



Aire retro

EL RITUAL, NO POR REPETIDO MIL VECES, DEJA DE CUMPLIRSE A RAJATABLA CADA VEZ QUE SACO LA MOTO DEL GARAJE: PRIMERO ME CALZO LAS BOTAS DE CARRETERA, LUEGO SIGO CON LA CHAQUETA DE CUERO Y, ANTES DE LOS GUANTES, SIEMPRE ME PONGO EL CASCO, AUNQUE ESTA VEZ, EN LUGAR DEL INTEGRAL DE CARRETERA, ELEGÍ EL **JET ABIERTO**

Por Jorge Garrandés Asprón



Arranqué mi BMW S 1000 RR y, aunque quizá resultase un poco estrafalario conducir mi superbike de 200 caballos con un casco abierto y gafas de aviador, me puse en marcha hacia Madrid, con intención de conocer un poco más algunas motos que desconocía y que, al menos estéticamente, me habían cautivado: las motos *customizadas* tipo *vintage*.

Custom, vintage, café racer, bobber, scrambler... suponían para mí una sopa de letras que, para entenderla mejor, necesitaba ver y probar en directo. Lo único que sí tenía claro es que me estaba metiendo en el mundo *custom*, en la órbita de las personalizaciones de motos más o menos complejas, pero con diseños y modificaciones en las que el aspecto estético resulta fundamental y se dirige hacia lo clásico, retro, *vintage* o como se quiera denominar esta mirada retrospectiva.

Hay tantas diferencias entre unas customizaciones y otras como tipos diferentes de propietarios de motos, por lo que decidí inmiscuirme en este nuevo concepto conociendo primero lo que algunos fabricantes nos ofrecen comercialmente, y que, para un neófito como yo, podía aclararme un poco las ideas.

Visitando Triumph

La *Boneville*, *Bonnie* para los amigos, es una vieja conocida con muchos años a cuestas y que Triumph sigue actualizando, mejorando y vendiendo muy bien desde hace décadas.

Al entrar en el enorme concesionario, mis ojos se clavaron en la hermana custom de la familia Boneville, la *Bobber*. Destaca





► Triumph Boneville Bobber

primero por su apariencia de moto larga pero bajita, con ese asiento monoplaza que no hace sino completar un minimalismo cuidadosamente diseñado desde el pequeño faro delantero y pasando por el depósito hasta llegar al led trasero. Se la ha desprovisto de accesorios “superfluos”, llamando la atención sus ruedas de radios con neumáticos anchos y sus guardabarros envolventes que, junto con la aparente ausencia de suspensión trasera, le confieren un aspecto casi rígido, en consonancia absoluta con su aspecto minimalista.

Pude comprobar, sin embargo, que toda la tecnología electrónica que incorpora, que es mucha, se encuentra perfectamente camuflada para no interferir con su aspecto retro.

Parecía que mi casco jet estaba diseñado para el conductor de aquella 1200, y que era parte del equipamiento de la Bobber. Aunque no soy alto, talla estándar española, después de bajarme de la Triumph me costó un poco volver a “acoplarme” a mi superbike, meterme dentro de mi moto para dirigirme esta vez hacia otro fabricante donde podría seguir “vintageando” sobre dos ruedas.

Una inglesa de la India

En pleno siglo XXI por una gran ciudad como Madrid no es legal ni mucho menos recomendable hacer carreras de motos de café en café, tal y como hacían en los años 50 los rockers customizando sus vehículos como motos de carreras por el centro de Londres.



HAY TANTAS

DIFERENCIAS ENTRE

UNAS CUSTOMIZACIONES

Y OTRAS COMO

TIPOS DIFERENTES

DE PROPIETARIOS DE

MOTOS



► Royal Enfield Continental GT





LA TECNOLOGÍA

ELECTRÓNICA, QUE

SUELE SER MUCHA,

SE ENCUENTRA

CAMUFLADA PARA

NO INTERFERIR CON

EL ASPECTO RETRO



Así nacieron las *café racer*, con muy pocos accesorios y modificadas según las motos de competición de mediados del siglo pasado.

Al entrar en el concesionario Royal Enfield, inmediatamente la máquina del tiempo me transportó a un mundo motero con mucho acero, poco plástico y sin carenados, enormes motores monocilíndricos de cuatro tiempos y ruedas de radios...

Exactamente, lo que estaba buscando. Junto a las cazadoras de cuero y los cascos retro, se encontraba mi segundo objetivo, la Continental GT, una auténtica *café racer* fabricada actualmente en la India, pero con las reminiscencias británicas de Royal Enfield, con más de un siglo de antigüedad.

Sus semimanillares y depósito alargado, combinados con su asiento monoplaza, le confieren un diseño de moto de carreras clásica, pero apta para todos los públicos, sin llegar a los extremos de una "pata negra" de carreras, muy difícil de pilotar. A la posición más racing de esta Continental GT no me costó tanto acostumbrarme, sobre todo cuando acababa de bajarme de

una superbike moderna como la S 1000 RR, aunque mi casco jet abierto esta vez sí que estaba a la altura del diseño clásico de esta Royal Enfield.

Monocilíndrico, cuatro tiempos, arranque a pedal, dos amortiguadores... Definitivamente, estaba en otro mundo, en el mundo *café racer*.

De nuevo mi "dos ruedas" me permitió regresar a la actualidad y me encaminé a otro concesionario para conocer otra moto diferente de las anteriores, pero que, esta vez, me sacaría de vez en cuando del asfalto.

De excursión fuera de lo negro

Esta vez, sin embargo, el entorno me resultaba más familiar, ya que acudí al mismo concesionario BMW donde había comprado mi moto pocos meses antes. Allí me esperaba una BMW, fabricada en 2018, pero muy diferente de la superbike, la R Nine T Urban G/S, una moto *scrambler* que, por su diseño, me permitiría salir esporádicamente fuera del asfalto y adentrarme por pistas de tierra de baja dificultad.

► BMW R Nine T Urban G/S





► Diversos talleres transforman motos en *vintage*

Con un diseño clásico o *vintage*, la Urban G/S tiene algunas de las señas de identidad que cualquier *scrambler* que se precie debe poseer: ruedas mixtas de tacos, asiento tipo campero, muy pocos accesorios, fuelles en la horquilla, guardabarros elevado, escape elevado, ruedas de radios, etc.

De nuevo me encontraba frente a una moto técnicamente actual pero en la que prima el diseño, mezcla de *trail* y *naked* y con la que, sin tratarse de una moto *off road* pura, sí podría ir un poco más allá de donde se acaba el asfalto, ya que sus neumáticos con tacos me permitirían rodar, con mucha tranquilidad, por territorio no asfaltado.

Artesanía clásica

Antes de dejar Madrid, me dirigí hacia un polígono industrial cercano y paré en un pequeño local en el que a duras penas se podía leer en el cartel de la puerta "Iron Bikes", el taller de transformaciones de mi amigo Miguel; bueno, desde que abrió este negocio se llama *Mike*, cosas de artistas, supongo. El caso es que *Mike* se dedica a transformar motos estándar de calle en *vintage* customizadas a gusto del cliente, abarcando casi todo lo retro, como *custom* clásicas, *bobber*, *café racer*, *scrambler* y todas sus variantes. ¡Incluso tiene lista de espera para realizar trabajos que podríamos denominar artesanía motociclista!

Talleres como el de *Mike*, en el que se diseñan y customizan todo tipo de motos de calle, han proliferado enormemente en pequeños locales, donde verdaderos

profesionales de la mecánica, la chapistería y la soldadura dan rienda suelta a su imaginación, transformando prácticamente todo tipo de motos que, lógicamente, luego se encargan de legalizar convenientemente para que se pueda circular con ellas por cualquier vía abierta al tráfico.

Ya de vuelta a casa, mientras conducía de nuevo la *superbike*, se mezclaban en mi mente las múltiples sensaciones que estas motos con aire retro me habían transmitido, las buenas y las malas, aunque debo reconocer que casi todas eran buenas, muy buenas.

Diseños inigualables, simplicidad cromática, facilidad de uso. En contraposición, menos prestaciones, pero... ¿Para qué necesito más prestaciones en una *bobber*?

Lo que sí me ha quedado claro es que, cualquiera que sea mi próxima moto, probablemente una tipo retro o clásica customizada, mi casco jet abierto no desentonará en absoluto ■

PARA SABER MÁS

✉ Área de Motocicletas
motos@cesvimap.com

📖 Reparación de Motocicletas.
CESVIMAP, 2012

🌐 www.revistacesvimap.com

🐦 @revistacesvimap