úmero especial de XTREME BIKES & CAFE RACERS
SPECIAL BIKES CULT
#6
49
Norton Featherbed: Como un lecho de plumas
Hollister: Del anonimato a la primera plana
Bosozoku: El lado oscuro del motociclismo japonés
SuperBikes Racing: Cuando todo empezó

Sumario

4 Editorial

6 Staff

12 *Norton Featherbed:* Como un lecho de plumas

72 Noticias

94 *Hollister:* Del anonimato a la primera plana

148 *Bosozoku:* El lado oscuro del motociclismo japonés

200 *SuperBikes Racing:* Cuando todo empezó

244 *Auto Race:* Speedway made in Japan

Editorial

Según los datos hechos públicos por la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR), septiembre ha cerrado con 17.533 motos matriculadas. Una cifra que, tal y cómo está el patio, no está nada mal porque supone un 4,8% de incremento respecto al mismo mes del año pasado. Si el dichoso Covid-19 no hubiera obligado a frenar la producción en las fábricas con la consiguiente rotura de stocks es posible que se hubieran vendido muchas más… Nunca lo sabremos, y cómo eso entra en el terreno de la especulación, conformémonos con esperar que en nuestro sector las cosas sigan yendo como van (si mejoran tampoco vamos a quejarnos) y la familia motociclista siga creciendo, aunque sea a expensas de todos esos usuarios del transporte público que cada vez tienen más claro que frente a un posible contagio del Covid es mucho más seguro mojarse o pasar frio en moto, que el calorcillo humano del autobús o el metro en hora punta.

SBC

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 (Netehrland), Oscar Romagnolli (Argentina), Dirk Behlau, Horst Rösler (Germany), Paulo Santos (Portugal), Marco Frino (Italy)

Producción
XTB Media, S.L.
xtremebikes@xtremebikes.es

Publicidad
marketing@xtremebikes.es

Se prohíbe la reproducción total o parcial de imágenes, textos e ilustraciones sin la correspondiente autorización escrita del editor. Asimismo, Xtreme Bikes 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…

SCRAMBLER DUCATI

Kawasaki

VOGE

HARLEY-DAVIDSON TARRACO

TRIUMPH MADRID

MAKINOSTRA MKN Harley-Davidson Madrid

motopoliza.com aseguramos tu pasión

Doctor Cycle Center

D'S MOTORCYCLES

7089 tailor made machines

HARLEY-DAVIDSON BCN BARCELONA

Biker Group

STEEL BRITISH

APcycles

Cool MOTORCYCLES

+3 MOTORS

STEEL USA HARLEY-DAVIDSON CYCLE

TVCHANNEL
MOTO
ADV
Tu canal de TV de motos y aventuras
www.motoadv.es

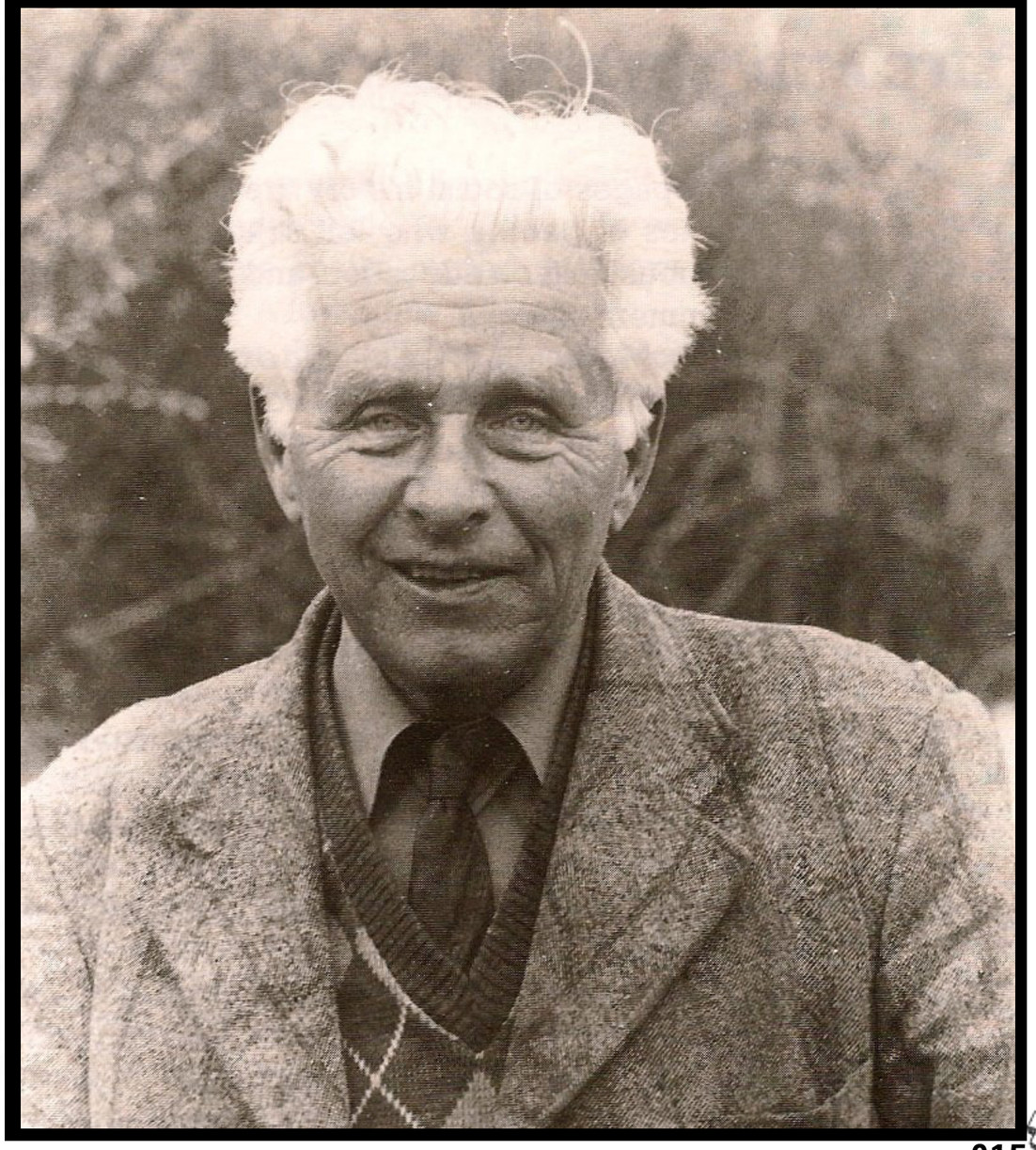
¡Como un lecho de plumas!

Historia del chasis Norton Featherbed

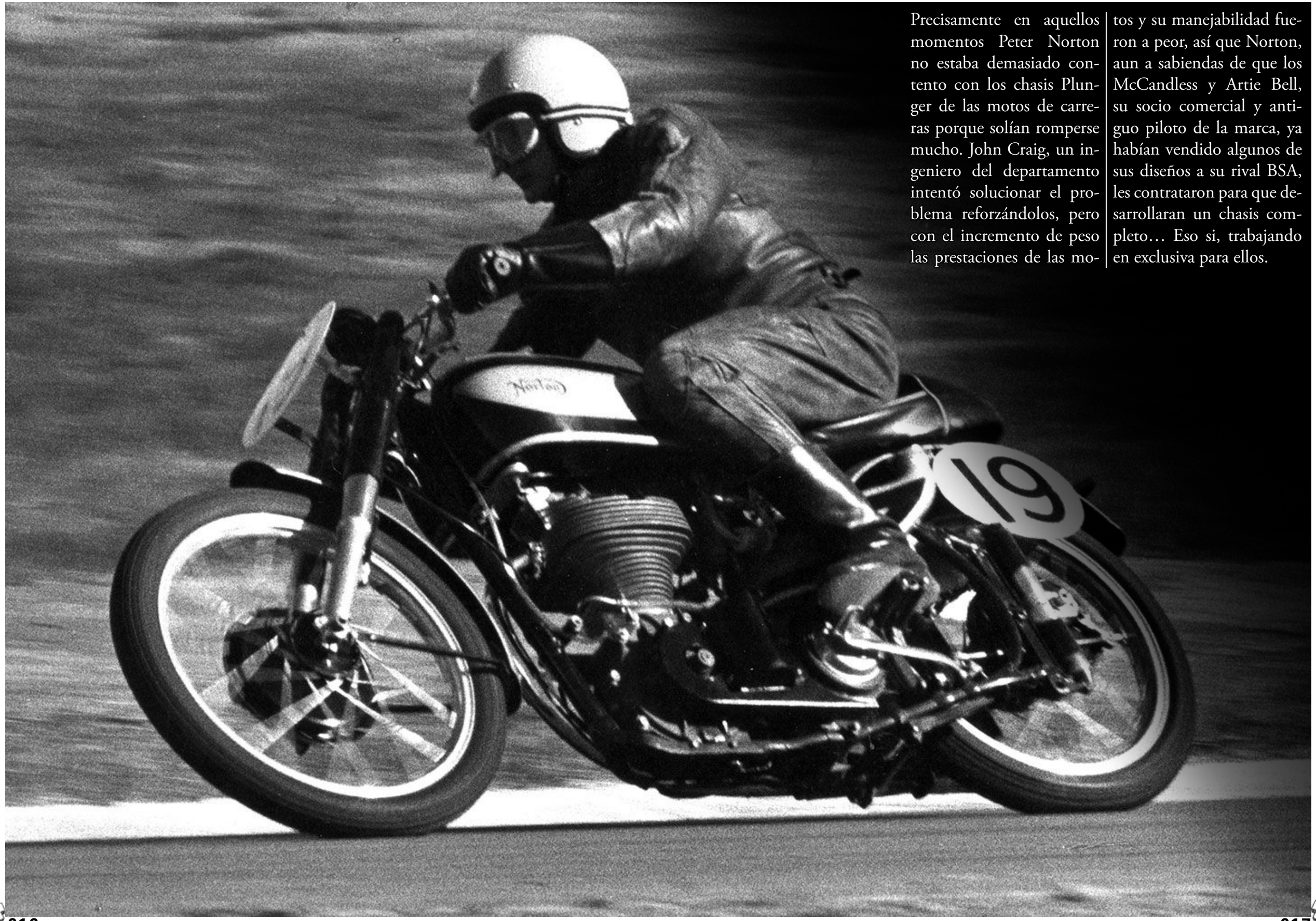
Norton desarrolló el chasis featherbed para mejorar el rendimiento de sus motos de carreras en el peligroso TT de la Isla de Man, y a la vista de los resultados que se obtuvieron, decidieron adoptarlo en todos sus modelos de serie hasta el año 68, que se sustituyó por el Isolastic de las nuevas Commando.

Fotos: Gordon Small, Dave Davey Maertyn, Mick Walker, Mick Woolett´s y D.R.
Texto: Steve Myatt, Paul deOrleans, Sweet Dreams, Life and work of Rex McCandless (Ulster Folk and Transport Museum

En 1948 los hermanos Rex y Cromie McCandless se presentaban en la fábrica Norton para ofrecer un chasis diseñado por ellos, con el que aseguraban que sería más fácil aprovechar en competición todo el potencial de los monocilíndricos Norton de 500cc. Rex no era ingeniero pero sabía muy bien de lo que hablaba, porque además de ser participante habitualmente en competición con motos preparadas por él mismo, también había fabricado para su hermano un chasis con motor Triumph T100 para el que ideó un innovador (innovador para la época, claro) tren trasero hecho con una pieza oscilante en forma de U (basculante) y dos amortiguadores hidráulicos de un automóvil Citroën colocados en posición vertical a uno y otro lado del chasis, con la que Cromie cosechó numerosos triunfos en competición.



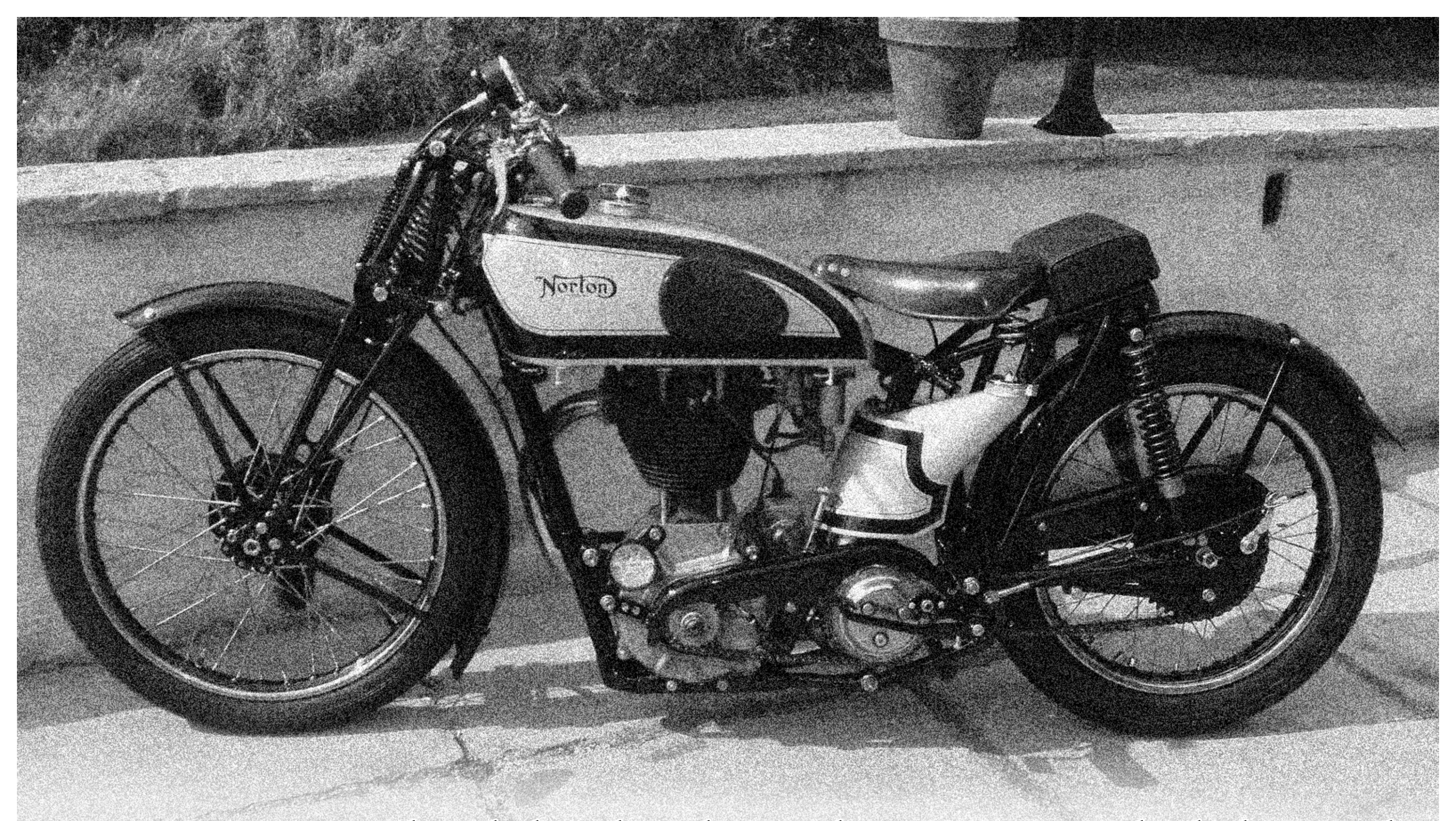
PIC TWO



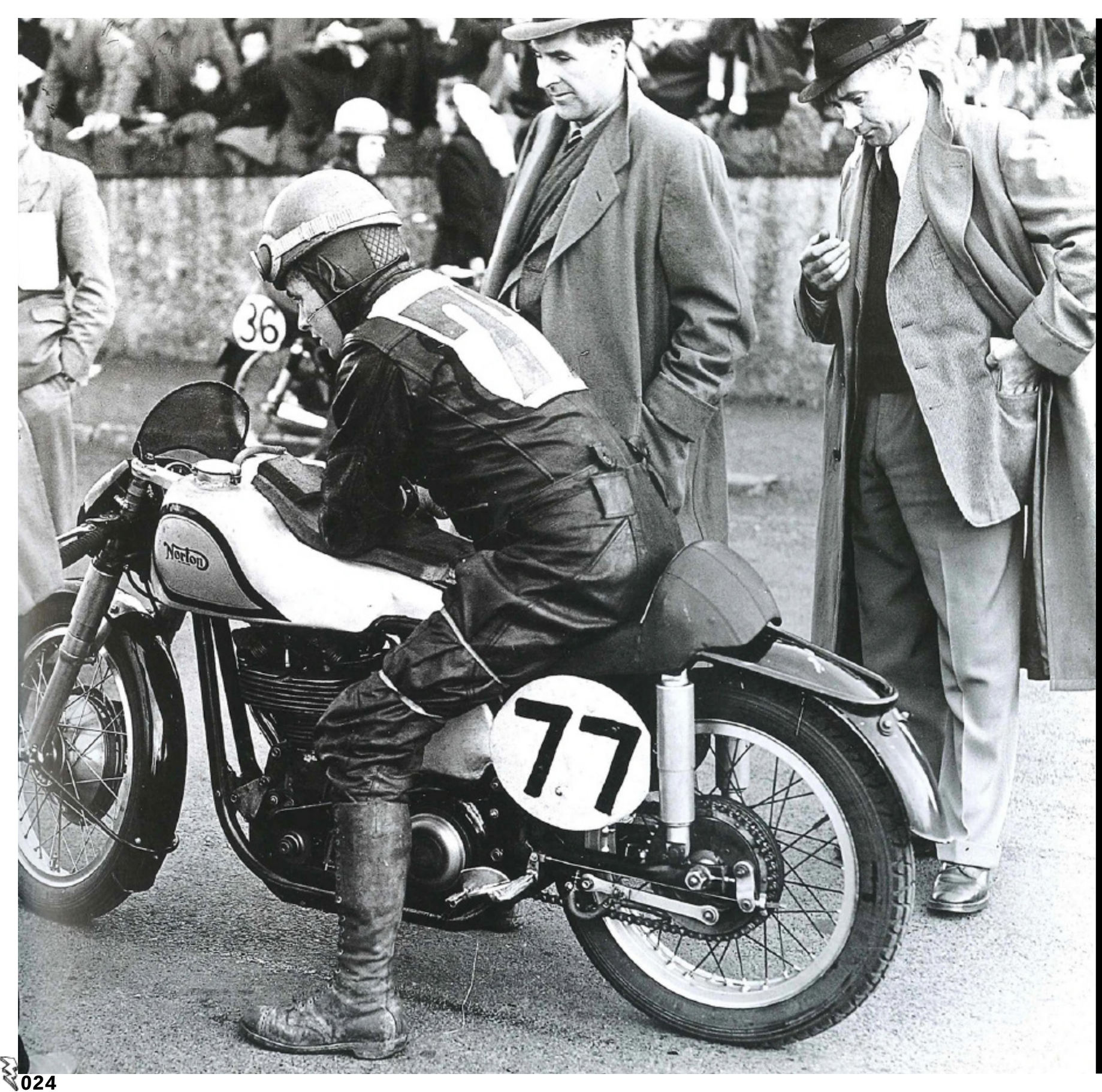
Precisamente en aquellos momentos Peter Norton no estaba demasiado contento con los chasis Plunger de las motos de carreras porque solían romperse mucho. John Craig, un ingeniero del departamento intentó solucionar el problema reforzándolos, pero con el incremento de peso las prestaciones de las motos y su manejabilidad fueron a peor, así que Norton, aun a sabiendas de que los McCandless y Artie Bell, su socio comercial y antiguo piloto de la marca, ya habían vendido algunos de sus diseños a su rival BSA, les contrataron para que desarrollaran un chasis completo… Eso si, trabajando en exclusiva para ellos.

Que los chasis Plunger se rajaran por el esfuerzo al que eran sometidos en los circuitos de la época, motivó que en Norton escucharan las propuestas de aquel excéntrico técnico irlandés”

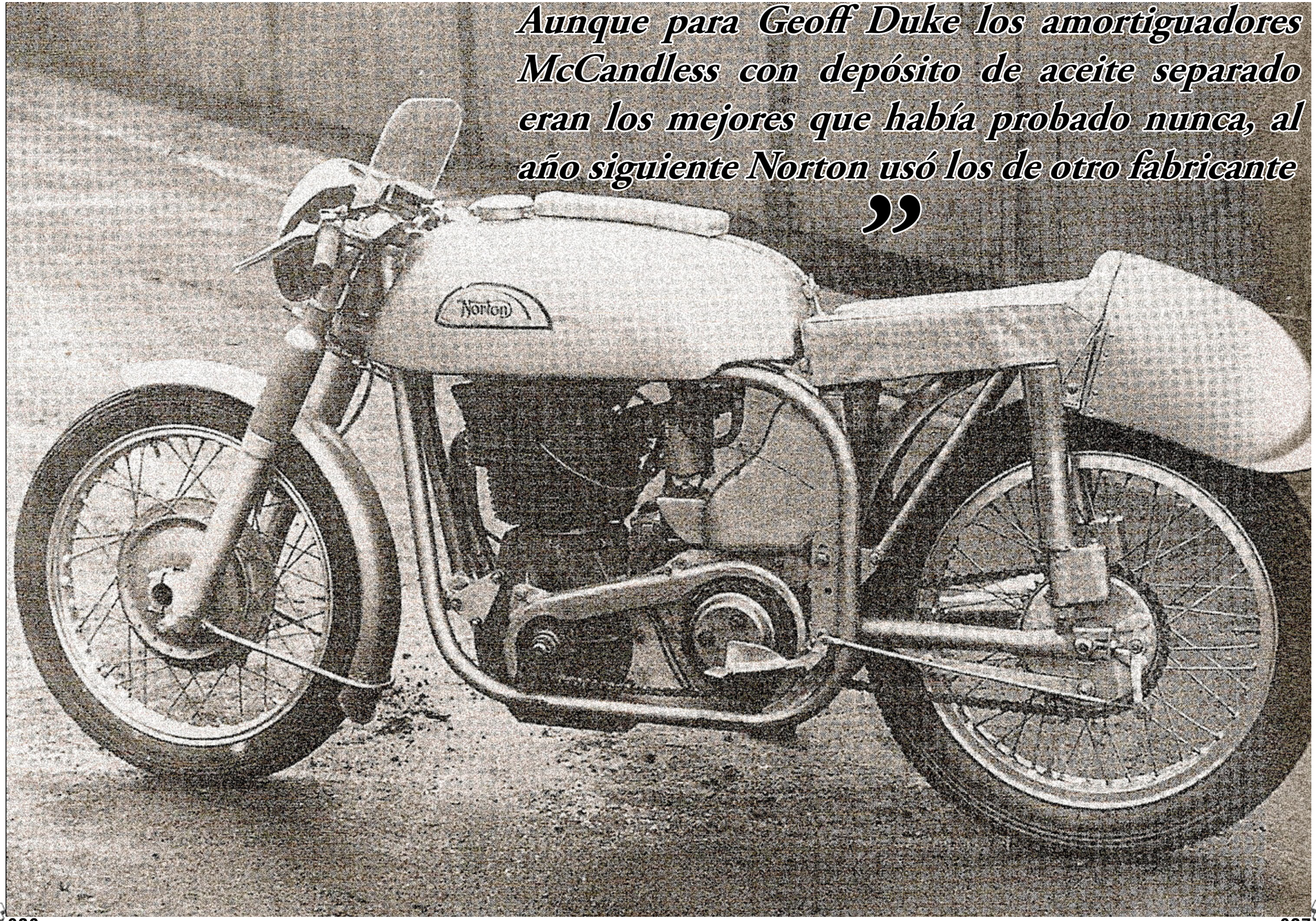
En solo dos meses el primer prototipo de la nueva moto de carreras diseñada por Rex y puesta a punto por Bell estaba rodando, así que en el invierno de 1949 se llevó a Man para ver que tal se desenvolvía en el trazado de la isla. Las pruebas fueron tan satisfactorias que Norton encargó de inmediato ocho chasis para las motos oficiales de fábrica. Curiosamente, aquellos ocho cuadros hechos a mano por Rex con ayuda del soldador Oliver Nelson fueron los únicos que se hicieron en las instalaciones de Norton. El resto se fabricaron en la empresa de McCandless y Bell, que al mantener la titularidad de la patente cobraba a Norton los chasis más 1 libra por cada moto que se vendiera.



Las primeras pruebas de las ideas de Rex dieron como resultado la Benial (bestia en irlandés), que montaba amortiguadores convencionales en lugar de la suspensión Plunger ”



En enero de 1950 el prototipo estaba listo para realizar las primeras pruebas en circuito. Tanto el chasis como los amortiguadores los hizo a mano el propio McCandless con ayuda de Oliver Nelson, su soldador



Aunque para Geoff Duke los amortiguadores McCandless con depósito de aceite separado eran los mejores que había probado nunca, al año siguiente Norton usó los de otro fabricante

El Nombre

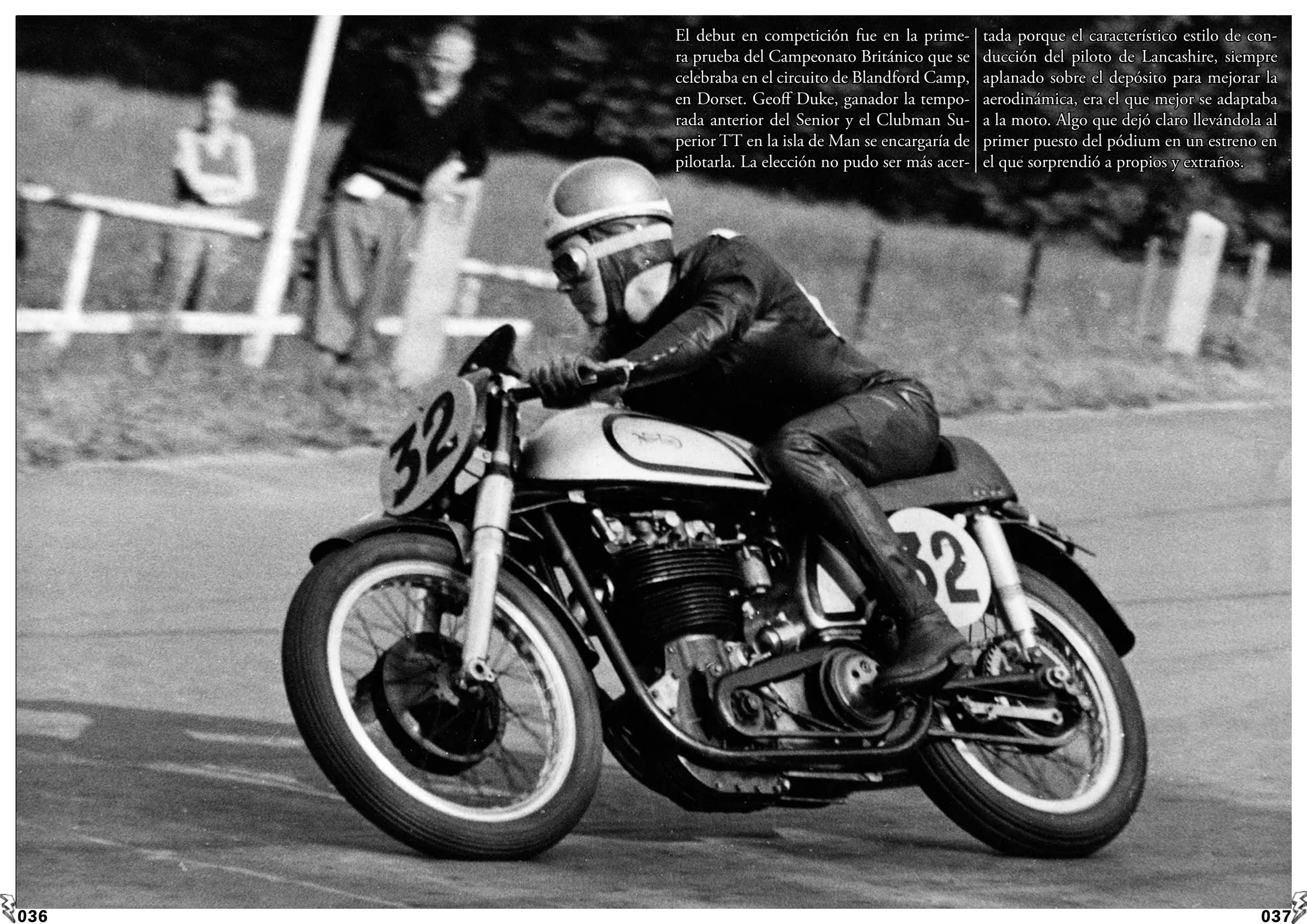
La denominación Featherbed (lecho de plumas) se debe al piloto de Norton Harold Daniel, al que tras conseguir tres victorias en el Tourist Trophy y bastantes resultados destacados en el Manx Grand Prix de la isla de Man, Norton invitó en 1.950 a un test en el que debía comparar la moto nueva y la vieja. Después de dos vueltas al circuito de la isla, cuando los ingenieros le preguntaron que le parecía la moto nueva, su respuesta fue tan clara como reveladora: "Comparándola con la antigua del chasis Plunger, esto es cómo rodar sobre un lecho de plumas"… Y los británicos, tan aficionados ellos ha bautizar sus motos con nombres bonitos que sonaran bien, decidieron que el de "lecho de plumas" era perfecto. Y además transmitía comodidad.

El tipo calvo y con gafitas de la foto -con más pinta de oficinista que de piloto- es Harold Daniel. A él se debe la denominación "lecho de plumas" que se dio al chasis

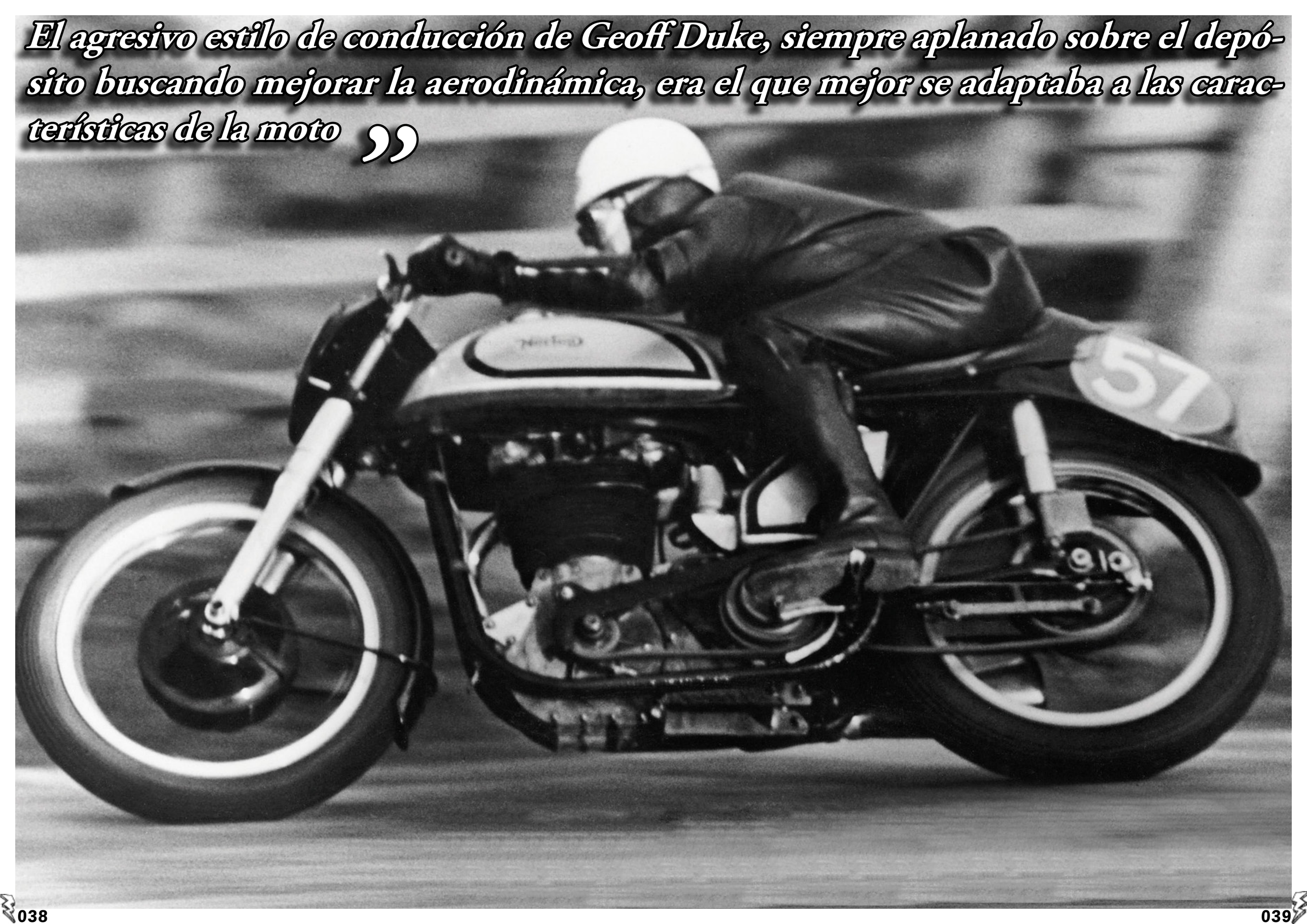
Los primeros éxitos

Antes de presentar oficialmente en competición la Manx Featherbed, en Norton quisieron hacer la "prueba de fuego" y en enero de 1950 se llevaron cuatro motos al circuito Montlhéry. Allí, a poco más de 24 kilómetros de Paris y con un frio mortal, estuvieron rodando ininterrumpidamente con el gas a fondo durante dos días por el trazado interior del circuito francés, un ovalo con un par de rectas de 180 metros en el que alcanzaban velocidades realmente altas sin que las motos acusaran ni un solo problema en ninguna de las dos jornadas. El comportamiento de los chasis con aquella novedosa suspensión trasera también fue sobresaliente, así que la nueva Manx se consideró lista y más que apta para representar a Norton en el mundial.

Los chasis de las motos del equipo oficial de 1950 fueron los únicos fabricados en Norton. Los posteriores, hasta 1970, los hizo Reynolds Tube Company bajo licencia ”



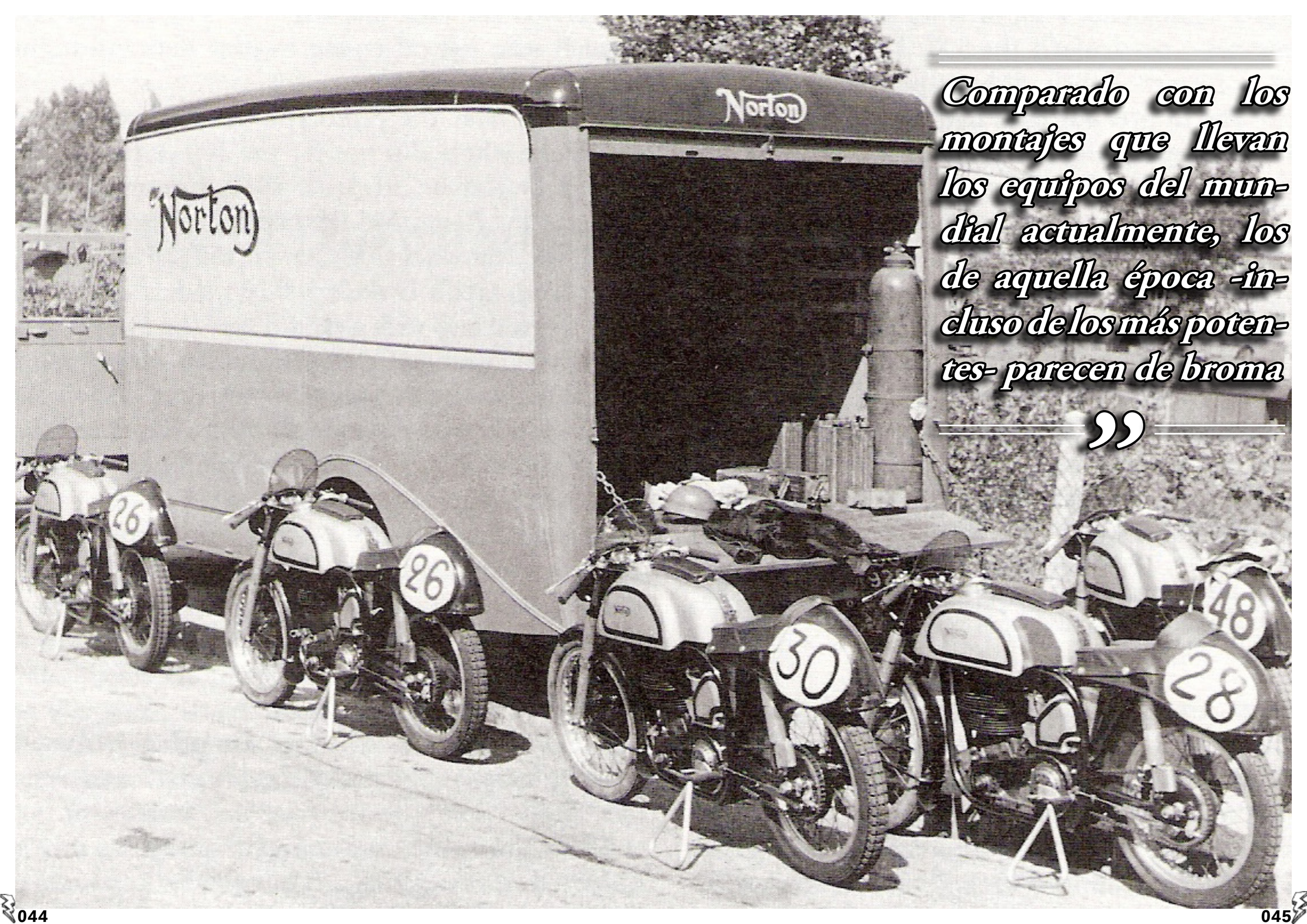
El debut en competición fue en la primera prueba del Campeonato Británico que se celebraba en el circuito de Blandford Camp, en Dorset. Geoff Duke, ganador la temporada anterior del Senior y el Clubman Superior TT en la isla de Man se encargaría de pilotarla. La elección no pudo ser más acertada porque el característico estilo de conducción del piloto de Lancashire, siempre aplanado sobre el depósito para mejorar la aerodinámica, era el que mejor se adaptaba a la moto. Algo que dejó claro llevándola al primer puesto del pódium en un estreno en el que sorprendió a propios y extraños.



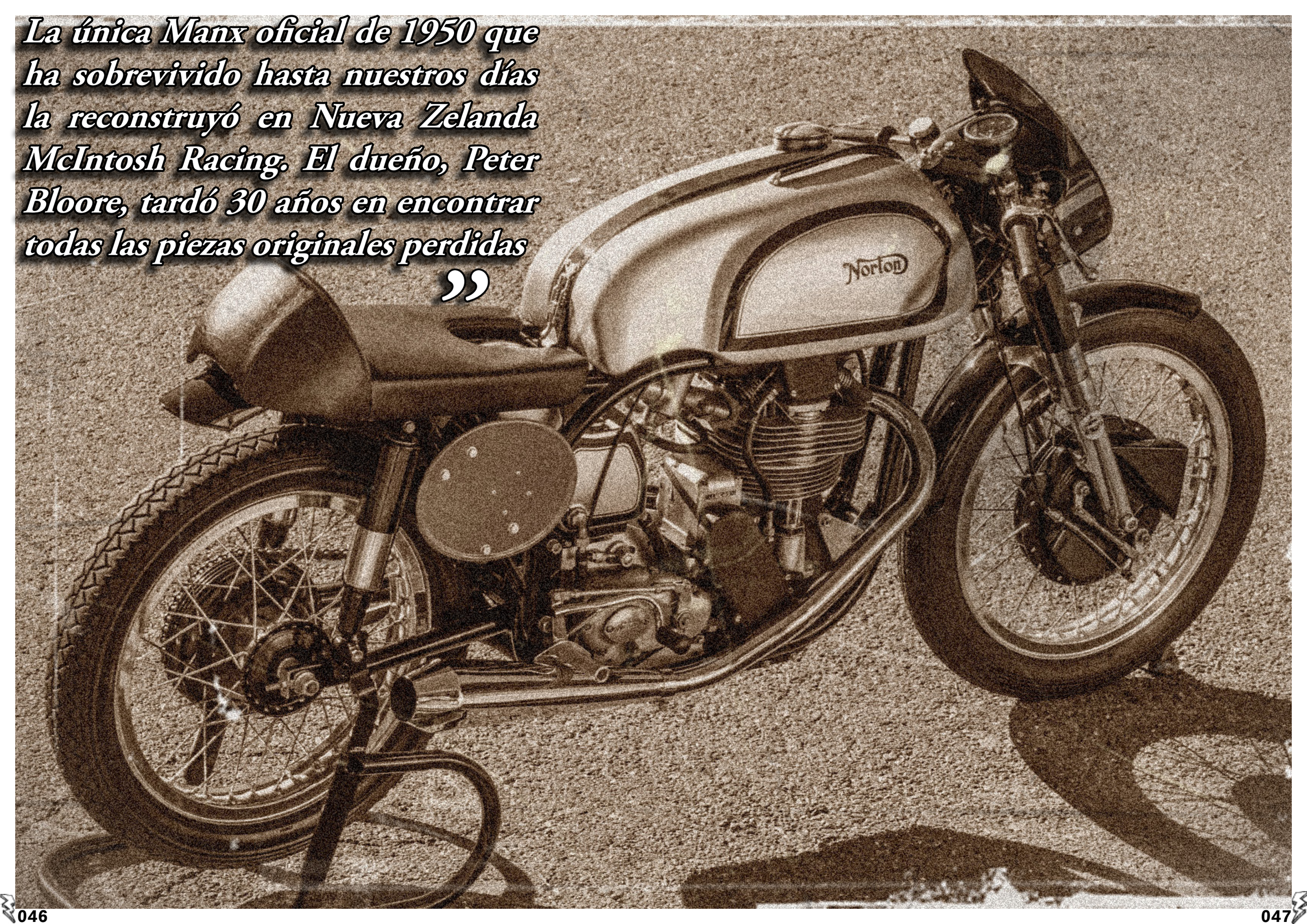
El agresivo estilo de conducción de Geoff Duke, siempre aplanado sobre el depósito buscando mejorar la aerodinámica, era el que mejor se adaptaba a las características de la moto ”

Antes de su estreno en competición, Norton se llevó cuatro Manx al circuito francés de Montlhéry, en el que rodaron ininterrumpidamente durante dos días gas a fondo ”

Posteriormente Norton se hizo con las tres primeras plazas en la categoría Senior (500cc) del TT, en la que Duke batía el record de velocidad por vuelta a 150 kph de media, que desde 1938 estaba en poder de Harold Daniel, y establecía un nuevo de carrera de 2 horas, 51 minutos y 45 segundos. Por si aún había alguien que pudiera poner en duda la superioridad de las Manx Featherbed, en el Junior TT (motos de 350cc) que se celebraba al día siguiente los pilotos Norton repitieron la hazaña, aunque en esta categoría vencería Artie Bell, seguido de Duke y Harold Daniel. Estaba claro que aquel chasis ligero, manejable y con bajo centro de gravedad creado y desarrollado por Rex y Cromie McCandless fue el principio de una nueva era que situaba a Norton muy por delante de sus rivales. No solo en cuanto a competiciones se refiere sino también a nivel comercial, ya que ganar en "La Isla" significaba que el lunes los concesionarios de la marca no pararían de rellenar pedidos desde primeras horas de la mañana.

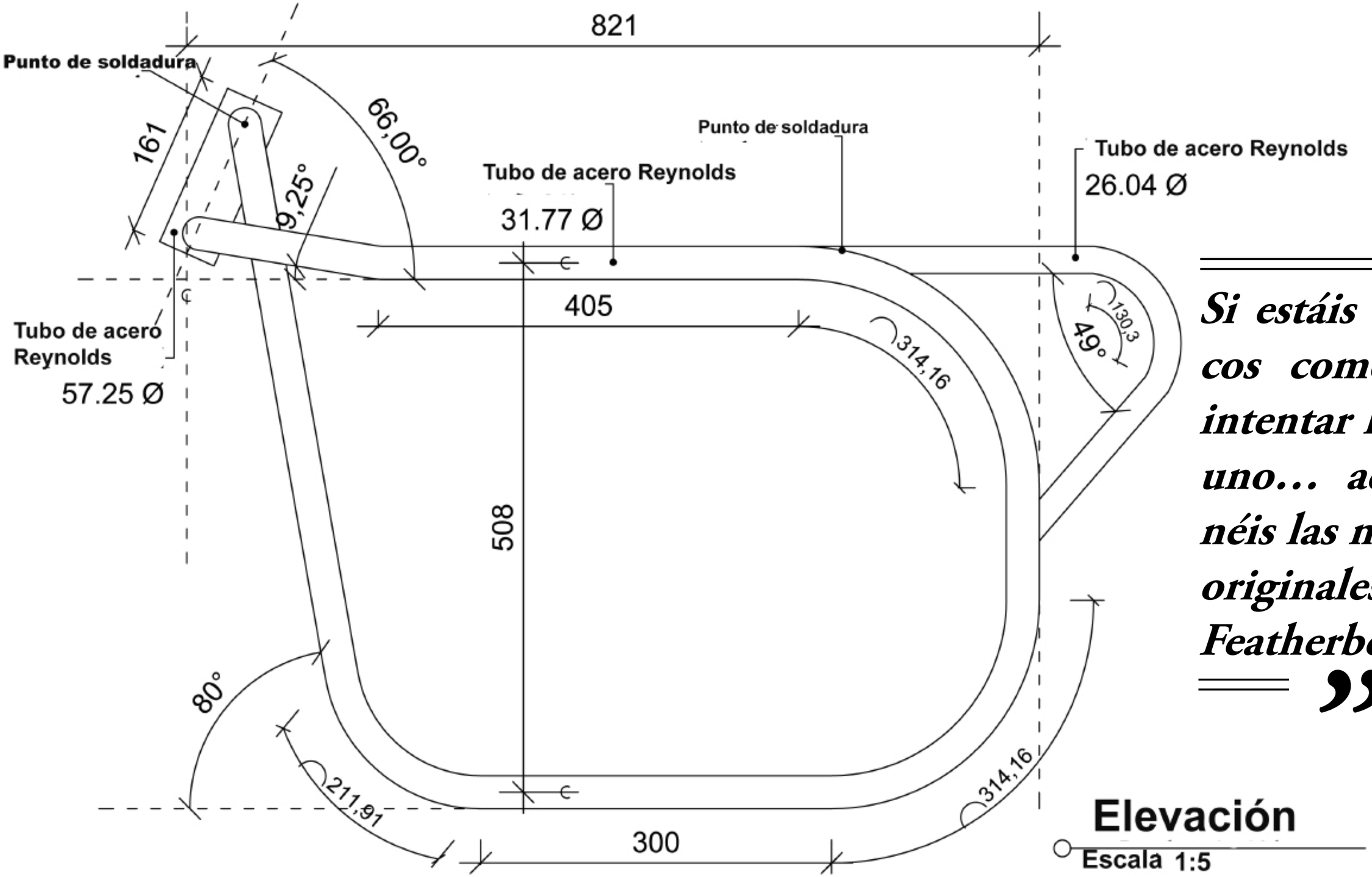


Comparado con los montajes que llevan los equipos del mundial actualmente, los de aquella época -incluso de los más potentes- parecen de broma



La única Manx oficial de 1950 que ha sobrevivido hasta nuestros días la reconstruyó en Nueva Zelanda McIntosh Racing. El dueño, Peter Bloore, tardó 30 años en encontrar todas las piezas originales perdidas

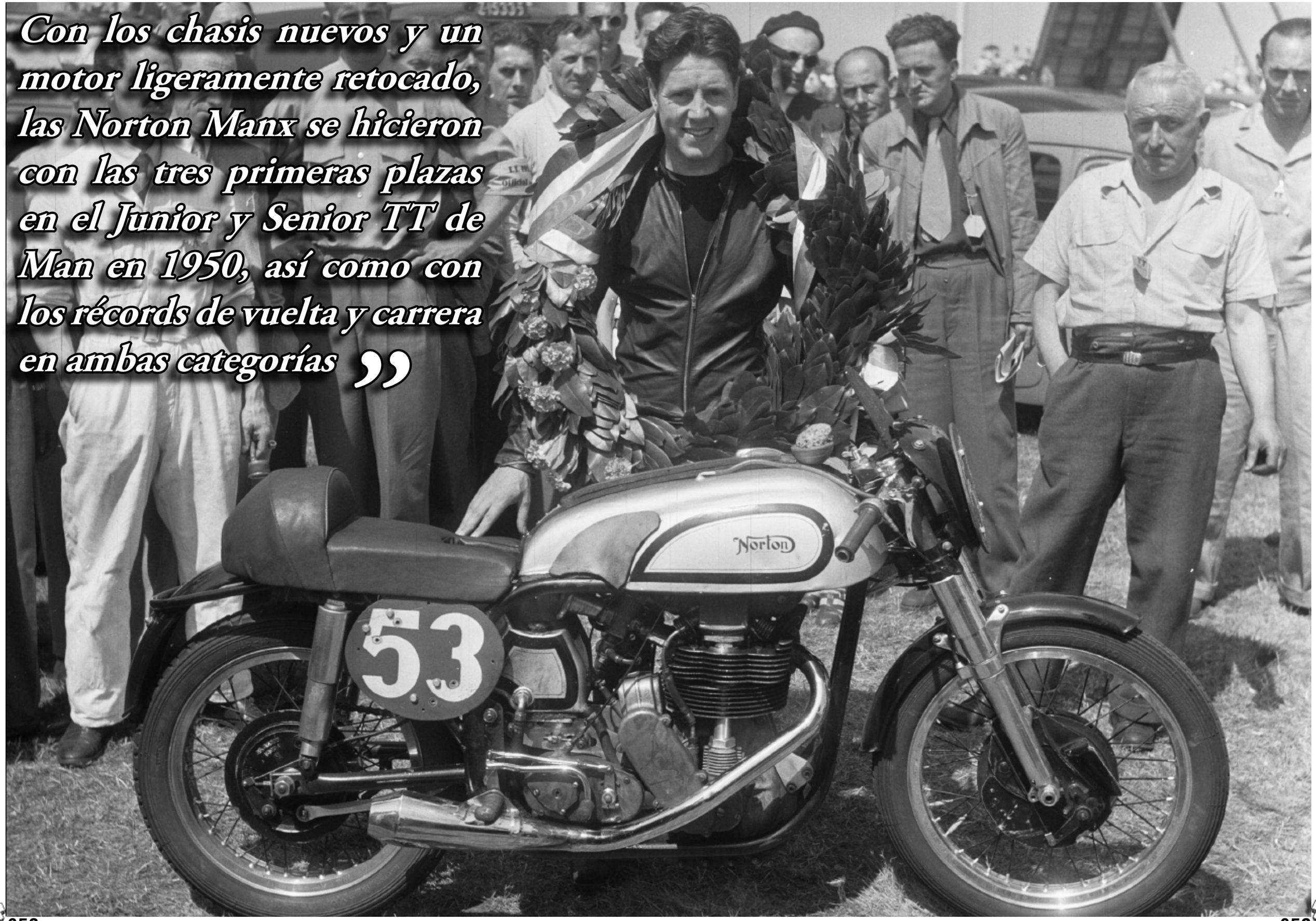
Chasis Norton Featherbed (milímetros)



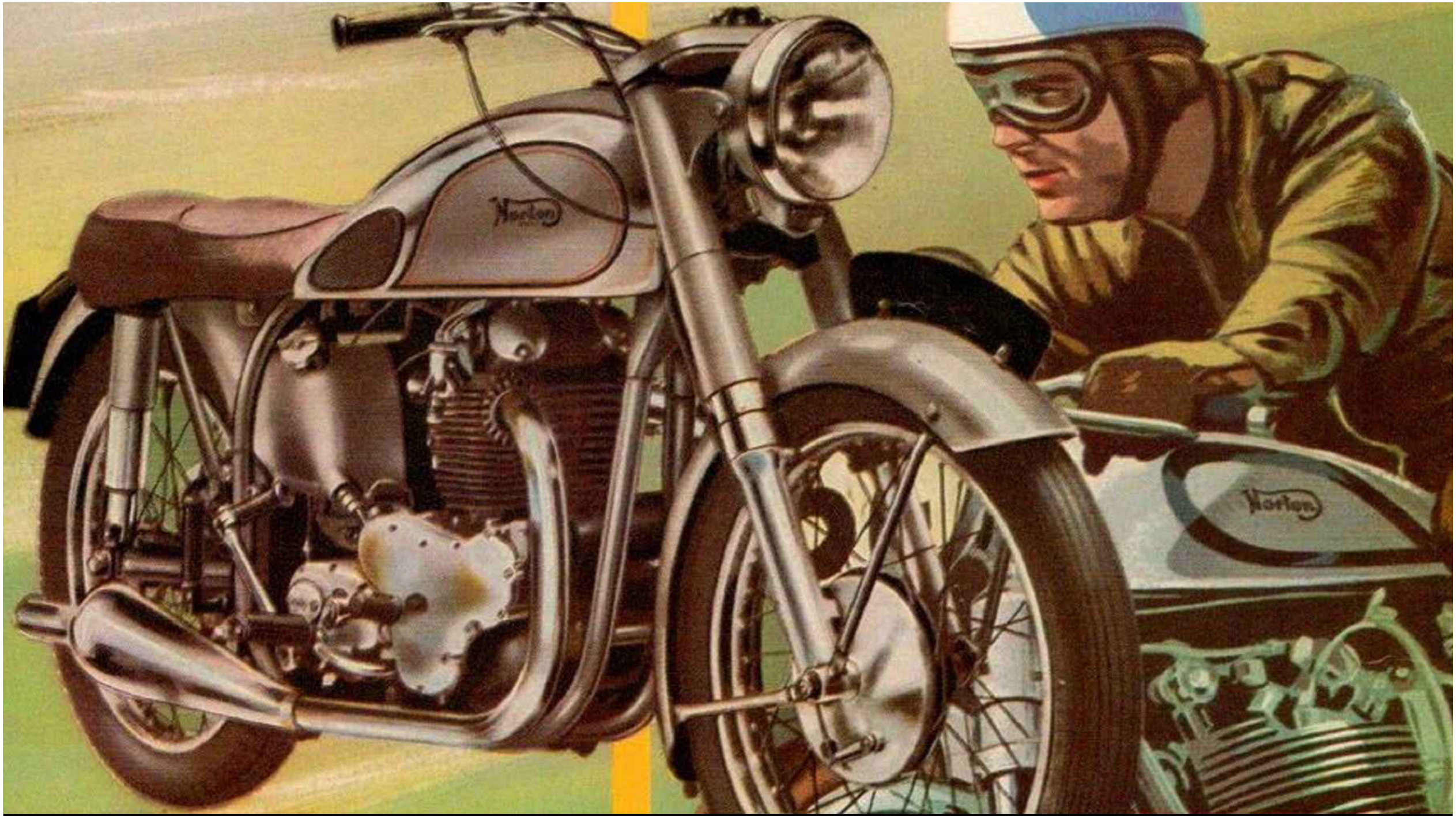
Si estáis tan locos como para intentar haceros uno… aquí tenéis las medidas originales del Featherbed

La evolución de la especie

Para mantener la competitividad, Norton (el ingeniero John Craig para ser justos) fue actualizando el motor Manx temporada tras temporada y el Featherbed se tuvo que adaptar a esos cambios. El más significativo fue el del modelo F-Type de 1954 que llevaba el cilindro en posición horizontal para bajar más aun el centro de gravedad. Por desgracia, la caída de ventas de mediados de los 50 obligó a varios fabricantes, incluido Norton, a retirarse de los Grandes Premios y la F no se llegó a fabricar, aunque eso no supuso el fin de la Manx Featherbed con motor "normal", que aún seguían siendo tan competitivas y bien apreciadas por pilotos y equipos privados que Norton las mantuvo en producción hasta 1963 pero sin evolucionarlas. Así y todo, Godfrey Nash fue capaz de ganar en 1969 el Gran Premio de Yugoslavia de 500cc con una Manx. Fue la última carrera de la historia que ganó una Norton monocilíndrica, pero que una máquina que había dejado de fabricarse hacía seis años venciera en un trazado tan difícil como Opatija decía mucho del nivel alcanzado por el diseño de Rex McCandless.



Con los chasis nuevos y un motor ligeramente retocado, las Norton Manx se hicieron con las tres primeras plazas en el Junior y Senior TT de Man en 1950, así como con los récords de vuelta y carrera en ambas categorías ”



Norton utilizó el Featherbed en sus motos de serie hasta 1968, que lo sustituyó por el Isolastic ”

Hasta bien entrada la década de los 70, la estabilidad y manejabilidad de la Norton Manx fue el estándar con el que se juzgaban todas las motos de carretera y competición

Una referencia para los Café Racers

El Featherbed supuso una revolución de tal magnitud que su fama sobrevivió a Norton y al resto de marcas de la época, ya que cuando la marca decidió jubilarlo en 1968 para sustituirlo por el de tipo Isolastic de la Commando, a un tal Dave Degens se le ocurrió dar al chasis de McCandless una segunda oportunidad adaptando un bicilíndrico Triumph a una "réplica" de Featherbed creada por él mismo. El resultado fue la famosa Tritón (contracción de Triumph y Norton), que venía a ser una moto de carreras legalizada para ir por la calle con faro y piloto. Inicialmente solo las hizo bajo pedido, pero iban tan bien y tuvieron tanto éxito que la demanda se disparó obligándole a irse a otro local más grande en el que empezó a fabricar las Dresda Tritón en pequeñas series. Y ya no solo con motores ingleses sino también con bicilíndricos y tetracilíndricos japoneses.

Otros talleres británicos (algunos en activo a día de hoy) vieron un "filón" en la idea de Degens y crearon versiones propias que se diferenciaban entre si en detalles de acabado como la posición de conducción, formas y materiales de los asientos y depósitos de gasolina, diámetro de los tubos del chasis –que seguía suministrando Reynolds- o el tipo de soldadura con el que unirlos, con los que ofrecían a sus clientes replicas casi exactas de la Manx Featherbed o partes ciclo completas en las que estos podían colocar los motores que quisieran.

NorField

NorJap

Triton

NorBSA

Triton
RJays

Triton

Triton

Los aficionados con menos poder adquisitivo también se beneficiaron de aquel invento. Muchos no podían ni soñar con comprarse una Dresda o una Tritón, pero si hacerse por muy poco dinero con un motor de segunda mano en buenas condiciones y una Norton vieja de la que aprovechar el chasis Featherbed. Esto dio como resultado el nacimiento de do tipo de híbridos como las NorBsa (Norton-BSA), NorVin (Norton-Vincent), NorLey (Norton-HarLey), NorJAP (Norton-JAP) NorField (Norton-Royal EnField), o cualquiera otra combinación que se les pasase por la cabeza. Solo dependía del propulsor que tuvieran más a mano y su habilidad para adaptarlo al que en aquel entonces se consideraba el mejor chasis del mundo… el Norton Featherbed.

Tanto en los tubos curvados del subchasis como en las líneas de los depósitos de gasolina de las Dominator de última generación, la herencia Manx Featherbed salta a la vista ”

0+PLUS

0% DE INTERÉS Y ALGO MÁS

Si el otoño despierta tus ganas de recuperar el tiempo perdido reconquistando carreteras y viviendo nuevas experiencias, este mes puedes hacerlo estrenando una Triumph a un

0% de interés con 0+PLUS

Ven a vernos a Triumph Madrid y te lo contamos todo

Triumph Madrid

EXPOSICIÓN Y VENTA:
c/ José Abascal, 4
28003 MADRID.

TALLER Y REPUESTOS:
c/ García de Paredes, 3
28010 MADRID.

Tel.: 916356752 - Fax: 916356728 - info@triumphmotosmadrid.es

www.triumphmotosmadrid.es

A vueltas con la Euro5: viene otra escabechina

El 1 de enero del próximo año es cuando está previsto que se ponga en marcha en toda la Unión Europea la normativa Euro 5, que obliga a los fabricantes a comercializar motos con propulsores más eficientes que los que dictaba la Euro 4 puesta en marcha en 2016. El sector de las dos ruedas contaba con disponer de 2020 para dar salida a las unidades que tuvieran en stock, pero la crisis del coronavirus ha dado al traste con sus planes generando un gravísimo problema tanto a las marcas como a sus respectivas redes de concesionarios, que en caso de no conseguir una moratoria temen encontrarse con decenas de miles de motos Euro 4 en sus almacenes que no puedan comercializar.

Uno de los requisitos más importantes de la nueva normativa es la incorporación del sistema OBD II, un autodiagnóstico al que todas las ITV se podrán conectar, que detecta si las motos superan las emisiones permitidas, y mide los ruidos de escape y motor con el fin de reducir la contaminación acústica.

Del resultado de un estudio realizado por el Ayuntamiento de Madrid se desprende que las motos que circulan por la capital sólo son responsables del 0,2% del dióxido de nitrógeno, lo que demuestra que los políticos de Bruselas solo aprietan al sector de la moto para justificar sus sueldos y pensemos que hacen algo útil, cuando la realidad es que el impacto de la moto en la contaminación es insignificante, a lo que habría que añadir su rapidez, y sobre todo, que incluso siendo motos "viejas", su consumo sigue siendo infinitamente menor que el de sus coches oficiales.

Nueva imagen para la Vulcan S

Aunque la versión 2021 se reinvente con nuevas decoraciones en color negro y combinaciones negro/gris y negro/azul, la Kawasaki Vulcan S sigue siendo una de las pocas motos en las que se combinan la comodidad que siempre ha caracterizado a las motos del segmento custom con las cualidades de una deportiva de peso medio, por lo que podremos disfrutar de ella en conducción relajada, pero también a la hora de divertirnos explorando las sensaciones que proporcionan los 61Cv de su bicilíndrico paralelo de 649cc, con toda la seguridad que ofrecen su sistema ABS o una suspensión trasera asistida por bieletas a la altura de la de modelos de mayor cilindrada.

Gracias al sistema Ergo-fit que permite realizar ajustes de manillar y asiento para modificar la postura de conducción mediante accesorios, la superventas de la casa de Akashi ofrece un plus de seguridad al poder adaptarse fielmente a las medidas de prácticamente de cualquier usuario, lo cual hace de ella un modelo indicado tanto para conductores experimentados como para los recién llegados al mundo de las dos ruedas.

Adiós a un Icono

Dicen que "las desgracias nunca vienen solas". Si 2019 fue un año complicado para Harley-Davidson a nivel de resultados económicos, este 2020 tampoco es que estén como para echar las campanas al vuelo, porque las ventas en el segundo trimestre reflejan una caída del 22% en el mercado estadounidense y del 23% en el resto de países, lo cual ha supuesto a la marca de Milwaukee unas pérdidas de entorno a 92 millones de dólares. A la vista del panorama, a nadie pillaba por sorpresa que el nuevo CEO, Joe Zeitz, anunciase en verano recortes de plantilla y la paralización del lanzamiento de algunos de los modelos como la Bronx Streetfighter, pero lo que nuca pudimos imaginar es que esta "purga" pudiera afectar a un modelo tan icónico como la Sportster, que al no estar adaptada a la normativa Euro5 dejará de comercializarse en nuestro continente a partir de 2021. Esta noticia es un auténtico estacazo para la red de concesionarios españoles, ya que el pasado año, de las 1.883 Harley que se vendieron el 48% pertenecían a la familia Sportster, que ahora cede el testigo como modelo de acceso a la marca a las Street y Street Rod 750 que, por cierto, tampoco cuentan con la homologación Euro5.

PAINT IT BLACK
4 Ever DUCATI
4 años de garantía
Dark style, actitud custom.
Esta es la nueva Icon Dark.
CORNERING ABS
DRL DAYTIME RUNNING LIGHT
DMS READY
En octubre, 4 años de garantía en todos los modelos Ducati y Ducati Scrambler
Ducati Active
Me la quedo, la cambio o la devuelvo
scramblerducati.com
Disponible versión 35kw
SCRAMBLER DUCATI

La Harley LiveWire bate records

Entre tanta noticia poco alentadora sobre la marca, a Harley-Davidson todavía hay quien le da algún que otro motivo por el que alegrarse. En esta ocasión ha sido la tres veces campeona en la categoría Pro Stock del Campeonato USA de Drag Racing, Angelle Sampey, que el pasado 4 de septiembre se puso a los mandos de una LiveWire completamente de serie con la que batió los récords mundiales de 201 y 401 metros, parando el cronometro en nada menos que 7,017 y 11,156 segundos respectivamente. La piloto oficial del equipo Vance&Hines/Screamin´Eagle se subía por primera vez en su vida a una moto eléctrica, y como era de esperar, se quedó tan sorprendida del rendimiento ofrecido por el motor Revelation como cualquier otro que aun no haya experimentado su enorme capacidad de aceleración, que tal y como sale de fábrica (3.0” de 0 a 96 km/h, y 1.9” de 96 a 129 km/h) es capaz de medirse con la de muchos modelos deportivos con motor de combustión interna.

Bimota Tesi H2

Tras la importante inyección económica que supuso a Bimota que Kawasaki se hiciera con el 49% de sus acciones, la firma de Rímini pudo retomar los proyectos que dejaron pendientes cuando se vieron obligados a cerrar sus puertas. Ahora, tan sólo tres años después, el nombre Bimota vuelve a hacerse oír con un relanzamiento por todo lo alto, ya que el pasado día 1 de este mismo mes ha puesto a la venta una serie limitada a 250 unidades de la Tesi H2 que, tal y como hizo Ducati en su día con la MH 900 Evoluzione, se comercializará exclusivamente a través de internet. La Bimota H2 cuenta con un chasis de aluminio, suspensiones alternativas y multitud de piezas en fibra de carbono gracias a los que su peso en vacío es de nada más que 207 kg (24 kilos menos que la Kawa H2) por lo que está de más comentar que sus prestaciones deben ser de infarto. Lástima que eso solo vayan experimentarlo los 250 afortunados que puedan permitirse el lujazo de gastarse 64 mil euros para tener semejante joya en su garaje. Si la mítica firma italiana fundada en 1971 por Bianchi, Morri y Tamburini se ha caracterizado a lo largo de toda su existencia por construir las motos más exóticas del mundo, ahora que cuenta con el apoyo (y la tecnología) de la marca de Akashi con más motivo, ya que no se tendrán que preocupar del que era uno de sus puntos débiles, conseguir motores, de los que a partir de ahora tienen garantizado el suministro por parte de Kawasaki, como demuestra que esta Bimota Tesi H2 monte el tetracilíndrico sobrealimentado de 998cc de la Kawasaki H2, una bestia con 231Cv de potencia a 11.500 rpm, que una vez en marcha se incrementan a 243Cv gracias al funcionamiento de su sistema Ram-Air.

Ducati Streetfighter de altas prestaciones

Con la idea de mejorar la ya de por si inmejorable Streetfighter, Ducati incrementa su catálogo Performance con piezas de primer nivel con las que potenciar el carácter deportivo y el alma racing de su "luchadora callejera". Para optimizar el rendimiento de la moto en circuito y reducir al mínimo el peso del conjunto, las propuestas pasan por un sistema de escape de titanio, alerones aerodinámicos de fibra de carbono, y un espectacular juego de llantas de magnesio de nueve radios, que siendo un 33% más ligeras que las del modelo de serie, garantizan la reducción de las inercias mejorando la dinámica del vehículo y facilitando los cambios de dirección.

Ni que decir tiene que en Ducati no han olvidado añadir a la lista el embrague en seco de aluminio mecanizado, que además de garantizar un funcionamiento más efectivo incluso en las reducciones más agresivas, permite personalizar el nivel de freno motor, y su correspondiente tapa especial de carbono, taloneras de carbono para embellecer las estriberas de aluminio Ducati Performance, tapa de depósito y asiento del pasajero y un largo etcétera que puedes consultar en la web de Ducati

La "Reinvención" de la RD

En ocasiones es plausible pensar que cualquier tiempo pasado fue mejor, y precisamente en torno a ese razonamiento, el departamento de diseño del conocido fabricante de componentes para moto Puig, ha desarrollado una reinterpretación de aquella mítica Yamaha RD350 de 2 tiempos y 60Cv que tantos éxitos cosechó desde el momento de su lanzamiento allá por los años 80 del siglo pasado, aunque como es lógico con la que está cayendo por culpa de las dichosas normativas Euro, con un moderno y "limpio" motor de 4 tiempos. A pesar de la puesta al día, los diseñadores han respetado con bastante fidelidad la estética del modelo original en cuanto a carrocería se refiere, incorporándole también una serie de piezas procedentes de su propio catálogo con un resultado espectacular.

Tanto que sorprende que en Yamaha no se le ocurriera a nadie seguir este camino a la hora de desarrollar sus modelos neo-retro, ya que si lo que pretendían era recuperar la herencia de la marca, una máquina de las características de esta RD lo habría hecho infinitamente mejor que la gama XSR que producen actualmente.

Mash X-Ride

Al presentar hace un año su modelo Dirt Track, la marca francesa Mash rompía con su política de no comercializar motos de más de 400cc, una apuesta que no solo les salió bien, sino que les animó a incorporar otra 6 ½ más a su catálogo. Se trata de la X-Ride 650 Classic, un modelo de aires retro cuyas líneas generales recuerdan las de la icónica Yamaha XT500 y otras Trail de las décadas de los 70' y 80', aunque aderezada con ciertos toques de scrambler e incluso de supermotard, de las que hereda las típicas llantas de 17 Que se usan en esta especialidad con tanta fama en nuestro país vecino. El motor monocilíndrico refrigerado por aire y aceite es el mismo de su hermana tracker, pero se le ha reducido ligeramente el cubicaje a 643,7cc para cumplir con los requisitos de la normativa Euro5, aunque no la potencia, que se mantiene en los 40Cv que permiten conducirla con el carnet A2 sin necesidad de limitarla.

En cuanto a suspensiones y parte ciclo se refiere, la X-Ride 650 está equipada con una horquilla telescópica convencional de eje avanzado en el tren delantero, y un basculante de gran sección y aspecto muy robusto en el trasero, asistido por un monoamortiguador que da a la sección trasera un aire menos retro que el de su hermana de catálogo, pero de igual impacto visual, con el que el resultado del trabajo conjunto de los diseñadores europeos y la fabrica China en la que producen las Mash, es un cóctel con un precio contenido (5.695€) y una estética original que estamos muy seguros que encantará a todos los aficionados a hacer excursiones dominicales fuera carretera.

Un chute de energía para tu moto

Recién llegado a España de la mano de Bihr, el Speed Additive es un producto que ofrece una combinación de agentes activos con propiedades limpiadoras de dispersión, protección y mejora de la aceleración, que además de impedir que la gasolina se oxide y envejezca, sirve también para limpiar el sistema de combustión de nuestra moto y evitar su corrosión. Compatible con motores de ciclo 2 y 4 tiempos y válido para todo tipo de gasolinas, su uso es tan sencillo como verter el contenido del bote en el depósito de gasolina recién repostado. Se comercializa en latas de 150 ml para mezclar con un máximo de 20 litros de gasolina o de 80 ml para 10 litros, y se recomienda utilizar previamente el Bike Additive, otro producto de la marca que elimina impurezas acumuladas en el sistema de combustible protegiéndolo de la corrosión y evitando que se vuelvan a formar impurezas. Ambos productos están diseñados para optimizan el rendimiento del motor, así como para normalizar el consumo de combustibles y reducir las emisiones de gases de escape.

MÁS CALIDAD A MENOR PRECIO

VOGE incorpora en todos sus modelos tecnología y diseño muy avanzados, con componentes del más alto nivel y siempre controlado mediante rigurosos estándares de calidad. Todo ello da como resultado un producto fiable de máxima calidad a un precio muy razonable.

Al grupo LONCIN vinculado tradicionalmente a occidente, se le ha confiado por parte de uno de los más prestigiosos productores alemanes la fabricación de uno de sus modelos de scooter y de motores incluidos en alguna de sus motocicletas. Además, colabora activamente con otras marcas europeas en el desarrollo y diseño de nuevas motorizaciones. Esta experiencia acumulada unida a las exigencias de producción de estas marcas, dan como resultado la capacidad de desarrollar y producir productos propios adecuados a los estándares y exigencias del mercado occidental.

Solicita una prueba en www.vogespain.es
*Promoción de 600€ de descuento hasta el 31/10/2020, no compatible con otras ofertas.
Set de maletas 700€ con IVA, no incluído en el P.V.R.

VOGE

THE LIMIT IS YOU

La aventura te espera

Si te gusta la aventura y sueñas con recorrer grandes extensiones de terreno inhabitado a los mandos de una moto de off-road, del 17 al 22 de este mes tienes una cita en el sur de España que no puedes perderte. Se trata de la Primera Edición del GRX Raid Granada que los mismos organizadores del 1000 Dunas España-Marruecos han preparado conjuntamente con la firma italiana Racered, con el objetivo de ofrecer a los amateurs del off road la posibilidad de disfrutar de sus monturas trail a pleno rendimiento. El GRX Raid es una competición individual de 6 días de duración a través de la provincia de Granada, que cuenta con una categoría Trail ideada para aficionados (1.000 km de recorrido) y otra de mayor dificultad denominada Rally para pilotos de más nivel, que tendrán un recorrido de 1.500 km.

La organización contará con tres campamentos itinerantes situados en plena naturaleza en los que al finalizar cada jornada se alojarán los participantes, que tendrán que realizar el recorrido al más puro estilo Dakariano, ya que solo contarán con un Roadbook para llegar hasta los puestos de validación. La inscripción en ambas categorías está abierta a todo tipo de marcas y modelos, y en caso de no tener moto propia, la organización te da la posibilidad de participar con una de alquiler. Te puedes informar en el: 617525102, o solicitarla por email: competitors@1000dunas.com

Concesionarios
Talleres
Transformadores
Equipamiento
Ropa y complementos

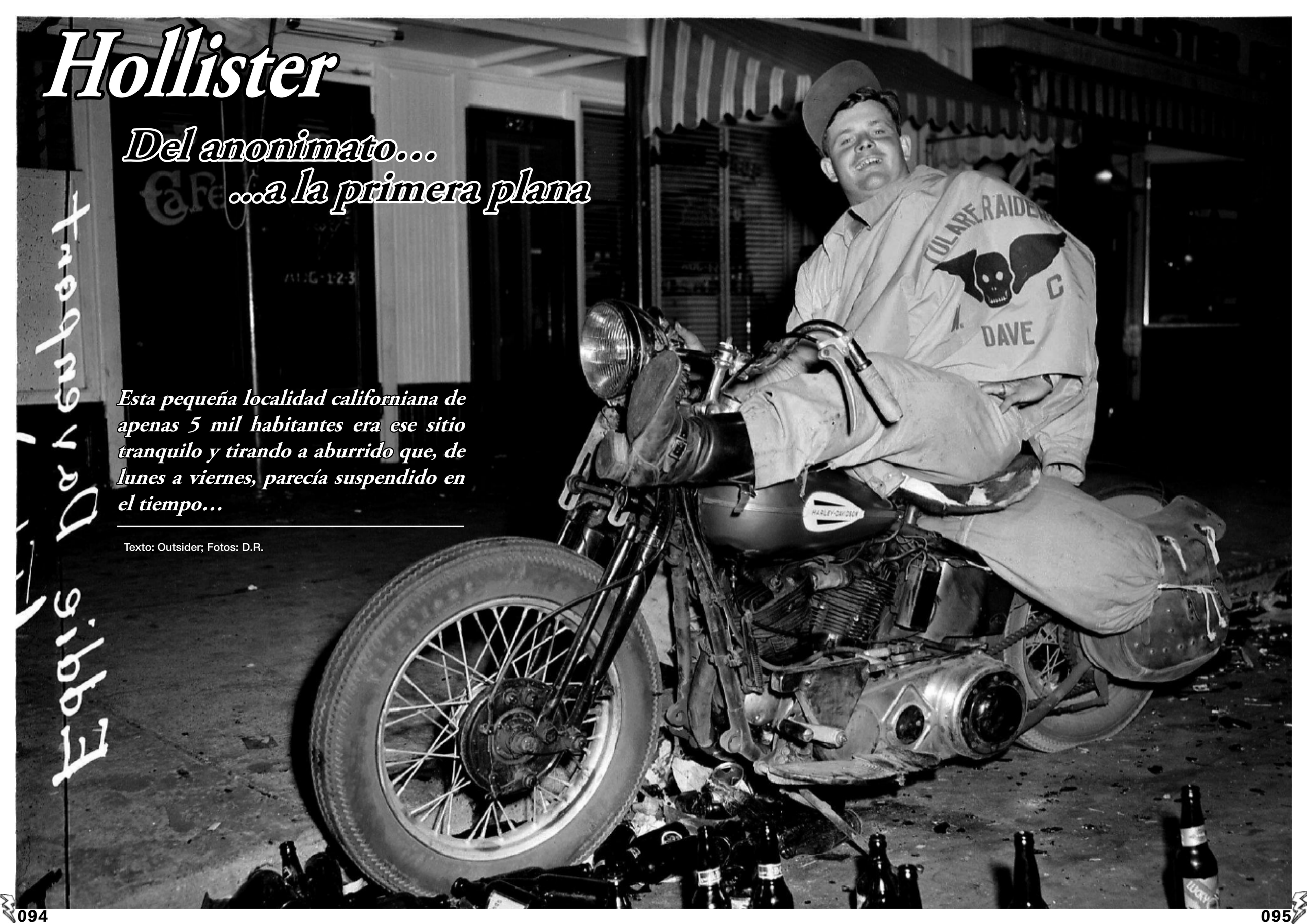
Busques lo que busques...
... encuéntralo aquí!

SPECIAL BIKES CULT

Go

CAFE RACERS

XTREME BIKES



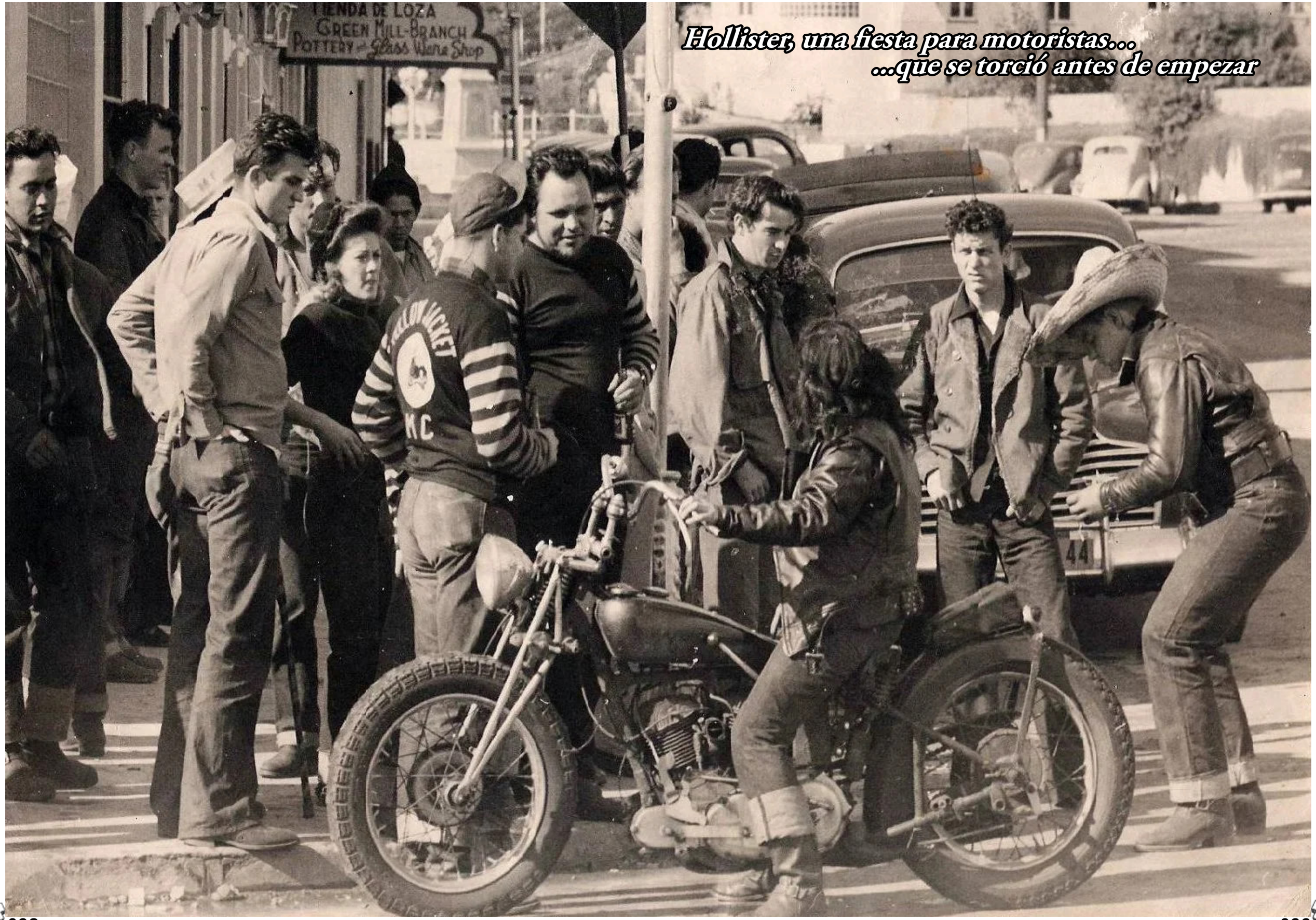
Hollister

Del anonimato… …a la primera plana

Esta pequeña localidad californiana de apenas 5 mil habitantes era ese sitio tranquilo y tirando a aburrido que, de lunes a viernes, parecía suspendido en el tiempo…

Texto: Outsider; Fotos: D.R.

Como tantos otros pueblos que proliferan alrededor de las grandes ciudades de todo el planeta, Hollister "revivía" los fines de semana acogiendo a los turistas procedentes de la cercana San Francisco que se acercaban hasta allí a pasar el día en familia. Durante años, el espectáculo de Rodeo y la Feria de Ganado que se celebraban en primavera y verano respectivamente eran las diversiones con las que los residentes fijos se sacudían la monotonía diaria… Más tarde, en la década de los años 30, a estas dos fiestas populares se les sumaron una concentración motorista promovida por el moto club local Salinas Ramblers y la Asociación Americana de Motociclismo, que durante el mismo fin de semana organizaba una carrera que con el tiempo puso Hollister en todos los mapas.



Hollister, una fiesta para motoristas...
...que se torció antes de empezar

Como es lógico, durante los años que duró la Segunda Guerra Mundial en Hollister no estaban para fiestas. Pero una vez terminada la contienda, los comerciantes locales y los organizadores retomaron aquellas actividades que tantos y tan necesarios ingresos reportaban a la economía local. Muchos soldados que se habían aficionado en Europa a las Harley WA45 que usaban en el frente, y al volver a casa se hicieron con excedentes del ejército a precios de saldo. Para la AMA eran "nuevos" motoristas que podrían convertir en afiliados si se les ofrecían actividades con las que divertirse y olvidar las penurias de la guerra, por lo que retomaron la concentración y las carreras de Hollister con renovado entusiasmo. Por desgracia, el ejército no es el sitio más indicado para adquirir buenos hábitos ni habilidades sociales y aquellos nuevos motoristas eran bastante más incómodos y pendencieros que los que solían ir a Hollister antes que estallara la guerra.

El caso es que el viernes 4 de julio de 1947 todo estaba preparado para celebrar el Día de la Independencia. Los bares acogieron con los brazos abiertos a bikers llegados de todas partes del país, que empezaron a beber cerveza en los establecimientos de la calle principal … hasta que los primeros incidentes les hicieron caer en la cuenta que aquella multitud no necesitaba estímulos para desmadrarse y montar un follón a la primera oportunidad que se les presentaba, por lo que, siguiendo el consejo de la policía, los dueños de los bares cerraron un par de horas antes de lo normal para evitar que el alcohol hiciera más estragos… Un lamentable error que en vez de solucionar el problema lo incrementó considerablemente porque los visitantes, bastante mosqueados, decidieron irse a los pueblos de los alrededores a "cargar" suministros y volver a Hollister a montarse la fiesta por su cuenta. Para evitar las idas y venidas la policía puso unas barreras a cada lado de la arteria principal a modo de control de carretera, pero esto no hizo más que empeorar la situación y el malestar de unos y otros El resultado fue que desde la tarde del viernes hasta la madrugada del domingo, la policía de Hollister y sus habitantes presenciaron escenas que jamás habían visto en las calles de su tranquilo pueblo: peleas, caballitos, quemadas de rueda, carreras improvisadas por la calle principal. Ni que decir tiene que aquellos bikers "pasaron" olímpicamente de acercarse hasta el Memorial Park para ver las carreras de "domingueros" organizadas por la AMA.

Tras los disturbios de Hollister en 1947, la prensa convirtió a los motoristas en enemigos públicos, a los jóvenes rebeldes en delincuentes, y a los clubes motoristas no afiliados a la AMA en grupos "forajidos"

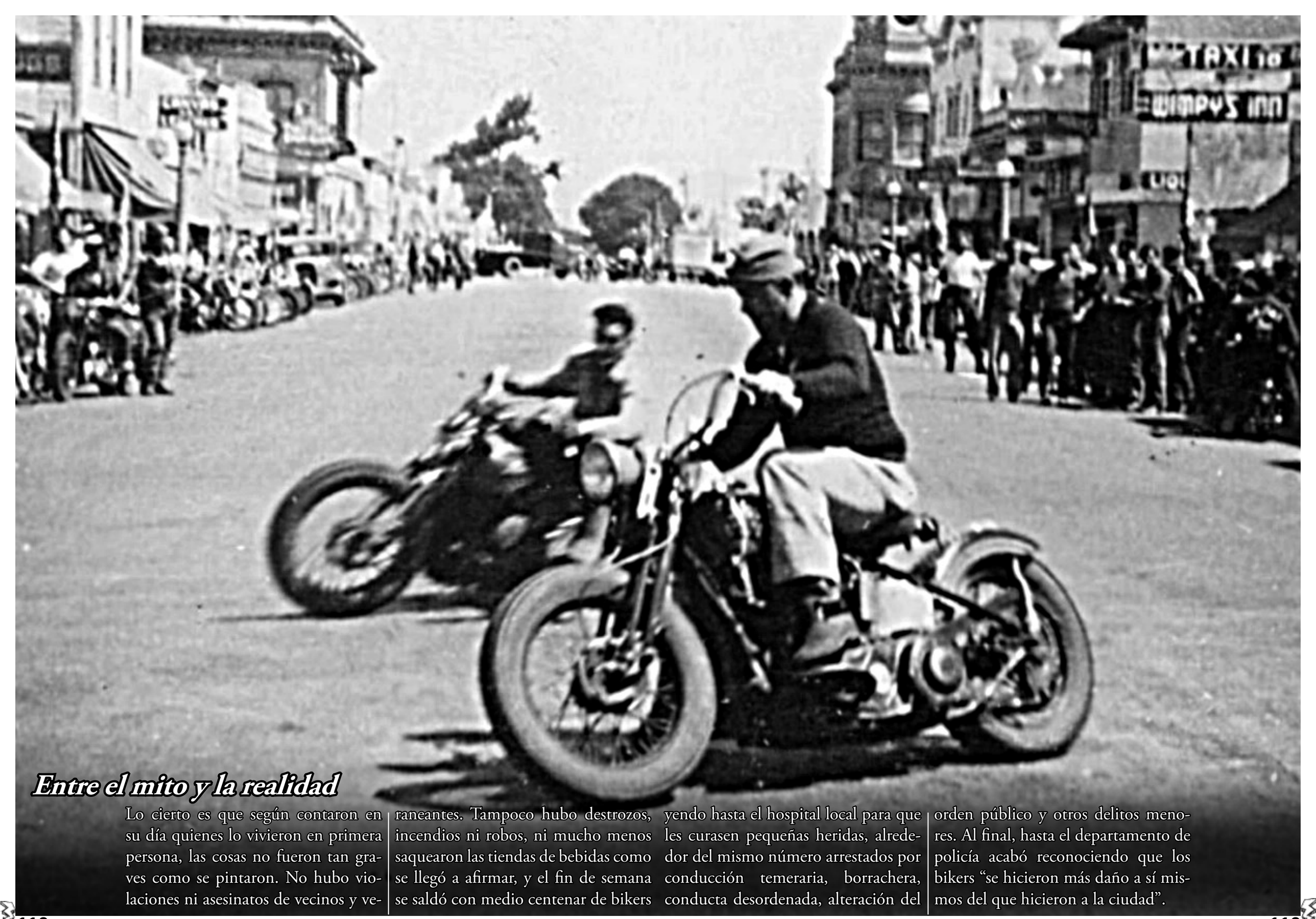
Después de aquello, a la AMA le costaba que les dieran permisos para organizar carreras y eventos para motoristas ”

El Sheriff local solo contaba con siete efectivos y al verse completamente desbordado por los acontecimientos pidió ayuda a la Patrulla de Carreteras de California, que envió a cuarenta oficiales que nada más llegar a Hollister y ver el panorama amenazaron a los motoristas con hacer uso de la fuerza (y los gases lacrimógenos) para imponer orden. En ese momento –ya era domingo a medio día- los motoristas se dispersaron abandonando Hollister.

Elmo Looper, Chapter Member of
13 Rebals M/C.

Los acontecimientos del 4 de julio de 1947 en Hollister no pasaron de peleas, gamberradas y borracheras entre miembros clubes de la época, entre los que estaban 13 Rebels, Boozefighters y Sharks

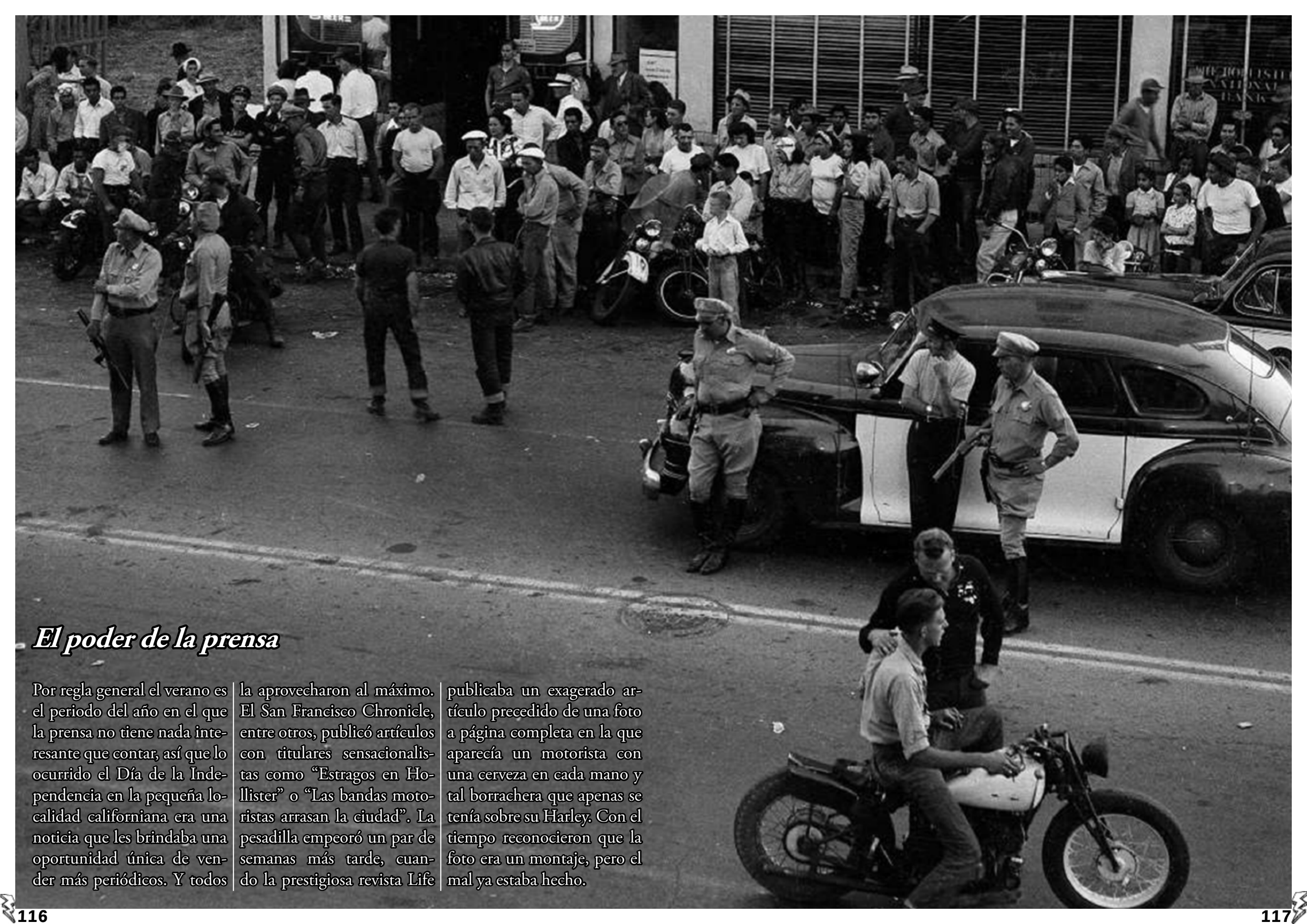
”



Entre el mito y la realidad

Lo cierto es que según contaron en su día quienes lo vivieron en primera persona, las cosas no fueron tan graves como se pintaron. No hubo violaciones ni asesinatos de vecinos y veraneantes. Tampoco hubo destrozos, incendios ni robos, ni mucho menos saquearon las tiendas de bebidas como se llegó a afirmar, y el fin de semana se saldó con medio centenar de bikers yendo hasta el hospital local para que les curasen pequeñas heridas, alrededor del mismo número arrestados por conducción temeraria, borrachera, conducta desordenada, alteración del orden público y otros delitos menores. Al final, hasta el departamento de policía acabó reconociendo que los bikers "se hicieron más daño a sí mismos del que hicieron a la ciudad".

Incluso el departamento de policía admitió que los bikers "se hicieron más daño a sí mismos del que hicieron a la ciudad"



El poder de la prensa

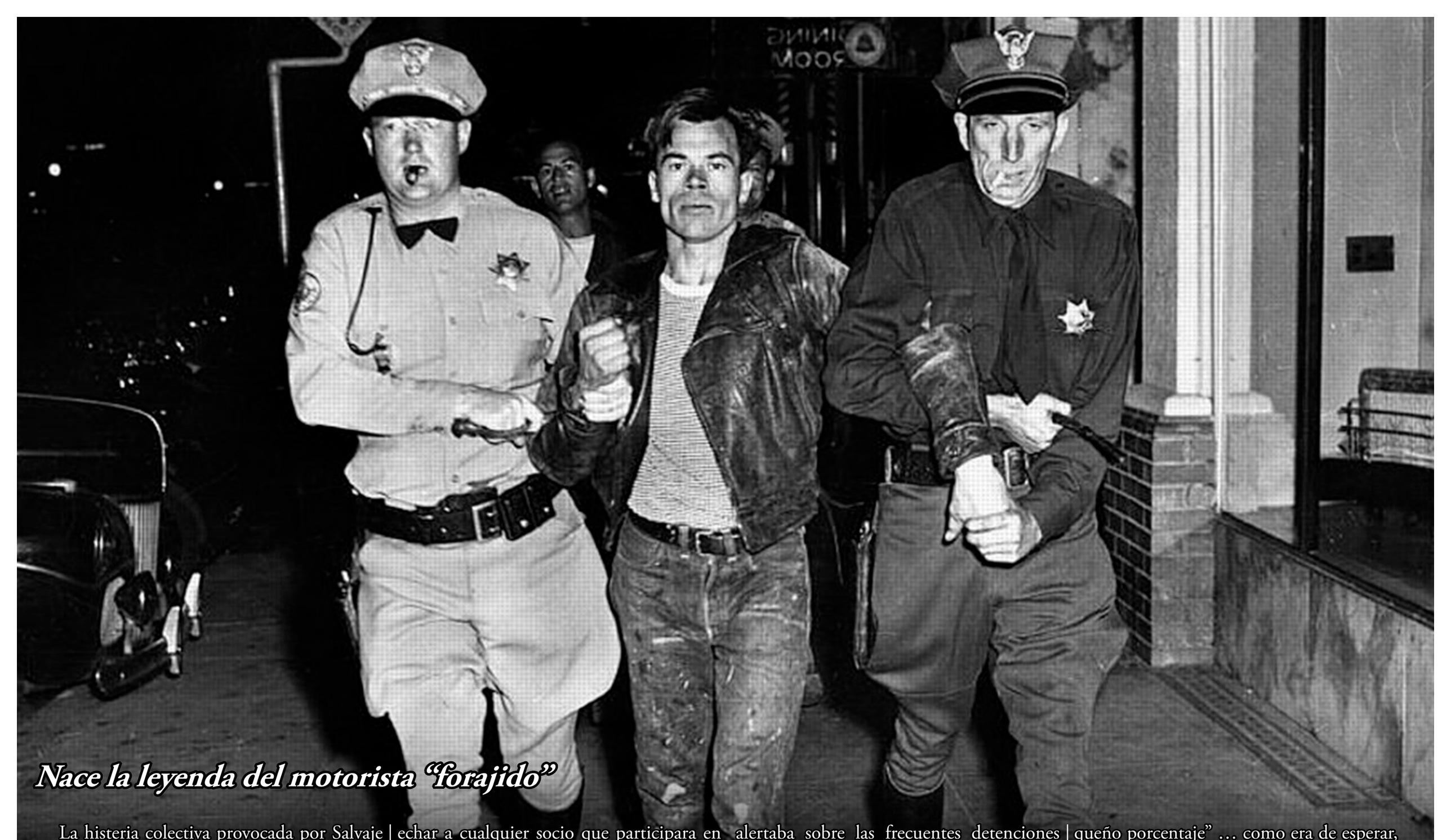
Por regla general el verano es el periodo del año en el que la prensa no tiene nada interesante que contar, así que lo ocurrido el Día de la Independencia en la pequeña localidad californiana era una noticia que les brindaba una oportunidad única de vender más periódicos. Y todos la aprovecharon al máximo. El San Francisco Chronicle, entre otros, publicó artículos con titulares sensacionalistas como "Estragos en Hollister" o "Las bandas motoristas arrasan la ciudad". La pesadilla empeoró un par de semanas más tarde, cuando la prestigiosa revista Life publicaba un exagerado artículo precedido de una foto a página completa en la que aparecía un motorista con una cerveza en cada mano y tal borrachera que apenas se tenía sobre su Harley. Con el tiempo reconocieron que la foto era un montaje, pero el mal ya estaba hecho.

Aunque al cabo de los años, la revista Life reconoció que la famosa foto del motorista borracho era un montaje… el mal ya estaba hecho

Si el que los medios escritos de todo el país magnificaran lo acontecido fue muy negativo para la imagen de cualquiera que se desplazara sobre una moto, la puntilla definitiva llegó siete años más tarde. Fue cuando Hollywood estrenó la película Salvaje (The Wild One) coprotagonizada por los actores Marlon Brando y Lee Marvin. Estaba inspirada en los hechos ocurridos en el famoso fin de semana de Hollister, y aunque vista con la mentalidad de hoy día es sosa y ñoña -hasta los malos más "malotes" parecen niños jugando a quitarse el bocata en el patio del cole-, vista con la de un ciudadano de la década de los 50, los borrachos sociópatas y folloneros que aparecían en pantalla desataron tal pánico que en cuanto un par de motoristas se paseaban por cualquier pueblo los habitantes se metían en sus casas como si Atila o Gengis Kan acabaran de llegar para invadirles.

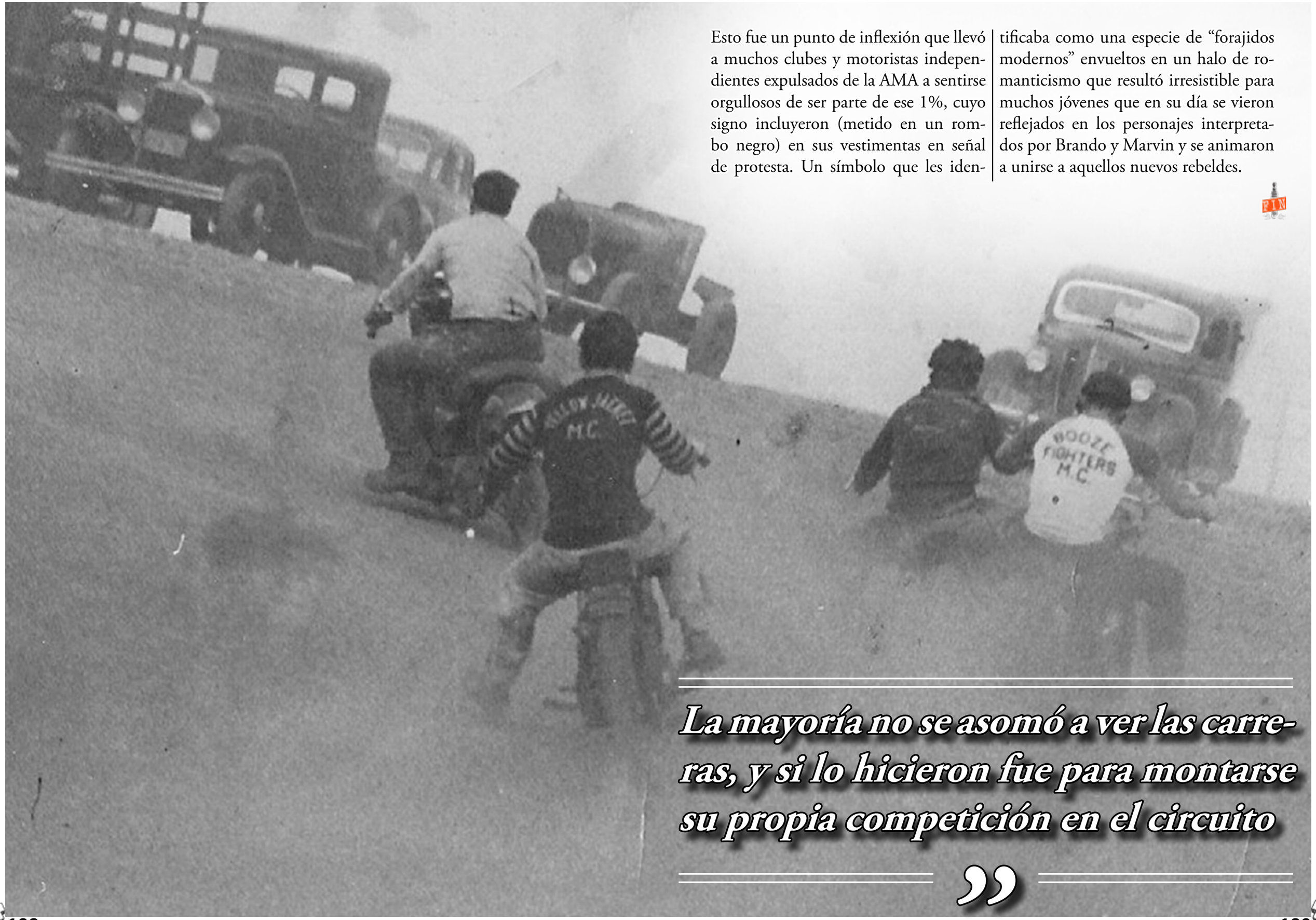
La prensa necesitaba un buen escándalo para vender más periódicos, y los motoristas se lo sirvieron en bandeja

GEAR JAMMERS



Nace la leyenda del motorista "forajido"

La histeria colectiva provocada por Salvaje perjudicó directamente las actividades de la AMA, que de la noche a la mañana vio como muchas ciudades en las que solían organizar carreras y eventos motoristas ya no les daban permiso. Esto les obligó a convocar a la prensa para anunciar la decisión de echar a cualquier socio que participara en carreras ilegales y disturbios, o cuyo comportamiento perjudicara el buen nombre de la asociación. Incluso Thomas Lynch, el fiscal general de California, tomó cartas en el asunto enviando a todos los departamentos de policía del estado un estudio en el que alertaba sobre las frecuentes detenciones de algunos miembros de bandas motoristas por delitos de todo tipo. Al menos concluía con esa esa famosa frase que ha pasado a la posteridad: "el 99% de los motoristas son ciudadanos respetuosos y fieles cumplidores de la ley, y solo están fuera de ella un pequeño porcentaje" … como era de esperar, los periódicos sólo se quedaron con la parte que les interesaba, y en la mayoría de sus artículos asociaban las motos con la delincuencia, haciendo que el mito del motorista forajido calara tan hondo en una parte de la sociedad que fue imposible pararlo.



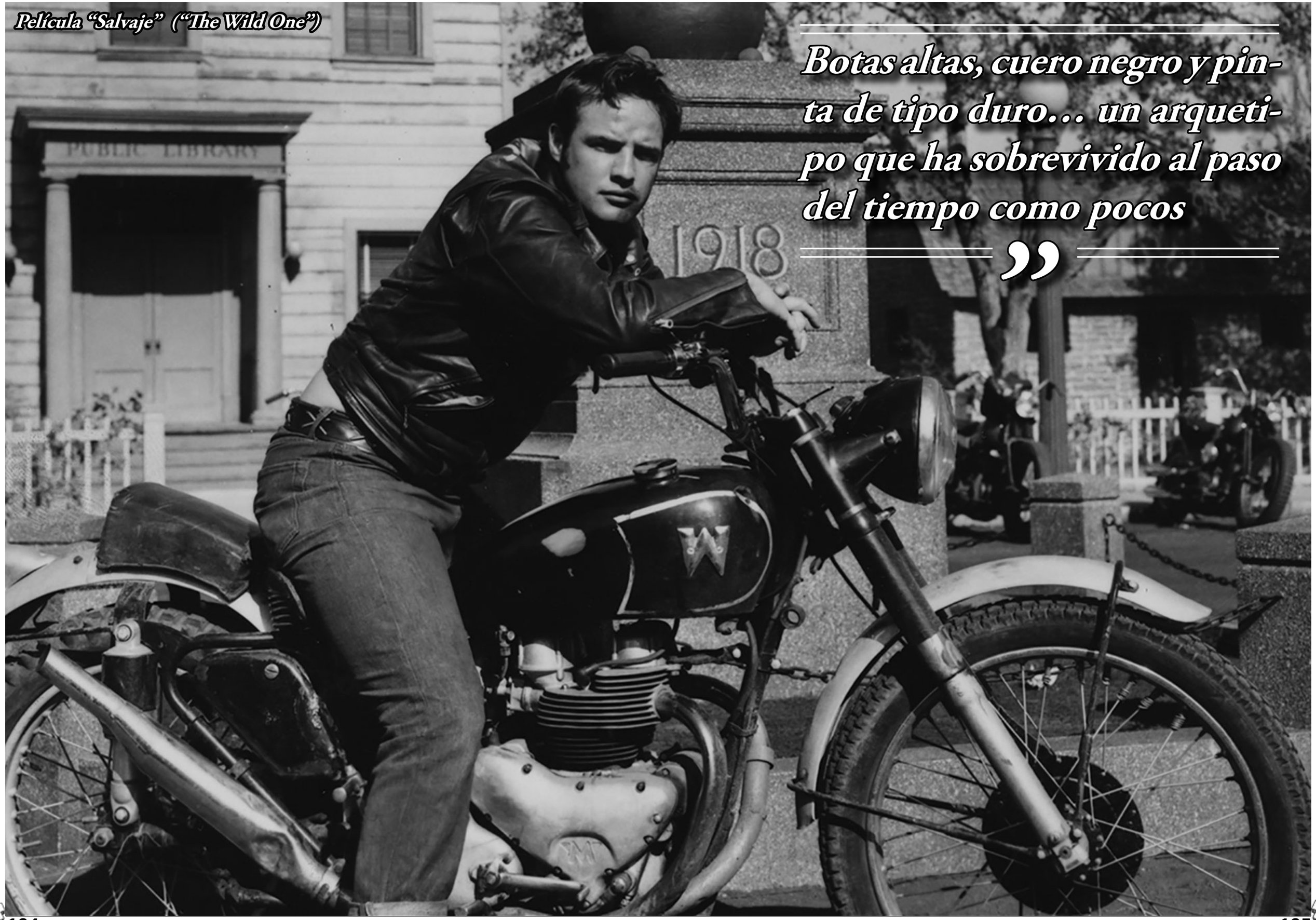
Esto fue un punto de inflexión que llevó a muchos clubes y motoristas independientes expulsados de la AMA a sentirse orgullosos de ser parte de ese 1%, cuyo signo incluyeron (metido en un rombo negro) en sus vestimentas en señal de protesta. Un símbolo que les identificaba como una especie de "forajidos modernos" envueltos en un halo de romanticismo que resultó irresistible para muchos jóvenes que en su día se vieron reflejados en los personajes interpretados por Brando y Marvin y se animaron a unirse a aquellos nuevos rebeldes.

FIN

La mayoría no se asomó a ver las carreras, y si lo hicieron fue para montarse su propia competición en el circuito

La película Salvaje (The Wild One) protagonizada por Marlon Brando y Lee Marvin, provocó histeria colectiva en la sociedad norteamericana de la época"

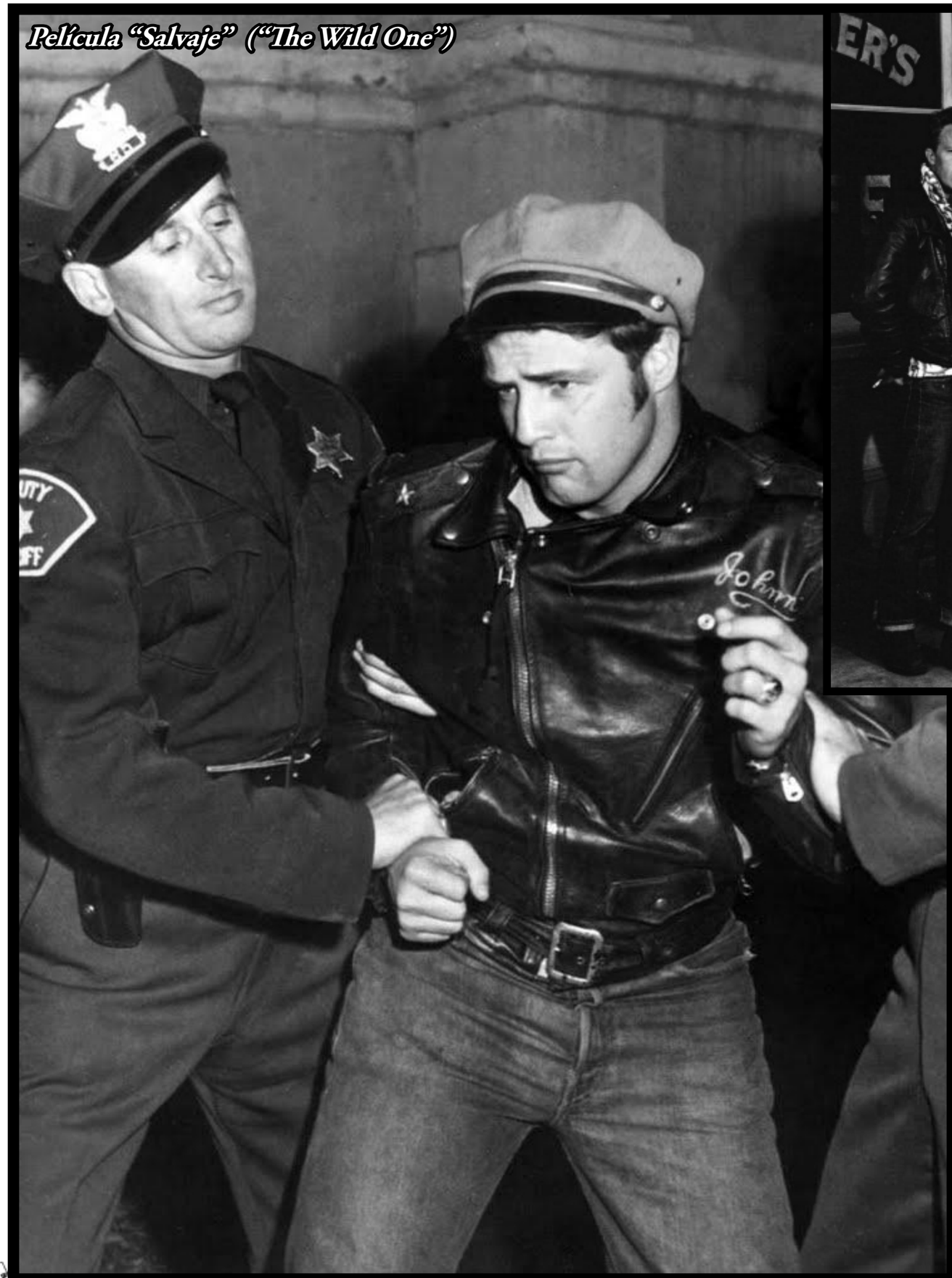
Película "Salvaje" ("The Wild One")
Vista con la mentalidad de hoy día, hasta los malos más "malotes" parecen niños de patio del colegio. Pero en los 50… nada era como ahora "



Película "Salvaje" ("The Wild One")

Botas altas, cuero negro y pinta de tipo duro… un arquetipo que ha sobrevivido al paso del tiempo como pocos"

Película "Salvaje" ("The Wild One")



Película "Salvaje" ("The Wild One")

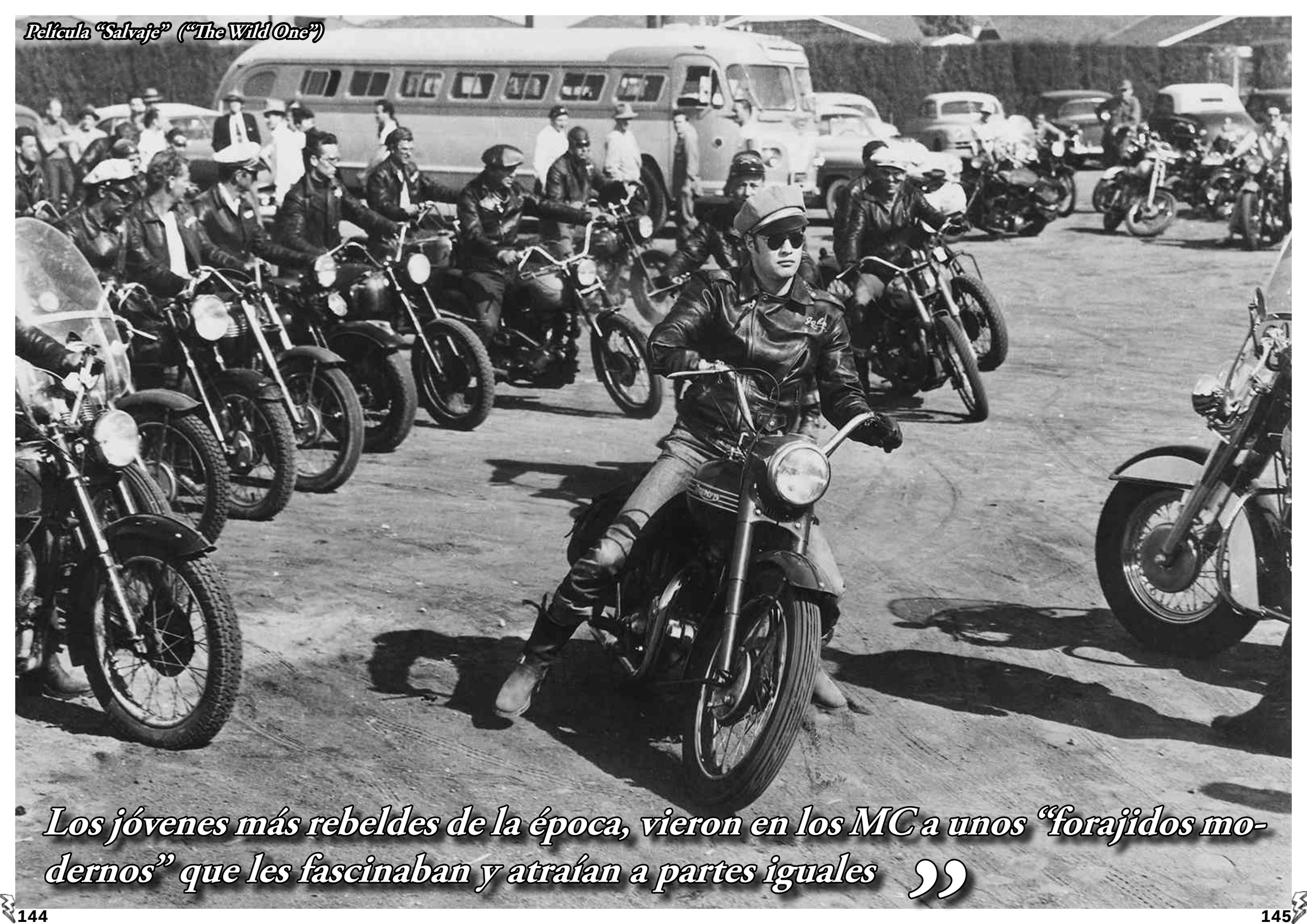
Película "Salvaje" ("The Wild One")

Que el personaje interpretado por Lee Marvin en Salvaje llevara una Harley, fue lo peor que le pudo pasar a Motor Company de cara a su imagen

1963

"You meet the nicest people on a Honda."
American Honda launches the memorable, 12-year ad campaign, "You meet the nicest people on a Honda" to create a new image of fun and friendly motorcycling with U.S. consumers. Advertisements appeared on billboards and in many of America's most prestigious magazines of the day.

"Conoces a la gente más amable en un Honda", fue el eslogan publicitario que usó la marca japonesa para cambiar el modo de pensar de los ciudadanos "decentes" con respecto a los motoristas"



Película "Salvaje" ("The Wild One")

Los jóvenes más rebeldes de la época, vieron en los MC a unos "forajidos modernos" que les fascinaban y atraían a partes iguales "

HARLEY-DAVIDSON TARRACO
C/ Caràbia, 10 - L'Albada 43006 - TARRAGONA
Tienda: 977 44 85 50 / Taller: 977 44 85 51

ALL FOR FREEDOM
FREEDOM FOR ALL™
MOTOR CYCLES HARLEY-DAVIDSON

Bōsōzoku

El lado oscuro del motociclismo japonés

La imagen de orden y seguridad que tenemos de Japón es cierta… hasta cierto punto. El descontrol y la vida disoluta que gozamos en Occidente son del todo inaceptables para la mentalidad de los japoneses, aunque allí también tienen sus "ovejas negras". La policía les llama Maru-Sō 丸走

Texto y fotos: D.R.

Generalmente, la palabra bōsōzoku, cuyo significado es “tribus veloces y violentas”, es sinónimo de transformaciones ilegales y tubos de escape ensordecedores. A pesar que su uso es obligatorio, los miembros de esta tribu urbana tampoco llevan casco, se saltan los semáforos con la alegría de un ciclista, y conducen sus motos entre el denso tráfico urbano a velocidades suicidas mientras ondean provocadoramente la bandera del punto rojo central y 16 rayos (el Sol Naciente) del Ejercito Imperial, que en China y las dos Coreas todavía se sigue considerando ofensiva hoy día.

Como toda tribu urbana que se precie, los Bōsōzoku también desarrollaron una estética propia

Estos grupos, integrados principalmente por jóvenes de entre 16 y 20 años que parecían haber quedado atrapados (al menos los de los años 80) en los tiempos posteriores a la II Guerra Mundial, usan para pelear katanas de madera, bates de béisbol y hasta cócteles Molotov, y con su aire de niños rebeldes americanos de pelo engominado, chupa de cuero, y actitud macarra y anti todo, no se parecen a ninguna "banda" motorista de las que conocemos en Occidente salvo en que a la moto que va en cabeza del grupo, la del líder, está prohibido adelantarla bajo ningún pretexto.

Lo más destacable de esta corriente no es solo la actitud o sus motos, sino su peculiar forma de hacerse notar, de hacerse ver y oír. Bōsōzoku era ruido, ilegalidad, velocidad, y estética rebelde en estado puro

Las Raíces

Tras la Segunda Guerra Mundial, en la que lucharon con la idea de no volver a casa con vida, muchos veteranos regresaron con traumas que les impedían volver a integrarse en la vida civil con normalidad. El mayor ejemplo eran los pilotos kamikaze que se habían preparado para misiones suicidas que no llegaron a cumplir, lo cual suponía un estigma y un deshonor del que ni ellos ni sus familias se librarían nunca. La válvula de escape de estos veteranos que necesitaban volver a sentirse parte del sistema fue la de organizarse en bandas callejeras en las que saciar su necesidad de acción y emociones fuertes. Un cóctel explosivo en el que la mezclaba de juventud, insatisfacción personal, y obsesión por las motos dio como resultado la proliferación de grupos que fueron los precursores de los Bōsōzoku. Al principio se les conocía como kaminari zoku 雷族 (Tribu Del Rayo, y en su mayoría procedían de clases sociales bajas que utilizaban las actividades del grupo para expresar su malestar con el sistema y la sociedad japonesa convencional.

En la actualidad las bandas Bōsōzoku perviven en menor número y con menos presencia que en los 80, aunque han logrado ser una referencia del arte urbano desarrollado alrededor las motos”

La Era Dorada

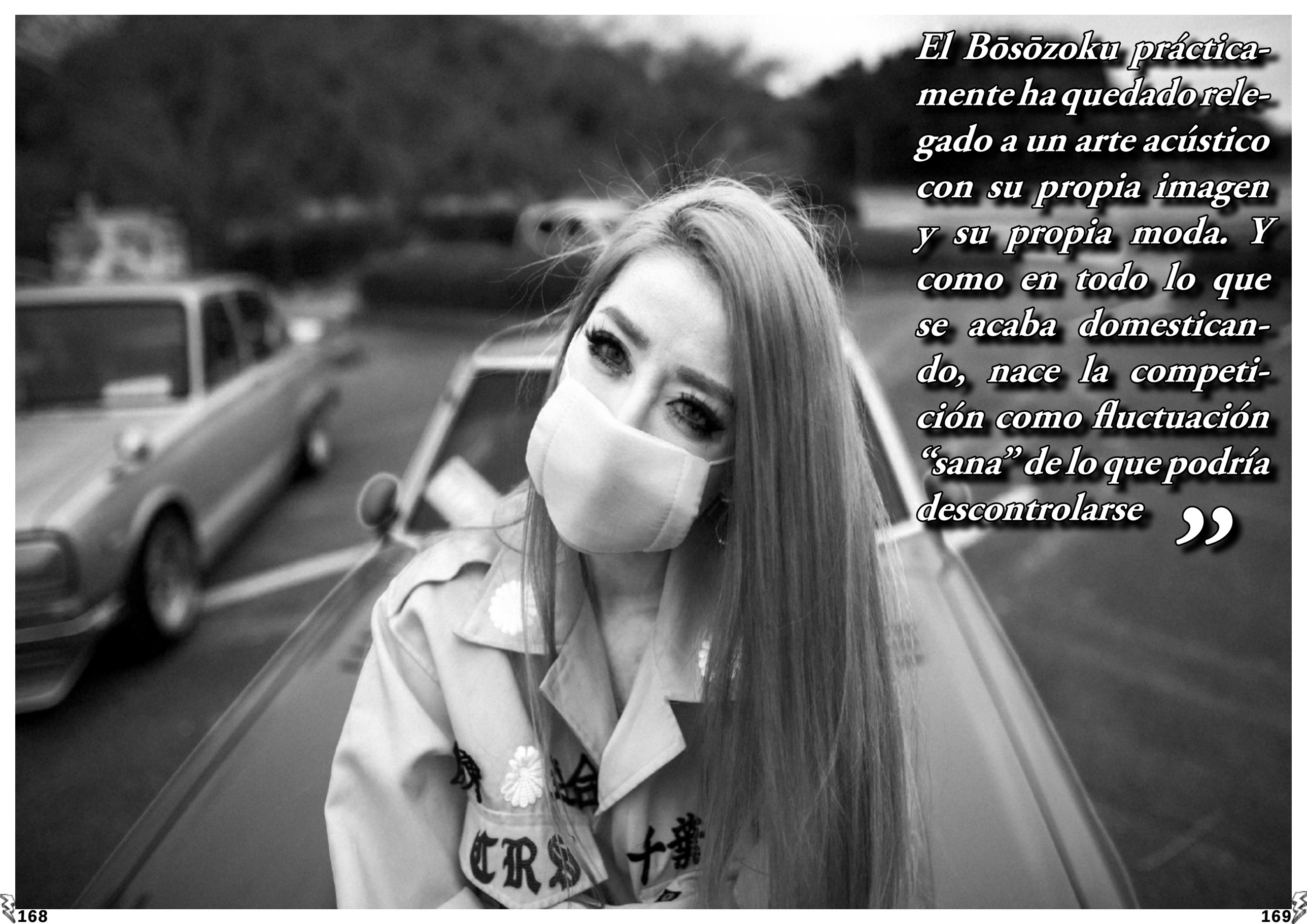
En la década de los 80 los Bōsōzoku rodaban en masas por las ciudades y carreteras, no se paraban a pagar en los pejes, y solían hacer caso omiso de la policía, que los daba por imposibles. La quedada de masas más popular para ellos era Año Nuevo, en el que su principal diversión consistía en golpear coches, amenazar a sus ocupantes, y dar palizas a los motoristas y peatones que se cruzaran en su camino, aunque la diana favorita de sus agresiones eran los gaijin (extranjeros). Estas bandas, que para la comunidad japonesa en general y para los cuerpos policiales en particular eran una pesadilla, llegaron a contar con más de 42 mil miembros en su Zenit en el año 82.

Algunas películas de anime como Akira tuvieron mucha repercusión en Occidente, pero la corriente Bōsōzoku sigue sin ser muy conocida fuera de Japón

Los Bōsōzoku en la actualidad

Fue a partir del 2004, cuando el gobierno decide endurecer las leyes de tráfico y darle a la policía poder para arrestar y castigar a todos los que condujeran temerariamente, cuando los bōsōzoku empezaron a desaparecer. Los arrestos subieron como la espuma y tan solo 7 años después de instaurarse la nueva ley, el cuerpo nacional de policía anunciaba que los miembros en bandas de motoristas se habían reducido de 42.510 a 9,064 y las bandas de 507 a 76.

Con la economía global en plena recesión, los pocos bōsōzoku que quedaban tenían menos dinero y ya no podían permitirse modificar las motos y su ropa de forma tan radical como sus predecesores, así que se adaptaron a los cambios y empezaron a conducir motos más pequeñas y a conducir en grupos reducidos. Tampoco llevan ropa tan molona, e incluso la mayoría usa casco para que no les multen, así que se han convertido en una "caricatura" de lo que fueron en su época dorada.



El Bōsōzoku prácticamente ha quedado relegado a un arte acústico con su propia imagen y su propia moda. Y como en todo lo que se acaba domesticando, nace la competición como fluctuación "sana" de lo que podría descontrolarse "

MOON
BONNEVILLE NATIONAL
2018
SPEED WEEK

HONDA

愛国
LIQUID COOLED

Motos fuera de lo normal

¿Qué es exactamente una moto modificada estilo Bōsōzoku? Pues probablemente la moto más hortera que jamás hayas visto. Generalmente son motos japonesas estándar (da igual la marca), a las que colocan manillares cuelgamonos y asientos "King & Queen" al más puro estilo american chopper, y de remate les montan en el tren delantero un carenado deportivo muy alto (a veces varios superpuestos), en el que el haz de luz del faro apunta al cielo, las pintan con los colores más chillones que se les ocurren, y por último les plantan una bandera gigante con el símbolo de la banda. Ni que decir tiene que los escapes están completamente vaciados para hacer el mayor ruido posible, y todo esto se "adorna" con multitud de luces que nunca parecen ser bastantes…

Los Bōsōzoku, que en su día hacían ruido para hacerse notar y avisar su presencia, actualmente perfeccionan sus técnicas para ver quien logra la mejor composición sonora o demostrar quién es más hábil o más capaz

OLD BIKE TEAM
KANAGAWA
純粋
KAWASAKI
KAWASAKI

La importancia de la estética

El estereotipo del Bōsōzoku ha sido retratado y caricaturizado en infinidad de ocasiones en películas anime y manga. El típico va uniformado con un mono de currito o el tokkō-fuku (el uniforme de los pilotos kamikaze), y una especie de kimono/gabardina con los eslóganes y logos del grupo que suele llevarse abierta, y que en el caso de la del líder se traspasa de generación en generación, líder tras líder, sin que nunca pueda lavarse. El look se completa con unos pantalones anchos remetidos por dentro de botas de caña alta, tiras de tela atadas en equis alrededor del torso, cazadoras de cuero, bandanas con soles nacientes y frases bélicas, y mascarillas quirúrgicas. En cuanto a los peinados, el preferido es el del personaje que interpretaba John Travolta en la película Grease. Entre las chicas lo más común era la permanente, aunque esta también asociaba a los escalafones más bajos de la Yakuza.

Algunas películas de anime como Akira tuvieron mucha repercusión en Occidente, pero la corriente Bōsōzoku sigue sin ser muy conocida fuera de Japón

Supreme
SUZUKI
SUZUKI MOTOR CO.,LTD.
BEET
SUZUKI
SUZUKI MOTOR CO.,LTD.
SUZUKI

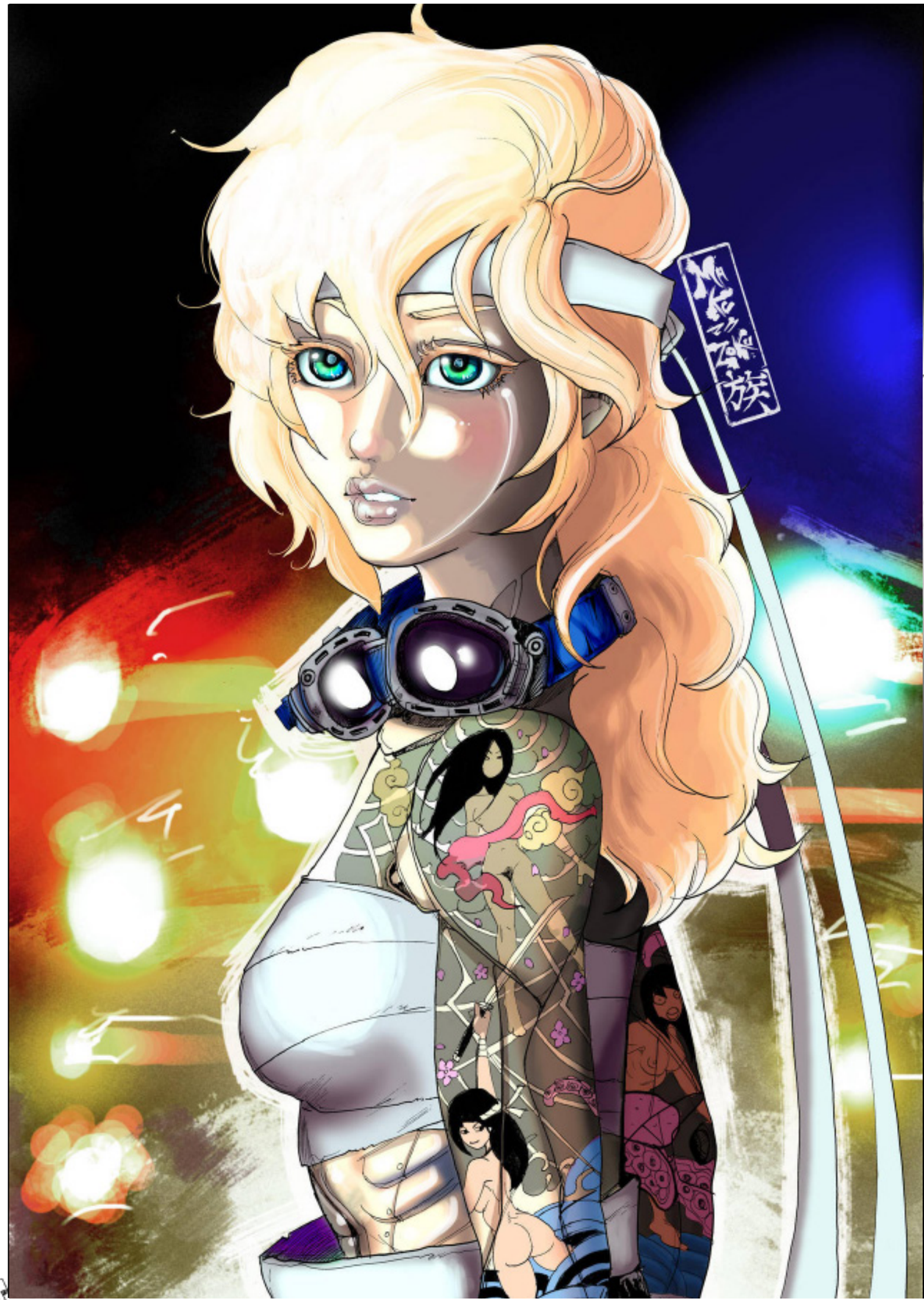
全日本RACING連盟
流れ立

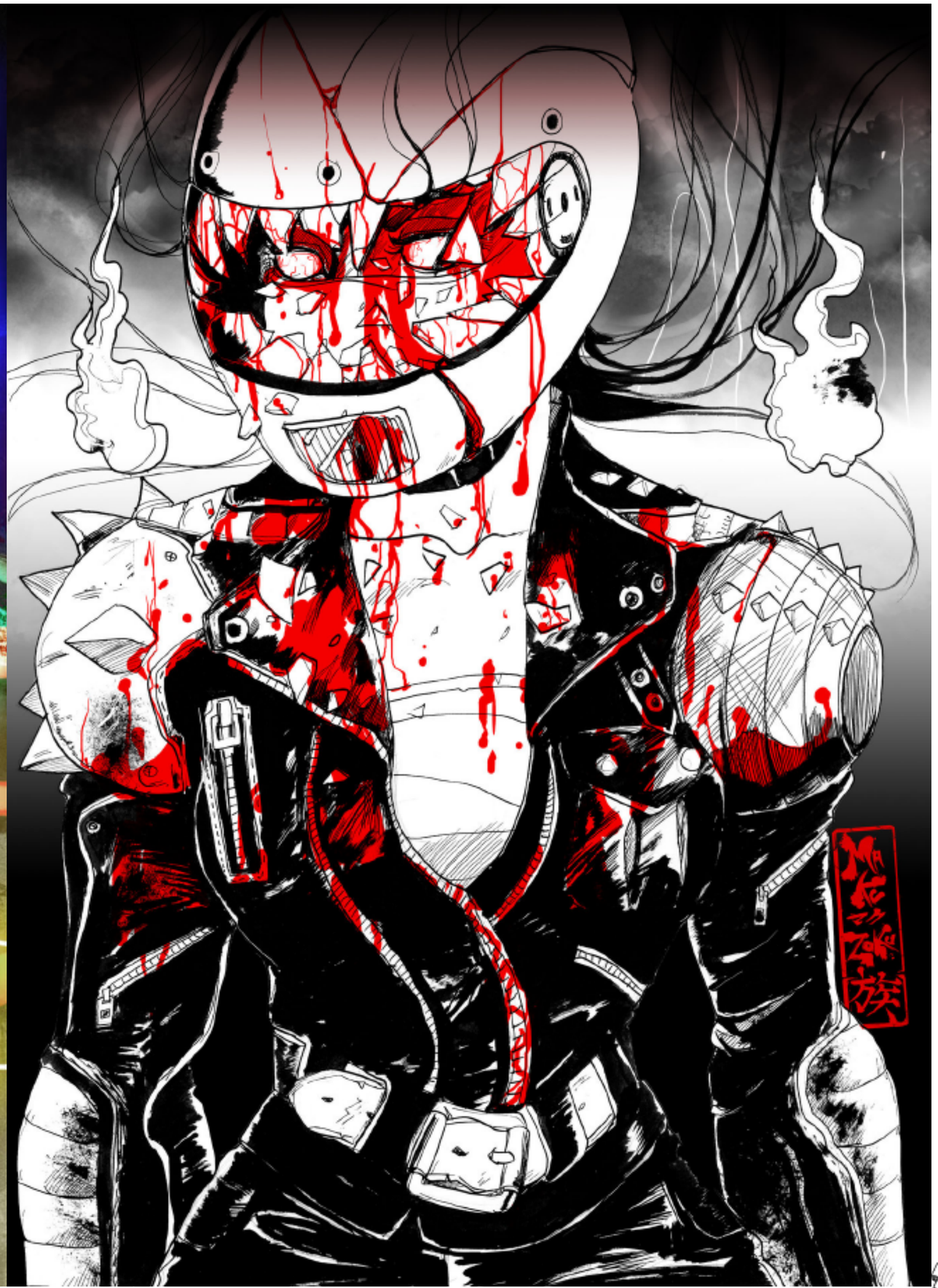
第二十一期
第二十一其
復興琉鳴

Mujeres Bōsōzoku

El debilitamiento de la economía y leyes más estrictas han dado lugar a la proliferación de bandas cuasi-legales llamadas kyushakai, que cuentan entre sus filas con miembros adultos que mantienen el estilo y algunas tradiciones de los Bōsōzoku aunque, al contrario que sus predecesores, aseguran no tener lazos con ninguna actividad ilegal. Lo más interesante del crecimiento de las kyushakai es la forma en que las mujeres se han involucrado. La mayor parte de ellas eran novias de miembros Bōsōzoku en su juventud. Entonces no tenían ni voz ni voto, pero irónicamente, son ellas las que ahora mantienen viva la llama de esta sub-cultura y la expanden, aunque de una manera más respetuosa y diversa que entonces.

Llevan tatuajes, si es necesario participan en las peleas de bar como cualquier hombre, y aunque se consideran duras guerreras, con sus tacones infinitos, exagerados maquillajes que son obras de arte, y pelos teñidos, tienen un estilo de lo más "femenino".


Mr. Tokyo Family


Mr. Tokyo Family

神風

Snake n' flowers
蛇や花

Durante los años 80, esta tribu urbana excéntrica, violenta y ruidosa, invadió las calles de Japón

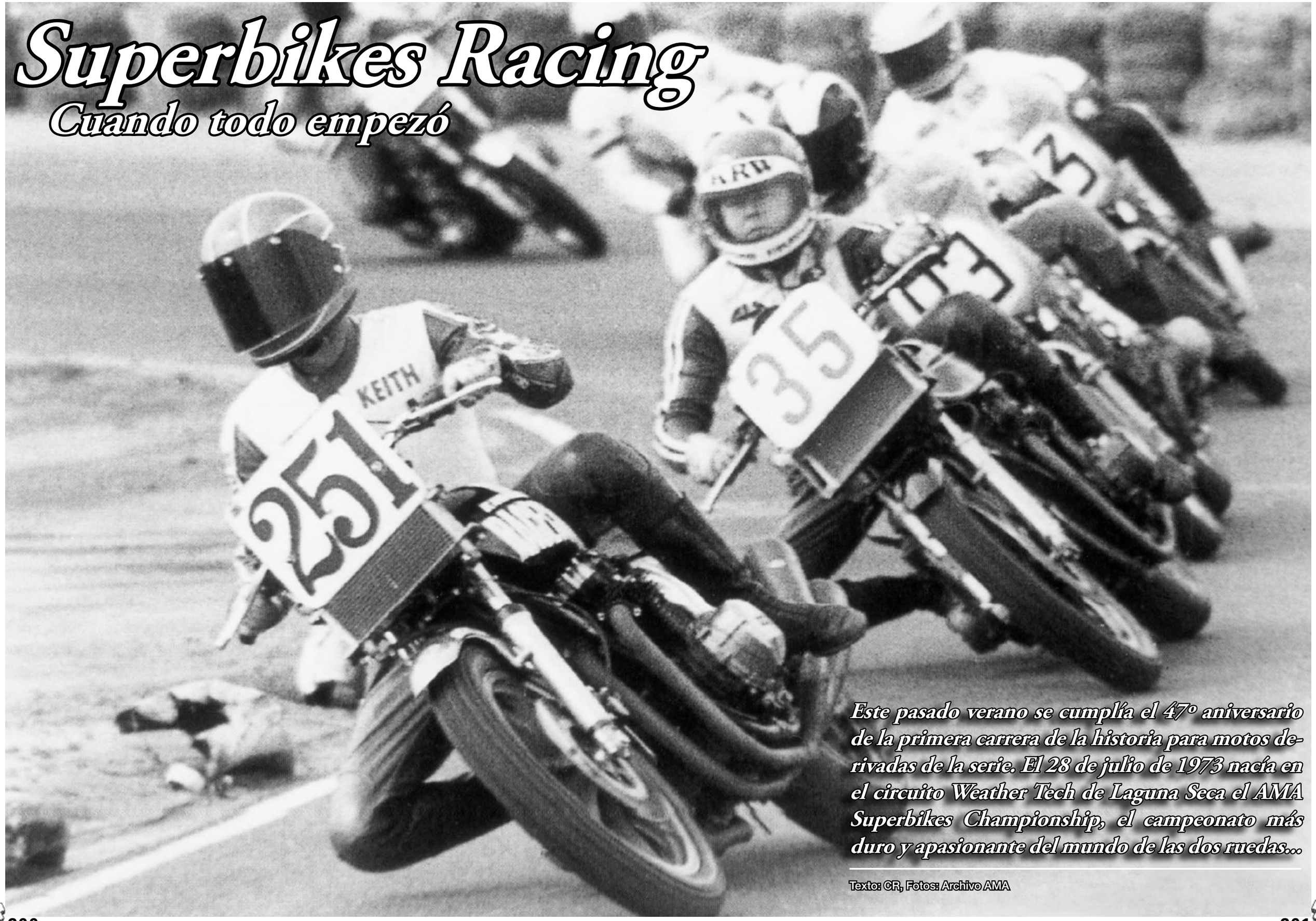
EENJA AN

Route
356 in 51
Highway
Dancer

Sus motos, decoradas con dibujos de flores de loto y distintas tonalidades de rosa, son el reflejo perfecto de su personalidad. A pesar de su feminidad, estas mujeres son las que desafían el rol doméstico que se esperan de ellas rompiendo los estereotipos de género en una sociedad de costumbres y tradiciones tan arraigadas como la japonesa. Puede que sean estas bellas guerreras sobre ruedas las que lleven al Japón a un nuevo modelo de sociedad basada en la igualdad que se espera de una civilización avanzada.

Superbikes Racing

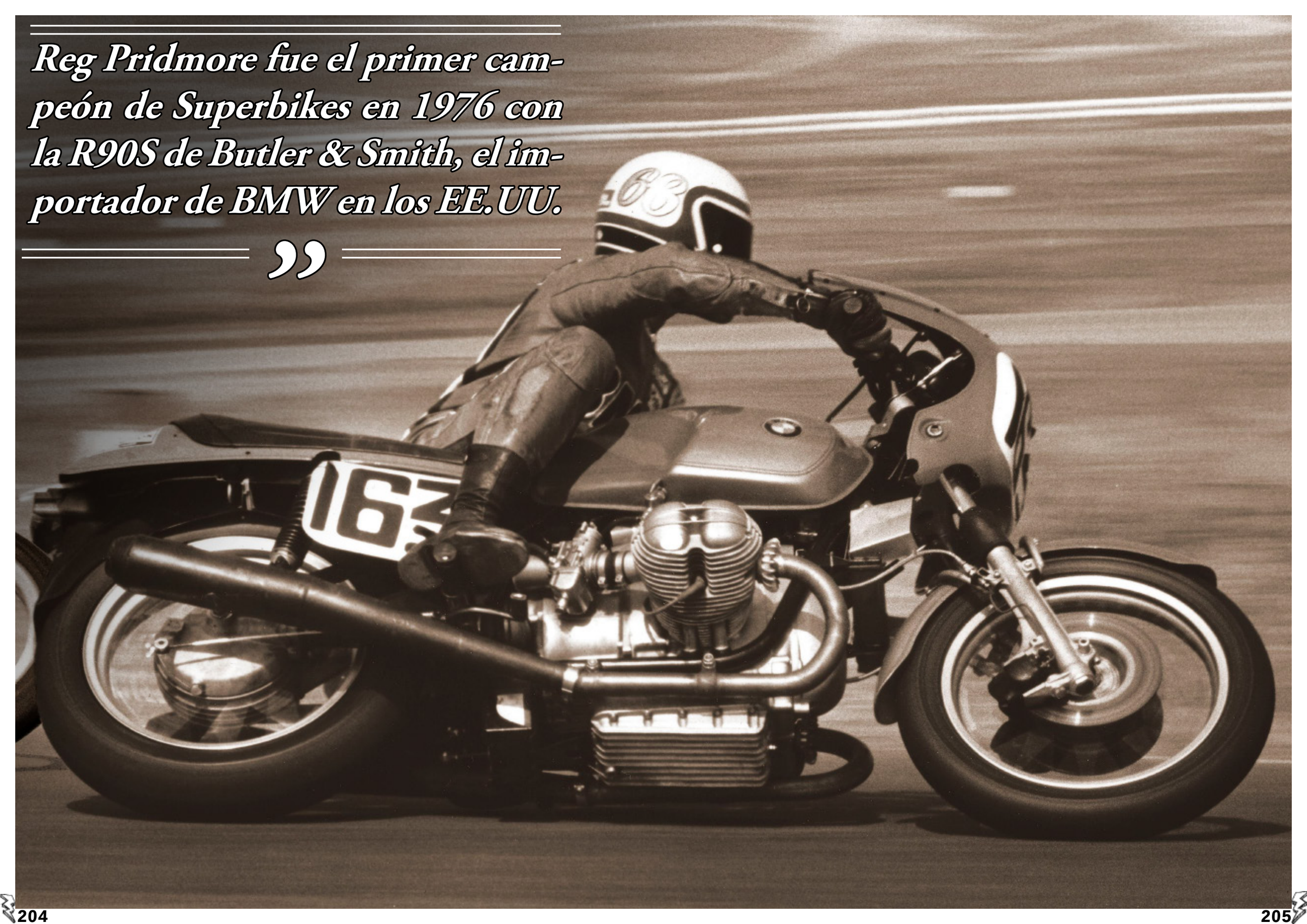
Cuando todo empezó



Este pasado verano se cumplía el 47º aniversario de la primera carrera de la historia para motos derivadas de la serie. El 28 de julio de 1973 nacía en el circuito Weather Tech de Laguna Seca el AMA Superbikes Championship, el campeonato más duro y apasionante del mundo de las dos ruedas...

Texto: CR, Fotos: Archivo AMA

Aunque en aquellas fechas, las Yamaha TA, TD, TR y TZ de 2 Tiempos dominaban con mano de hierro los Campeonatos de velocidad, en el sur de California las tiendas de motos vendían como churros las Honda CB y Kawasaki Z1 de 4 Tiempos y gran cilindrada, así que solo era cuestión de tiempo que aquellas máquinas empezaran a prepararse para dar el salto de la calle al circuito con el apoyo de Kerker, Bassani, Racecrafters, Yoshimura, y muchas otras marcas surgidas gracias a la enorme aceptación que aquellas exóticas motos llegadas del país del sol naciente habían tenido entre los aficionados. No sólo en el sur de California, sino en toda América.

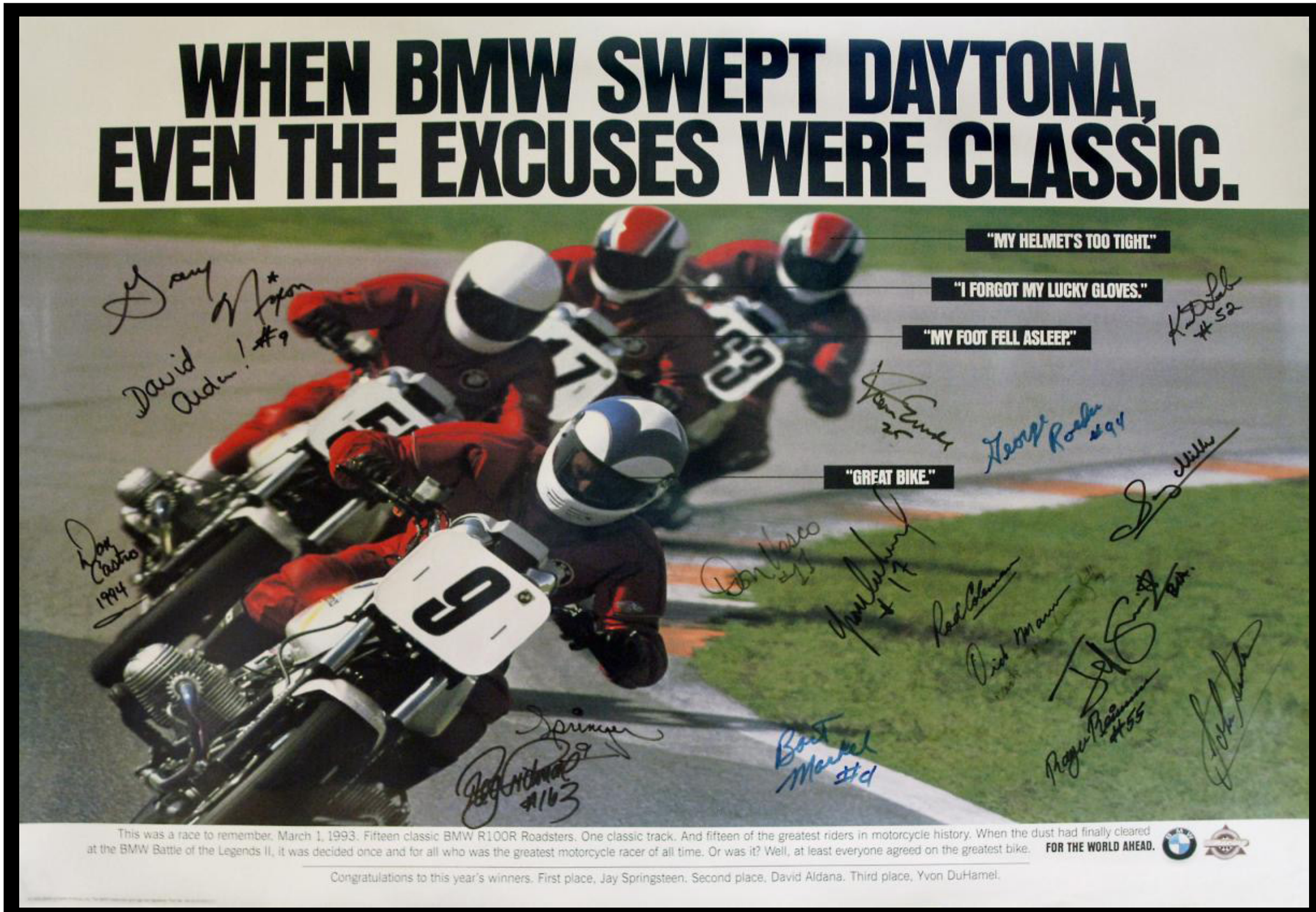


Reg Pridmore fue el primer campeón de Superbikes en 1976 con la R90S de Butler & Smith, el importador de BMW en los EE.UU.

BMW: 1976 Superbike Champion in den USA
Ergebnisse der AMA Superbike-Straßenrennen:

1. und 2. Platz in Daytona Beach, Florida 2. und 3. Platz in Loudon, New Hampshire
1. Platz in Laguna Seca, Kalifornien 1., 3. und 4. Platz in Riverside, Kalifornien

BMW supo aprovechar muy bien aquello de: "vencer el domingo para vender el lunes"

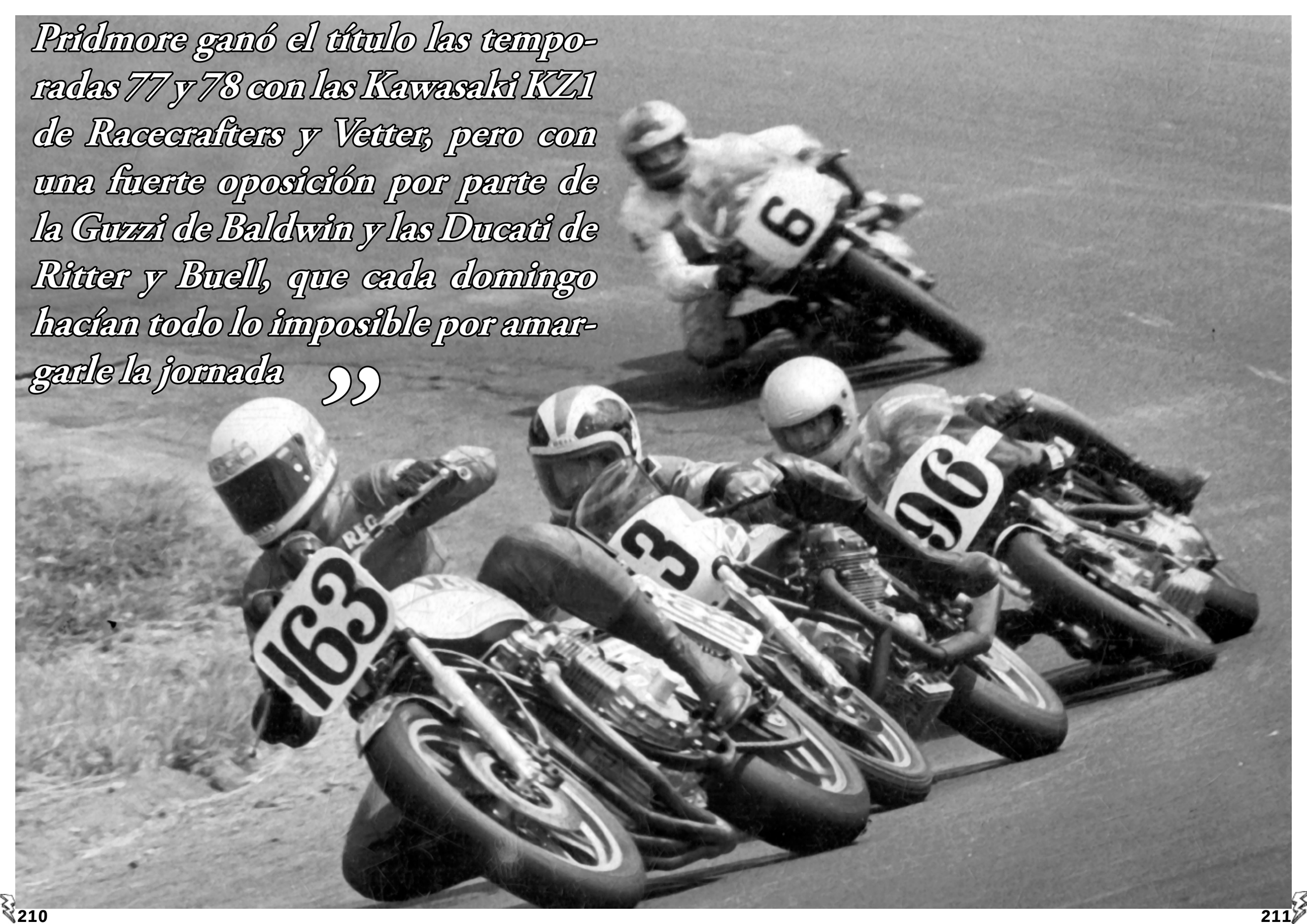


Los pasos iniciales fueron simples carreras de clubes para motos de serie, que debieron su éxito a la novedosa idea de que los aficionados pudieran ver en acción motos prácticamente exactas a las motos con las que ellos habían ido al circuito a ver las carreras, o a las que se podían comprar en cualquier tienda. Era la definición perfecta del viejo proverbio: "Ganar el domingo y vender el lunes".

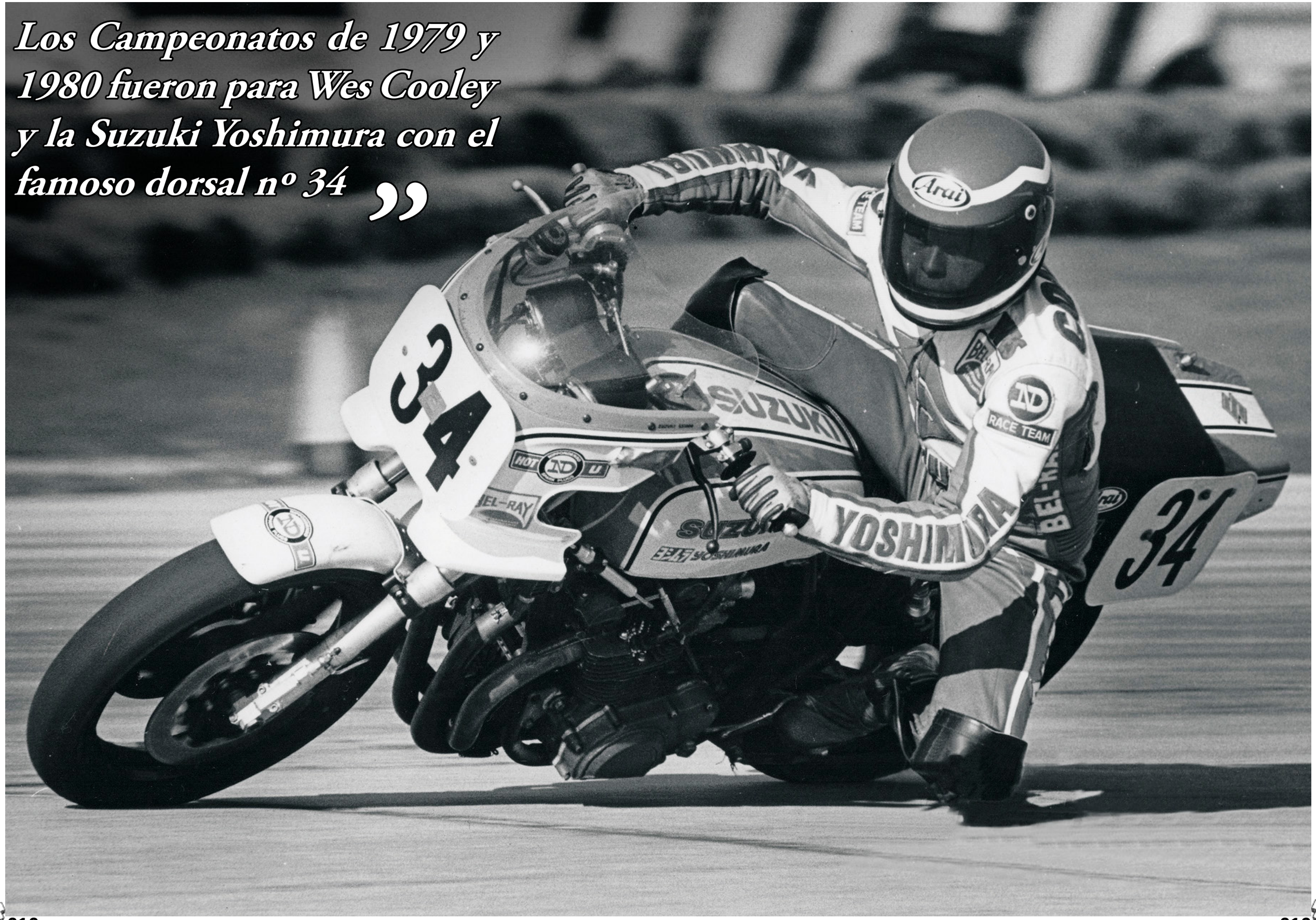
A finales de julio de 1973, en la prueba inaugural del Nacional de Superbike Production que se celebraba en Laguna Seca, entre los muchos pilotos que debutaban estaban Reg Pridmore, comentarista deportivo especializado en el mundo del motor y padre de Jason Pridmore; el mítico Miguel Duhamel, padre del también legendario Yvon Duhamel, y Steve McLaughlin, el hombre al que se consideró el padre del Campeonato del Mundo de Superbikes cuando la popularidad de este tipo de carreras traspasó las fronteras de los Estados Unidos.

En aquella primera prueba el dominador (y ganador) fue Miguel Duhamel a los mandos de una Kawasaki Z1 con el dorsal 17, un número que a partir de aquel mismo momento pasó a ser "fetiche" para padre e hijo, que siguieron utilizándolo durante toda su carrera deportiva.

La publicidad de BMW rezaba: "Cuando BMW barrió en Daytona, incluso las excusas eran clásicas". En la foto Gary Nixon, en primer lugar, grita "Que gran moto", mientras que Castro (2º) se queja de que "se le ha dormido el pie", a Dave Aldana (3º) "se le olvidaron sus guantes de la suerte", y a John Emde (4º) "le aprieta el casco"



Pridmore ganó el título las temporadas 77 y 78 con las Kawasaki KZ1 de Racecrafters y Vetter, pero con una fuerte oposición por parte de la Guzzi de Baldwin y las Ducati de Ritter y Buell, que cada domingo hacían todo lo imposible por amargarle la jornada”



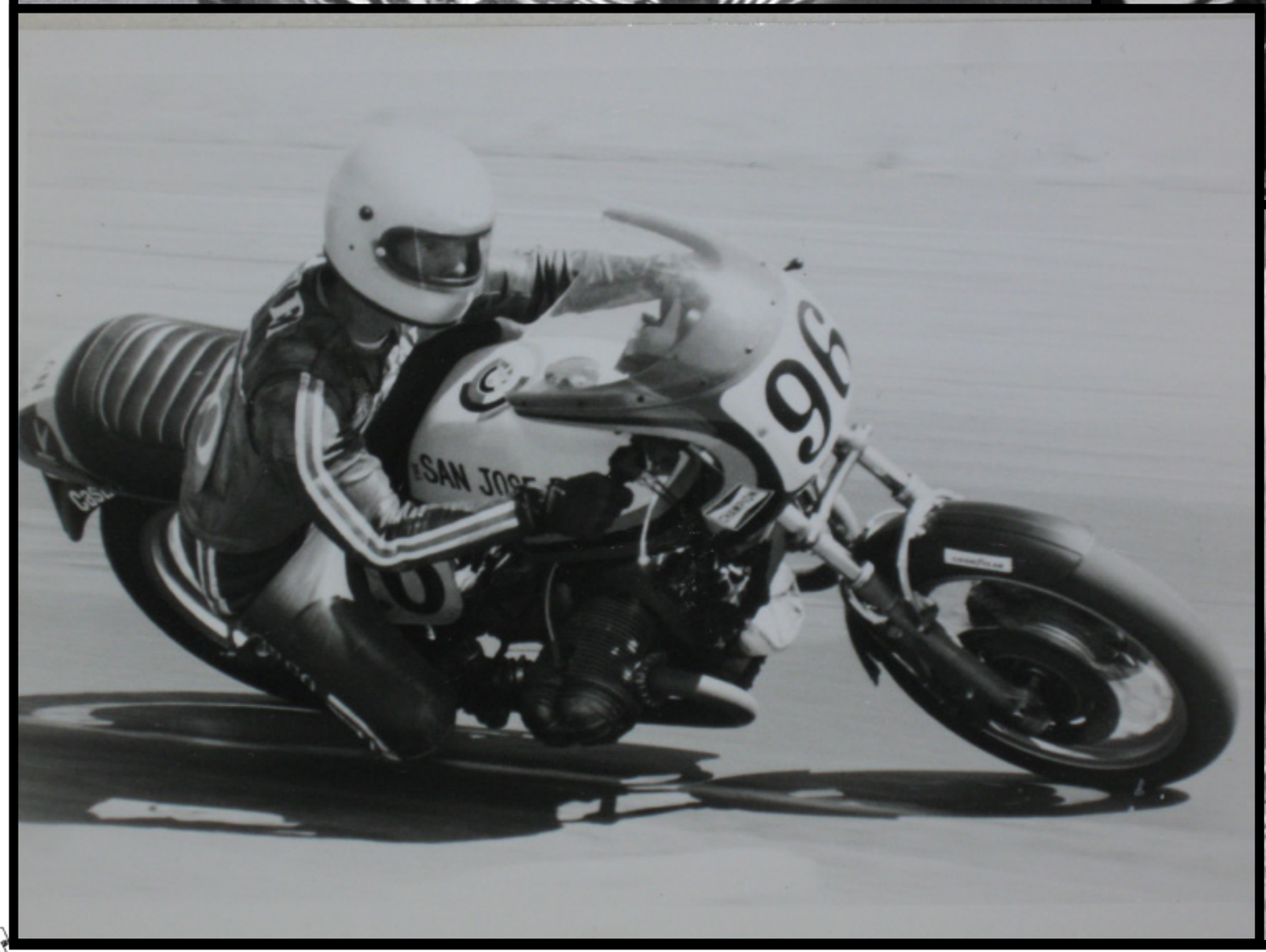
Los Campeonatos de 1979 y 1980 fueron para Wes Cooley y la Suzuki Yoshimura con el famoso dorsal nº 34

Que los aficionados pudieran ver batirse en la pista a motos iguales que las que podían comprarse en las tiendas fue la clave del éxito del campeonato

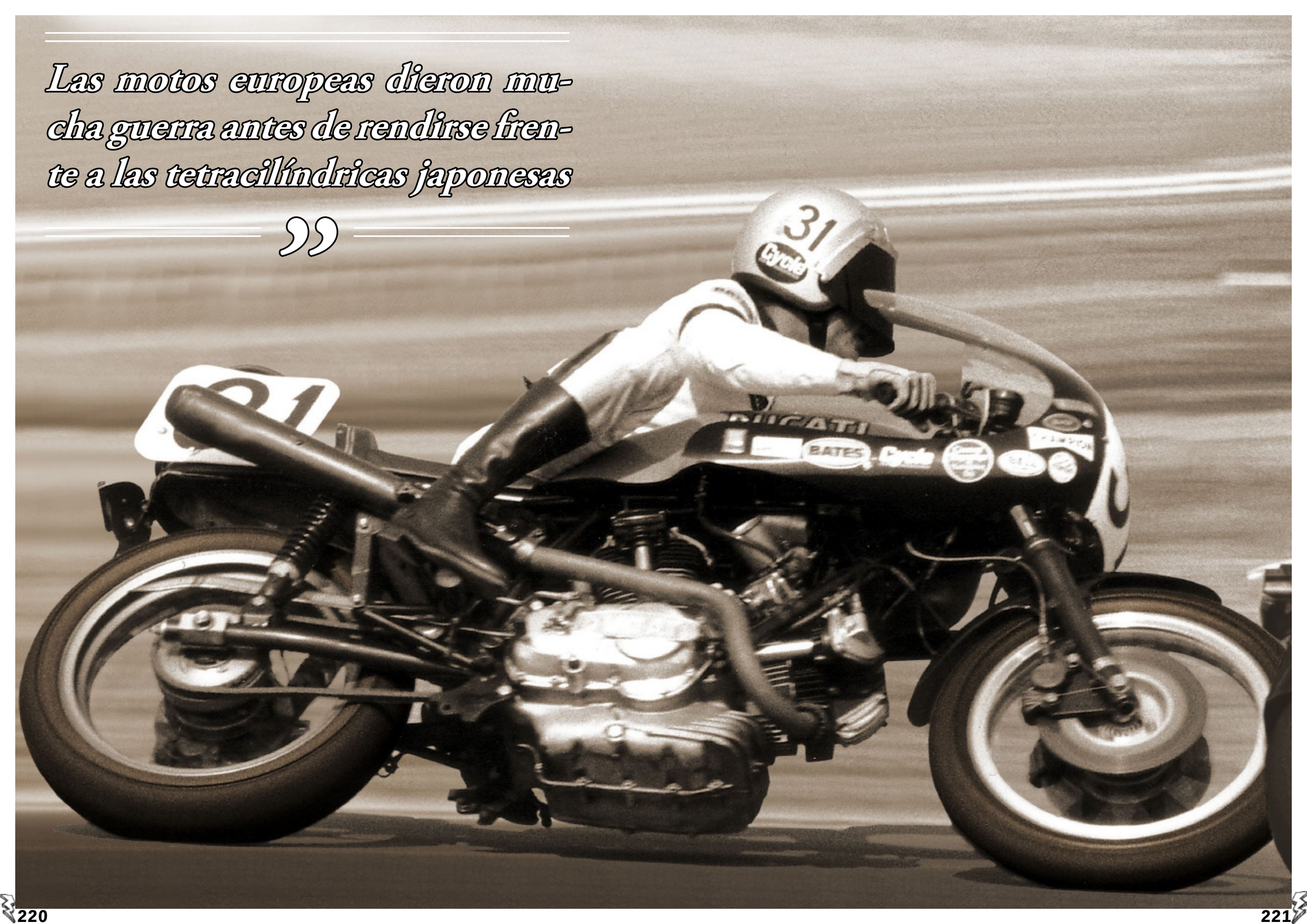
Pero no fue hasta 1976 cuando los mandamases de la AMA decidieron usar el "Superbikes" para denominar este nuevo campeonato que parecía hecho a medida de las marcas japonesas, pero en el que las motos europeas aún tenían mucho que decir. De hecho, el honor de haber sido el 1er Campeón AMA de Superbikes de la historia recae sobre Reg Pridmore, que lo consiguió a los mandos de la BMW R90S patrocinada por Butler&Smith, importadores de la marca bávara en Estados Unidos por aquellas fechas, y las Ducati de Paul Rittier y Eric Buell, y la Guzzi de Mike Baldwin preparada por Reno Leoni, todavía siguieron ganando carreras (incluida Daytona) durante mucho tiempo, como lo prueba que las temporadas 77 y 78, que Pridmore volvió a ganar el Campeonato: el primero con la Kawasaki Racecrafters, y el segundo con la KZ1 de Craig Vetter, las bicilíndricas le hicieran "sudar el mono de cuero" a base de bien un domingo tras otro.

276
276
ACCEL

99
99


96
SAN JOSE

71



Las motos europeas dieron mucha guerra antes de rendirse frente a las tetracilíndricas japonesas

Siempre rodeados de "enemigos" y en clara inferioridad numérica, pero los pilotos de las Kawasaki siempre se las apañaban para quedar delante de las Honda

Si te preguntas como era posible que twins de 80 o 90Cv pudieran poner en jaque a cohetes de 140Cv apoyados directamente por las grandes fábricas japonesas la respuesta es muy sencilla:
La potencia "bruta" no sirve de nada ni en Daytona si tienes un chasis que se retuerce como si fuera de alambre cuando giras el gas a fondo, en los circuitos revirados la potencia de las cuatro cilindros restaba eficacia a los frenos, que se calentaban en exceso, y el mayor peso las hacía más torpes en aceleraciones y cambios de dirección. Si a eso le añadimos que los equipos con máquinas japonesas estaban aprendiendo y los de las motos europeas les llevaban unos años de ventaja en la puesta a punto, es fácil entender que sucediera esto (al menos al principio) porque las grandes y pesadas cuatro cilindros no estaban pensadas para la competición.

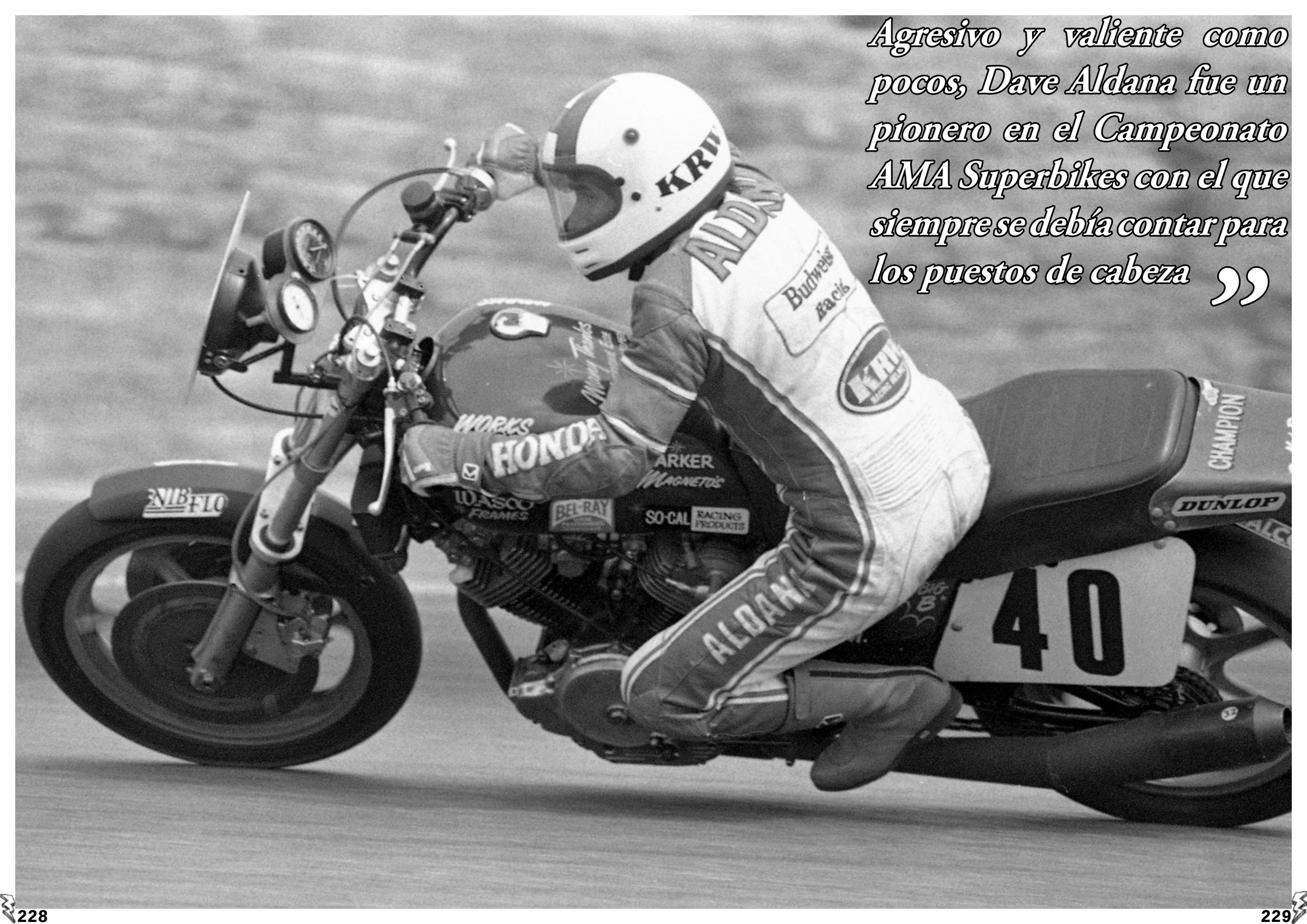
Los mejores motores de las Kawasaki preparadas por Rob Muzzy llegaron a rendir 150 CV a 10.250 rpm. La clave de su competitividad era una entrega de potencia muy suave"

21
Kawasaki
KERKER
BATES
LAWSON
Dr.

LAWSON
21
Kawasaki
KZ1000

21
Kawasaki

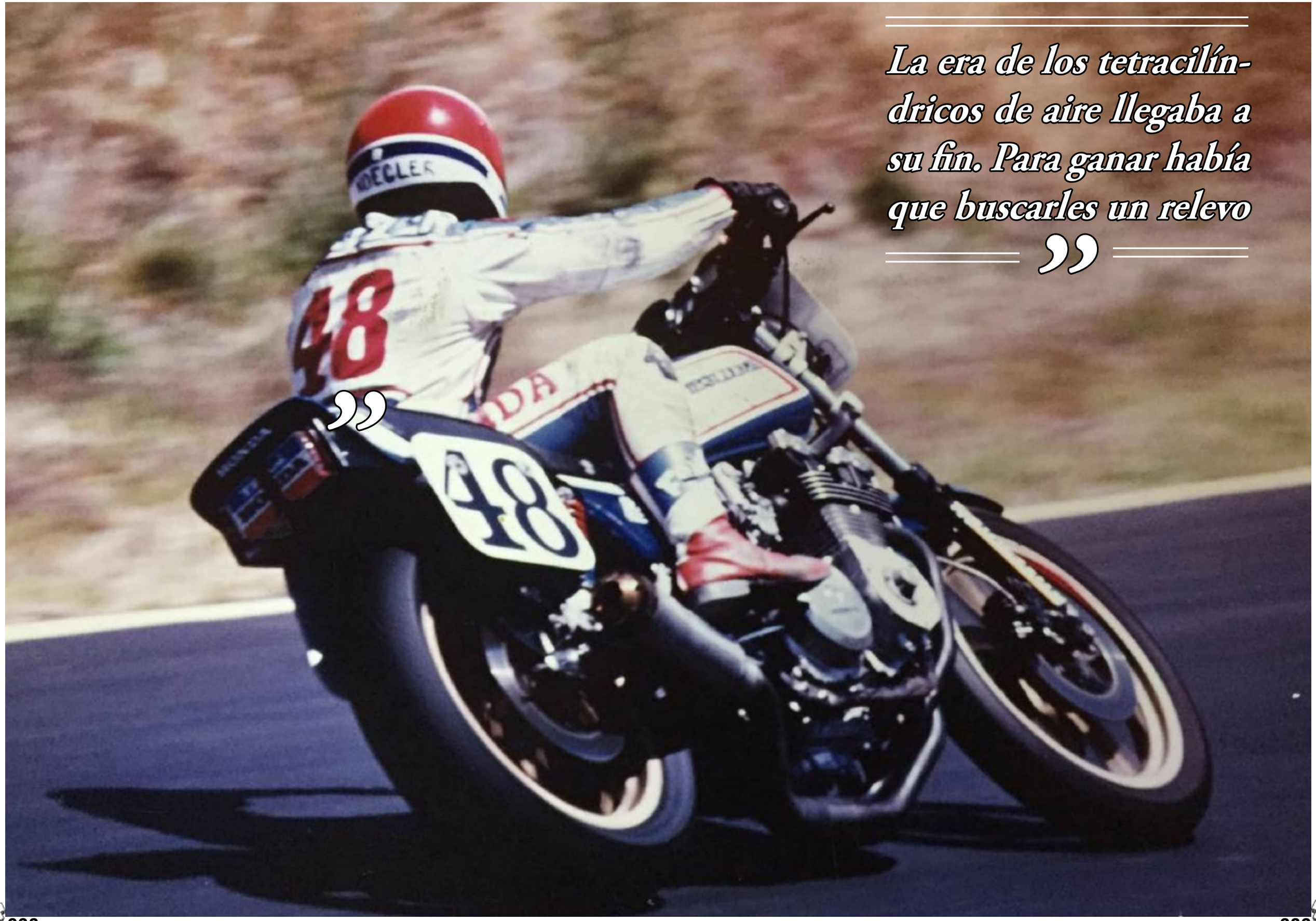
LAWSON
21
Kawasaki



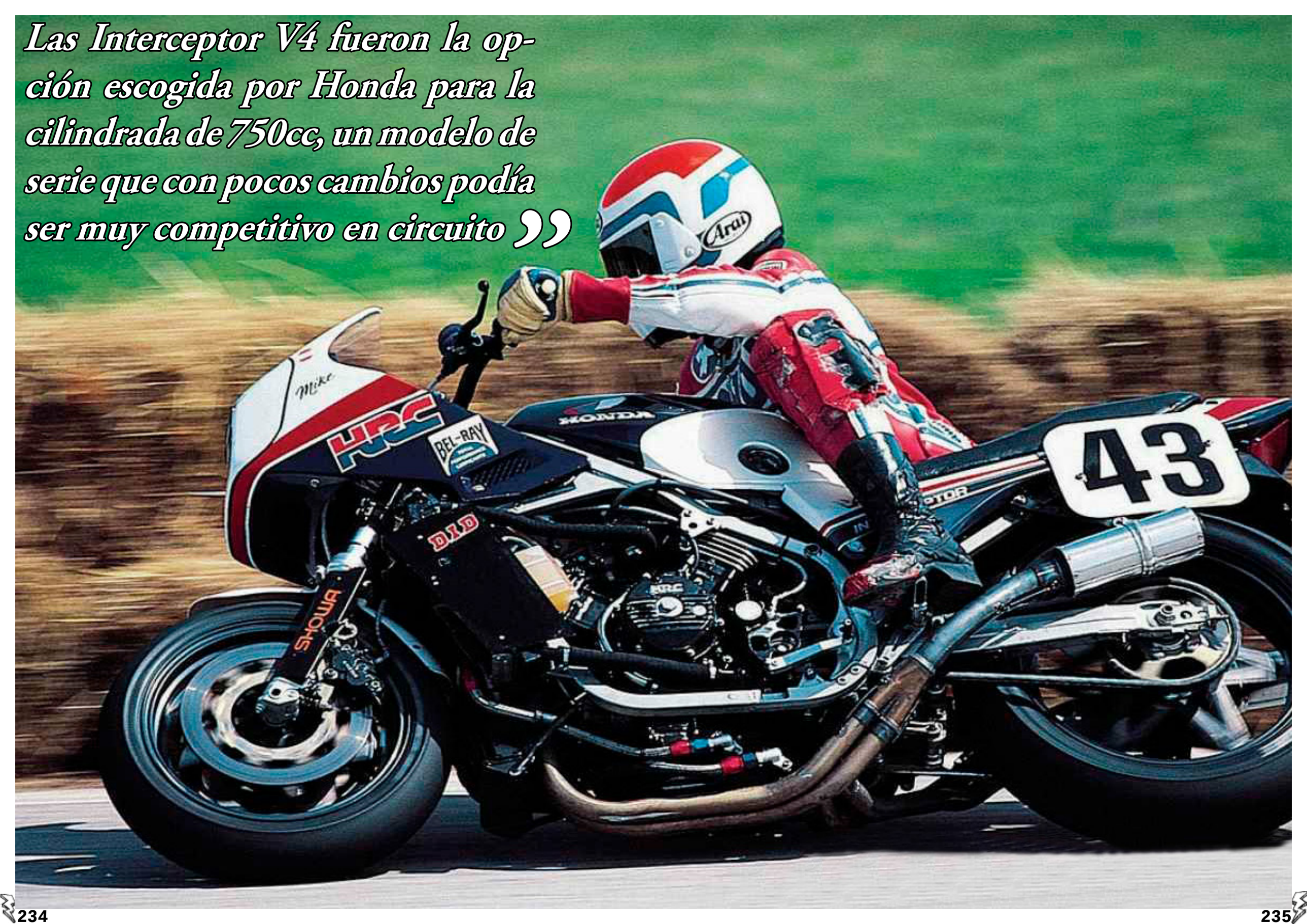
Agresivo y valiente como pocos, Dave Aldana fue un pionero en el Campeonato AMA Superbikes con el que siempre se debía contar para los puestos de cabeza

Las primeras temporadas fueron un calvario para las motos japonesas, pero los equipos las empezaron a evolucionar rápidamente mejorando la distribución del peso, la estabilidad y los frenos; a las pipas de dirección se les incrementó el avance, chasis y basculantes se reforzaron con tubos y placas, y los motores se hicieron más fiables y potentes con embragues más duros, cajas de cambio de relación cerrada, bielas forjadas y mejores muelles de válvulas… Al final del proceso, lo único que tenían en común aquellas motos con las de serie era su estética.

Eddie Lawson y su Kawasaki fueron el binomio a batir en 1981 y 1982. Ni siquiera Spencer y la Honda de fábrica pudieron con ellos ”



La era de los tetracilíndricos de aire llegaba a su fin. Para ganar había que buscarles un relevo

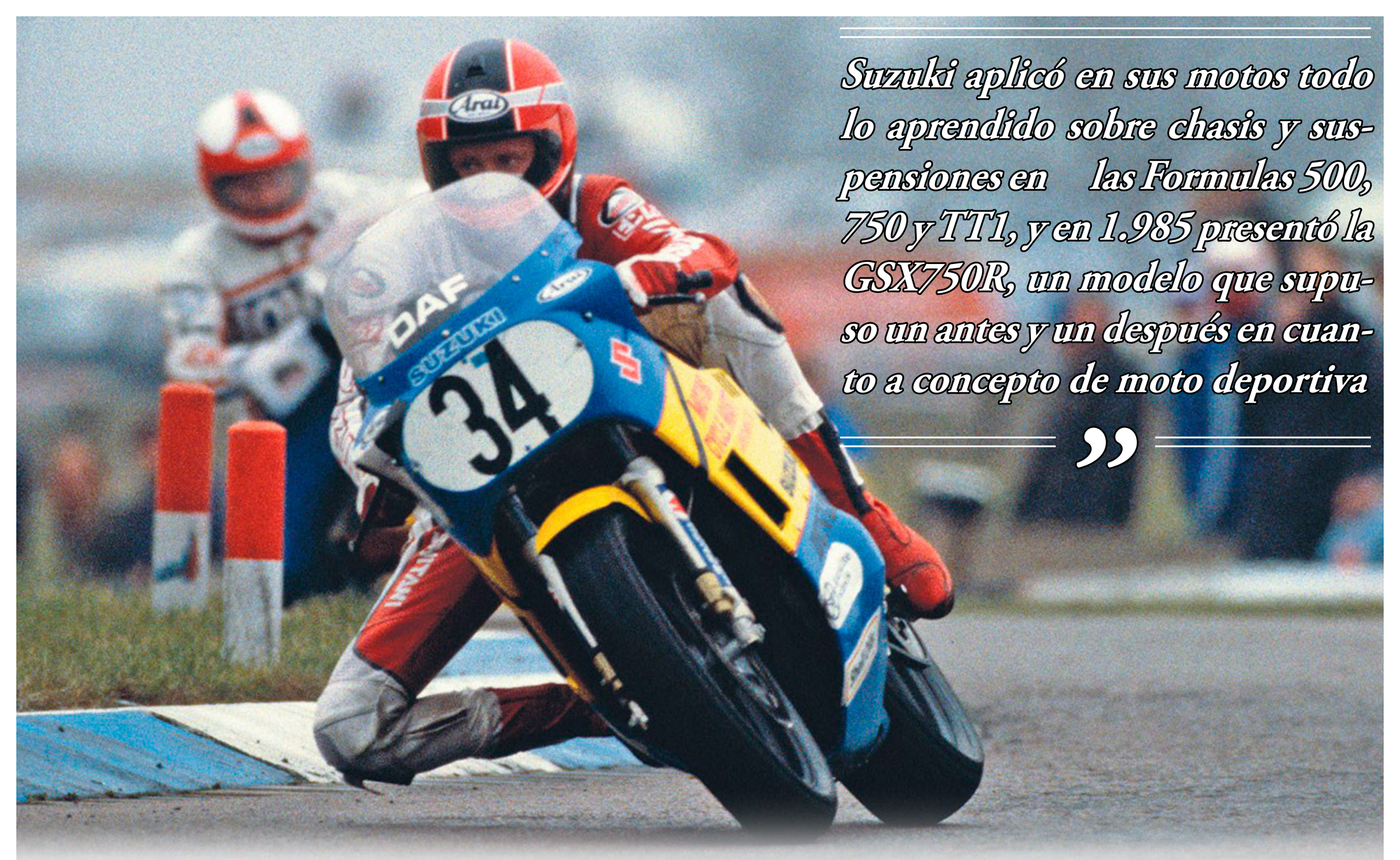


Las Interceptor V4 fueron la opción escogida por Honda para la cilindrada de 750cc, un modelo de serie que con pocos cambios podía ser muy competitivo en circuito

El equipo Yoshimura ganó cuatro veces en Daytona y se hizo con los AMA Superbikes en 1979 y 1980; Honda empezó a experimentar con válvulas de titanio, modificando las culatas para mejorar el flujo de gases y jugando con árboles de levas de más alzada para incrementar el régimen de giro de los motores, y Kawasaki contrató a Rob Muzzy, un especialista que hacía unas Yamaha de dirt track muy competitivas, para que se hiciera cargo de la preparación de sus motos oficiales, una apuesta que le salió muy bien a la marca de las motos verdes, que convertía en campeón de Superbikes en 1981 y 1982 a Eddie Lawson, y en 1983 a Wayne Rainey, que protagonizó durante toda la temporada una auténtica lucha de David contra Goliat al enfrentarse a una legión de modernísimas Honda Interceptor con motores V4 de refrigeración líquida, una moto de serie equipada con todo lo necesario para ser competitiva en la nueva categoría de 750cc, pero que no fue capaz de batir al piloto californiano, que las humilló a los mandos de una desfasada Kawasaki KZ750 con la que ni siquiera les dio la revancha, porque la marca se retiró de las carreras al año siguiente dejándoles el camino libre para hacerse con un título que ningún equipo privado pudo disputarles en la pista.

Wayne Rainey y su "desfasada" KZ750 de aire protagonizaron en 1983 una lucha digna de David (Kawa) contra Goliat (Honda) en la que, una vez más, ganaba el que en teoría tenía todas las de perder

La retirada de Kawasaki propició que Honda, por fin, pudiera demostrar la superioridad de sus V4 de refrigeración líquida frente a sus rivales



Suzuki aplicó en sus motos todo lo aprendido sobre chasis y suspensiones en las Formulas 500, 750 y TT1, y en 1.985 presentó la GSX750R, un modelo que supuso un antes y un después en cuanto a concepto de moto deportiva

Se podría decir que el final de aquella temporada de 1.983 fue el de la llegada de la era moderna al Campeonato. Honda abandonó definitivamente los motores cuatro en línea para centrarse en los V4, Kawasaki se retiraba momentáneamente, y Suzuki, para no quedarse atrás, decidía aplicar todo lo aprendido en tecnología de chasis y suspensiones en las Formula 500 y 750 de 2 Tiempos y en la Fórmula TT1 de 1000cc para sacar en 1985 la GSX750R, una moto que marcó el punto de inflexión en cuanto al concepto de moto deportiva se refiere, porque era la primera vez en la historia que un fabricante ponía al alcance de cualquier aficionado una moto de carreras apta para rodar legalmente por la calle. El resultado de todos aquellos avances fueron las nuevas categorías denominadas "Supersport" que la FIM adoptó en 1987 creando el Campeonato Mundial de Superbikes.

Auto Race

Speedway made in Japan

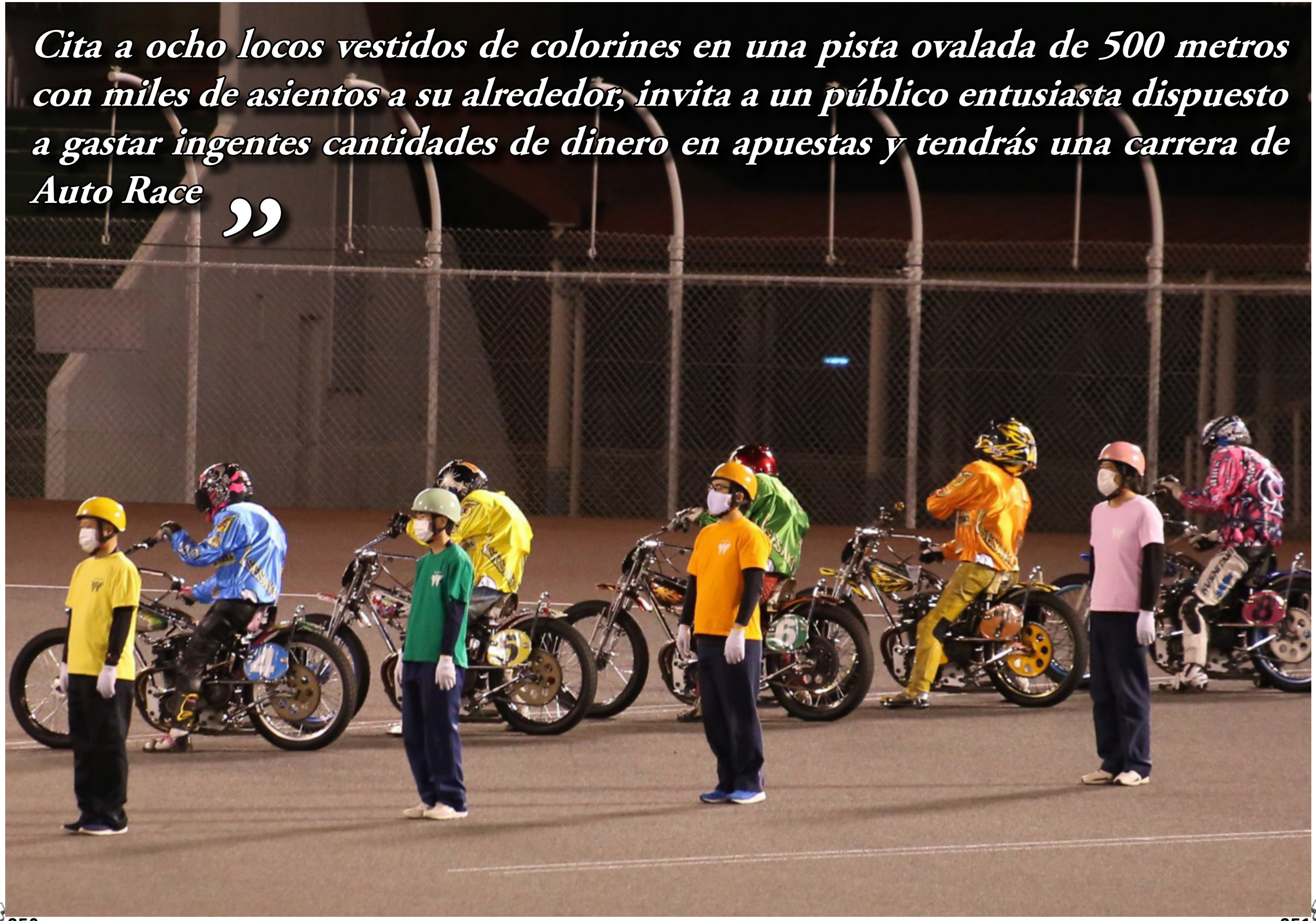
La gran diversidad de disciplinas que hay en el mundo del motociclismo deportivo nunca deja de asombrar. El que más y el que menos sabe algo de los mundiales de Superbikes y Moto GP, de motocross y enduro, y hasta conoce, aunque solo sea de oídas, "rarezas" como el Dirt Track, el Ice Racing o el Speedway…

Texto: Hideki Yamagawa; Fotos: Hideki Yamagawa & D.R.

Si nos paramos un rato a pensar en posibles mezclas de deportes del motor, es probable que se nos ocurran infinitas combinaciones de las que saldrían especialidades muy curiosas. En algunos países europeos las carreras de Speedway y Ice Racing atraen cada fin de semana a multitud de aficionados, así que a alguien se le ocurrió darle una vuelta de tuerca al tema y las abrió a más tipos de motos, de forma que hay sitios en los que ahora practican Ice Racing con motos deportivas, de enduro o motocross, y Dirt Track sobre pistas de nieve en vez de los óvalos de tierra en los que suelen competir habitualmente…

Pero si buscamos un país en el que sus habitantes son creativos como pocos a la hora de hacer mezclas interesantes o de tomar prestadas las ideas de otros y adaptarlas a sus gustos... Japón es el "number one".

En la posguerra, todo el país intentaba olvidar la devastación que había sufrido durante los años del brutal conflicto y la catastrófica pérdida de vidas humanas ocasionada por los holocaustos de Hiroshima y Nagasaki. Los japoneses necesitaban divertirse y encontraron en los deportes del motor una estupenda forma de entretenerse que de paso les ayudaba a olvidar, aunque solo fuera momentáneamente, la doble humillación de haberse visto derrotados y que las tropas americanas ocuparan el país y lo manejaran a su antojo.

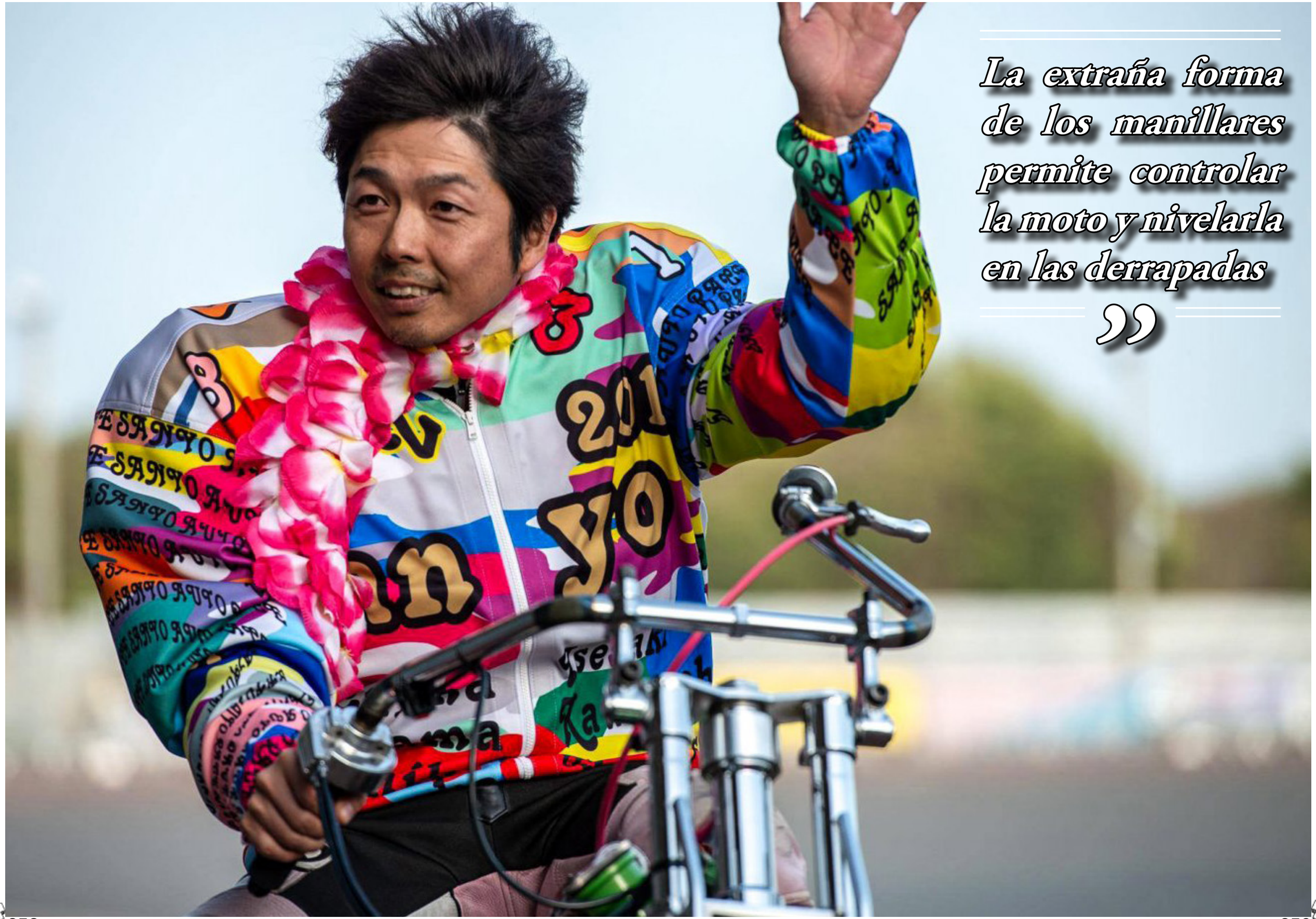


Cita a ocho locos vestidos de colorines en una pista ovalada de 500 metros con miles de asientos a su alrededor, invita a un público entusiasta dispuesto a gastar ingentes cantidades de dinero en apuestas y tendrás una carrera de Auto Race

El tipo de competiciones que idearon nació a comienzos de los años 50 con el nombre de Auto Race, un tipo de carreras celebradas en circuitos ovales -y aquí es cuando volvemos al tema de la "fusión" de especialidades al que hacíamos referencia al principio- en las que se mezclaron elementos del Speedway en cuanto a reglamento y tipo de motos, del Ice Racing en la agresiva forma de pilotarlas, y a la vista de las coloridas vestimentas y las exageradas protecciones de los pilotos, hasta del football americano.

Originalmente se organizaron a campo abierto en pistas de tierra, pero las constantes salidas de los pilotos en las curvas con el consiguiente atropello de espectadores las hacían demasiado peligrosas y se tomó la decisión de trasladarlas a los estadios, que eran más seguros y atractivos a nivel de espectáculo, más accesibles para el gran público, que podría disfrutarlas cómodamente sentado sin tener que desplazarse fuera de las ciudades, y además garantizaban a los organizadores que todo el mundo tuviera que pasar por taquilla. En teoría el cambio era a mejor en todos los sentidos, pero la fórmula del Auto Race, consistente en celebrar muchas carreras de pocos minutos de duración el mismo día, facilitaba las apuestas y a la Yakuza (Mafia japonesa) le faltó tiempo para hacerse con dinero rápido y fácil amañando las carreras. Esto no fue nada para el negocio, y la gran afición que despertó el Auto Race en sus inicios cayó tan en picado que en 1967 la Federación Japonesa tuvo que tomar cartas en el asunto e implantar una estricta reglamentación para evitar las trampas. La primera medida que se tomó fue obligar a los pilotos a enclaustrarse los días previos a la carrera para evitar que recibieran presiones o sobornos desde el exterior pudieran para alterar los resultados.

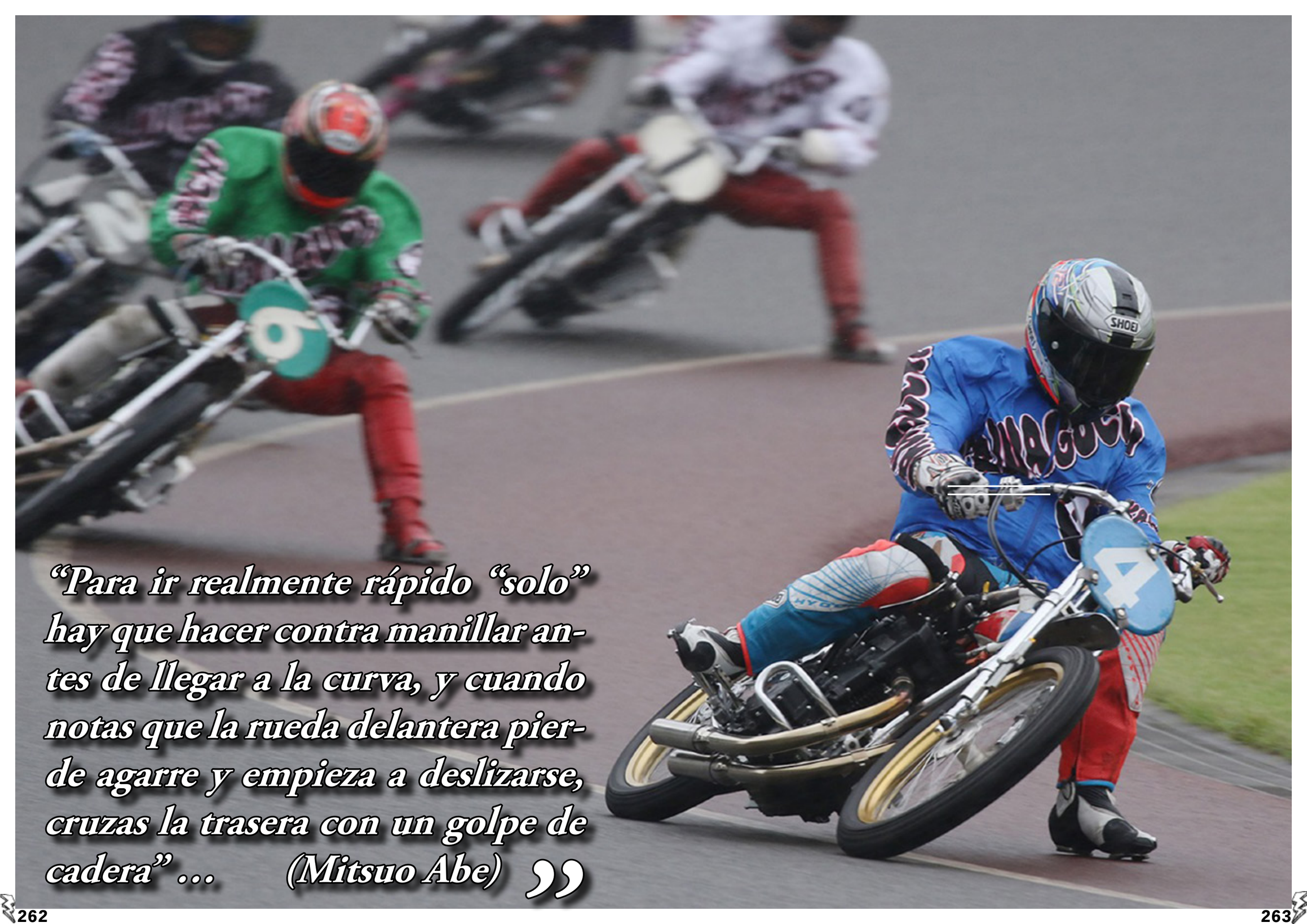
Como el Auto Race es uno de los deportes más seguidos en Japón y las apuestas (legales) están permitidas y lo mantienen muy vivo, esa medida sigue tan vigente que hoy día incluso les quitan los teléfonos móviles. Para nuestra mentalidad occidental podrá parecer exagerado porque eso no se hace en ningún campeonato del mundial de motociclismo, pero los japoneses son muy suyos y lo acatan a rajatabla. Más que nada porque un buen piloto de Auto Race puede llevarse un millón de dólares en premios en una sola jornada sin salir del país –algo que no ganan ni los mejores de Moto GP, así que el "esfuerzo" de estar un par de días a la semana incomunicado les sale muy rentable.



La extraña forma de los manillares permite controlar la moto y nivelarla en las derrapadas

Las Motos del Auto

Una de las cosas que hace tan atractivo al Auto Race es su espectacularidad, ya que la igualdad mecánica de las motos, de estética prácticamente calcada de las de Speedway y también sin frenos, hace que la única forma de despuntar en las carreras sea a base de echarle huevos al asunto.



"Para ir realmente rápido "solo" hay que hacer contra manillar antes de llegar a la curva, y cuando notas que la rueda delantera pierde agarre y empieza a deslizarse, cruzas la trasera con un golpe de cadera" ... (Mitsuo Abe)"

Originalmente todas iban propulsadas por motores Triumph que después que la marca de Meriden cerrara definitivamente sus puertas se sustituyeron por mecánicas japonesas. Los que usan hoy día son los bicilíndricos paralelos AR600 de 559cc con cambio independiente de dos marchas que Suzuki se encarga de suministrar a todos los equipos. Su potencia máxima ronda los 59Cv. Para deleite de ecologistas y otros defensores de las medidas medioambientales se alimentan con un par de carburadores convencionales, mientras que la "banda sonora" la ponen dos cortísimos escapes con silenciosos tipo Straight Shot (tiro recto) que al alcanzar las 8.000 rpm de giro máximo emiten un sonido que te hace hervir la sangre. Los reglamentos técnicos son muy estrictos en cuanto a la preparación de los motores. Tanto que están totalmente prohibidas. Todas las máquinas deben tener exactamente la misma potencia, así que los mecánicos se limitan cambiarles los muelles de válvulas cada dos carreras, una operación con la que no se ganan caballos, pero sí se mejora la aceleración.

Aunque los accidentes son muy espectaculares, suelen quedar en sustos sin más consecuencia que los desperfectos que sufran las motos

Las motos parecen máquinas de Speedway mal hechas. Originalmente llevaban motores Triumph, pero tras el cierre de la fábrica de Meriden se empezaron a usar propulsores japoneses ”

Los chasis son rígidos y con la única suspensión con la que cuentan es una delgada horquilla con un amortiguador de ajuste externo en cada barra, sobre la que encontramos un manillar asimétrico que por el lado del embrague es como uno convencional pero más cerrado en la punta, mientras que el contrario está más bajo y discurre en paralelo con el chasis hacia la mano del piloto. Estas curiosas formas facilitan el control de las motos, que durante los poco más de tres minutos que dura cada manga derrapan constantemente sobre el asfalto en unos ángulos de inclinación que desafían todas las leyes de la física, apoyadas en unos neumáticos Dunlop KR73 que también son de uso obligatorio para todos los equipos. Como las carreras son en el sentido contrario al de las agujas del reloj y el piloto siempre está con el pie izquierdo apoyándose en el asfalto, en lugar de estribera izquierda las motos tienen una barra que sirve de protección al motor en caso de caída.

MITSUGU
AR600
8

La vestimenta de colorines es para que los aficionados reconozcan a sus pilotos favoritos y apuesten por ellos

Salvando las diferencias, las carreras sobre hielo son lo más parecido al Auto Race que podemos encontrar en Occidente

Los Pilotos

Poder practicar cualquier deporte motociclista es tan fácil como sacarse la licencia federativa de piloto y tener una moto para correr… salvo que quieras participar en Auto Race, porque en Japón todo es diferente. Los aspirantes deben tener al menos 17 años y tienen que asistir el tiempo que sea necesario a una academia especializada que no les expide la licencia hasta que considera que están debidamente preparados. Su altura máxima no puede sobrepasar el 1,78 y, por si fuera poco, tampoco pueden pesar más de 60 Kg. Si un piloto quiere alargar su carrera deportiva no hay tope de edad. Tendrá que sacrificarse mucho para mantenerse en su peso, pero ganan muchísima pasta y los aficionados les tratan cómo a héroes nacionales, así que les merece la pena.

Con motos exactamente iguales y un estricto reglamento que limita las modificaciones, un simple cambio de muelles de válvulas cada dos carreras puede marcar la diferencia ”

En Japón hay seis pistas de Auto Race, un espectáculo visual y sonoro en el que los mejores corredores ganan millones de dólares al año sin tener que salir de Japón

Mitsuo Abe, padre de malogrado piloto de MotoGP Norifumi Abe, fue una de las grandes estrellas de la especialidad cuando el Auto Race aún se corría en pistas de tierra. El mismo fue quien enseñó a su hijo a montar en moto y a dominar los secretos del derrapaje, que durante muchos años pareció patrimonio exclusivo de los Roberts, Lawson, Spencer, Rainey, Schwantz y compañía, que cuando fueron a Europa a competir en los mundiales de 500cc de velocidad ya estaban más que curtidos de dar vueltas en los óvalos de Dirt Track.

Las apuestas mueven tanto dinero, que en 1967 la Federación Japonesa de Motociclismo estableció un estricto reglamento para erradicar las trampas

Según contaba en una entrevista a una revista especializada el bueno de Mitsuo, la técnica del derrapaje era muy fácil de practicar: *"para ir realmente rápido "solo" hay que hacer un contra manillar antes de llegar a la curva, y cuando notas que la rueda delantera pierde agarre y se empieza a deslizar cruzas la trasera con un golpe de cadera"*… Vamos, algo que sale de forma "instintiva" a 150 por hora rodeado de otros siete tíos tan pirados como tú haciéndolo a la vez.

Pasar por una escuela de conducción, 17 años cumplidos, 1,78 de altura y 60 kilos de peso, son algunos de los requisitos exigidos para competir en Auto Race”

Los fans pisotearían al mismísimo Valentino Rossi, para conseguir el autógrafo de uno de sus pilotos favoritos

Sobre asfalto la técnica es más parecida al Ice Racing. Ya no se entra en las curvas con la moto cruzada sino completamente tumbada que es igual de peligroso, porque mientras están inclinados intentando aguantar la trazada tienen que procurar que ningún otro rival les tire al suelo al meter rueda para adelantarles. Esto forma parte del espectáculo y ocurre con cierta frecuencia, pero por suerte suele quedar en sustos sin más consecuencia que los desperfectos que sufran las motos, algo que en parte hay que agradecer a que hace unos años los pilotos incorporaran a su equipamiento las exageradas hombreras que usan sobre el mono de cuero, una protección "extra" que cada uno cubre con camisetas o anoraks con sus "colores de guerra" para que los aficionados los identifiquen y apuesten por ellos en estas locas carreras a seis vueltas, en las que las diferencias están marcadas por una buena puesta a punto de la moto… y la valentía de su piloto.

elf

TRUE SPIRIT

Z 900 RS

No hay lugar para el error en el estilo de vida que tú eliges. Montando en una Z900 RS Cafe te transportas a los años 70 para sentir hoy, su prestigio y su incomparable legado. Prepárate para alcanzar el verdadero espíritu de los pilotos legendarios.

Infórmate de su esencia en www.kawasaki.es

CON SEGURO DE SERIE

Seguro de Serie: *Los menores de 25 años o con menos de 2 años de carnet deberán pagar únicamente 200€, independientemente del modelo que elijan. Esta oferta es sólo para particulares, no se aplicará a empresas con flota de vehículos. Conduce siempre con responsabilidad, dentro del límite de tus habilidades, tu experiencia y tu moto. Usa un casco homologado y ropa protectora.*

Síguenos en:

/kawasakispain /kawasaki_espana /kawasaki_espana

Kawasaki