a realizar el proceso de compresión, combustión, expansión y escape en una sola vuelta de cigüeñal, mientras que los motores de cuatro tiempos necesitaban dos vueltas de este para realizar la misma

operación, lo que viene a significar que un motor de 2T produce energía con el doble de frecuencia que los de 4T, aunque a pesar de esta manifiesta superioridad, hasta mediados del siglo pasado se mantuvieron en un segundo plano tecnológico respecto a sus primos de cuatro tiempos, que eran los preferidos por la industria motociclista tanto para sus motos de calle como las de competición.



“

Gracias a su espíritu innovador, al ingeniero germano oriental de MZ Walter Kaaden, se le conoce como el padre del motor 2T moderno ”



O al menos así fue hasta que Walter Kaaden, un ingeniero de la Alemania Oriental que trabajaba para la marca MZ y al que se conoce como el padre del motor de dos tiempos moderno, presentó en la

década de los 60 una serie de avances con los que la situación daba un giro de 180 grados, ya que convertían unos motores a los que solo se les daba uso agrícola en auténticas máquinas de ganar carreras cuya evo-

lución Kaaden consiguió desarrollando innovaciones como la válvula de escape y el tubarro, con los que los sencillos 2T multiplicaban exponencialmente su ya de por sí excelente rendimiento.

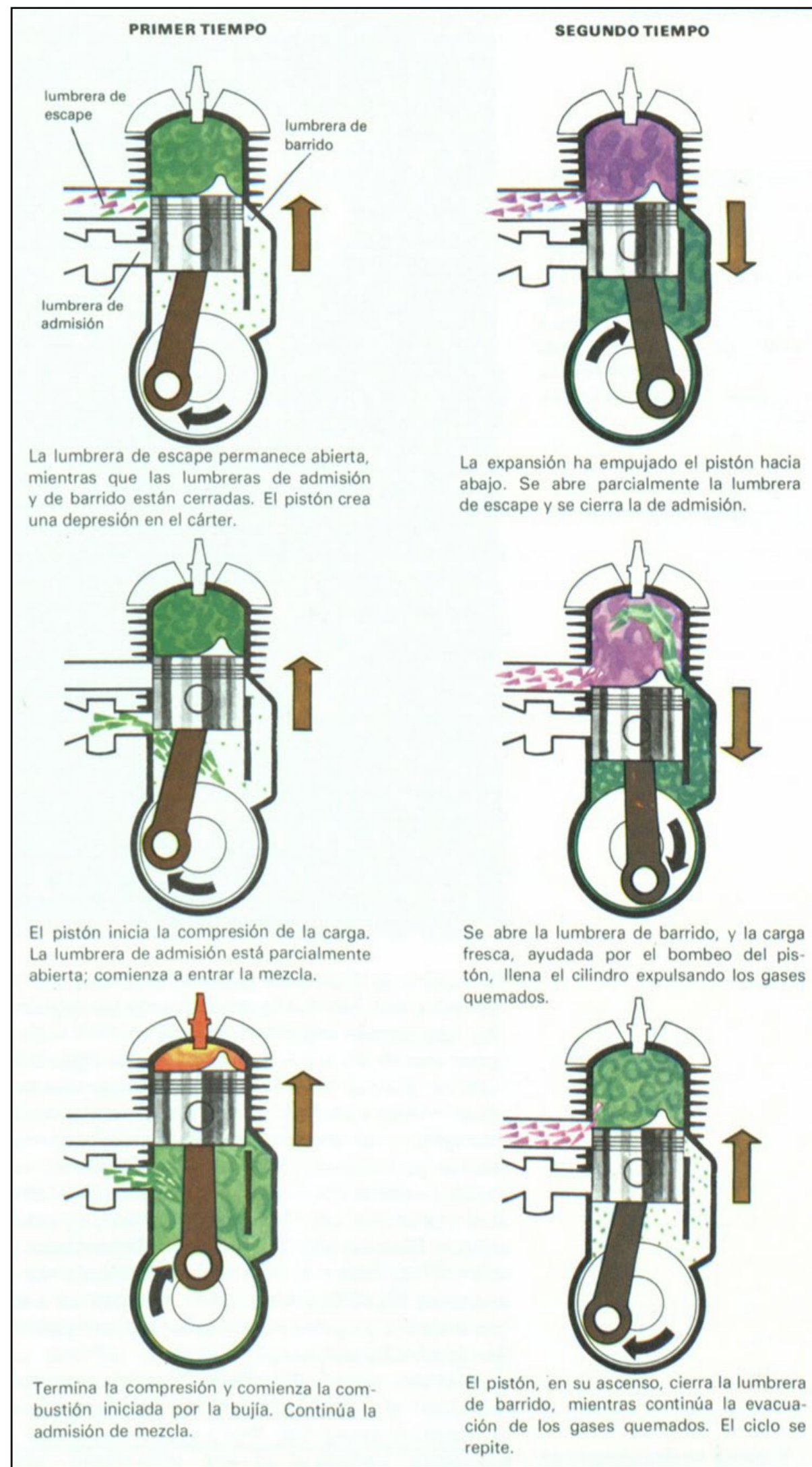
MAMER MIT

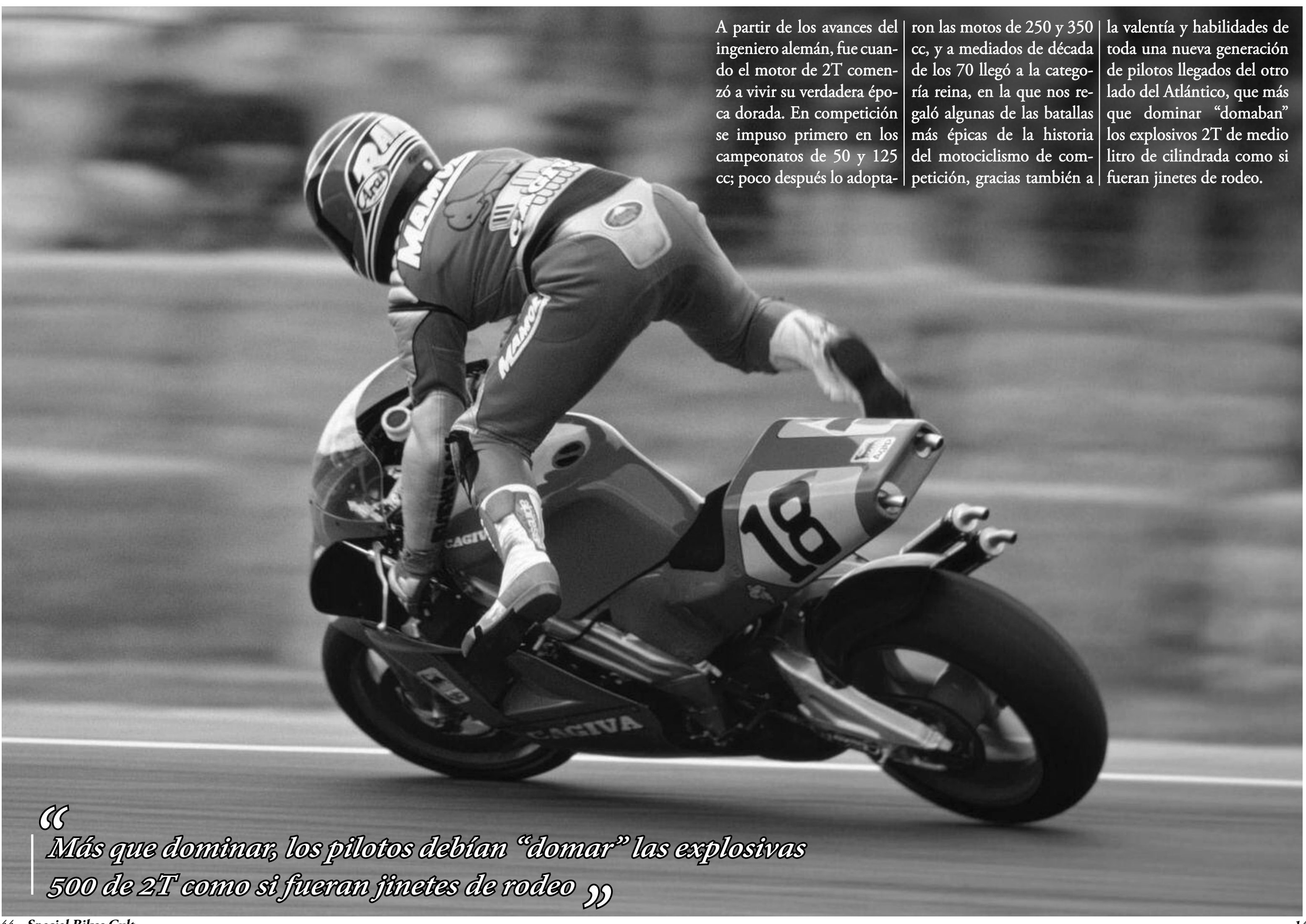


“

De no ser por la marca germano oriental MZ, los motores de 2T habrían seguido destinados al uso agrícola durante décadas ”

“
Mientras que un motor de 2T realiza los procesos de compresión, combustión, expansión y escape con una sola vuelta de cigüeñal, el de 4T necesita dos para realizar la misma operación
 ”





A partir de los avances del ingeniero alemán, fue cuando el motor de 2T comenzó a vivir su verdadera época dorada. En competición se impuso primero en los campeonatos de 50 y 125 cc; poco después lo adoptaron las motos de 250 y 350 cc, y a mediados de década de los 70 llegó a la categoría reina, en la que nos regaló algunas de las batallas más épicas de la historia del motociclismo de competición, gracias también a la valentía y habilidades de toda una nueva generación de pilotos llegados del otro lado del Atlántico, que más que dominar “domaban” los explosivos 2T de medio litro de cilindrada como si fueran jinetes de rodeo.

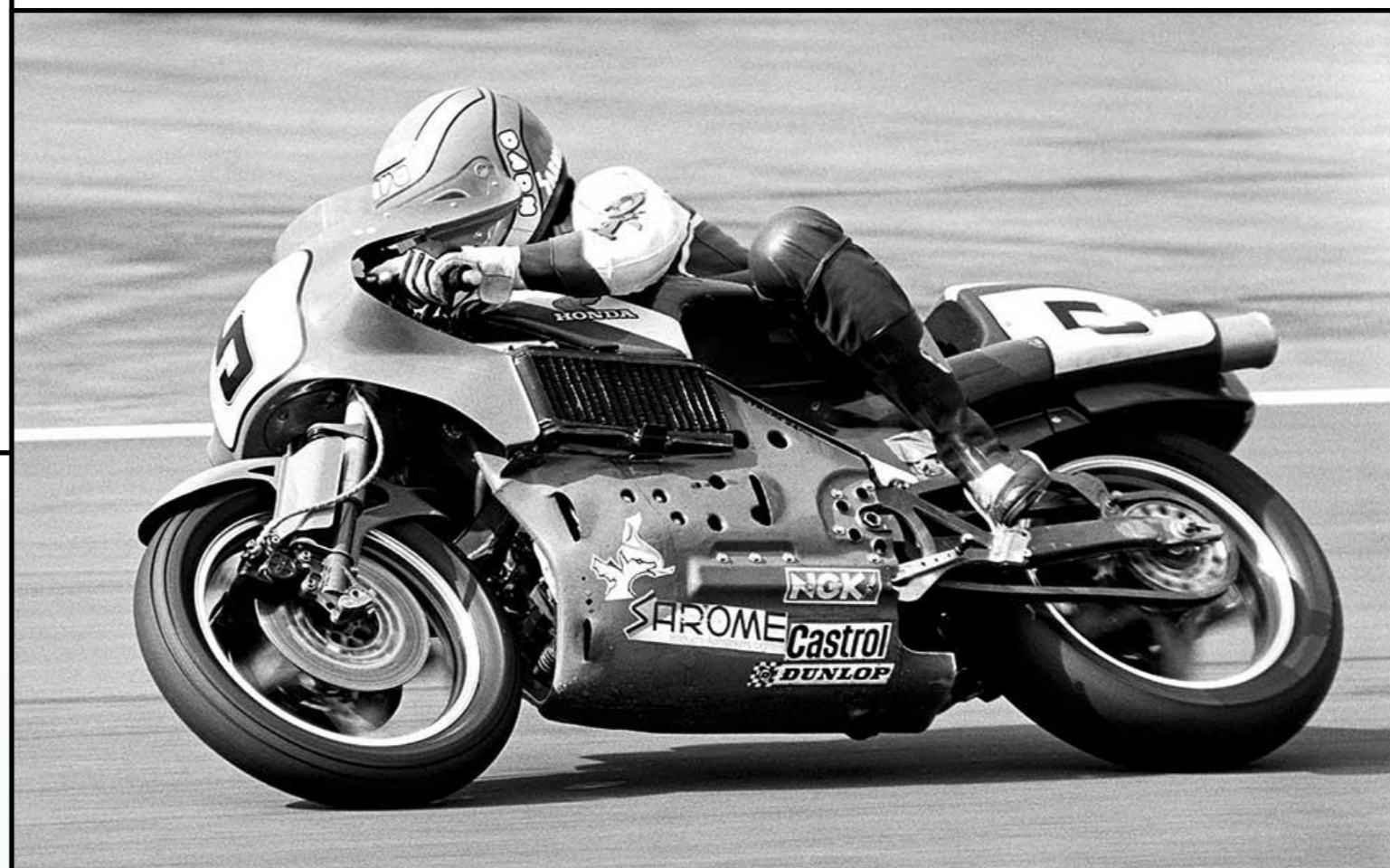
“
*Más que dominar, los pilotos debían “domar” las explosivas
500 de 2T como si fueran jinetes de rodeo*”



Como contrapartida técnica a una parrilla ya copada por los motores de 2T, Honda, que había dejado el mundial en 1968, volvía a la categoría reina con la intención de batirlos con la NR. Una 4T de 500 cc con un nivel tecnológico jamás visto hasta la fecha en una moto: pistones

ovales con dos bielas y dos bujías por cilindro, profusión de piezas de magnesio, carbono, y otros materiales de lo más exótico, pero que terminó demostrando que el reto de superar a las 2T en igualdad de cilindrada era tan inviable como ruinoso a nivel económico. Pero como

en Honda no dan “puntada sin hilo”, paralelamente también estaba desarrollando su primera 2T de 500 cc, la NS, que debutó en 1982 ganando su primer GP ese mismo año y el título al año siguiente con el joven norteamericano Freddie Spencer.



“
A igualdad de cilindrada, ni la valentía de Takazumi Katayama ni el poderío tecnológico de Honda pudieron frenar la hegemonía de las 2T en los Grandes Premios de 500cc ”

Las décadas siguientes han quedado en la historia del deporte como una época inolvidable en la que sólo los mejores pilotos estadounidenses y australianos, todos con gran experiencia en carreras de 'dirt track' lograron ganar carreras y optar al título sobre máquinas con potencias superiores a 200 CV y alrededor de 130 kg de peso, cuya apabullante

respuesta se vio parcialmente contenida en la década de 1990 con la llegada de los motores "Big Bang" (que aunaba de dos en dos las explosiones de los cuatro cilindros para reducir el estrés en el neumático trasero), la inyección electrónica o la gasolina sin plomo.

El dominio de los 2T en la categoría reina finalizó en 2001 con los cambios introduci-

dos en el reglamento técnico para dar paso a una recién estrenada categoría de MotoGP en la que las 4T podían tener el doble de cilindrada que sus rivales, lo cual relegó a la 2T a un segundo plano y acabó llevándolas a desaparecer. Esta maniobra tenía como único objetivo que las motos fueran más fáciles de manejar (la entrega de potencia de las 4T es

más progresiva y amable que en las de 2T) que los misiles tierra-tierra que solo un puñado de pilotos norteamericanos y australianos bregados en los óvalos de tierra eran capaces de dominar en las curvas a 180 km/h con la rueda trasera cruzada, y que en las parrillas de salida hubiera más pilotos con opciones de ganar.



“

Que tan solo un reducido grupo de pilotos fuese capaz de optar a la victoria en la categoría reina, fue el principal motivo de la vuelta de las mecánicas de 4T a los mundiales de velocidad ”

Entre las máquinas de serie, las de 2T fueron una opción que todos los fabricantes tuvieron en sus gamas hasta finales del siglo XX con diferentes configuraciones de motor. Kawasaki tuvo sus famosas Mach de 250, 350, 500 y 750cc, e incluso una cuatro cilindros en cuadro de 750 cc refrigerada por agua cuyo desarrollo frenaron cuando en los USA se pusieron serios con el tema

medioambiental; Suzuki comercializó primero la GT 750 de motor tres en línea, y más tarde la 500 Gamma de cuatro cilindros en cuadro, Yamaha la RD 500 LC de cuatro cilindros en uve, y Honda su NS 400 con tres cilindros en uve. Motos todas ellas que gran parte de los "carbonillas" de la época soñábamos tener porque eran verdaderas replicas de las motos que nuestros héroes

pilotaban cada domingo en los circuitos. Lamentablemente, con el paso del tiempo los motores de 2T quedaron relegados exclusivamente a modelos de pequeña cilindrada y a motos específicas para la practica del motocross, enduro y trial. Y cuando a comienzos del siglo actual entraron en vigor las dichas restricciones a las emisiones contaminantes, la gran mayoría de fabricantes

renunciaron a su fabricación, por lo que hoy en día su comercialización resulta prácticamente residual, aunque una marca británica, Langen Motorcycles, se ha atrevido a ir a contra corriente y producir una 2T de 250cc en serie limitada que, contra todo pronostico, han sido capaces de homologar. Eso si, si quieres hacerte con una prepara la cartera porque la exclusividad tiene un



2T vs 4T. ¿Cuáles son mejores?

Como es lógico, ambos tipos de motores tienen pros y contras, y cada uno de ellos es mejor que el otro para según que tipo de usos. Los 2T son más baratos y fáciles de fabricar, y al tener una relación de com-

presión más alta son más eficientes y producen más potencia por unidad de combustible son especialmente idóneos para aplicaciones tales como motores fueraborda, motos y otros vehículos de pequeño

tamaño, donde los costes son una consideración importante. Estos vehículos por regla general son más ligeros y rápidas que sus homólogos de 4T, pero también menos eficientes en términos de consumo.



“

El motor de dos tiempos ha desaparecido de escena casi por completo, pero no por eso ha dejado de ser la mecánica más explosiva de la historia ”

Algo que no ocurre con los motores de 4T, que al tener una relación de compresión más baja son menos contaminantes y más fiables, y al tener una vida útil mucho más larga son más indicados

para la automoción y la industria pesada. Dicho esto nos ceñiremos exclusivamente al mundo de la moto que es el que nos interesa, en el que las motos de 2T fueron muy populares

por su mayor ligereza y superior rendimiento frente a las caras y pesadas 4T. También tenían mayor aceleración, lo que a la hora de adelantar otros vehículos en la carretera era un plus.



RACE POSITION		
1 ST	2 ND	3 RD
CAR No.	CAR No.	CAR No.
LAPS COMPLETED	LAPS BEHIND LEADER	
RACE		

“
*En la década de los 80, las réplicas de las
motos de GP protagonizaron los sueños
de no pocos aficionados*”



No obstante, hay algunas desventajas asociadas con ellos. Debido a su diseño son más ruidosos que los 4T. También más “sedientos” en cuanto a consumo de gasolina (mezclada con aceite), y

al tener más partes en movimiento son propensos a sufrir averías mecánicas (como el gripaje) que no se suelen dar en las motos de 4T. Pero aún a pesar de estas pequeñas pegas, si eres de esos mo-

tociclistas que disfruta con la velocidad en estado puro las motos de 2T son lo tuyo. Y si eres tan joven como para no haberlas conocido lo sentimos por ti... No sabes lo que te has perdido.

FIN



“

En estos tiempos de defensa a ultranza del medio ambiente, la marca británica Langen Motorcycles ha sido capaz de homologar una 2T que ha fabricado en edición limitada ”

HA ZONTES



NUEVA
S350

Nuevo precio
4.587€



American Scrambler

Dirty Dream

De unos años a esta parte, las motos tipo Scrambler viven una segunda juventud. Casi todas las marcas tienen alguna en sus catálogos, y a los transformadores los aficionados no paran de hacerles encargos...

Texto: Old School Racer; Fotos: Ben Chan www.blacksheepmanila.com



Si, las Scrambler se están convirtiendo muy deprisa en la “especie dominante” en el panorama custom internacional. Como ya sabéis todos, Ducati siguió los pasos de Triumph y desarrolló su exitosa familia Scrambler, Moto-Guzzi sacó al mercado un kit para dar a las V7 un aire algo más aventurero y, una vez más Harley-Davidson, que tenía en la Sportster un buen punto de partida para hacer una Off-Road, hacía oídos sordos a las demandas del mercado y en lugar de unirse a la fiesta dejaba caer del catálogo su modelo más vendido con la pueril excusa de la entrada en vigor de la Euro5.

Una normativa que, mira tú por donde, algunas motos fabricadas en China como la Benda LCF700 o la SWM Stormbreaker -ambas propulsadas con motores descatalogados por sus fabricantes originales y ya homologadas en Europa- han cumplido sin ningún problema.





Off-Boulevard

Por suerte, para todos aquellos aficionados que quieren disfrutar de su Harley Sportster fuera del asfalto hay gente como Benjie Flipprboy, el dueño de Benjie's Cafe Racers, que siempre estarán dispuestos a innovar para satisfacer sus caprichos. Buena prueba de ello es esta XL883

que tuvo durante casi cinco años acumulando mugre en un rincón del taller sin tener claro si convertirla en bobber, que no es lo suyo; una café racer, algo que hace a diario con bases japonesas o italianas, que son las que le gustan, o desgazarla y venderla a piezas. Al final le dio pena

no aprovecharla y optó usarla de conejillo de indias para hacer una Scrambler. Algo que le permitiría salir de su zona de confort, divertirse haciendo con ella algo diferente a lo habitual, y además aprovechar el auge de este tipo de motos para así poder ampliar su clientela.



“
Los primeros pasos se encaminaron a eliminar la ergonomía y la estética cruiser, y adaptar el chasis al uso off-road
”

“

Al considerar opciones para el depósito, al final se optó por construir uno a medida que copiase las líneas del V-twin ”

”







Sus primeros pasos fueron eliminar la postura de conducción y la estética cruiser originales, para acto seguido empezar a modificar la parte ciclo. El bastidor se mantiene prácticamente tal cual salió de fábrica salvo en la sección trasera,

que Benjie rediseñó uniendo entre sí los puntales del chasis con un arco de acero en cuyo centro encontramos un piloto artesanal que sirve de soporte al guardabarros posterior. Este está muy separado del neumático Shinco Trail

Master que viste la ligera llanta Borrani de aluminio con perfil de doble labio gracias a un juego de amortiguadores largos y los nuevos anclajes inferiores soldados al basculante que los levantan otros 2,5 Cm más.

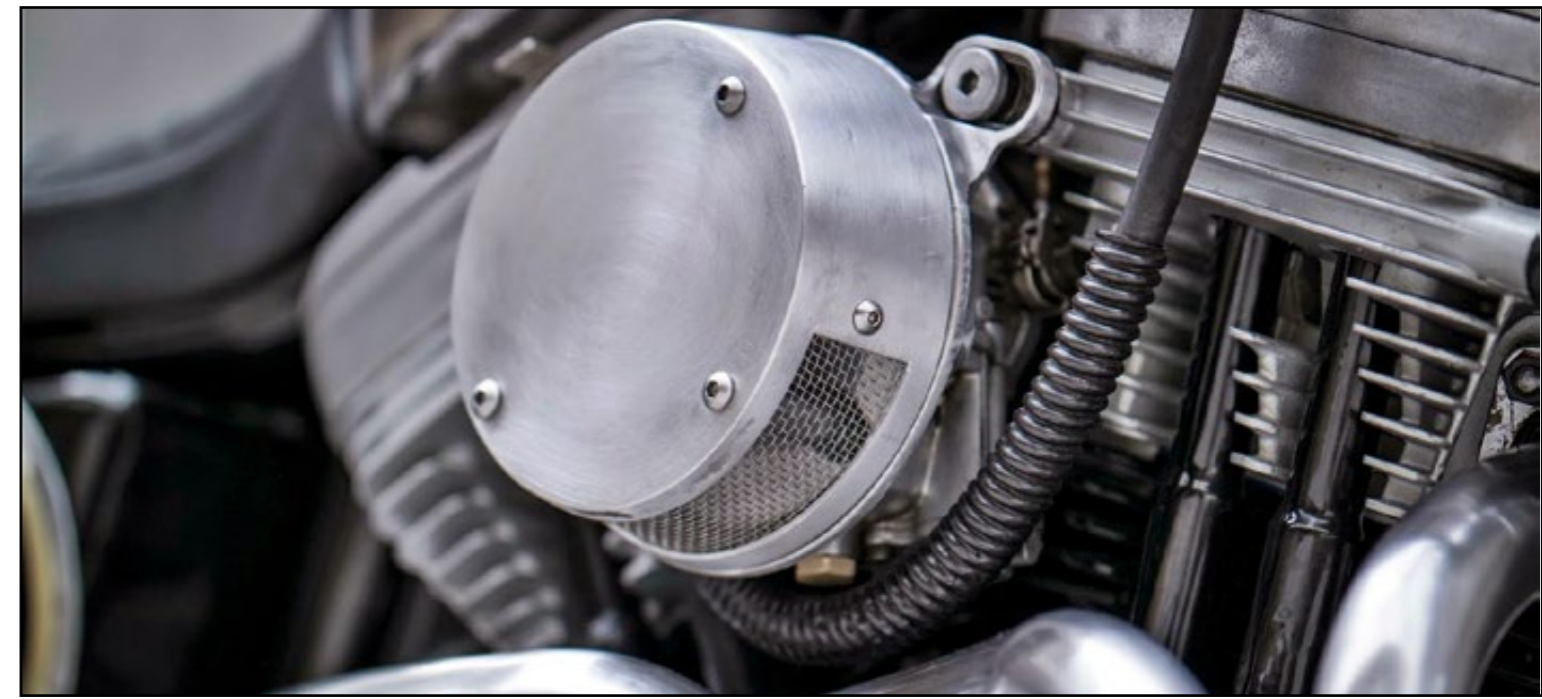
En el tren delantero, Benjie sustituyó la horquilla telescópica convencional por la invertida de una Suzuki GSX1000 de finales de los

90. Para montar la rueda de radios y aprovechar el doble freno delantero –un impresionante conjunto con pinzas de seis pistones

de la misma Suzuki que donó la horquilla– fabricaron un nuevo eje de rueda y mecanizaron el buje Sportster para darle cabida.



“
El resultado de este proyecto es una moto realista y funcional que puede usarse a diario
”

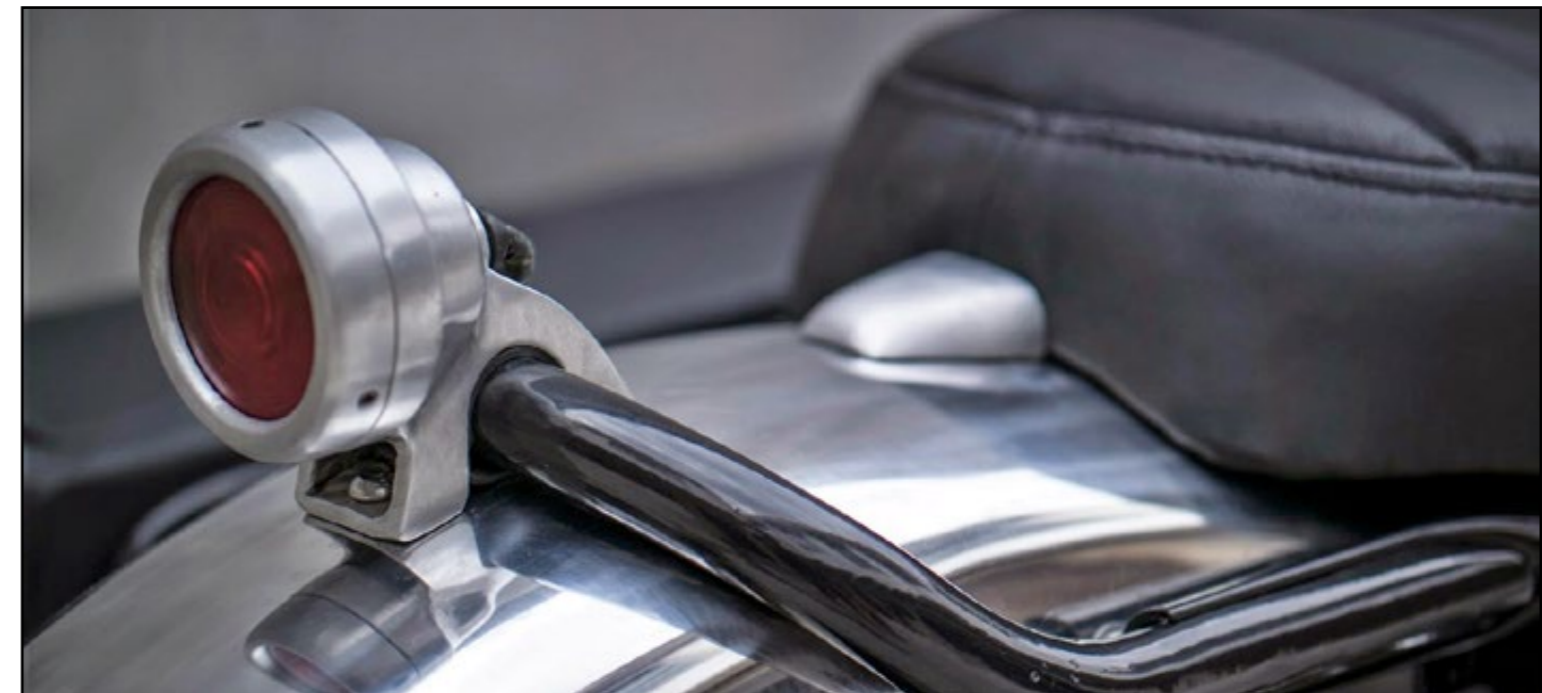


Del asfalto al barro

Con la parte ciclo resuelta, llegó el momento de estudiar como vestir el primer proyecto con base Harley al que se enfrentaban en este taller especializado en café racers. Lo primero el depósito de gasolina. El origi-

nal quedó descartado desde el primer minuto, y como los que se suelen usar en la mayoría de transformaciones Scrambler (el de la Benelli Mojave) está "achicharrado" de tanto usarse y no cuadraba con el diseño del cha-

sis y el motor Harley, Benjie decidió fabricar uno a la medida de la norteamericana, que al igual que los guardabarros y las tapas porta número laterales tras las que se esconde el depósito de aceite, está hecho de aluminio.





Con unas bonitas formas curvas que en la base sigue la línea de los dos cilindros del V-twin, el tapón de llenado Monza descentrado y la parrilla portabultos de acero inoxidable atornillada a la parte superior, el diseño del depósito de la “American Scrambler” es un soplo de aire fresco. Si a esto le añadimos que el asiento artesanal tapizado en piel flor de vacuno, cuyo al-

mohadillado está hecho de forma que al conducir la moto de pie sobre los estribos no roce el interior de la piernas del piloto, encaja en el conjunto como un guante, nos encontramos frente a una moto de líneas fluidas que además de tener una estética inusual en una Harley-Davidson, en nada recuerda al pasado cruiser de la de Milwaukee salvo en el propulsor.

Y hasta casi podríamos decir que ni en eso, porque en Benjie's Café Racers sometieron las tapas y cilindros a una buena sesión de maquillaje para eliminarles a base de cho-

rro de arena para eliminar el cromo, que por regla general no suele quedar bien en una Scrambler (ni en ninguna moto que no sea una custom) y dejarlo con acabado mate.



Ya puestos, también sustituyeron la correa de transmisión por una cadena convencional, aumentaron a 1200cc la cilindrada, y para poner la guinda al pastel fabricaron el sistema de escape

dos en dos elevado tan característico en toda moto que aspire a formar parte del restringido club de las Scrambler, en el que ésta Harley se ha ganado un puesto por derecho propio.

FIN





**Concesionarios
Talleres
Transformadores
Equipamiento
Ropa y complementos**

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



CAFE RACERS

XTREME BIKES



PAGNOL



www.pagnol-moto.com