

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

SPECIAL BIKES CULT

- **Slow Burn Bagger**
Game Over Cycles



- **El despertar del Dragon**
Lo que nos llega de Asia

- **Las RE del Viejo Imperio**

- **Boicot al Tourist Trophy**

- **Honda SDG**

#48

Sumario

Fuera de Serie

- 010.- *Slow Burn Bagger: Game Over Cycles*
- 066.- *El Despertar del Dragon: Lo que nos llega de Asia*
- 096.- *Las Royal Enfield del Viejo Imperio*
- 132.- *Honda SDG*

Noticias

- 050.- *Buenas (y malas) vibraciones*

Antes de que te saliera la Barba

- 154.- *El año del Boicot al Tourist Trophy*

Bihr



PARTS EUROPE

ROYAL ENFIELD





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: Paweł Olearka

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



En ésta página tienes algunas de las empresas y profesionales que creyeron en nuestro proyecto y lo apoyaron desde el primer momento, y sin quienes no sería posible que cada mes puedas leer ésta revista gratuitamente...



MAKINOSTRA



Harley-Davidson Madrid





ACEITE PREMIUM

ACEITE DRAG SPECIALTIES:
ESPECIALMENTE DESARROLLADO Y FABRICADO PARA MOTORES V-TWIN



ESCANEE EL CÓDIGO Y DESCUBRA LA SELECCIÓN COMPLETA DE ACEITES DRAG SPECIALTIES



LAS INSTRUCCIONES PARA COMPROBAR, VAGIAR Y RELLENAR LOS LUBRICANTES DEL MOTOR SE ENCUENTRAN SIEMPRE EN EL MANUAL DE INSTRUCCIONES DEL FABRICANTE.

Slow Burn Bagger

En la Convención Internacional del Tatuaje de Londres de 2014, Stanislaw Myszkowski, el dueño de Game Over Cycles, sorprendía al mundo presentando la primera moto tatuada de la historia...

Texto: SBC; Fotos: Paweł Olearka
Modelo: Adrianna Czorniak; Estilismo: Basia Olearka



Como Stanislaw siente verdadera pasión por las motos y las pieles customizadas, decidió construir una moto en la que combinar ambas aficiones tan características del turbulento estilo de vida de los bi-

kers de la postguerra. Y como debían ser tatuajes de verdad - nada de un trabajo de pintura con aerógrafo - se le ocurrió que la única forma de llevarlo a cabo con realismo era recubriendo toda la moto con piel de vaca de color muy similar al de la piel humana. Aquel

trabajo que podéis ver en la revista [Xtreme Bikes](#) nº 31 puso en el mapa al taller polaco, abriéndole la puerta a nuevos proyectos como el de una Sportster 883 que construyeron por encargo de la filial de Cracovia de Hard Rock Cafe para decorar sus instalaciones.



Aunque desde aquello haya pasado mucho tiempo, a lo largo de esta década Stanislaw y su equipo de colaboradores no han dejado de sorprender a propios y ex-

traños en los bike shows más importantes del mundo con propuestas extravagantes que por regla general siempre se salen de lo corriente, a las que ahora suman la de

esta curiosa Bagger inspirada nada menos que en el Auburn Boattail Speedster "Slow Burn" de James Hetfield, el cantante y guitarra rítmica del grupo Metallica.





“
Gracias al sistema electrónico de apertura de las maletas, elementos
tan feos como cerraduras y asas son cosa del pasado ”



“
El nivel artesanal del equipo de Game Over Cycles es de quitarse el sombrero. Con este proyecto, el taller polaco se posiciona muy por encima de la media ”

Como una de las nuevas aficiones de Stanislav son los coches de colección, aprovecho una de las muchas viajes que hace a los Estados Unidos para visitar el prestigioso [Petersen Automotive Museum](#) y ver una exposición especial dedicada a Auburn. Una marca de coches de lujo fundada en 1875 que tras pasar por manos de diferentes propietarios comenzó a despuntar en 1926 gracias a unos diseños de estilo Art Decó que la convirtieron en la preferida de la gente de alto poder adquisitivo y las estrellas de Hollywood de la época.



Por desgracia, la Gran Depresión del 29 se la llevó por delante unos cuantos años después sin que hubiera fabricado muchas unidades de ninguno de los pocos modelos que tenía en su catálogo (Auburn Speedster, Boattail Speedster, Duesenberg J, y Cord 810, 812 y 852), lo que hace que

cualquiera de ellos tengan un precio exorbitante entre los coleccionistas. De hecho, si el de Hetfield que es una réplica (muy customizada. Eso sí) con carrocería de fibra del Auburn 852 de 1936 está valorado en de 800.000 dólares, imaginad lo que cuesta uno de verdad.





“

Tras la parrilla delantera se esconde un radiador de aceite. Imposible encontrar un sitio mejor para ubicarlo ”



Slow Burn Bagger

Lo de Stanislav con el coche del cantante fue amor a primera vista. El constructor polaco quería a toda costa una versión en dos ruedas de la maravilla que estaba contemplando. Y la tuvo... pero no sin antes tener que aplicarse muy a fondo durante los más de dos años que tardó en construir en acero

esta joya de algo más de tres metros de longitud y 400 kg de peso en la que no encontraremos ni un solo componente de plástico. Aunque reproducir lo más fielmente posible las líneas limpias y fluidas de la carrocería del coche en un vehículo de dos ruedas no fuera tarea fácil, Stanislav no solo ha superado

el reto con nota, sino que incluso ha mejorado algunos aspectos como por ejemplo las maletas laterales, que al ser algo más estilizadas y alargadas que los guardabarridos traseros del Auburn que sirvió de modelo se ven más bonitas que estos. En el frontal, el espacio del faro está ocupado por una réplica

en miniatura del frontal del coche con una parrilla exacta a la original tras la que se oculta un radiador de aceite. Los faros tipo Bullet situados a ambos lados son, como los pilotos traseros, de los pocos componentes que lleva la moto que proceden del catálogo de un mayorista de piezas aftermarket.



“
*La piel con la que se ha tapizado el
asiento, es la misma que la del co-
che del astro del rock. Las cosas se
hacen bien... o no se hacen*”



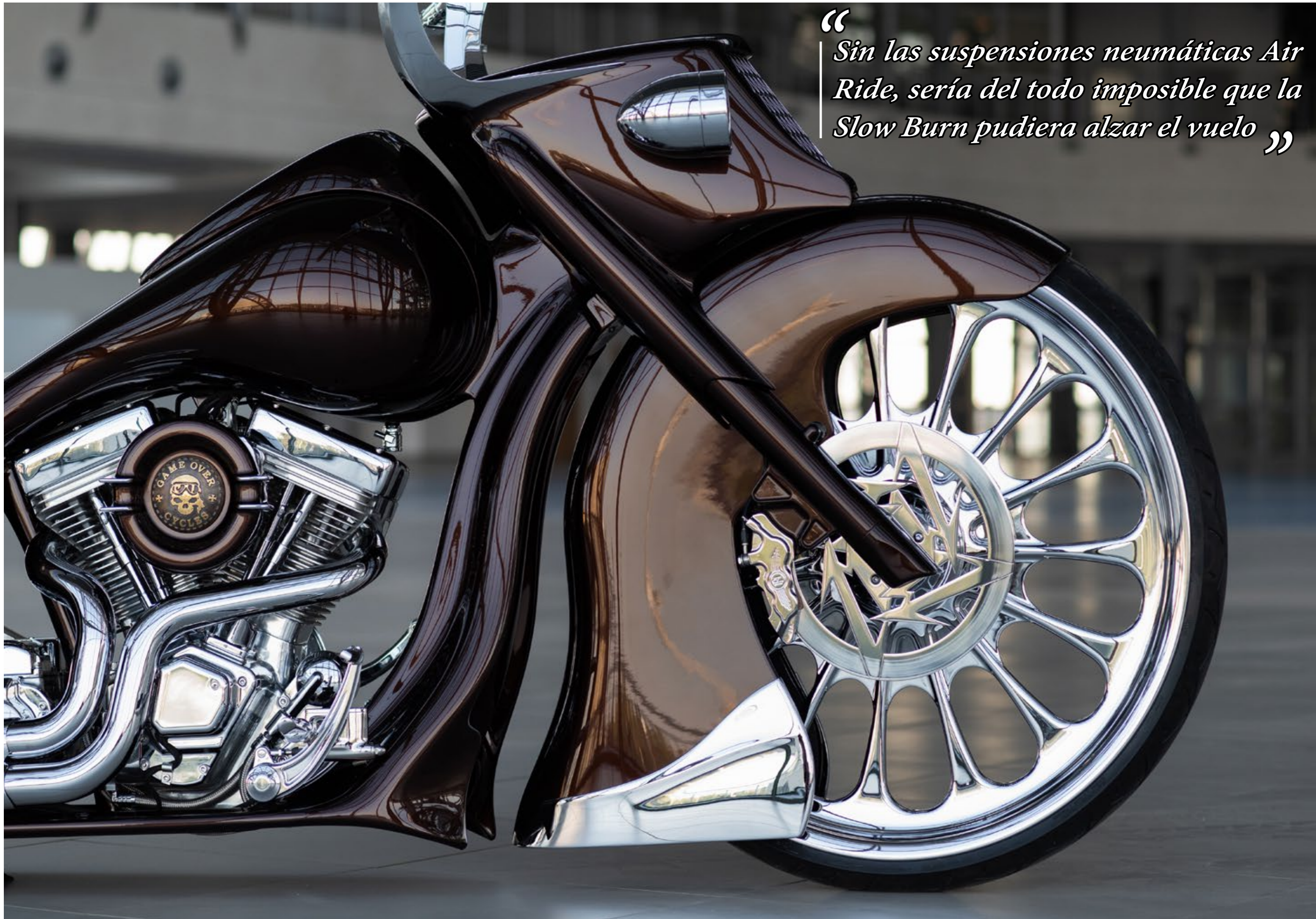
“
*El manillar copia la forma de las varillas laterales
del bastidor de la capota del coche*”





Bueno, para ser justos hay que decir que para solucionar el apartado mecánico también compraron el motor V-Twin de 115 pulgadas (1884, 51 cc) con caja de cambio de cinco marchas, primaria y embrague BDL, y el carburador Mikuni que le da de comer, y para los periféricos recurrieron a Performance Machine para que les suministrasen las estriberas adelantas, los mandos y bombas del manillar y las dos pinzas de freno delanteras de seis pistones, a Dakota Digital para la electrónica, y a Legend Air Ride para la suspensión neumática sin la que les habría sido posible que la moto “despegara” del suelo.

“
Sin las suspensiones neumáticas Air
Ride, sería del todo imposible que la
Slow Burn pudiera alzar el vuelo ”





Otros desafíos importantes fueron la escala: la Slow Burn debía ser suficientemente grande para recrear sobre ella las formas del Speedster, y considerando quién es su propietario, el equipo GOC decidió ajustar las proporciones al metro ochenta y cinco de altura de James Hetfield.

“
*Los periféricos del motor están tan bien
camuflados, que el V-Twin parece que
fuera una maqueta a escala 1:1*”





“
Según reconocía el propio Rick Dore, el constructor del coche de Hetfield: la carrocería, ruedas, color, incluso las palancas, todo en la moto encaja a la perfección con el Auburn. El parecido entre ambos vehículos es innegable”



“
Trasladar las líneas de la carrocería de un Auburn 852 Boattail Speedster de 1936 a un vehículo de dos ruedas no fue fácil, pero el esfuerzo mereció la pena... y tuvo su recompensa en forma de premios”

Fabricar la llanta de 30 pulgadas con los discos de freno a juego, el manillar, cuyas líneas copian la de las varillas laterales del bastidor de la capota del coche, o localizar al tapicero del coche para comprarle un retal exacto con el que tapizar el monoplaza de la moto

tampoco fue tarea fácil, pero para Stanislav el resultado compensó el esfuerzo, porque a los 29 premios que atesora en las estanterías del taller (8 de ellos ganados en la European Bike Week, y otros tantos entre Daytona y Sturgis), la Slow Burn le ha proporcionado

cuatro más en las citas norteamericanas de este año: en el prestigioso Boardwalk Bike Show obtuvo el primer puesto en la categoría “Extreme Bagger” y el “Best of Show”, y en el Rat’s Hole Custom Bike Show, la competición de motos custom más antigua del

mundo, la moto polaca volvía a ganar ambos galardones ante casi ciento cincuenta participantes, lo cual dice mucho del nivel alcanzado por los constructores europeos con respecto a los estadounidenses, de los que ya no tienen nada que aprender.





General

Moto>Slow Burn Bagger
Propietario>Stanislaw Myszkowski
Constructor>El mismo
Taller>Game Over Cycles
Tiempo>
País>Polonia
Diseño>GOC + Lfant Design

Motor

Tipo>V-Twin
Cilindrada>1884, 51 cc (115 ci)
Carburador>Mikuni
Filtro de aire>Game Over Cycles
Cambio>5 velocidades
Primaria>BDL
Embrague>BDL
Tapa embrague>Game Over Cycles
Escape>Game Over Cycles 2:1
Electrónica>Dakota Digital

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Game Over Cycles
Molding>Game Over Cycles
Horquilla>Game Over Cycles
Tipo>Telescópica con Legend Air
Faros>Aftermarket tipo Bullet
Manillar>Game Over Cycles
Mandos/bombas>Performance Machine
Puños>Game Over Cycles
Velocímetro>Dakota Digital
Conmutadores>Game Over Cycles
Llanta delantera>GOC 30"
Discos freno>GOC
Pinzas>Performance Machine
Depósito de gasolina>Game Over Cycles
Depósito aceite>Game Over Cycles
Maletas laterales>Game Over Cycles
Asiento>WB-Line
Estriberas conductor>Performance Machine
Llanta trasera>H-D
Freno>Performance Machine
Guardabarros>Game Over Cycles
Porta matrícula>Escamoteable
Pilotos>Aftermarket tipo Bullet
Pintura>Novol + Anest Iwata

HARLEY-DAVIDSON MY 2024

EL AMANECER DE UNA NUEVA ERA

Ven a nuestras tiendas a conocer las últimas novedades



HAREY-DAVIDSON MADRID SUR

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



HARLEY-DAVIDSON SEVILLA CITY

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



NOTICIAS



Zontes V y S350: custom con estilo propio ▼

Las propuestas de **Zontes** para el segmento de las cilindradas medias, en el que son líderes en el mercado español, se incrementa esta temporada con la incorporación a su gama de dos nuevos modelos orientados a encandilar a los seguidores de las motos custom que busquen saltarse los estándares estéticos a los que este tipo de máquinas nos tiene acostumbrados: la estilizada y futurista V350 por un lado, y por otro la S350. Una máquina de formas suavemente redondeadas y estética de "Muscle Bike", pero

con un toque algo más clásico y tradicional en la que encontramos componentes de parte ciclo como horquilla invertida con barras de 43 mm, o un equipo de frenada de primerísimo nivel propios de motos de mayor cilindrada. Ambos modelos Zontes comparten el bastidor multitubular con un basculante monobrazo que deja a la vista el lado derecho de la rueda posterior para resaltar la anchura del neumático (180 mm), y el propulsor monocilíndrico de 348 cc con homologación Euro 5 y 539,44 CV de

potencia. Novedad en esta S350 es el faro redondo con el original efecto tridimensional que le confiere la guía luminosa DRL que incorporada en todo su perímetro. También se distingue la S350 por adoptar un depósito de 16 litros de capacidad con forma de lágrima, plataformas reposapiés ajustables en dos posiciones en lugar de estriberas convencionales, y un equipamiento impresionante que puedes descubrir acercándote a cualquier punto de venta de la marca o en la página web de **Zontes**



Pilota tu Ducati Monster por 170€/mes*. Sin entrada.
Última cuota en el mes 48 de 4.627,55€.



Ha llegado tu momento Ducati.

¡Prepárate para experimentar la emoción de conducir como nunca antes! La legendaria Ducati Monster está aquí para hacer que cada ruta sea pura diversión. Ágil, compacta y fácil de manejar, esta naked de Ducati viene cargada con prestaciones de alto nivel, manteniendo siempre su estilo icónico y atemporal. Con su motor Testastretta 11° de 937 cc y sus 111 CV de potencia, junto a un chasis renovado y un diseño aerodinámico, esta Ducati icónica te ofrece una conducción precisa y ágil.

Además, la Ducati Monster trae de serie la mejor tecnología. Gracias al Wheelie Control ajustable, el Ducati Quick Shift, el Cornering ABS y el Control de Tracción dinámico, la Ducati Monster te brinda una experiencia de conducción segura, emocionante y llena de adrenalina.

Cilindrada 937 cc | Potencia 111 cv @ 9.250 rpm | Par 93 Nm @ 6.500 rpm | Peso en seco 177 kg
Consumo 5,2l/100 km | Emisiones CO2 120 g/100 km

*Oferta para una Ducati Monster Ducati Red. PVP recomendado en Península y Baleares de 11.640,00 €. Importe total del crédito: 11.640,00€. Plazo 48 meses: 48 cuotas de 170,27€. Comisión de apertura al contado: 407,40€. Importe total adeudado: 13.207,91€. Precio total a plazos: 13.207,91€. TAE: 4,94%. TIN: 3,50%. Sistema de amortización francés. Intereses: 1.160,51€. Coste total del crédito: 1.567,91€. Oferta válida hasta el 30/06/2024 para clientes particulares calculada a 10.000km anuales y ofrecida por Ducati Financial Services, marca comercializada por Volkswagen Bank GmbH S.E. Avda. Bruselas, 34 - 28108 Alcobendas. Reg. Mercantil de Madrid. Tomo 16828, Sección 8, Folio 184, Hoja M-287573. Inscrita con el nº 1480 del Reg. Especial del Banco de España - CIF: W-00427411.

A2
READY





Nueva gama Indian Scout Scout ▼



Bobber, Sport, Classic, Super Scout y 101 Scout, son las denominaciones de los cinco nuevos modelos con tres distintos niveles de equipamiento (Estándar, Limited y Tech) que forman esta nueva saga familiar Scout que [Indian Motorcycles](#) ha de-

sarrollado a partir de una investigación realizada entre usuarios de la marca con el fin de ofrecerles un producto cómodo, que inspire confianza, y además con tecnología aprovechable tanto para conductores experimentados como nóveles. Algo que Indian

ha conseguido situando los asientos en la que actualmente es la posición más baja de la industria, frenos con ABS, Control de Tracción, y en algunas de las versiones modos de conducción fáciles de personalizar con un simple toque de botón.

El corazón de las nuevas Scout es un nuevo motor Speed Plus de 1250 cc y refrigeración líquida, que con sus 82 kW ofrece más aceleración y potencia que sus antecesoras gracias también a una inyección electrónica rediseñada que proporciona una respuesta muy suave del acelerador, y un cambio de seis relacio-

nes muy bien escalonadas que permiten aprovechar al máximo todas las cualidades del nuevo V-Twin. De toda esta nueva familia Scout de [Indian Motorcycles](#), la que acaparó de inmediato nuestra atención fue la 101 Scout, ya que sorprende que una máquina de este segmento de mercado se haya equipado con com-

ponentes Premium a base de horquilla invertida con posibilidad de regulación, amortiguadores de gas con depósito independiente Piggyback, o el doble freno delantera Brembo con pinzas de anclaje radiales. Elementos todos que hacen de la 101 una digna heredera del mítico nombre con el que ha sido bautizada.





NOTICIAS



La CF Moto 800NK gana el premio «Red Dot Award» ▼



Por primera vez desde que en 1955 comenza a juzgar miles de productos de todo el mundo, los miembros del jurado del «Red Dot Award: Product Design 2024» han otorgado el premio de diseño en

categoría de motocicletas a una moto de gran cilindra da producida en China. La galardonada ha sido CF Moto 800NK, que con su estilo «cut the edge», motor bicilindrico de 799cc, y un equipamiento de la más

alta tecnología, recibe un reconocimiento internacional tanto para el equipo de I + D, como para el equipo de diseño de la marca capitaneado por el Director de Diseño de 2-wheels: Carles Solsona.



Moderna Classic

Ofreciendo a los motoristas un aspecto vintage con sabor moderno, el Bullitt trasciende muchas categorías del motociclismo.

Las rejillas de ventilación de malla de acero de la frente -inspiradas en los "broches" que se encontraban en los cascos de los años 70- son conductos de aire funcionales que llevan el aire frío sobre la cabeza del piloto y salen por el escape de perfil bajo de la parte trasera.

Una calota de compuesto de carbono de diseño discreto y un interior de cuero auténtico, combinados con las aparentemente infinitas opciones de pantalla, lo convierten en una obra de arte portátil y protectora.



DESCÚBRELO EN myBihr.com

[BELLHELMETS.COM](https://bellhelmets.com)



Vitaminas para tu Royal Enfield



A nadie se le ha pasado por alto el enorme protagonismo que han ganado las **Royal Enfield** Continental GT e Interceptor entre muchos transformadores de renombre, cuyas propuestas no solo se centran en meros cambios estéticos, sino también en la mejora de sus prestaciones con piezas especiales como las de la conocida empresa norteamericana **S&S Cycle**, que cuenta en su catálogo con sistemas de escape 2 en 2, juegos de silenciosos menos restrictivos que los que equipan de serie las motos indo-británicas, y unos kits de sobre medida compuestos de pistones, aros, camisas, y nueva junta de culata, con los que podremos incrementar la cilindrada a 750 cc u 865 cc, y la potencia a 55 o 71,15 caballos respectivamente una vez los hayamos instalado. Pero si todo esto no fuera suficiente, **S&S Cycle** también comercializa para las **Royal Enfield** twin filtros de aire High Flow, embragues especiales, árboles de levas de perfil alto, y módulos Dynojet Power Commander para modificar la inyección, con lo que convertiremos nuestras Interceptor y Continental GT en sendos cohetes listos para medirse de tu a tu incluso con motos de la competencia de mayor cilindrada.



NOTICIAS



Hecha la ley... ▼



La polémica propuesta del director de la DGT de prohibir el uso de los cascos Jet fuera de las ciudades ha levantado no poca polvareda, pero también ha servido para recordarnos que hay marcas de cascos que tienen en sus catálogos productos "híbridos" que en caso de hacerse realidad nos ayudarían a sortear esta injusta normativa. Se trata

de cascos como el Broozer de la prestigiosa firma estadounidense **Bell** que destaca por contar, entre otras muchas cualidades, con la mentonera extraíble. Un detalle que le confiere una gran versatilidad sin que por ello se vea reducido su confort o el alto estándar de seguridad característico de todos los productos **Bell**, ya que es el único casco de su categoría

con homologación doble P/J. Con un reducido peso que ronda los 1.350 gramos gracias a su calota de ABS/Policarbonato, dos pantallas (transparente y oscura), y terminación color en mate, satinado, con diferentes gráficos decorativos entre los que elegir, y tallas de la XS a la XL, el casco **Bell** Broozer está disponible en todos los distribuidores de la marca.

MT-07

Tal vez este sea el mejor momento para encontrar tu Lado Oscuro

DESDE

6.499€



Solicita más información en nuestro concesionario

Avda. Suecia 25
46010 - Valencia

Tfno: 963 604500



Avda. General
Avilés 36-38.
46015 - Valencia

Tfno: 96 3010201



The Factory Bike Fest ▼

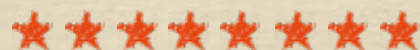


Meticulosamente preparado durante meses, "The Factory" es un festival programado para los próximos días 24, 25 y 26 de este mismo mes en la localidad costera de Calella, cuyos organizadores nos tienen guardadas

tantas sorpresas que aseguran que será una experiencia única en comparación con cualquier otro evento motociclista que se organice en nuestro país, ya que no solo será una exhibición de motos, sino también un homenaje a la

pasión y el estilo de vida que rodea al mundo de las mismas, que se llevará a cabo en una fábrica con más de 100 años de historia que proporciona un telón de fondo único que añade carácter y autenticidad al evento.





NOTICIAS



Como no podía ser de otra forma, entre las actividades habrá una exposición con proyectos de constructores nacionales e internacionales tanto de motos como de bicicletas custom, stands de concesionarios y marcas minoristas, bike

show con categorías café racer, scrambler, dirt tracker, classic, OEM, y elección de la mejor bicicleta artesanal, concurso de aerografía sobre depósitos de gasolina. Y todo esto aderezado con exposiciones de arte y fotografía, barber shop, música

en directo, DJ's, y muchas sorpresas más que no han querido desvelar.

Para más información puedes contactar con la organización en el teléfono: 611461799

O en el correo electrónico: factorybikefest@gmail.com



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

Harley-Davidson Makinostra
Tlfno: 91 4471759
C/ G. Álvarez de Castro, 26 (Madrid)

Harley-Davidson Sevilla City
Tfno: 954 547088
Av. Montes de Sierra, 36 (Sevilla)

-I
Indian Motorcycle Spain
Tfno: 93 8605180

-M
Mad Mike Designs
Tfno: 699492998
C/Julio Rey Pastor, 2 Nave B10 Alcalá de Henares (Madrid)

Malavida Custom Garage
Tfno: 629538149
Partido Cuesta Blanquilla Coin (Málaga)

Metrala Motorcycles
Tfno: 965 436074
Ronda de la Vall D' Uixo, 151 Poligono Industrial Carrus Elche (Alicante)

Modeliko Cafe Racers
Tfno y WhatsApp: 665 237351

Moto Boar
Tfno: 680843503
Málaga

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

-N
911 MX Factory
Tfno: 661 951977
Avd. De Somosierra 12, garaje 6 S.S De los Reyes. (Madrid)

-R
Repagaran
Tfno: 628 123122
C/ del Carmen, 12 (Murcia)

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

Rincon Biker
Tfno.: 962 280202 Paseo Ferrocarril, S/N Xàtiva (Valencia)

Royal Enfield España

Royal Enfield Barcelona
Tfno.: 93 4308702
C/ Buenos Aires, 53

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

Royal Enfield Valencia
-Patacona Motos-
Tfno.: 960 453 900
Playa Patacona, Serra d'Irta, 8 Alboraya (Valencia)

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

-S
Spaan
Tfno: 91 6680197
Uranio 19-21 Arganda del Rey (Madrid)

-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--
Avda. Suecia 25 (Valencia)
Tfno: 963 604500
Avda. General Avilés 36-38. 46015 - Valencia
Tfno: 96 3010201

NUEVA

ZONTES

ZONTES

C125

Precio de lanzamiento

3.087€



**Para mayores de 21 años. Solo hasta el 31/05/24*

El despertar del Dragón

Lo que se nos llega de Asia

El pasado noviembre en el Salón EICMA de Milán, el escaparate de la industria motociclista por excelencia, la industria china mostraba músculo presentando en sus stands una nueva generación de máquinas que poco a poco irán apareciendo en el mercado europeo...

Texto: SBC; Fotos: Marcas



En el certamen italiano, los fabricantes del gigante asiático hicieron una demostración de poderío técnico que no pasó inadvertida ni a los asistentes a la feria ni al resto de marcas, que de la noche a la mañana han pasado de mirarlos por encima del hombro y con cierta condescendencia, a estar seriamen-

te preocupadas por lo que pueda deparar el futuro. Porque, o mucho nos equivocamos, o es muy probable que estemos a las puertas de una revolución en el sector que puede equivaler a la que a comienzos de la década de los setenta provocaron las cuatro marcas japonesas inundando el mercado con motos excelentes a precio asequible.



Y aquello, que supuso la ruina para la industria europea en general y la británica en particular, en breve puede repetirse pero con nuevos actores en un escenario en el que a un lado tenemos a las marcas japonesas, y en el otro a las europeas y americanas que, salvo algunas pocas excepciones, se han dedicado a externalizar la produc-

ción de sus componentes – cuando no la de motos completas – estableciendo con potentísimos grupos industriales chinos e hindúes alianzas que se les pueden volver en su contra, ya que estos han sabido aprovecharlas en su propio beneficio para dotarse de todo lo necesario que les permitiera pasar de ser meros socios-proveedo-

res a convertirse en una competencia feroz. Y no solo por el nivel tecnológico que han llegado a alcanzar gracias a ellas, sino también porque en su país tienen unos costes de producción considerablemente menores que los de las empresas occidentales, lo cual les permite vender a precios muy atractivos para el cliente final.



“

Una custom V2 de 1.000cc capaz de alcanzar los 200 km/h de velocidad máxima no es para tomárselo a broma ”

Cosas de la “globalización”

Cuando las marcas japonesas empezaban a despuntar entre finales de los sesenta y principio de los setenta, en cualquier concesionario de motos europeas, daba lo mismo que fueran BSA, Triumph, Norton, Laverda o Guzzi, te salían con la cantinela de que la gran historia que había detrás de sus marcas, el legado que había que preservar, los éxitos deportivos, su estilo eu-

ropeo único, y otros cuentos para no dormir que no les sirvieron de nada. Los clientes querían motos buenas, bonitas y baratas (las famosas “tres bes”) y como las únicas que cumplían los tres requisitos eran las motos japonesas, se echaron en sus brazos y al resto de marcas les tocó bajar la persiana o sobrevivir a duras penas a la espera de que llegasen tiempos mejores.



“

La Mitt 808 Traveler llega al segmento dispuesta a conquistar los corazones de los más rutereros ”



Si en aquel momento ningún fabricante podía esgrimir la mala calidad de las motos niponas como argumento en contra de ellas porque no habría sido cierto, actualmente tampoco se puede usar en contra de las producidas en China o la

India. Entre otras cosas porque es donde se fabrican los motores de algunos modelos de marcas de renombre que todos conocemos, y sería como reconocer que nos están “colando” productos de dudosa calidad a precio caro. Para que

nos entendamos... ¡Que nos están dando gato por liebre! Y más cuando todos sabemos que hoy día, vengan de donde vengan, no hay motos malas. Unas te podrán gustar más que otras. Incluso puede que no te guste ninguna o que si

eres incondicional de tal o cual marca ni siquiera te dignes a probar una máquina hecha en China o la India. Pero ni su fiabilidad, ni mucho menos la calidad de acabados o su equipamiento de serie se pueden poner en cuestión.



El despertar del dragón

El problema de fondo es que estos fabricantes chinos e hindúes ahora han pasado al ataque. Queda lejos aquella época en la que todo lo que venía de allí era pequeño, copiado, y malo. De esos tres adjetivos aún podrían aplicarse ‘copiado’ y ‘barato’, aunque del primero cada vez menos, ya que la mayoría recurre a prestigiosos

estudios de diseño, que conocen bien los gustos del motociclista occidental, para crear sus productos. Y los conocen tan bien, que acertaron de pleno a la hora de asesorar a sus clientes para que entraran a saco en el segmento Trail-Adventure, en el que marcas como [Voge](#), [Zontes](#), MITT, CF Moto o QJ Motor están teniendo un gran

éxito que ahora pretenden repetir en el de las motos custom. Un segmento de mercado que a pesar de haber tenido siempre ventas muy estables, cuando no al alza, como ocurrió durante los años que lideraban los ranking de matriculaciones, las marcas japonesas abandonaron al unísono dejando el camino libre a Harley, que

en una “jugada maestra de lo que nunca se debe hacer en marketing”, no solo no supo (o quiso) aprovechar la privilegiada situación de verse sin competencia y ser la única capaz de satisfacer la demanda de este tipo de motos para hincharse a vender Sportsters, sino que descatalogó su mejor baza para atraer nuevos clientes a la marca.



“
Con 700cc de puro músculo, la Benda LFC puede convertirse en la reina de los piques entre semáforos
”

Y de rebote perjudicó seriamente a sus concesionarios europeos, para los que la Sportster suponía nada menos que el 50% de sus ventas. Y todo esto por no querer asumir la inversión de adaptar los motores a las normativas de la UE. Un problema que, mira tu por donde, los

chinos, que deben ser mucho más listos, han sabido sortear. Buenos ejemplos son los de la marca italiana [SWM](#), propiedad del grupo Shineray, que este mismo año ha empezado a comercializar en Europa la V1200 Custom Stormbraker, que además de ser exactamente

igual que una Sportster Forty Eight pero mejorada en muchos aspectos con respecto a la original, cuenta con motor un v-twin “calcado” del primer al último tornillo del de la moto de Milwaukee... ¡Pero con la dichosa Euro5 aprobada! Un caso similar al que encontramos

en la [Benda LFC 700](#) de Changling Binjiang Motorcycle Co., que lleva el tetracilíndrico de la CB650 descatálogada por Honda por el mismo motivo, pero dando vida a una 700 cc con rueda trasera de 310 mm que va a robarles el sueño a los amantes de las “Muscle”.



“
Pequeños fabricantes como Zeths, también aspiran a hacerse con un trocito del mercado con propuestas tan interesantes como esta
”

“ *Los motores V4 ya están aquí. Su llegada a las cilindradas altas no será inminente, pero tampoco tardará mucho en producirse* ”

Algo que tampoco le costará conseguir a MPB - marca de Qianjiang - con su C100, que con su v-twin de 997 cc es capaz de alcanzar los 200 Km/h de velocidad punta. Y por si todo esto no fuera bastante, hay otras marcas “outsider” que también quieren comerse una parte de este jugoso pastel: una es Zeths, un fabricante independiente que cuenta en su catálogo con una 1.000cc copia-

da al dedillo de las famosas Zero creadas en su día por el conocido transformador japonés Shinya Kimura, y la otra es X-Wedge Motorcycles, marca de Hisun Motors, que hace pocos meses presentó una gama de cinco modelos desarrollados por la empresa de ingeniería y diseño de la que surgieron, entre otras muchas, las Husqvarna Svartpilen 801 y Nordern 901, y la KTM 990 Duke.



“
*Independientemente de su cilindra-
da, las soluciones técnicas y estéticas
que incorporan estas motos cada vez
son más atractivas* ”



Los cinco modelos (dos cruiser, una
tourer, y dos trikes) tienen una estétici-
ca y estilos genuinamente americanos,
motores X-Wedge desarrollados en los

USA por [S&S Cycle](#), y según los res-
ponsables de la marca: “tendrán una
relación calidad-precio difícil de igua-
lar”. Algo que a sus dos competidores

directos, Harley e Indian, que desde la
desaparición de las custom japonesas
vivían sin sobresaltos repartiéndose el
mercado norteamericano, no solamen-

te no les va a hacer ninguna gracia sino
que les puede complicar la existencia,
porque este tercero en discordia llega
con ganas de pelea.

Y esto no ha hecho más que empezar

Pero las cosas no terminan ahí. Para animar la fiesta aún más si cabe, los fabricantes chinos ya han empezado a incorporar en sus gamas nuevas propuestas con motores cuatro cilindros en V de media cilindrada. Es el caso de la QJ Motor SRV 660 con su V4 a 90 grados con culatas con doble árbol de levas y cuatro válvulas por cilindro, o la Benda Dark Flag de medio litro que, con toda la lógica, más

pronto que tarde tendrán sus respectivas versiones de 1.000 o 1.100 cc para satisfacer a los amantes de las emociones fuertes y los piques entre se-máforos. Y eso por no hablar de las 125, 250 o 450 que ya tienen en el mercado, y las que están por llegar. Todas son muy atractivas, cuentan con soluciones técnicas y estéticas de lo más imaginativas, componentes de marcas tan solventes como KYB,

Öhlins, Brembo o Nissin, y precios con los que a japoneses y europeos les van a resultar realmente difícil competir. Algo que ya les ha ocurrido con [Royal Enfield](#), que un día sí, otro no, y el de en medio, les está dando algún disgusto con una excelente gama de bicilíndricas de 650cc que no para de crecer. Así que, como podéis ver, la revolución en el sector de las dos ruedas está más que servida.

“*Seguramente, la **SWM** V1200 Stormbreaker os recuerde a una vieja amiga de la que hasta no hace mucho disfrutábamos en Europa*”



“

*Que **Royal Enfield** no sea una marca china no significa que no haya que contar con ella. Y más después de haber demostrado a lo largo de estos últimos años su gran capacidad para competir en el segmento que se proponga* ”

La avaricia rompe el saco

A todo lo anteriormente expuesto hay que añadirle otro variable que creemos importante. Como es lógico, las marcas europeas están revolviéndose como gato panza e intentan que la UE les “blinde” cargando con aranceles abusivos las motos procedentes de terceros países.

Algo que resultaría un contrasentido puesto que las culpables de haber llegado a esta situación han sido ellas al llevarse la producción donde les fuera más rentable fabricar sin importarles la cantidad de puestos de trabajo que pudieran perderse por el camino. Y ojo. Que no lo hicie-

ron precisamente para poder ofrecernos mejores precios a los usuarios, sino para ganar más dinero. Pero claro, en el hipotético caso de que se saliesen con la suya, que eso está por ver, los fabricantes chinos e hindúes aún tienen un comodín como el que acaba de sacarse de la man-

ga Chery, décimo grupo del sector automóvil por volumen de producción, que para sortear las trabas que pudieran imponerles las autoridades comunitarias para frenar su expansión, van a montar una fábrica en suelo europeo (posiblemente en la antigua española de Nisan).



“
Aunque sea un prototipo realizado por el departamento Custom Works de CF Moto, nos da una idea muy clara de sus posibilidades de personalización”

“
La marca X-Wedge, que utiliza los motores del mismo nombre desarrollados en su día por la firma norteamericana S&S Cycle, quiere ser una alternativa a las actuales reinas de la categoría”



La idea permitiría a los fabricantes del gigante asiático inundar el viejo continente con productos que además de tener cada día más calidad, también llevarían el sello “made in EU”. No deja de ser una especie de “Caballo de Troya”, pero no olvidemos que hasta comienzos

de los ochenta las marcas japonesas no tuvieron presencia en nuestro país salvo en las islas Canarias, Ceuta y Melilla, que al ser Puertos Francos gozaban de un régimen fiscal diferente al de la península, y no pudieron vender motos en España sin antes asociarse, o direc-

tamente comprar, Sanglas (Yamaha), Montesa (Honda), Derbi (Kawa) y Puch (Suzuki), así que mucho ojito con los chinos e hindúes, porque tras quedarse con un buen trozo del pastel de mercado que suponían las pequeñas y medias cilindradas, el de las trail-adventure,

y posiblemente el custom/cruiser, su siguiente paso será repetir la jugada en el de las motos naked y supersport de gran cilindrada, y finalmente el de las eléctricas. Aunque de lo que preparan en estos tres segmentos os hablaremos en un próximo reportaje.

FIN



-500€

HASTA EL 31/05/24

SEGURO
GRATIS*

GARANTIA
5
años

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

Para unidades en stock

FUERA DE SERIE

Las Royal Enfield del "Viejo Imperio"



Old Empire Motorcycles es un pequeño taller con sede en Norfolk, Inglaterra. Ya llevan tiempo en el sector, y desde sus primeros trabajos sabíamos que tenían por delante un brillante porvenir...

Texto: Outsider; Fotos: Cortesía de Old Empire Motorcycles



Los amigos de las etiquetas siempre tuvieron difícil encasillar a este constructor británico en alguna categoría porque Alec Sharp, el dueño y señor de OEM, es un fanático de cualquier cosa que tenga un motor de explosión y un par de ruedas y le da lo mismo hacer una mega cruiser en plan muscle bike con base Victory, una café racer de altas prestaciones con

motor Ducati, o se marca un proyecto neo retro con un par de viejas glorias británicas como las que hoy traemos a estas páginas: dos Royal Enfield que son la pura esencia de la sencillez y los acabados perfectos. La verde se llama "The Pup" en honor al Sopwith Pup, un infame avión de caza biplano que la Royal Air Force tuvo surcando los cielos de Europa durante la I Guerra Mundial, y la otra, tan

blanca y sencilla como un niño listo para tomar la Primera Comunión es la "EFI". Dos máquinas que desde el punto de vista del diseño nos atreveríamos a calificar como un par de bobbers tradicionales con un marcado acento british.

The Pup

La primera reacción que nos provoca es estar frente a una máquina que la antigua conocida marca armamentística británica hubiera producido en la década de los 40 del siglo pasado, aunque en realidad se trata de una Electra de 2008. Esto significa que está propulsada por un monocilíndrico

de 500cc con 5 velocidades para el que se ha modificado considerablemente el chasis original con una sección trasera hardtail, haciendo de "The Pup" una perfecta combinación de lo viejo y lo nuevo que te lleva de vuelta a los tiempos en los que para disfrutar de una moto solo te ha-

cían falta los elementos esenciales. Un estilo que resume el gusto por lo básico y que se ha traducido en una serie limitada de 10 máquinas que Old Empire Motorcycles ha entregado a cada uno de sus propietarios con los acabados de pintura elegidos por cada uno de ellos.



“

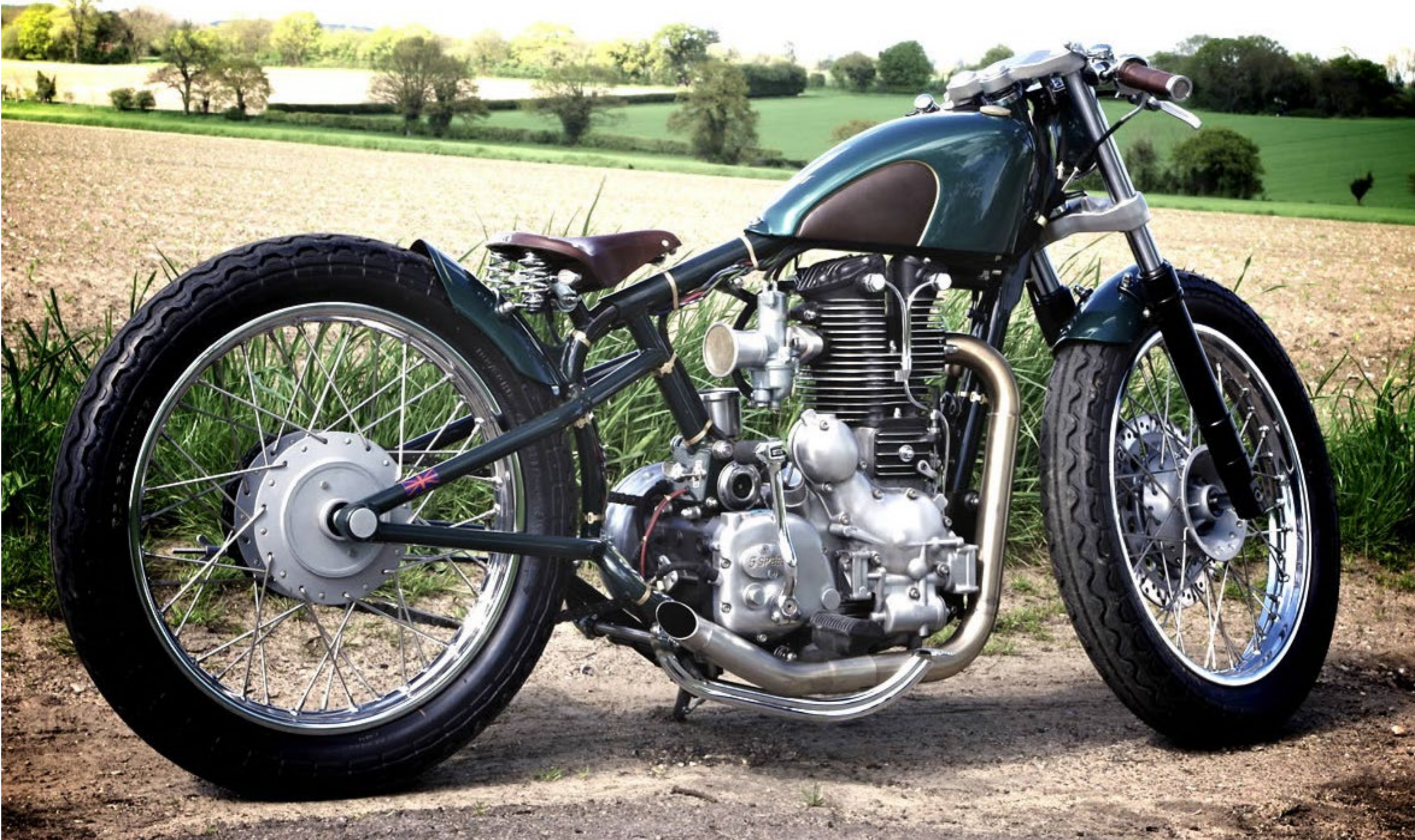
Parece que la hubieran fabricado en la década de los 40 del siglo pasado, pero en realidad se trata de una Electra de 2008”

Las Prognecy, que es como se llama esta pequeña familia, no solo comparten los propulsores y el mismo chasis rígido modificado artesanalmente, sino también otros componentes como las llantas de 19 pulgadas de radios con estrechas gomas Avon Roadrunner, escapes de acero inoxidable, depósitos de gasolina artesanales similares a los Harley XL, pero con unas inserciones laterales en las que encajar las rodillas que los hacen más atractivos que los del modelo americano, pequeños guardabarros

de aluminio, suspensiones delanteras rebajadas casi en 4 cm, asientos monoplaza tapizados en piel y semi manillares. Un detalle que aporta un plus de exclusividad a las Royal de OEM es el bonito carburador Amal con trompeta de admisión de aluminio que decidieron sustituir por la inyección electrónica, que no negamos que será muy “moderna” y respetuosa con el medio ambiente, pero que a un motor con una estética tan remarcadamente retro como este le quedaba como a un Cristo dos pistolas.



El único guiño a los tiempos que vivimos llega de parte de una instalación eléctrica modernizada con una pequeña batería de litio y el cuentakilómetros electrónico Koso que se encuentra ubicado justo en el centro de la tija superior. El resto del trabajo de Alec y el resto del equipo de OEM se centró en combinar la estética elegante de las motos de antaño con la fiabilidad de las actuales, con el fin de conseguir una máquina especial y única que nos produzca tanto placer al conducirla como al contemplarla cuando estamos sentados en la terraza de un pub con una pinta de cerveza en la mano.



Características

- Modelo base: Royal Enfield Electra 2008
- Llantas de 19" con neumáticos Avon Roadrunner
- Chasis modificado con sección trasera rígida
- Depósito Peanut modificado con inserciones par alas rodillas
- Tijas Aprilia RS50 modificadas
- Horquilla recortada y recromada
- Asiento y puños de piel Brooks
- Cuentakilómetros electrónico Koso
- Faro Bates mini
- Semimanillares de acero inoxidable
- Kit de reconversión de inyección electrónica a carburación
- Carburador Amal 900 concéntrico
- Escape de acero inoxidable con mini silencioso
- Guardabarros de aluminio
- Pintura personalizada con pinstriping en depósito, guardabarros y faro
- Motor con terminación en cromado, pintado y pulido



“
*La idea de OEM es que sus motos produzcan
el mismo placer al conducir las que cuando
las admiramos desde el pub con una pinta
de cerveza en la mano ”*





“
Si buscas un estilo retro genuino como pocos, las Royal Enfield son una buena elección. Se prestan a todo
”

EFI Bobber

La EFI fue la primera moto que en OEM han construido por encargo. Se trata de una Bullet Electra de 2009 cuyo estilo rememora la época en que Inglaterra aún era primera potencia mundial en la industria motociclista. El cliente había visto fotos de los excelentes trabajos que los especialistas hindúes Rajputana

Customs hacen con las Royal Enfield, y pensó que la suya llevaba demasiado tiempo tal y como salió del concesionario. La idea al llevarla hasta el taller de Norfolk era que Alec le diera un aspecto más macizo y musculoso, y de paso le mejorasen todo lo que consideraran que era susceptible de mejora.

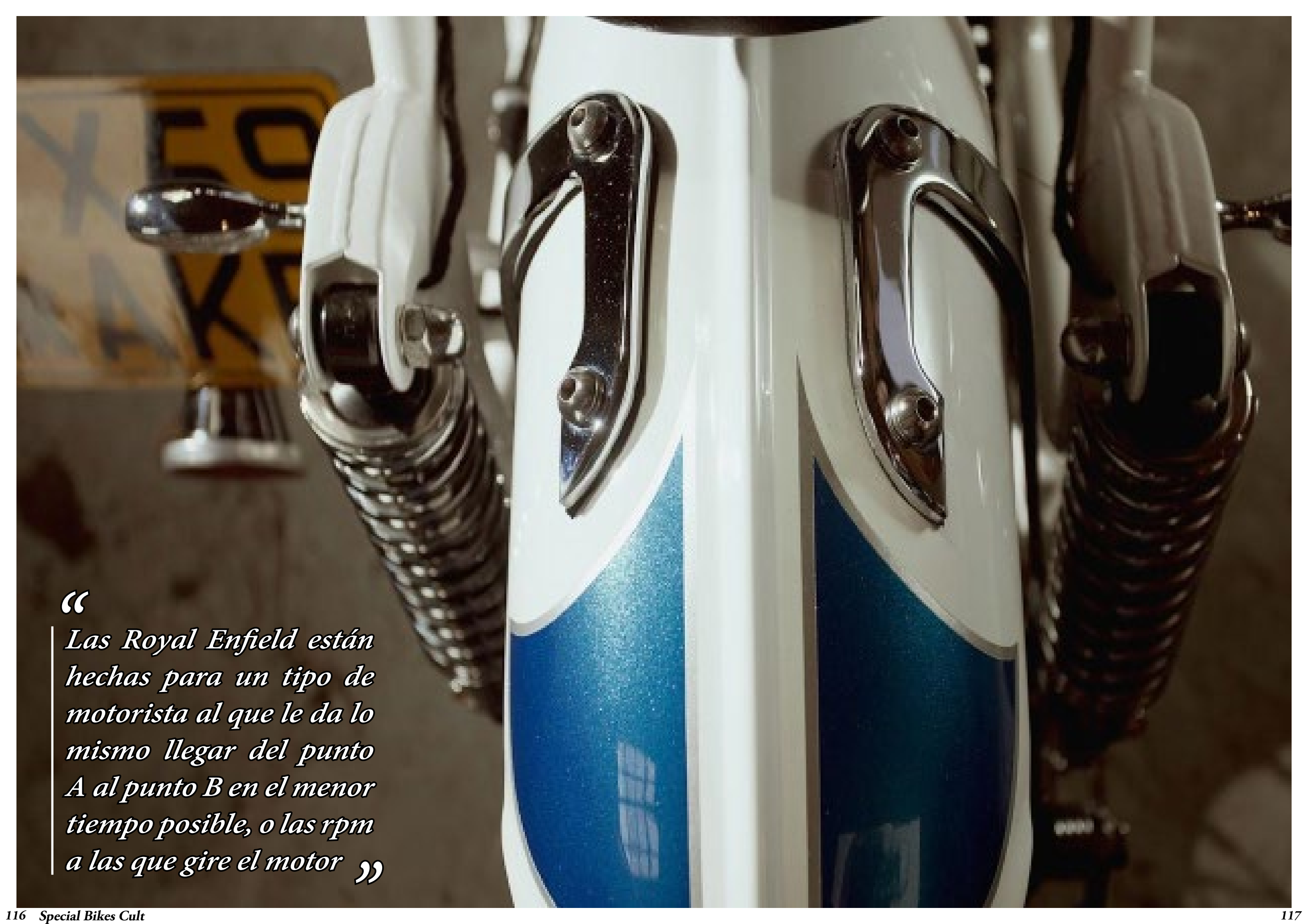


A estas alturas, cualquiera sabe que las Royal Enfield monocilíndricas están hechas para un tipo de motorista que no tiene prisa por llegar del punto A al punto B en el menor tiempo posible, que le da lo mismo la velocidad máxima que pueda llegar

a alcanzar, o las revoluciones a las que gire. Suele ser gente que se toma las cosas con calma y disfruta de largos paseos al ritmo lento, agradable y viril del poto-poto-poto-poto que emite el escape, pero eso no quita para que alguno de ellos también vean

en sus monturas una buena forma de expresar su individualidad, que fue el objetivo de este proyecto, aunque sin borrarle ese aire romántico de máquina de otros tiempos que Royal Enfield ha sabido preservar como ninguna otra marca.





“
Las Royal Enfield están hechas para un tipo de motorista al que le da lo mismo llegar del punto A al punto B en el menor tiempo posible, o las rpm a las que gire el motor”

Alec captó al vuelo la idea de su cliente e inmediatamente se puso manos a la obra colocando una horquilla invertida en la que te tienes que fijar bien para que no pase inadvertida. Las que no pasan desapercibidas son las llantas. Am-

bas son de 16" y calzan unos neumáticos Avon MKII Safety Mileage cuyo grosor obligó a fabricar para la Bullet un robusto basculante de la misma longitud que el original pero más ancho. Puestos a mejorar cosas, en OEM tam-

bién escogieron un par de amortiguadores Hagon para la suspensión trasera, y en el tren delantero aprovecharon el equipo de frenada Nissin que acompañaba a la horquilla. La moto ahora va más que sobrada de frenos, pero

todos conocemos eso de: más vale que sobre que no que falte. Y en cuestión de frenos nunca está de más asegurarse de que, en caso de necesidad, podrás "echar el ancla" con la tranquilidad de que funcionen como es debido.



Para aprovechar al máximo las cualidades de la parte ciclo, Alec mejoró el rendimiento del motor instalándole un kit de Hitchcocks Motorcycles que permite sustituir la inyección electrónica de serie por un carburador Amal MK1 de 32 mm de difusor con un cono de potencia en lugar de filtro de aire, que también incluye una nueva caja de encendido, volante magnético

y extractor. El tubo de escape de acero inoxidable con silencioso tipo drag pipe es artesanal. Se hizo en OEM y aunque tiene una pinta muy bestia, lleva un silencioso DB Killer en el interior que mantiene su sonido en niveles aptos para rodar por la civilización, e impide que los vecinos te tiren a la cabeza lo primero que tengan a mano cuando llegas tarde a casa.



“

Después de ver algunos trabajos de los especialistas hindúes Rajputana Customs, el dueño de la moto se dio cuenta que su Royal llevaba demasiado tiempo tal y como salió del concesionario”

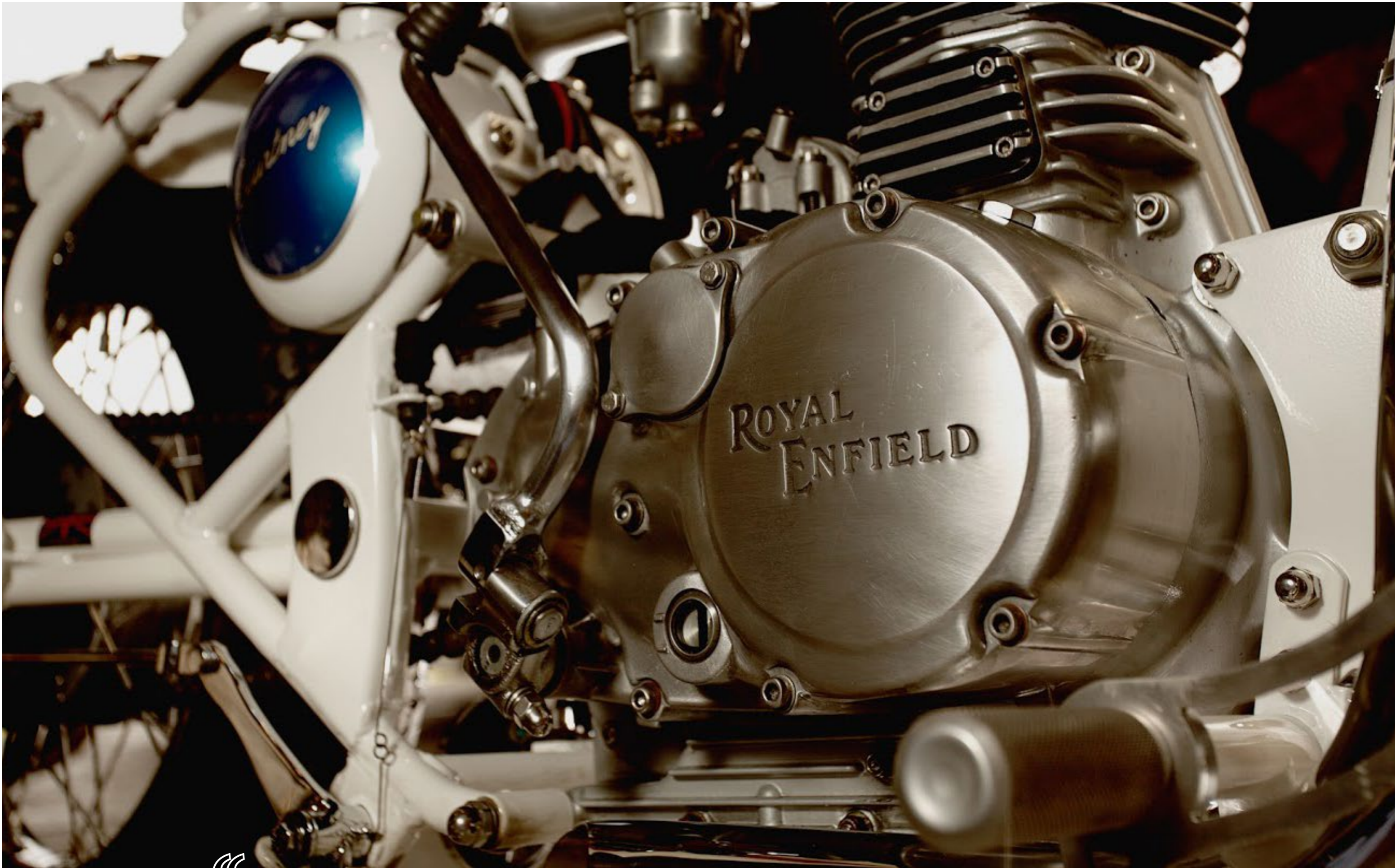


La carrocería sigue el mismo patrón que en las Royal Enfield de las páginas anteriores: un tanque tipo Sportster modificado, asiento monoplaza tapizado en piel, y guardabarros artesanales. Respecto a la postura de conducción el dueño de la moto quería mandos avanzados, así que como el cliente siempre tiene la razón, y si no la tiene hay que dársela, Alec se las ingenió para adaptar al chasis unas estriberas al más puro estilo cruiser con las que dieron por finalizado este proyecto este pequeño y macizo bobber



“
La moto ahora va muy sobrada de frenos, pero todos conocemos el lema de: más vale que sobre que no que falte”





“

Este bobber es para disfrutar de largos paseos a ritmo tranquilo, con el poto-poto-poto-poto que emite el escape como música de fondo ”

Características

- Modelo base: Royal Enfield Bullet Electra 2009
- Chasis original
- Horquilla invertida
- Llantas de 16" con neumáticos Avon Safety Mileage
- Freno delantero Nissin
- Depósito Peanut modificado con inserciones para las rodillas
- Asiento y puños de piel Brooks
- Cuentakilómetros electrónico Koso
- Faro Bates mini
- Semimanillares OEM de acero inoxidable
- Kit de reconversión de inyección electrónica a carburación
- Carburador Amal MK1 de 32mm
- Escape de acero inoxidable tipo drag pipe con silencioso interno
- Guardabarros de aluminio
- Amortiguadores Hagon
- Pintura personalizada
- Motor con terminación en pulido



Tener una **ROYAL ENFIELD** nunca te será tan fácil

Descubre nuestras
importantes promociones
en tu punto de venta

Elige la que más te guste

Promoción válida hasta 31/05/2024

Honda SDG

En los últimos años el movimiento café racer ha experimentado un impresionante crecimiento en todo el mundo, y como es lógico, Australia no se iba a quedar atrás...

Texto: CR; Fotos: Jeremy Hudson Photography
(www.jeremyhudsonphoto.com)



Lo que antes era algo parecido a una pequeña fraternidad de colegas, ahora se ha convertido en el eje principal del mundo de la moto personalizada. Esto ha favorecido que hayamos empezado a conocer la existencia de algunas empresas que aunque ya llevaban tiempo dedicándose a las café racer eran completamente desconocidas fuera de su entorno más cercano. Una de ellas es SDG Moto Custom & Café, que surgió como resultado de una historia familiar en torno al mundo de los deportes del motor.



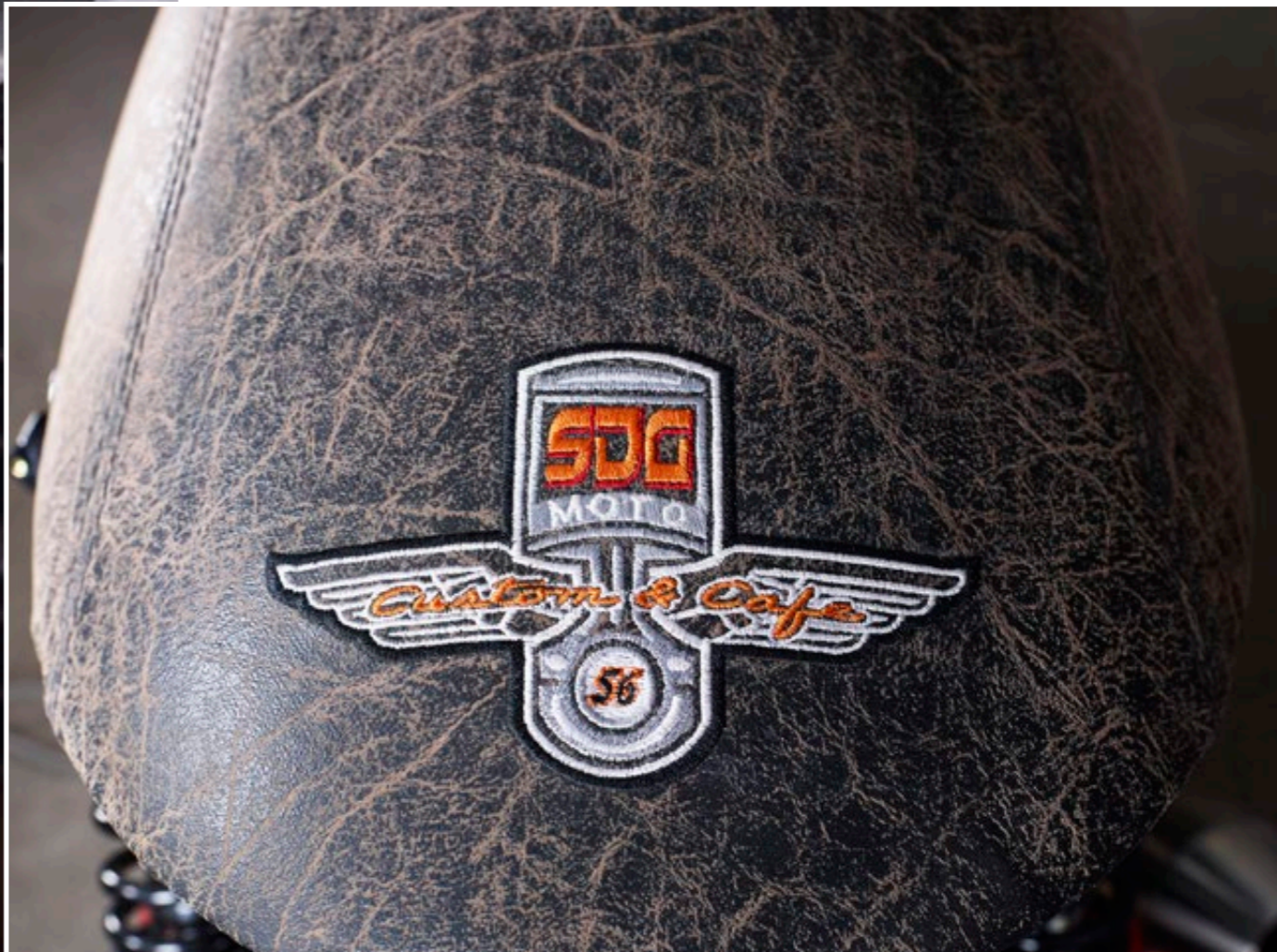
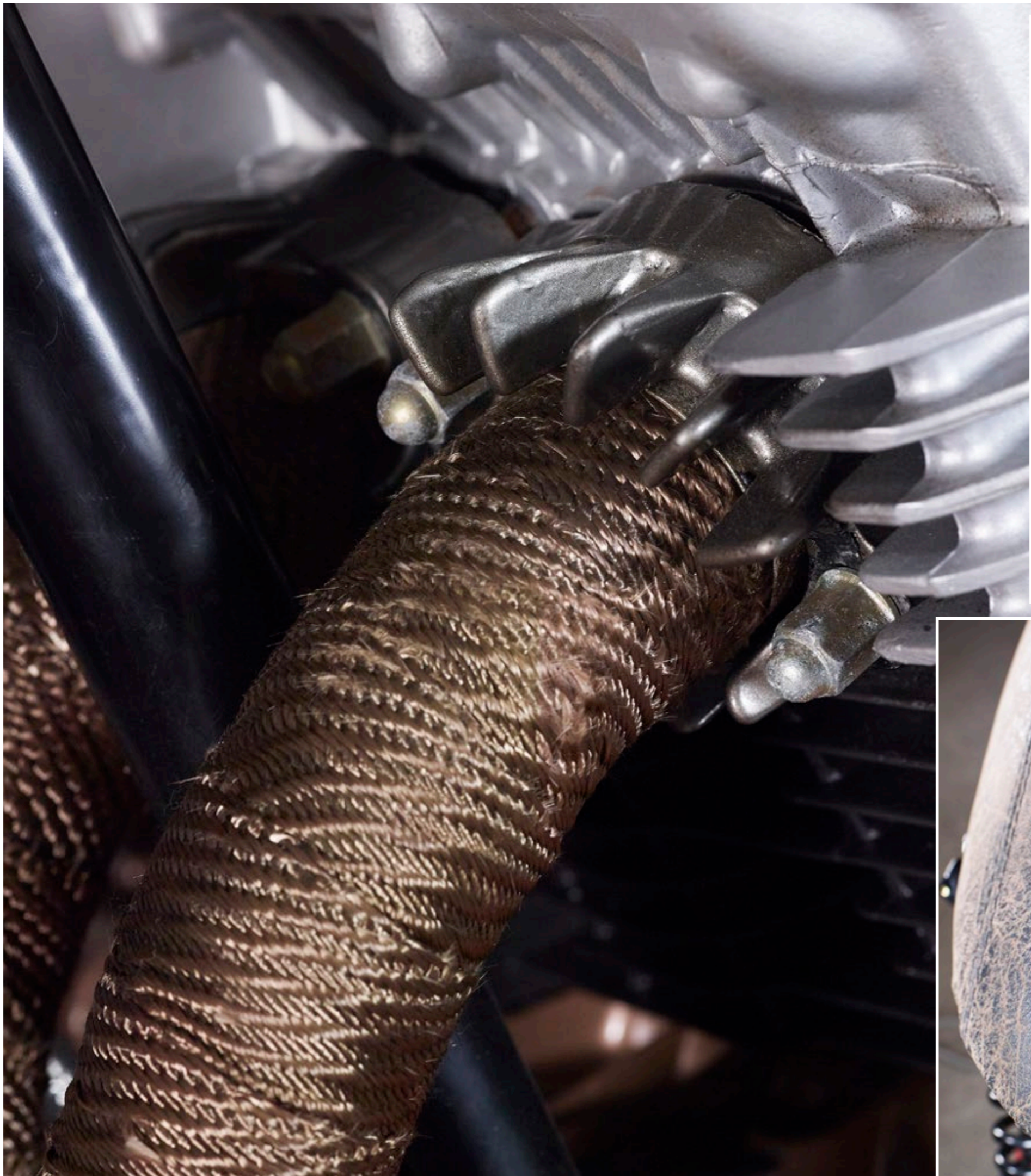
Scott es un corredor de tercera generación que desde muy joven siguió los pasos de sus padres, así que podría decirse que creció entre mecánicos y

motos de competición en los boxes del paddock del Sydney Showground Speedway. En cuanto cumplió la edad reglamentaria para sacarse la li-

cenencia de piloto empezó a participar en carreras con motos británicas y japonesas, y de entonces le viene su amor por la escena “cafetera”: del co-

nocimiento de la “vieja escuela” que vivió en primera persona al ser quien se construía sus propias motos. Tanto las de calle como las de carreras.







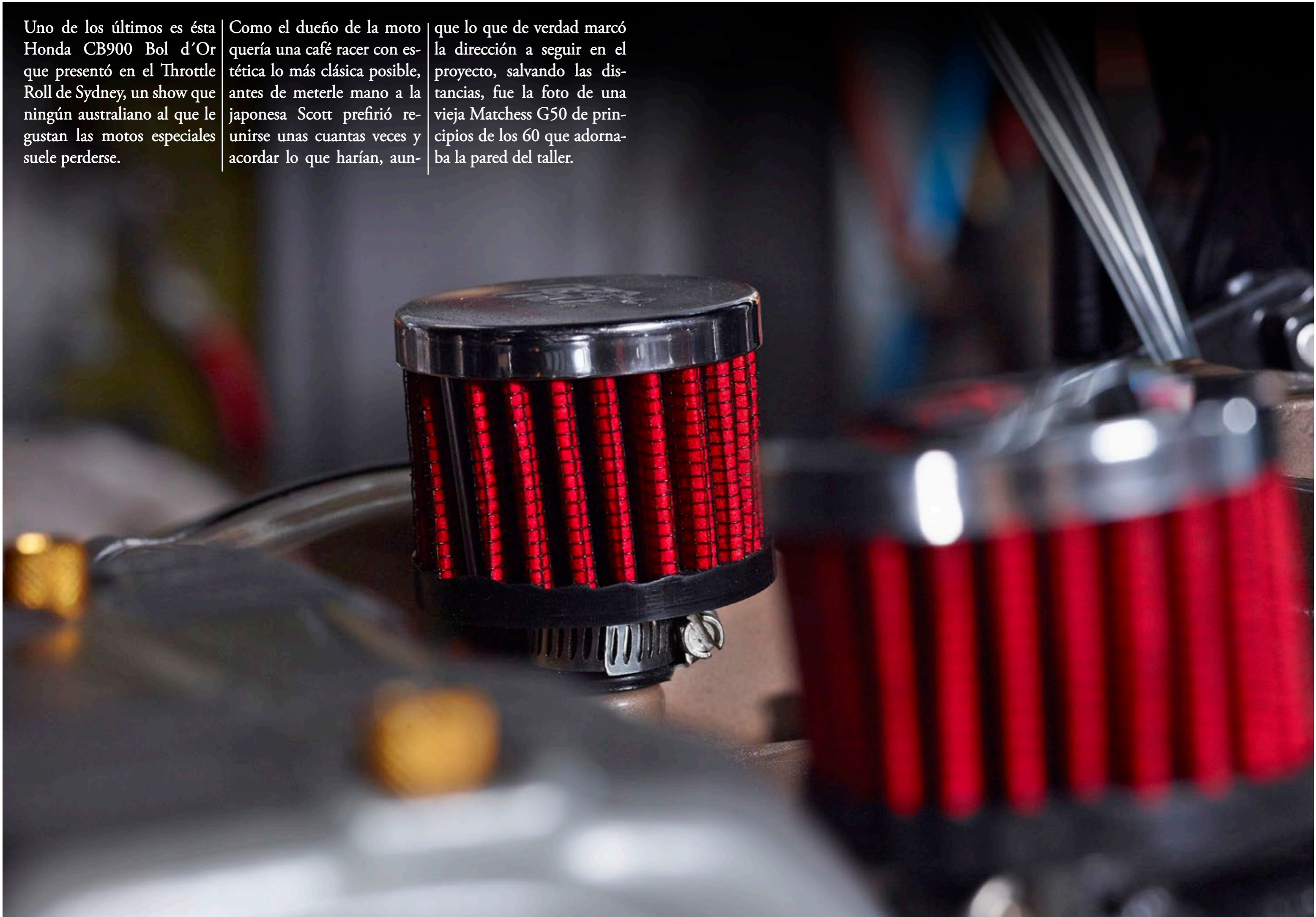
Gracias a su experiencia en los circuitos, Scott siempre supo dónde encontrar piezas especiales con las que mejorar sus motos, así que cuando en 2006 se retiró de los circuitos aprovechó esos conocimientos para poner en marcha un negocio con el que vender piezas online en todo el mundo, una actividad que compaginó construyendo 3 o 4 motos al año en su bien equipado taller. No son muchas, pero hacer más le impediría dar a sus clientes la calidad que considera que tienen que tener los proyectos de SDG Moto.

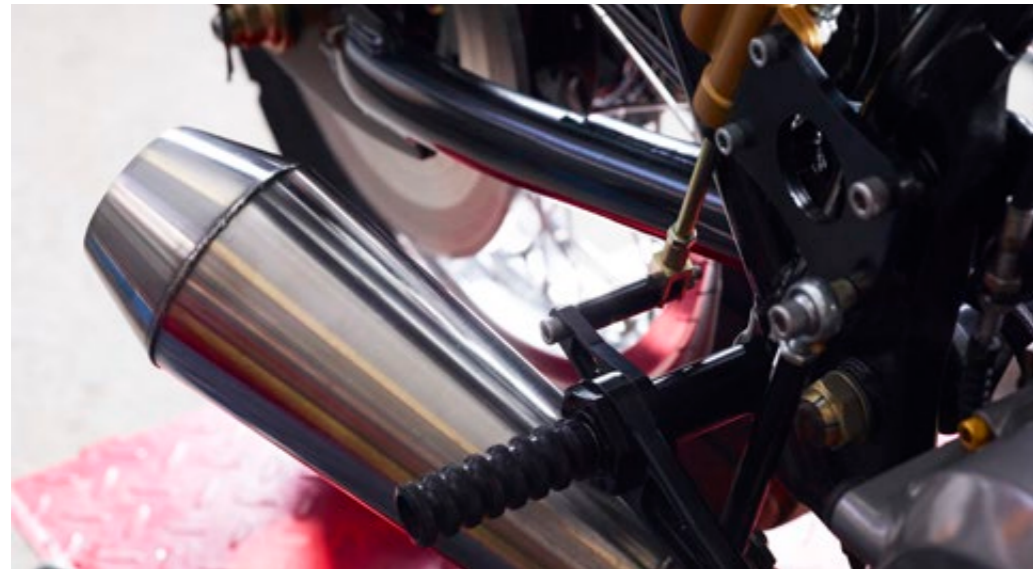


Uno de los últimos es ésta Honda CB900 Bol d'Or que presentó en el Throttle Roll de Sydney, un show que ningún australiano al que le gustan las motos especiales suele perderse.

Como el dueño de la moto quería una café racer con estética lo más clásica posible, antes de meterle mano a la japonesa Scott prefirió reunirse unas cuantas veces y acordar lo que harían, aun-

que lo que de verdad marcó la dirección a seguir en el proyecto, salvando las distancias, fue la foto de una vieja Matchless G50 de principios de los 60 que adornaba la pared del taller.





El tren delantero de la Honda se ha restaurado reconstruyendo la horquilla con nuevos muelles e hidráulicos, cambiando los latiguillos de freno por unos Earls de acero inoxidable y aligerando los discos de freno originales.

Con unos amortiguadores traseros Koni y un juego de llantas Akront de radios equipadas con neumáticos modernos (unos Metzeler Marathon para ser exactos), Scott se pudo dedicar al motor y a los detalles de terminación. En cuanto al cuatro en lí-

nea de 900cc se refiere, le hizo un completo trabajo de reconstrucción. Cada tuerca, tornillo, arandela, junta, sello y cojinete se puso nuevo para dejarlo como el día que salió de la fábrica. O mejor, porque ahora lleva un bonito escape 4 en 1 con un espec-

tacular silencioso tipo megáfono. Un detalle que llama la atención es que ahora solo tiene dos carburadores pero según Scott la moto ahora va mejor y es más fácil de calibrar así que no seremos nosotros quienes lo pongamos en duda. ¡Él es el experto!





Entre las muchas piezas que se fabricaron ex profeso para la moto encontramos un tanque de gasolina que es una réplica casi exacta del de una Norton Manx, la típica tira de acero inoxidable que lo cruza de delante hacia atrás para fijarlo al chasis, los soportes del faro Emgo y sus tuercas de ajuste manual, o la bonita pieza mecanizada en la que se instaló el cuenta km/h GPS. El asiento Phat Boy tapizado en piel envejecida, y el característico color burdeos de las Matchless G50 con fileteados blancos en el depósito dan el toque "retro" a esta preciosa Bol d'Or australiana, que tantos años después de su primera matriculación sigue haciendo que todas las cabezas se giren a su paso. Y es que puede que cualquier moto moderna la supere en prestaciones... pero nunca en estilo.

FIN





**Concesionarios
Talleres
Transformadores
Equipamiento
Ropa y complementos**

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



CAFE RACERS

XTREME BIKES

1972: El año que pudo ser el fin del TT

Cuando la carrera más peligrosa del mundo se puso en entredicho

Si desde sus inicios, ganar el Tourist Trophy fue la máxima aspiración en la carrera profesional de cualquier piloto de velocidad, para las marcas significaba entrar en el mercado por la puerta grande...

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





Durante décadas, el simple hecho de disputar el Tourist Trophy era una gesta digna de destacar en el currículo de cualquier piloto, porque la carrera que se celebra cada año en la isla de Man tenía casi tanta importancia como un campeonato en el que lograr la victoria significaba entrar de inmediato en el selecto club de los más grandes.

El único inconveniente... con la tasa de mortalidad más que correr entre muros de alta del mundo desde que la piedra, casas, bordillos con Federación Internacional de farolas, y un público tan Motociclismo (FIM) decidiera cercano a la pista que casi podía incorporar al TT como carrera inaugural del Campeonato de Europa. tocar a los participantes a su paso, hacían del TT la carrera





“
En junio de 1953, Leslie Graham fue el primer
campeón del mundo de 500 que moriría en el TT”



En 1949, cuando la vida volvió a la normalidad tras la Segunda Guerra Mundial, el TT volvió no solo volvió a ser la primera cita del calendario de los Grandes Premios, sino también la primera que estaría marcada por el estigma del dolor ya que el Junior TT, la ca-

rrera de 350cc, se cobró la vida del piloto de Excelsior Ben Drinkwater, que pasó tristemente a la historia por ser la primera víctima mortal del Mundial, aunque no la primera del TT. Cualquiera de las pistas en las que se competía por aquellos años resultaba peligrosa. Incluso Monza,

que en aquel momento era el único circuito permanente. Pero que en el largo y complejo trazado de nada menos que 60 kilómetros de longitud fuera habitual que los pilotos pudieran encontrarse con diferentes condiciones climatológicas daba un siniestro plus de peligrosidad al TT.

“
*Imaginaos la sensación de rodar a más de 200
km/h con mal asfalto y rodeado de muros de
piedra, llevando como protección una chicho-
nera y un mono fino como un papel de fumar...
solo de pensarlo se te hiela la sangre*”



La primera temporada en la que el Mundial no tuvo que lamentar un accidente mortal fue en la de 1965, aunque el TT era el que seguía arrastrando la cifra más alta de siniestralidad. Entre los años 1949 y 1965 fallecieron 26 pilotos de

GP, mientras que en el total de los grandes premios disputados hasta esa fecha murieron 27 pilotos, solo uno más que en el TT. Además, la voracidad de la pista no distinguía entre expertos e inexpertos. De hecho, varios campeo-

nes del mundo y otros pilotos de primer nivel como Leslie Graham y Tom Phillis perdieron la vida en el Mountain Course. El primero que tuvo conciencia de la peligrosidad del TT y se negó a competir fue Kent Andersson, que de

no haberse negado participado en 1969 podría haber recuperado los puntos (5) de ventaja que le sacaba Kel Carruthers -que participó y ganó aquella edición- y haberse coronado campeón del mundo en la categoría de 250.





“
*Ballaugh Bridge siempre ha sido uno de los puntos clave para los
fotógrafos. Las escenas de despegue son espectaculares*”



La terrible edición de 1970 fue la que marcó el límite para muchos. Ese año fallecerían nada menos que seis pilotos en el TT, tres en entrenamientos: Les Iles (125), Michael Collins (500) y Dennis Blower (side-

cares), y tres en carrera: Santiago Herrero (250), y John Wetherall y Brian Steenson en el Senior TT500. Aquello resultó demoledor. En España, donde ya se renegaba de la isla tras la lesión de Ángel Nieto en

1968, la federación tomó la firme decisión de prohibir competir a los pilotos españoles, aún a sabiendas de que no participar supondría conceder cierta ventaja a los rivales que si lo hiciesen. Pero Andersson y

la federación española no fueron los únicos que alzaron sus voces en contra del TT. También hubo británicos que estuvieron contra la carrera. En 1971 la estrella emergente Barry Sheene se negó a correr.



“
En Birkind Bends y Rhencullen se goza de una visión espectacular de la rápida carretera llena de cambios de rasante. Es una zona muy popular, y cerca tiene un enorme prado en el que se puede aparcar”

Sin embargo, el hecho de que Nieto, Andersson y el piloto de Morbidelli Gilberto Parlotti, líder del Mundial de 125cc en ese momento no participa-

sen, unido a las presiones que recibió de la federación británica (ACU) le obligaron a tomar la salida en 125 y en Production 250 para así compensar la

ventaja que los tres anteriores le habían sacado en Salzburgring y Hockenheim. Aunque al final, en la carrera del cuarto de litro se retiró por un fallo mecánico,

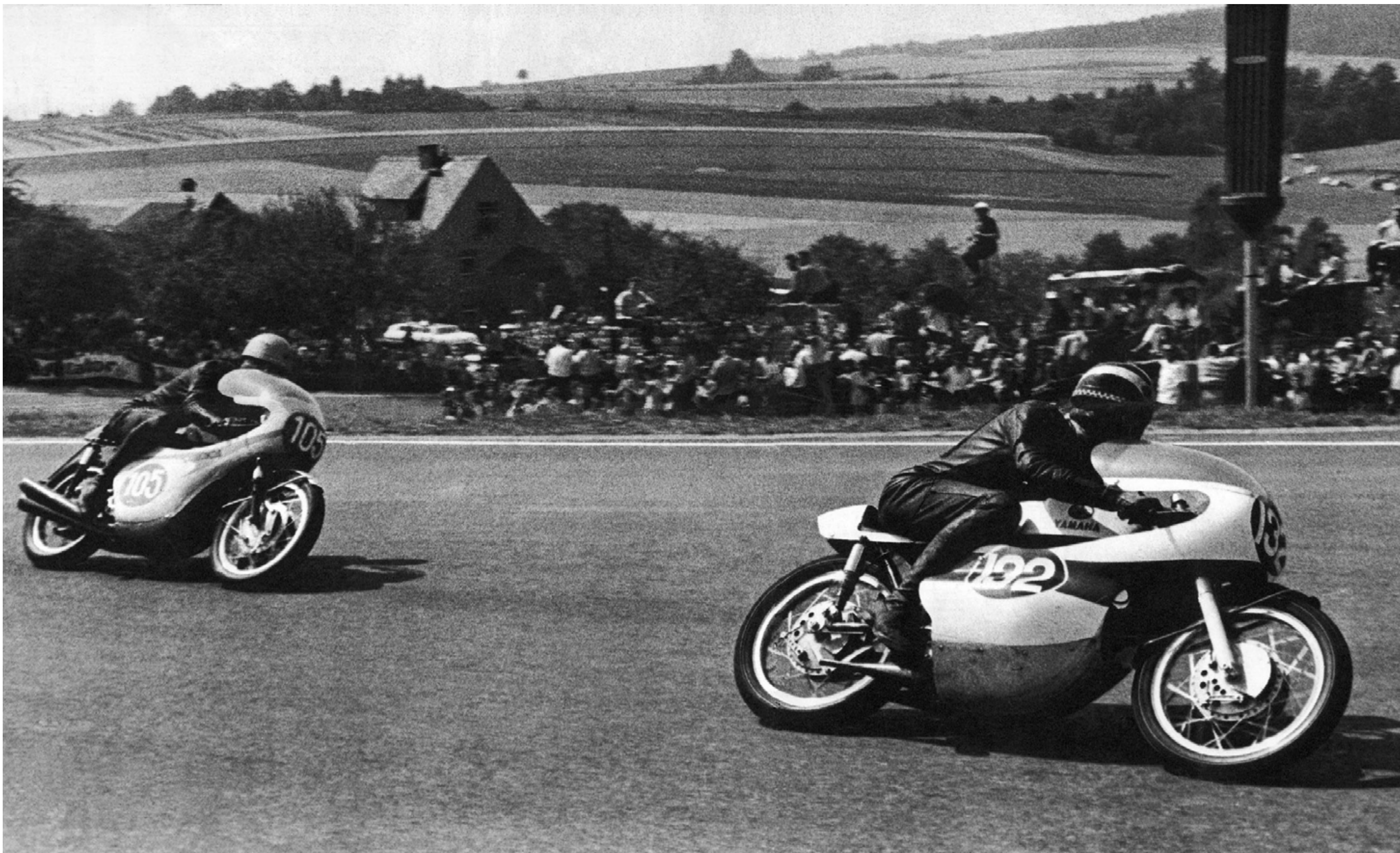
y en la de 125 tuvo una caída sin consecuencias en Quarter Bridge que fue el detonante para que Sheene nunca más volviese a correr en el TT.

El punto de inflexión de la prueba llegaría en 1972. Ese año el título de 125 estaba llamado a ser una lucha a cinco bandas entre Ángel Nieto (Derbi), Kent Andersson

(Yamaha), Gilberto Parlotti (Morbidelli), Chas Mortimer (Yamaha) y Börje Jansson (Maico). Tras sus dos victorias en las carreras de Nürburgring y Clermont-Ferrand,

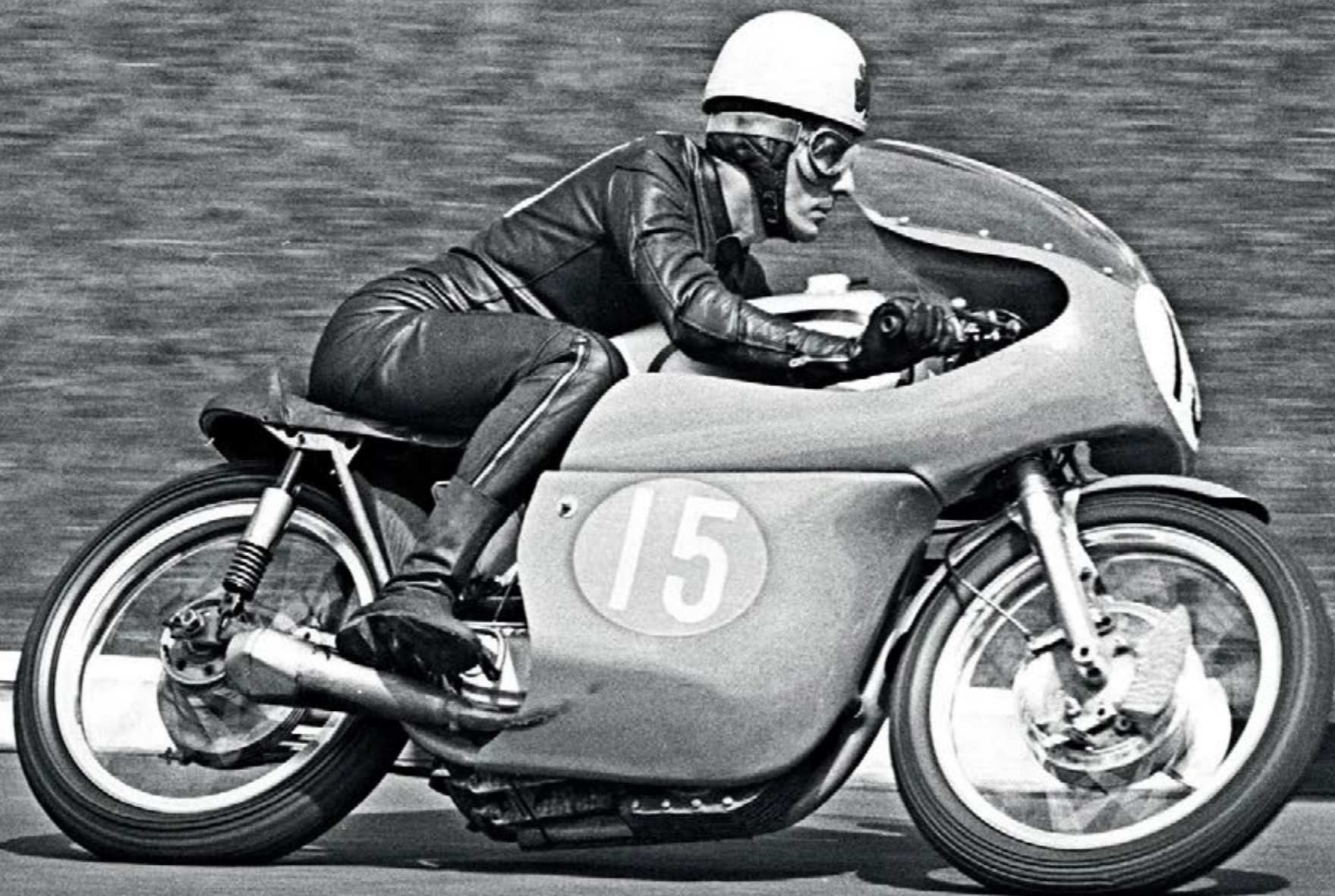
que Nieto no logró terminar, Parlotti consiguió algo de ventaja. Sin embargo Nieto reaccionó ganando en Salzburgring e Imola, mientras que Jansson y Mortimer man-

tenían su presión sobre el piloto de Morbidelli. Sabiendo que Nieto y Andersson no correrían en la isla, Parlotti decidió hacerlo a pesar de que muchos se lo desaconsejaron.



“
Cuando Ángel Nieto fue a la isla de Man tenía 21 años y aún no había ganado ningún título. Sufrió un accidente en entrenos y no pudo participaren en el TT, pero no volvió nunca más”





Entre otros Giacomo Agostini, que por aquel entonces ya contaba con ocho victorias en el TT, al que le resultó imposible persuadir a su amigo de que no corriera. Ante su negativa a hacer

caso a quienes sabían bien de que hablaban, las semanas previas a la carrera Agostini puso todo su empeño en enseñar a Parlotti los secretos de un circuito en el que nunca había corrido. La carrera

de 125 se disputaría el 9 de junio antes de la de 500, el Senior TT. La mañana amaneció húmeda y sombría. Los pilotos de 125 debían dar tres vueltas al Mountain Course (182,163 km).

“

Tras el accidente de Nieto en 1968 y la muerte de Herrero dos años después, la FEM prohibió a los pilotos españoles participar en el TT, e hizo todo lo posible para que dejara de ser puntuable del Mundial ”

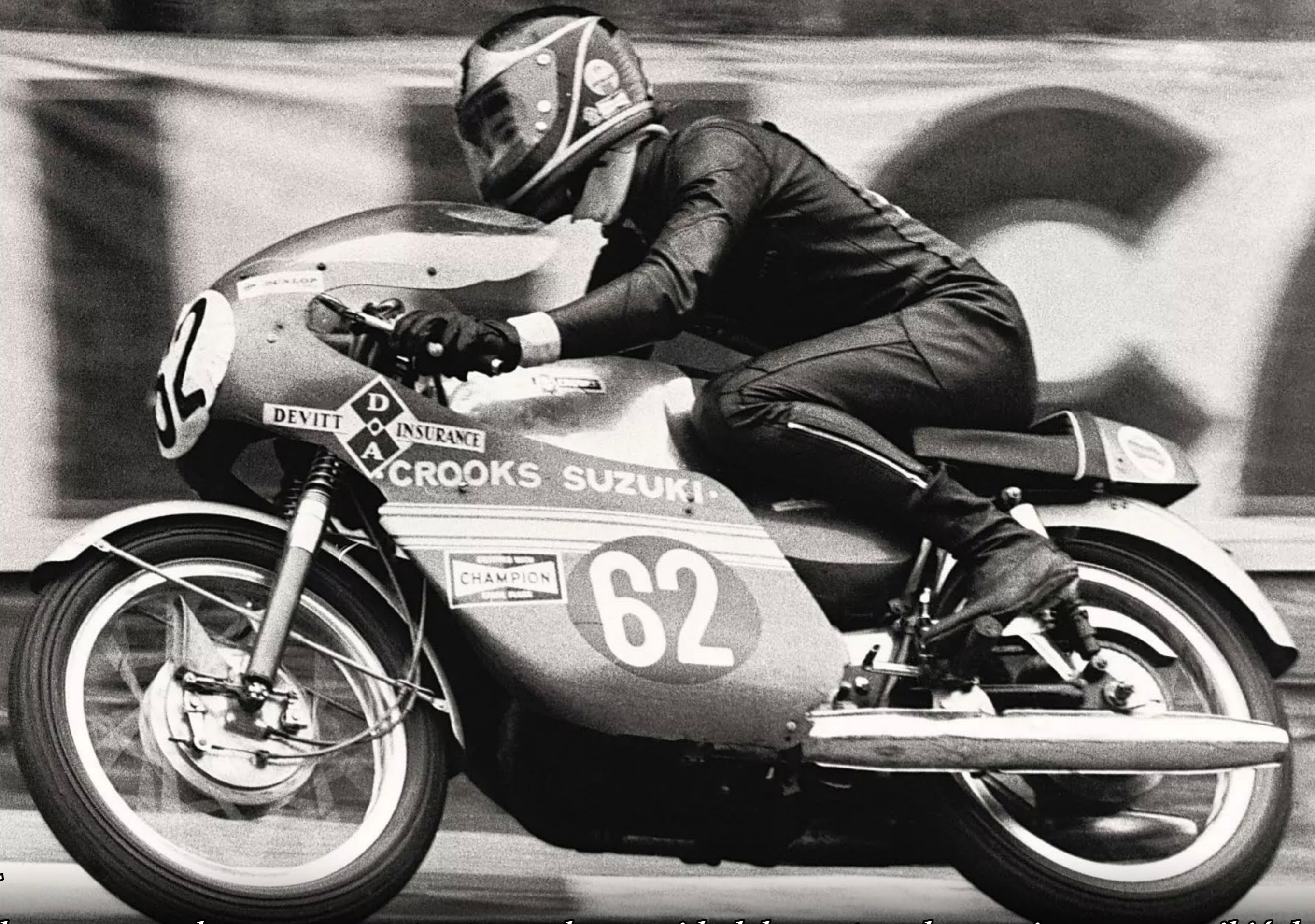




Mortimer lideró la carrera desde la primera vuelta. Parlotti rodaba segundo en la última vuelta cuando inició su ascenso hacia la parte más alta del recorrido, por el contorno de la falda del

Snaefell Summit, y al llegar a Verandah, en la milla 30, sufrió una caída y se golpeó contra un poste de hormigón falleciendo en el acto. Era la víctima 99 de la historia de la isla de Man. Un

par de horas más tarde, con el corazón todavía encogido, Agostini tomaba la salida en el Senior TT y ganaba por un amplio margen su décima y última victoria en la isla de Man.



“

Sheene se negaba a correr en 1971, pero la necesidad de puntos y las presiones que recibió de la federación británica le forzaron a tomar la salida en 125 y 250 ”

Ese día juró que nunca más volvería a correr allí. Para que os hagáis una idea, en una entrevista realizada por el diario ABC a Ángel Nieto, el “doce más uno”, sin el menor rubor, explicó su decisión de no participar en el TT:

“No iré a correr el Tourist Trophy por miedo. Así, simplemente, por miedo. El circuito es realmente aterrador, peligrosísimo. Una simple caída en su trazado puede ser la última de tu vida”, decía el piloto zamorano.



“
La muerte de Gilberto Parlotti en 1972 fue el desencadenante de un boicot masivo que estuvo a punto de acabar para siempre con el TT
”



El boicot a la isla

La muerte de Gilberto Parlotti fue el desencadenante de un boicot masivo al TT encabezado por Agostini. Su influencia entre los pilotos que competían en el mundial hizo que muchos siguieran su ejemplo: Entre ellos los campeones británicos Phil Read y Rodney Gould, aunque años más tarde Read, agobiado por problemas económicos, regresó al TT seducido por una jugosa oferta de Honda y la organización de la carrera.

La federación italiana se sumó a la medida adoptada por la española y también prohibió a sus pilotos correr en Man y así, poco a poco, cada vez hubo menos pilotos foráneos, hasta el punto de que salvo los habituales de los sideca-

res, que siguieron acudiendo con normalidad, entre 1973 y 1976 en las categorías individuales tan sólo participaron británicos, irlandeses y pilotos de países de la Commonwealth, acompañados de poco más de una docena de

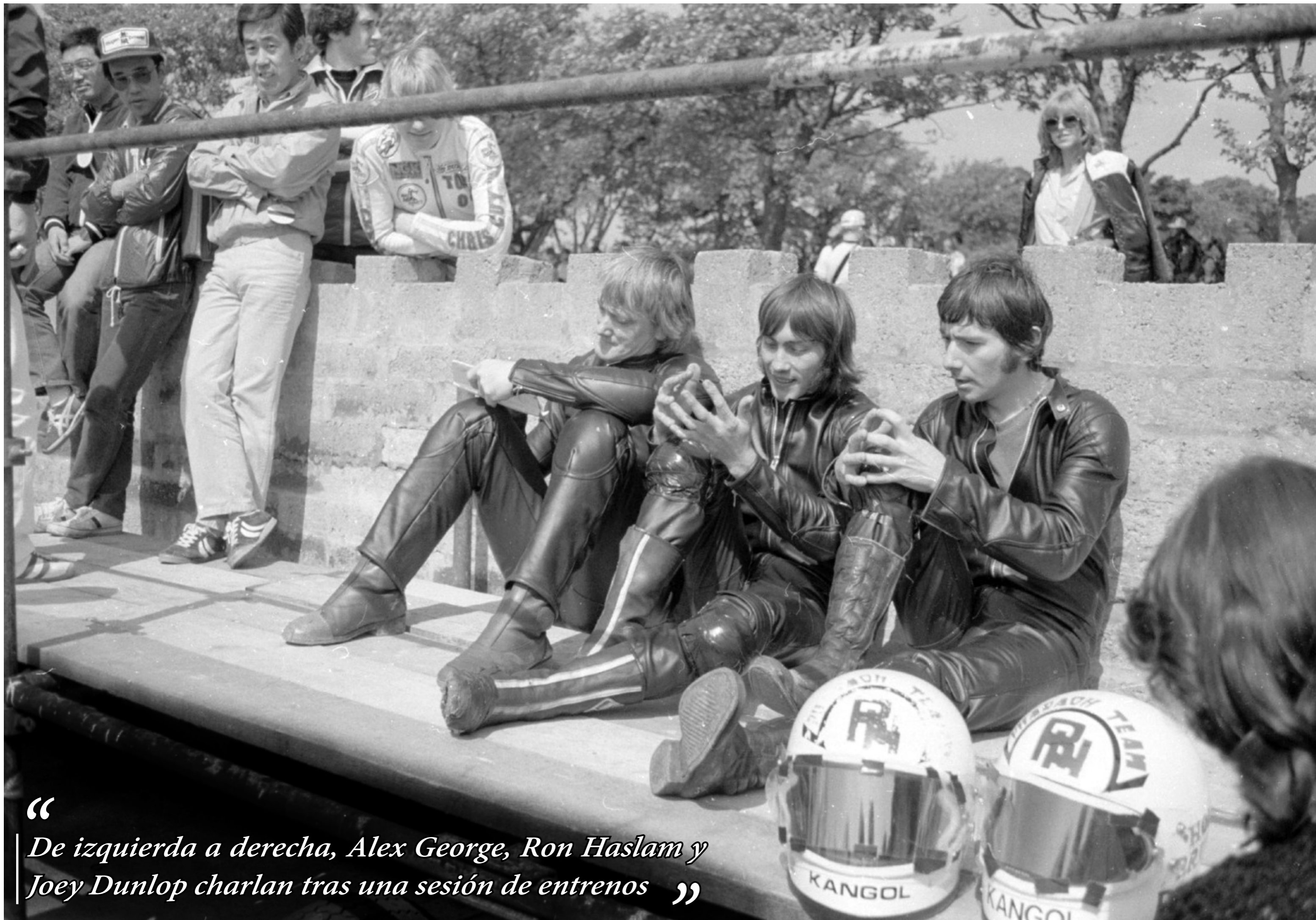
extranjeros como Gyula Marsovszky (Hungría), Helmut Kassner (Alemania), Pentti Korhonen (Finlandia) y Takazumi Katayama, que en 1977 sería el primer japonés coronado campeón del mundo de 350cc.



“

El gran “Ago”, diez veces ganador del Tourist Trophy, fue quien lideró la revuelta de los pilotos

”



“
De izquierda a derecha, Alex George, Ron Haslam y
Joey Dunlop charlan tras una sesión de entrenos ”



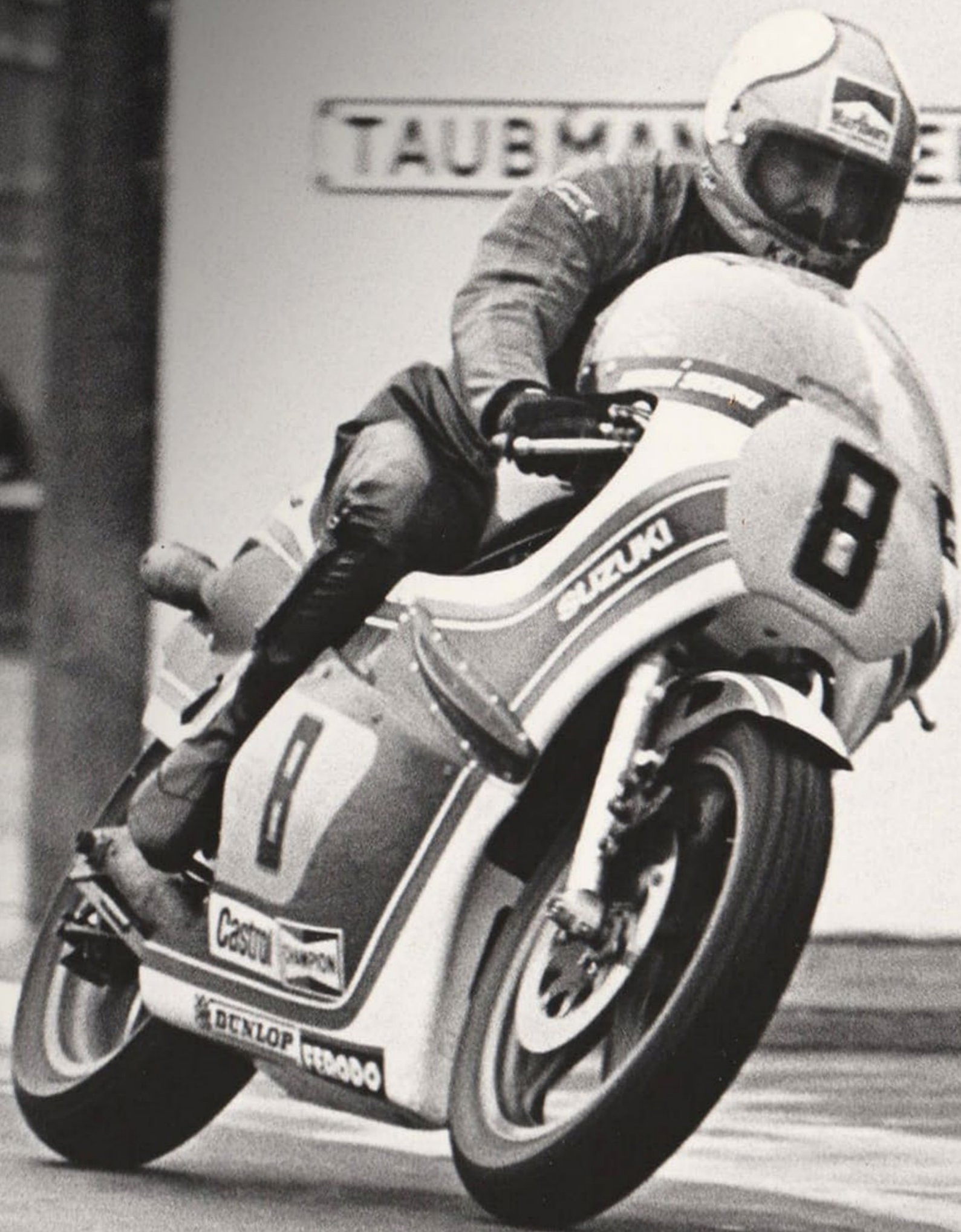
Es más, salvo por el triunfo en 1973 del australiano Jack Findlay en 500, durante cuatro temporadas las victorias se las repartieron entre pilotos británicos e irlandeses: Tommy Robb (125),

Charlie Williams (250) y Tony Rutter (350) en 1973 ; Charlie Williams (250), Tony Rutter (350) y Phil Carpenter (500) en 1974; Chas Mortimer (250), Charlie Williams (350) y Mick

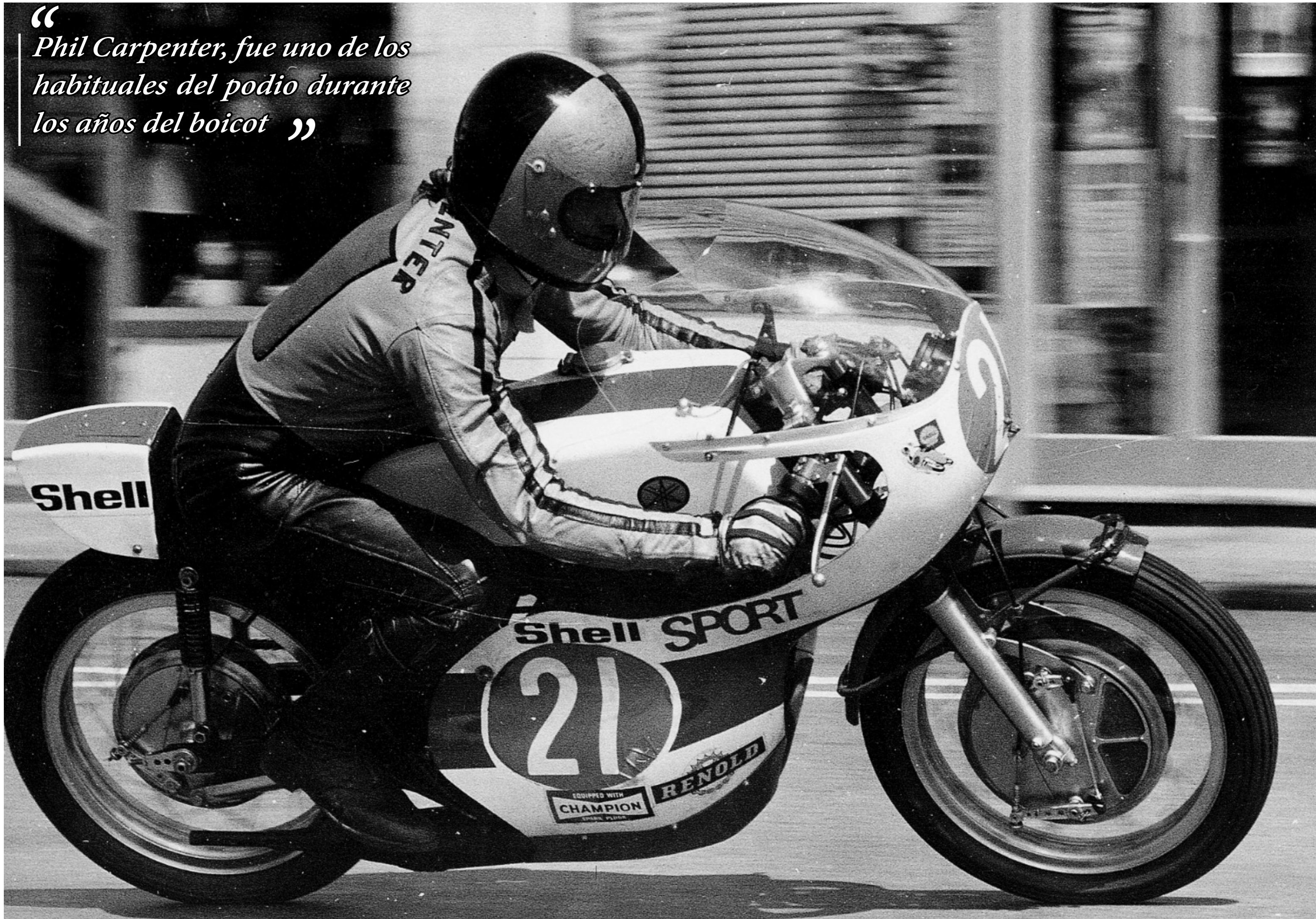
Grant (500) en 1975; y finalmente, Tom Herron (250 y 500) y Chas Mortimer (350) en 1976. La situación era tan preocupante de cara a la imagen del mundial que la FIM decidió intervenir, y tras

su Congreso de Otoño de 1975 anunciaba que a partir de la siguiente temporada el TT dejaba de ser puntuable, y que el Gran Premio del Reino Unido y se celebraría en Silverstone.

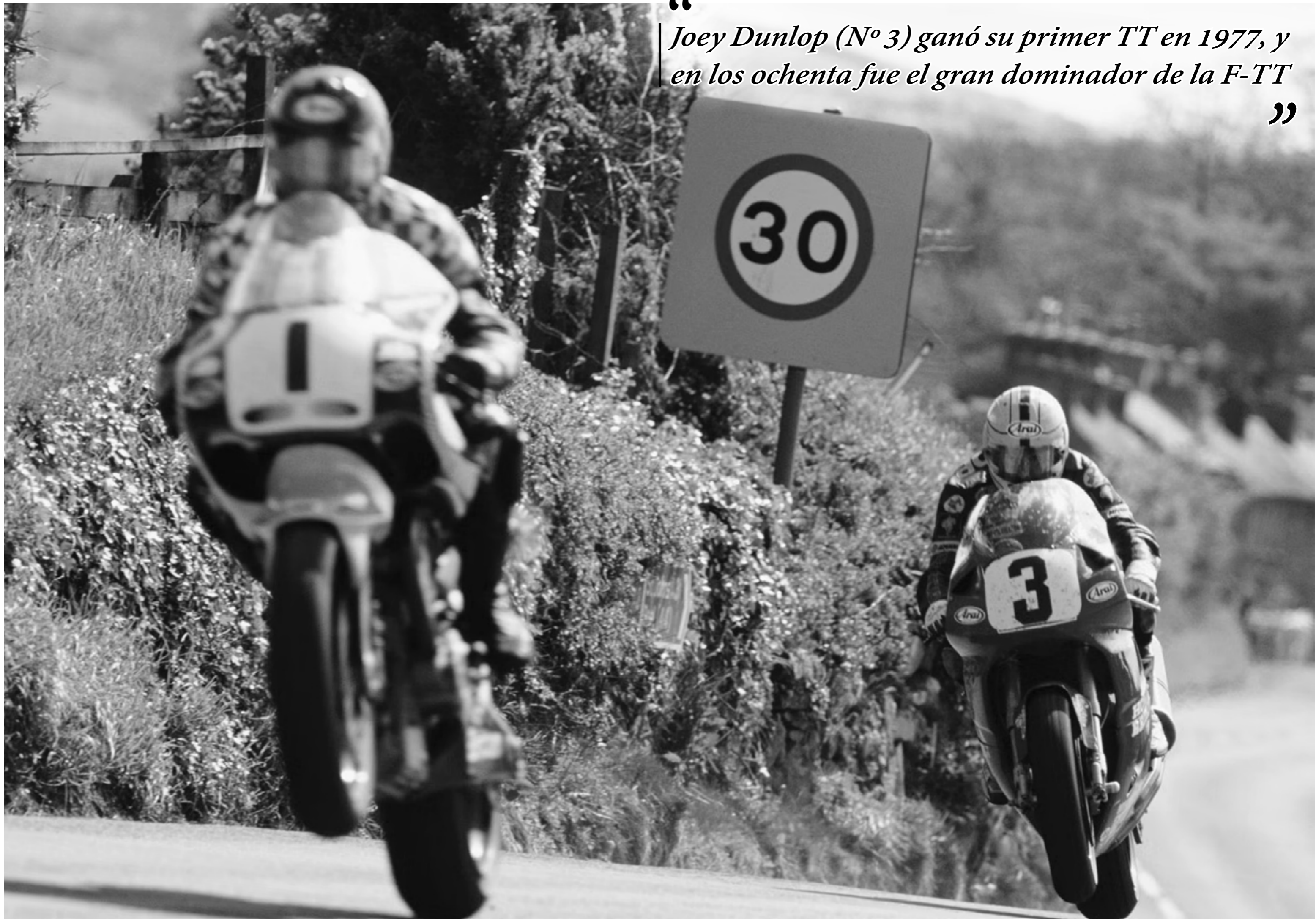
En su despedida del Mundial el TT siguió siendo luctuoso. Ese año murieron Les Kenny en la carrera de 250, y el pasajero de sidecar Walter Worner. Con ellos eran 40 los pilotos de Gran Premio que se habían dejado la vida en la carrera desde 1949. Por poner en perspectiva lo desproporcionado que esa cifra resultaba, el segundo circuito del mundo con mayor siniestralidad era Spa-Francorchamps (Bélgica), en el que entre 1949 y 1976 fallecieron ocho pilotos. Y desde entonces hasta 1990, última edición de la carrera, solamente murió uno más.



“
*Phil Carpenter, fue uno de los
habituales del podio durante
los años del boicot*”



“
*Joey Dunlop (Nº 3) ganó su primer TT en 1977, y
en los ochenta fue el gran dominador de la F-TT*
”

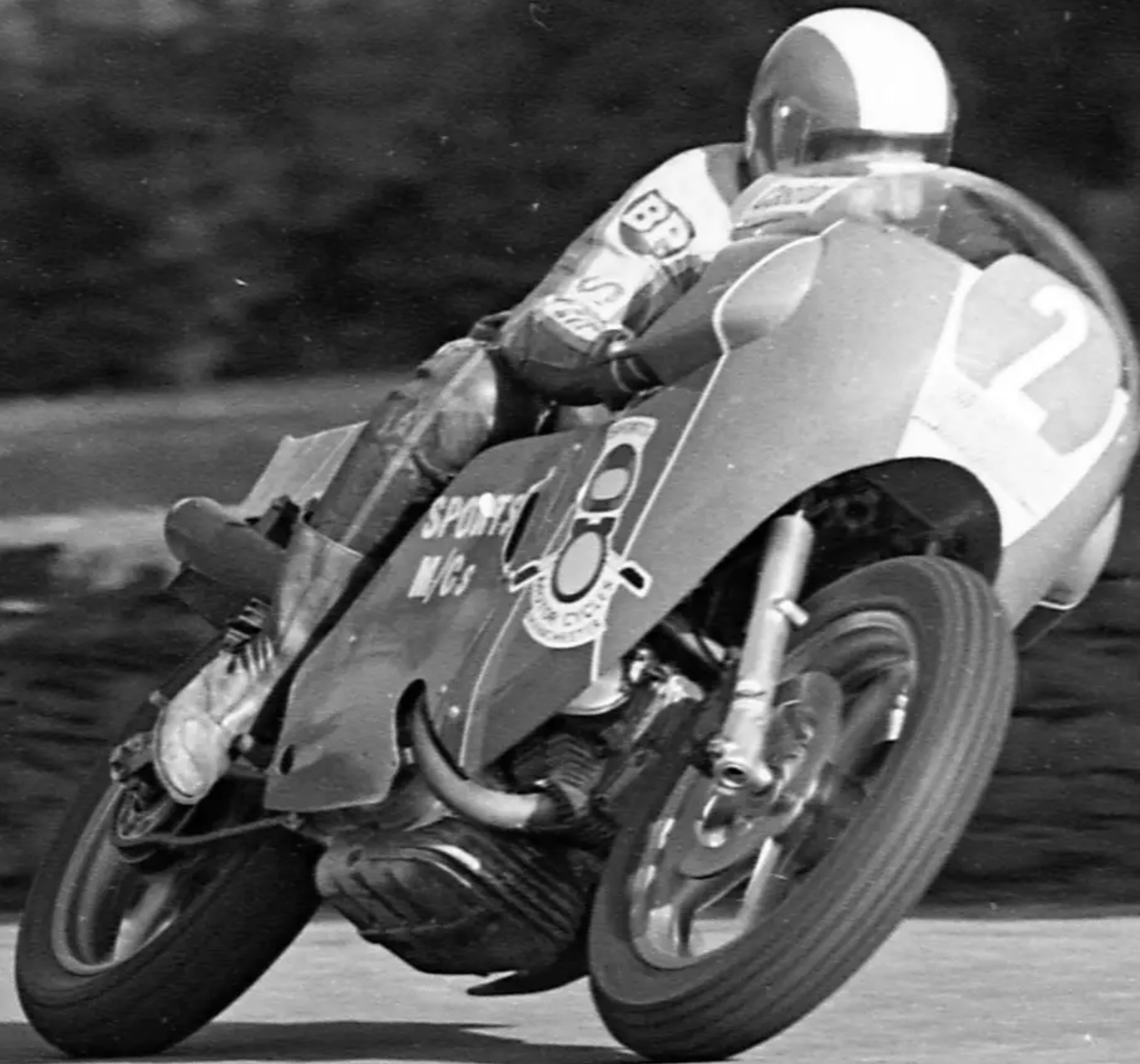


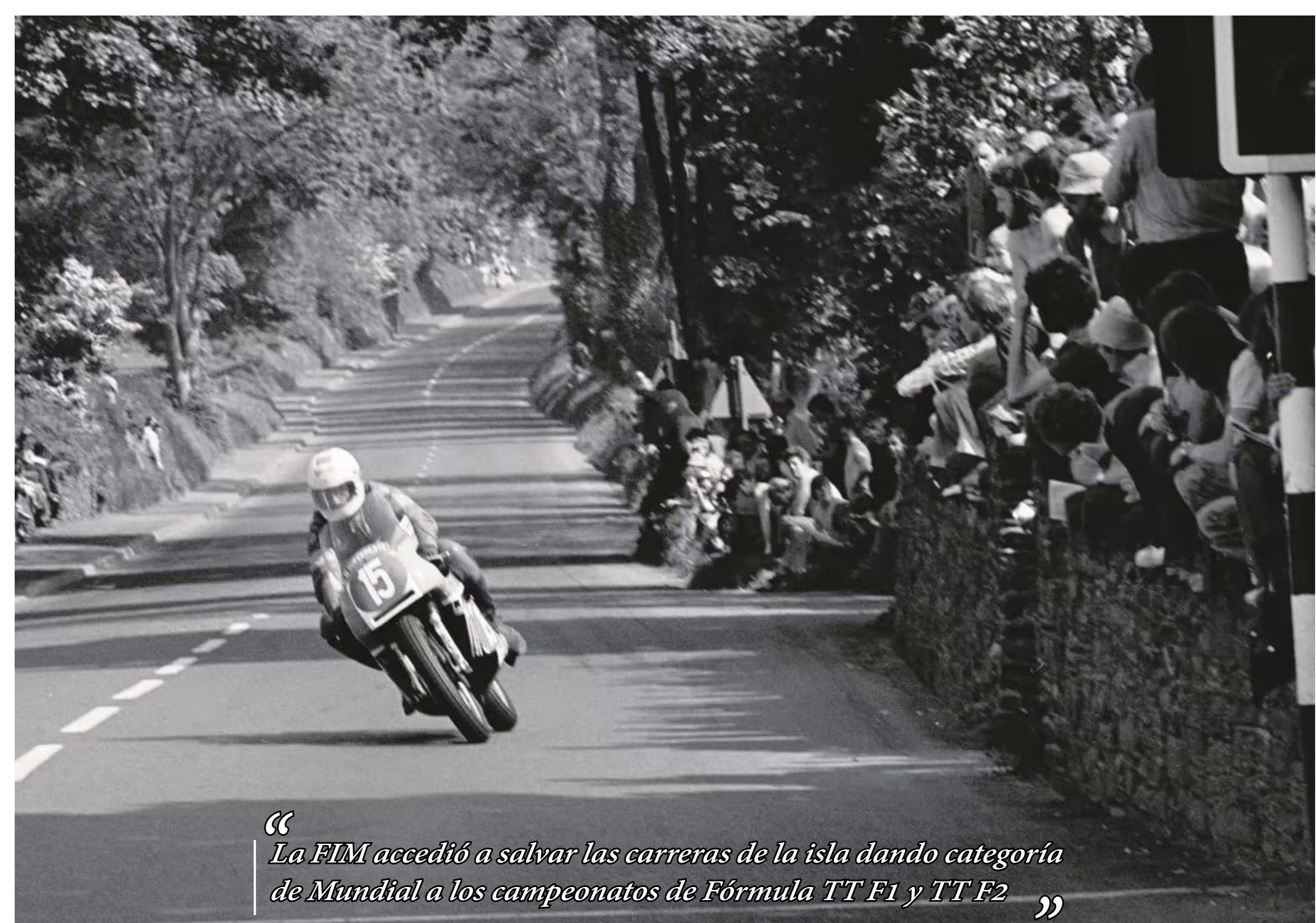
Salvado por la campana... de la FIM

Pero que el Tourist Trophy saliera del calendario del campeonato del mundo de velocidad no fue el fin que tantos esperaban. Tanto por su enorme tradición, como por la poderosa influencia de la federación británica

(ACU), la FIM accedió a salvar las carreras de la isla con un campeonato de Fórmula TT F1 y TT F2 que tendría rango de Mundial", sería a una sola prueba, y se disputaría con modelos derivados de la serie. La publi-

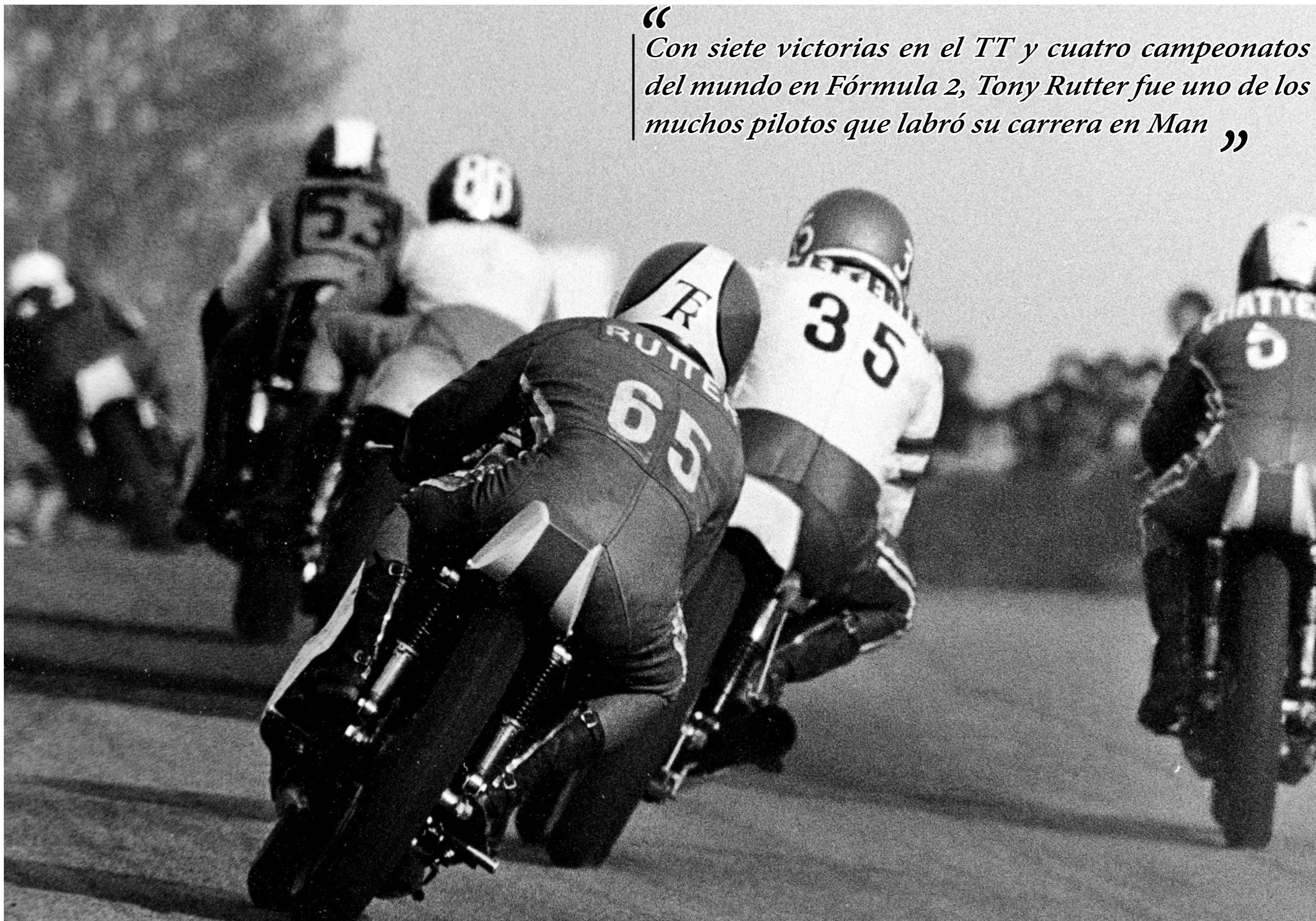
cidad que suponía para las marcas ganar un mundial con motos de calle les animó a involucrarse fichando a pilotos de renombre que dieran prestigio al nuevo campeonato y atrajeran a los aficionados.





“
*La FIM accedió a salvar las carreras de la isla dando categoría
de Mundial a los campeonatos de Fórmula TT F1 y TT F2*
”

“
Con siete victorias en el TT y cuatro campeonatos del mundo en Fórmula 2, Tony Rutter fue uno de los muchos pilotos que labró su carrera en Man”



“

“¡Te veré en la isla de Man... detrás de mí!”, decía el telegrama que Read envió a Hailwood cuando se enteró del regreso de su rival, al que Hailwood le respondió: “¡Eso será cuando esté a punto de doblarte!”. Los periódicos y las revistas se frotaban las manos ”



Uno de ellos fue Phil Read. “El Príncipe de la velocidad” llevaba sin correr en el TT desde 1973 pero atravesaba problemas económicos y no rechazó la oferta que le hicieron Honda y la

organización. Eso si, cobrase lo que cobrase se lo ganó, porque venció el Senior TT y se coronó primer Campeón del Mundo de Fórmula TT-1. Pero si aquella temporada inaugural de 1977 fue

un éxito, la confirmación de los rumores sobre la reaparición de Mike Hailwood en la siguiente después de una ausencia de once años para participar en el Senior TT, F-TT1, Classic TT

(750) y Lightweight 250, sería la que devolviese el Tourist Trophy a la cima de las citas importantes del calendario motociclista internacional.

A partir de aquel 1998 el TT, lejos de perder fuelle, sigue acaparando la atención de los medios de comunicación, y los hoteles, albergues y campings de la

pequeña isla de Man continúan acogiendo a miles de aficionados para disfrutar durante cinco días de unas carreras que siguen siendo muy peligro-

sas, eso no se puede negar, pero también las únicas capaces de transmitir unas sensaciones difíciles de explicar a quienes nunca hayan asistido al TT.



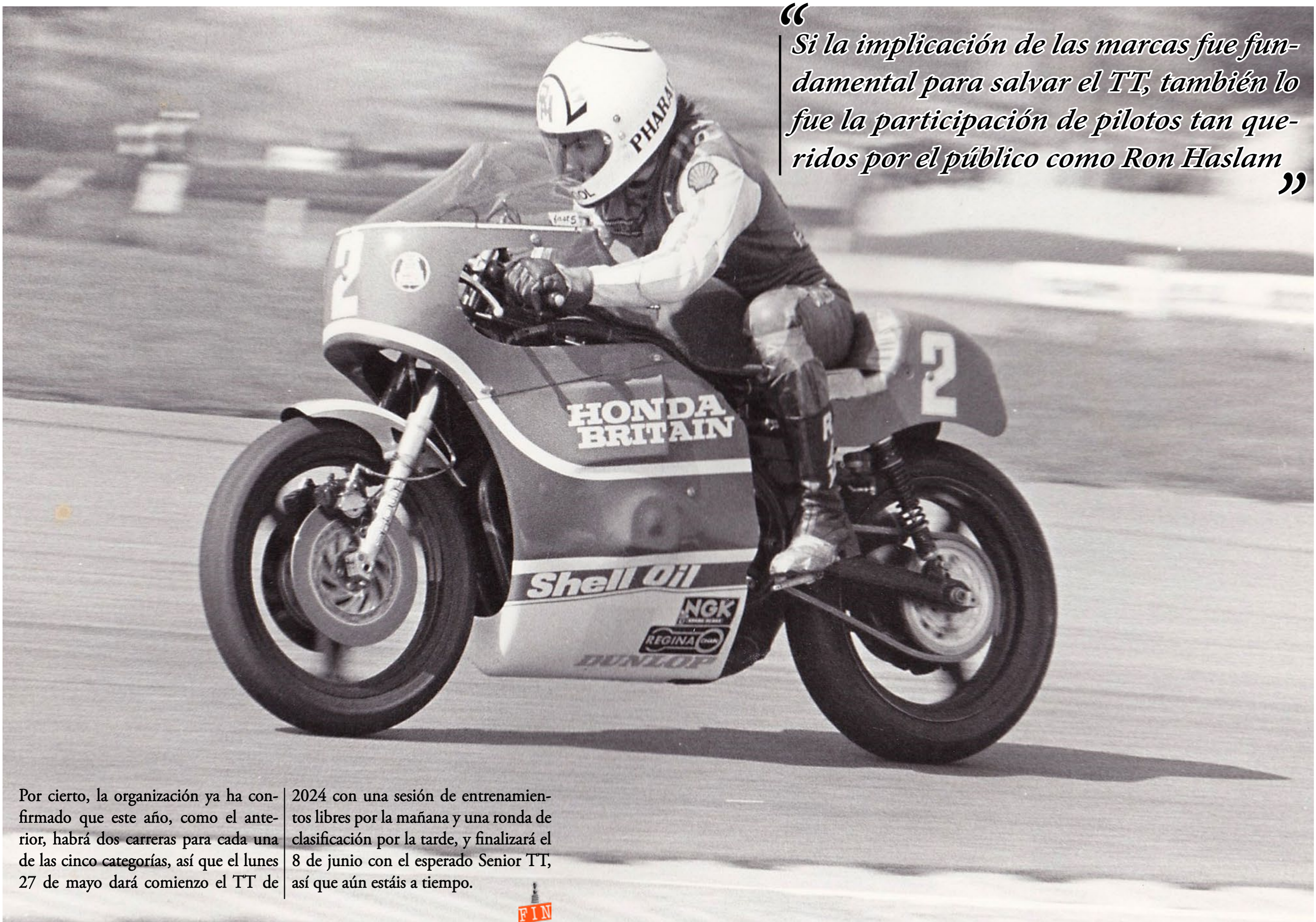
“
Los organizadores del TT nunca imaginaron, ni en sus mejores sueños, que Mike Hailwood regresaría a la isla tras 11 años de ausencia... y volvería a ganar
”

”





“
El duelo Read-Hailwood despertó un interés inusitado en la prensa del motor, y dio al TT el empujón que necesitaba para volver a ser una de las pruebas más importantes del mundo
”



“
Si la implicación de las marcas fue fundamental para salvar el TT, también lo fue la participación de pilotos tan queridos por el público como Ron Haslam
”

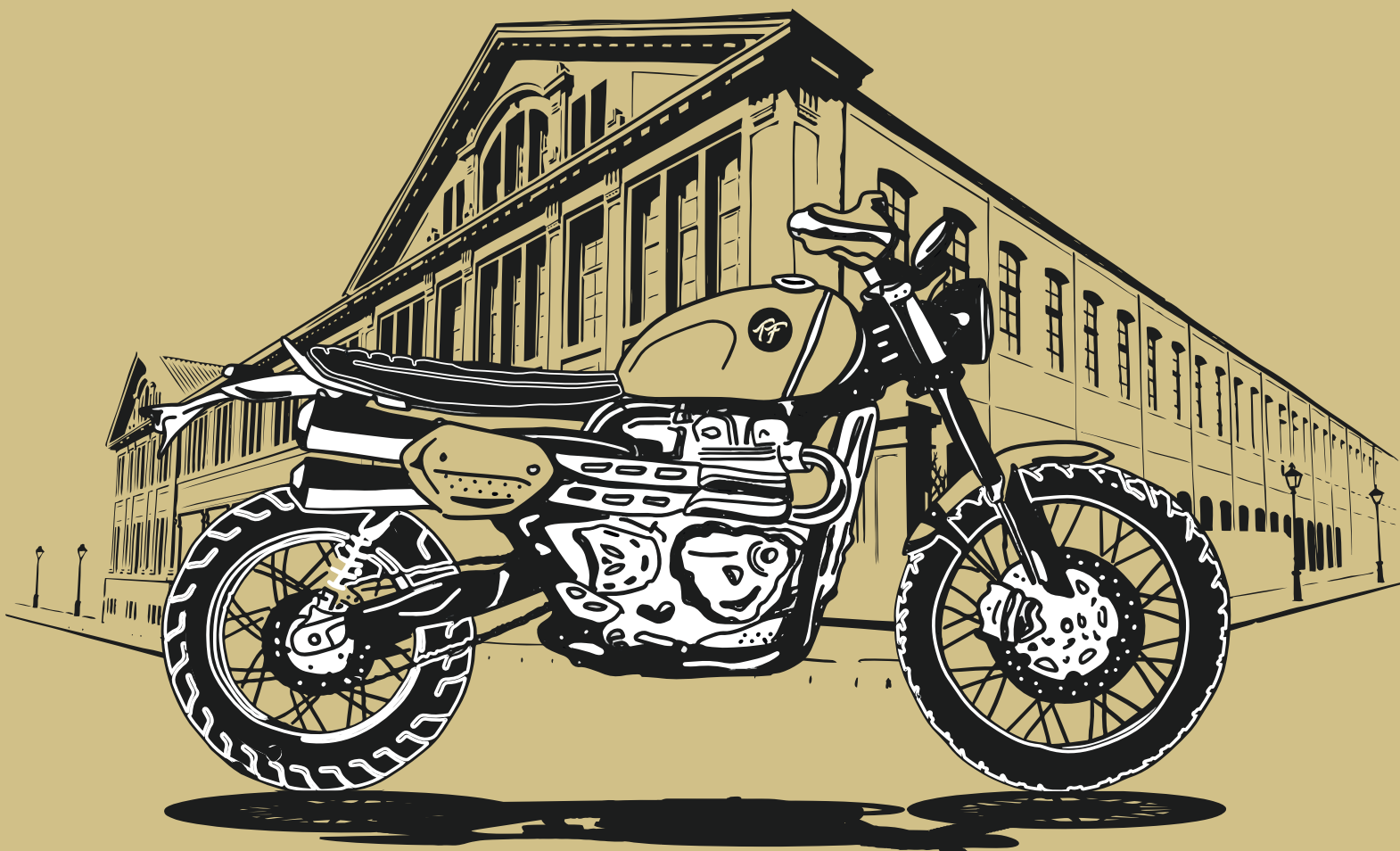
Por cierto, la organización ya ha confirmado que este año, como el anterior, habrá dos carreras para cada una de las cinco categorías, así que el lunes 27 de mayo dará comienzo el TT de

2024 con una sesión de entrenamientos libres por la mañana y una ronda de clasificación por la tarde, y finalizará el 8 de junio con el esperado Senior TT, así que aún estáis a tiempo.



The Factory Bike Fest.

CALELLA - BARCELONA



MOTORCYCLE EXPO

classic | cafe racer | scrambler | dirt track | competition

24/25/26 MAY 2024 | BARCELONA - CALELLA (FÁBRICA LLOBET-GURI)

LIVE MUSIC | FOOD | BIKES | ART GALLERY | BARBERSHOP | MARKETPLACE

www.thefactorybikefest.com | [@thefactorybikesfest](https://twitter.com/thefactorybikesfest)

