

The Wild Side of Vintage CAFE RAGERS

EDICIÓN EN ESPAÑOL

25



R80 Jerikan
BY JERIKAN MOTORCYCLES

Un mito llamado Bonneville // Lady Mirror by Kustom Garage
Ducati X-Diavel // Verona Motor Bike Expo // Xtreme Speed by Pepo

E

l “old school”, la moda “retro”, o como queramos llamarla, no ha sido el gran “descubrimiento” de estos últimos años. A principios de la década de los 80 hubo un cambio de mentalidad que hizo que dejáramos de valorar las motos solamente en términos de potencia, aportaciones tecnológicas, o ideas innovadoras, y que por primera vez entrara en el juego una nueva variable que se llamaba “carácter”. BMW, Ducati, Guzzi, Triumph y Harley lo entendieron a la primera. Fueron fieles a sí mismas, y siguieron fabricando motos con una acusada personalidad, motos con “carácter”, con las que se han mantenido a flote hasta nuestros días. El precio de mantenerse fieles a sus raíces supuso para todas ellas una pérdida de clientes muy difícil de asumir, pero si actualmente visitamos cualquier evento del mundo de la moto nos daremos cuenta que el tiempo, aunque sea con más de tres décadas de retraso, ha terminado dándoles la razón. O al menos eso es lo que se deduce al ver como aquellas viejas marcas que tan cerca estuvieron de desaparecer, ahora son las que marcan el camino a seguir.



STAFF

Publisher

Daniel Gil-Delgado

Design

Samuel Gómez

Translations

Álvaro Cabeza de Vaca

Community

P. Jara

Regular Contributors (Spain)

Chus Catalán, Javier Huertas, Jose Hernandez, Outsider, Old School Racer, Pilar Gárgoles, Raul Ranz

Regular Contributors (International)

Mike Dirksaw (USA), Maurice Van Den Tillaard, Floris Velthuis (Netehrand), Oscar Romagnolli (Argentina), Dirk Behlau, Horst Rösler (Germany), Paulo Santos (Portugal), Marco Frino (Italy)

Production

Xtreme Bikes Media, S.L.
caferacers@caferacersmag.es

Advertising

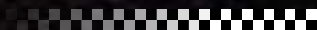
marketing@caferacersmag.es



It's prohibited the total or partial reproduction of pictures, texts and illustrations without the corresponding written authorization of the publisher. Likewise, Xtreme Bikes is not responsible neither for the opinions expressed by its contributors, or for the veracity of the products presented by its advertisers

Sumario

- 10 Good Vibrations**
- 24 R80 JeriKan**
- 40 Un mito llamado Bonneville**
- 68 Lady Mirror**
- 84 Ducati X-Diavel**
- 104 Verona Motor Bike Expo**
- 129 Xtreme Speed**



BONNEVILLE
TRIUMPH 

ICONOS BRITÁNICOS
LEYENDAS GLOBALES
PURA REENCARNACIÓN



Street Twin

THRUXTON **R**

BONNEVILLE
T120 Black

NUEVA GENERACIÓN BONNEVILLE MÁS BELLAS. MÁS POTENTES. MÁS CAPACES DE TODO.

Llega la nueva generación de las legendarias Triumph Bonneville. Cinco nuevos y emocionantes modelos cargados de auténtico carácter, con un diseño que magnifica su estilo y unas prestaciones realmente modernas. Desde la divertida y accesible manejabilidad de la Street Twin hasta el estilo atemporal de la Bonneville T120 y la T120 Black, sin pasar por alto el legendario renacimiento de la Thruxton y la Thruxton R.

Tres nuevos motores con acelerador electrónico y refrigeración líquida, con una parte ciclo y suspensiones diseñadas desde cero para cada modelo y con ayudas electrónicas como el ABS, el control de tracción, los modos de conducción de los modelos de 1.200cc y el embrague antirrebote para lograr una impresionante maniobrabilidad, confort y control.

4 AÑOS*
DE GARANTÍA
SIN LÍMITE DE
KILOMETRAJE
INCLUIDOS DE SERIE



Síguenos en:



triumphmotorcycles.es



Concurso Indian

Los Concesionarios oficiales de Indian de todo el mundo ahora pueden demostrar su pasión por la marca que representan, y el talento de su equipo participando en el "Proyecto Scout". Este concurso de customización entre distribuidores no tiene ningún tipo de restricciones en cuanto al estilo de moto que se construya, ni de costes. El único requisito es que al menos se utilicen tres accesorios originales del catálogo Indian

Las votaciones para elegir la mejor Scout están abiertas hasta el día 19 de Febrero y los tres finalistas recibirán un viaje para dos personas de un fin de semana con todos los gastos pagados a la 75ª edición de la Daytona Bike Week.

Puedes votar tu Scout favorita en: <http://www.indianmotorcycle.com/en-us/project-scout>



FOR THE RIDE

Triumph Madrid

EXPOSICIÓN Y VENTA:

c/ José Abascal, 4
28003 MADRID.-

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

www.triumphmotosmadrid.es

TALLER Y REPUESTOS:

c/ García de Paredes, 3
28010 MADRID.-

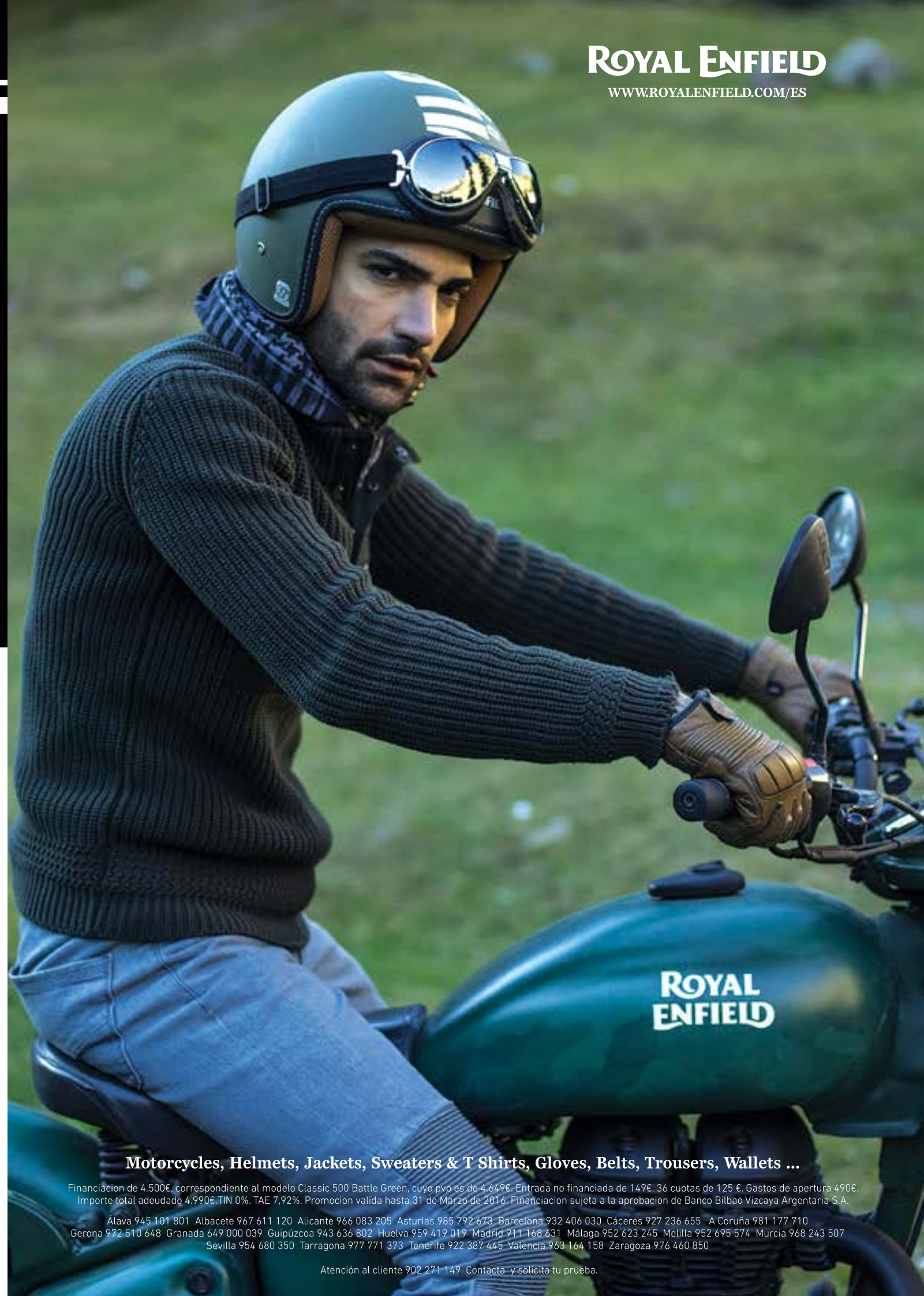




Cascos Inteligentes

“Cuanto más rápido vayas más tendrás que exigir a tu casco”. Ryan Shearman, fundador y CEO de **FUSAR Technologies**, y motociclista de toda la vida, ha seguido ésta máxima desde el día que de camino al trabajo tuvo un accidente que se saldó con una conmoción cerebral leve, raspones y moretones diversos, y la idea en su cabeza de desarrollar una tecnología capaz de incrementar la seguridad en deportes de riesgo.

Shearman y su equipo están desarrollando actualmente unos cascos “inteligentes” que mejoran la experiencia de conducción y mantienen a los usuarios más seguros gracias a una tecnología que transforma los equipos de seguridad pasiva que son los cascos, en dispositivos activos. Sus productos son los productos de entusiastas, construido por los entusiastas.



Motorcycles, Helmets, Jackets, Sweaters & T Shirts, Gloves, Belts, Trousers, Wallets ...

Financiación de 4.500€, correspondiente al modelo Classic 500 Battle Green, cuyo pvp es de 4.649€. Entrada no financiada de 149€. 36 cuotas de 125 €. Gastos de apertura 490€. Importe total adeudado 4.990€. TIN 0%. TAE 7,92%. Promoción válida hasta 31 de Marzo de 2016. Financiación sujeta a la aprobación de Banco Bilbao Vizcaya Argentaria S.A.

Álava 945 101 801 Albacete 967 611 120 Alicante 966 083 205 Asturias 985 792 673 Barcelona 932 406 030 Cáceres 927 236 655 A Coruña 981 177 710
Gerona 972 510 648 Granada 649 000 039 Guipúzcoa 943 636 802 Huelva 959 419 019 Madrid 911 168 631 Málaga 952 623 245 Melilla 952 695 574 Murcia 968 243 507
Sevilla 954 680 350 Tarragona 977 771 373 Tenerife 922 387 445 Valencia 963 164 158 Zaragoza 976 460 850

Atención al cliente 902 271 149 Contacta y solicita tu prueba.



Triumph vuelve a la rentabilidad

En el ejercicio de 2015 Triumph ha declarado un beneficio de £2.3m (\$3.3 m) antes de impuestos, lo cual supone un excelente resultado, ya que en el anterior ejercicio declararon unas pérdidas de £8m (\$ 11,5m)

Triumph ha vendido más motos que el año anterior (53.812 en comparación a 53.272) , y el 84,5% de su producción sigue destinándose a la exportación, así que con el lanzamiento de los nuevos modelos que se irán introduciendo a lo largo de este año, en Triumph vuelven a vivir un clima de optimismo más que justificado.

Dainese incrementa su icónica colección Heritage

La legendaria firma italiana que inventó la protección para el motorista, ha presentado en el Motor Bike Expo su colección "Vintage" para el próximo verano. Ésta consta de prendas ligeras y perforadas para hombre y mujer, todas de un marcado aire retro, en cuyo cuidado diseño se nota la importancia que los fabricantes otorgan a la mujer, que cada día desempeña un papel más activo en el mundo de la moto.

Reconocida mundialmente por equipar tanto a los mejores pilotos del mundo como a millones de aficionados, la colección vintage de Dainese representa un enfoque diferente en el sector del equipamiento para motorista, ya que pone mucho énfasis en el estilo pero sin perder sus buenas cualidades en cuanto a protección contra los elementos y las lesiones en caso de accidente.



THE LAND OF JOY

Creativa, fresca, con espíritu libre.
La nueva Ducati Scrambler es mucho más que una moto:
es un espacio de diversión, libertad y expresión personal

SCRAMBLER DUCATI



Good Vibrations

Vuelve “El lado salvaje de Ducati”

El segundo episodio de “El lado salvaje de *Ducati*”, la nueva serie web de seis episodios dedicada a la Multistrada 1200 Enduro, la moto más aventurera de Ducati, ya está disponible online en www.ducati.com,

Filmado en España y Cerdeña, y repleto de imágenes espectaculares, este episodio muestra en pocos minutos el verdadero espíritu de una moto aventurera y salvaje pero siempre fácil de manejar y controlar. Explicado de primera mano por los que han experimentado la conducción de la Multistrada 1200 Enduro en todo tipo de terrenos, en el mismo episodio también se trata de la posición de conducción y de los modos de conducción de esta nueva maxi-enduro de Ducati,

El lado salvaje de Ducati se puede seguir en el canal [YouTube](https://www.youtube.com) y en la página de [Facebook](https://www.facebook.com) de Ducati, así como en [Twitter](https://twitter.com) (@DucatiMotor) e [Instagram](https://www.instagram.com) (@ducatimotor)



HANDMADE

★ VINTAGE BOOTS & SHOES ★

- THE BLACK MOOSE COMPANY -

Territory

Since 015



www.theblackmoosecompany.com



“THE BLACK MOOSE COMPANY”

Good Vibrations



Yard Built XV950 "Ultra"

Con una apariencia radicalmente diferente a la XV950, la "Ultra" del taller suizo GS Mashines es un proyecto que sigue al 100% los principios del programa Yard Built de Yamaha en lo que respecta a no cortar ni soldar elementos al chasis.

Inspirándose en la arquitectura gótica, Tom Mosimann ha creado una moto baja e insolente con talante de competición y una llamativa combinación de colores, sin salirse de los requisitos técnicos que marca la ley, lo que significa que la "Ultra", como el resto de motos que salen de su pequeño garaje de Bern, además de ser un regalo para la vista también está lista para circular legalmente.



Ride with Style

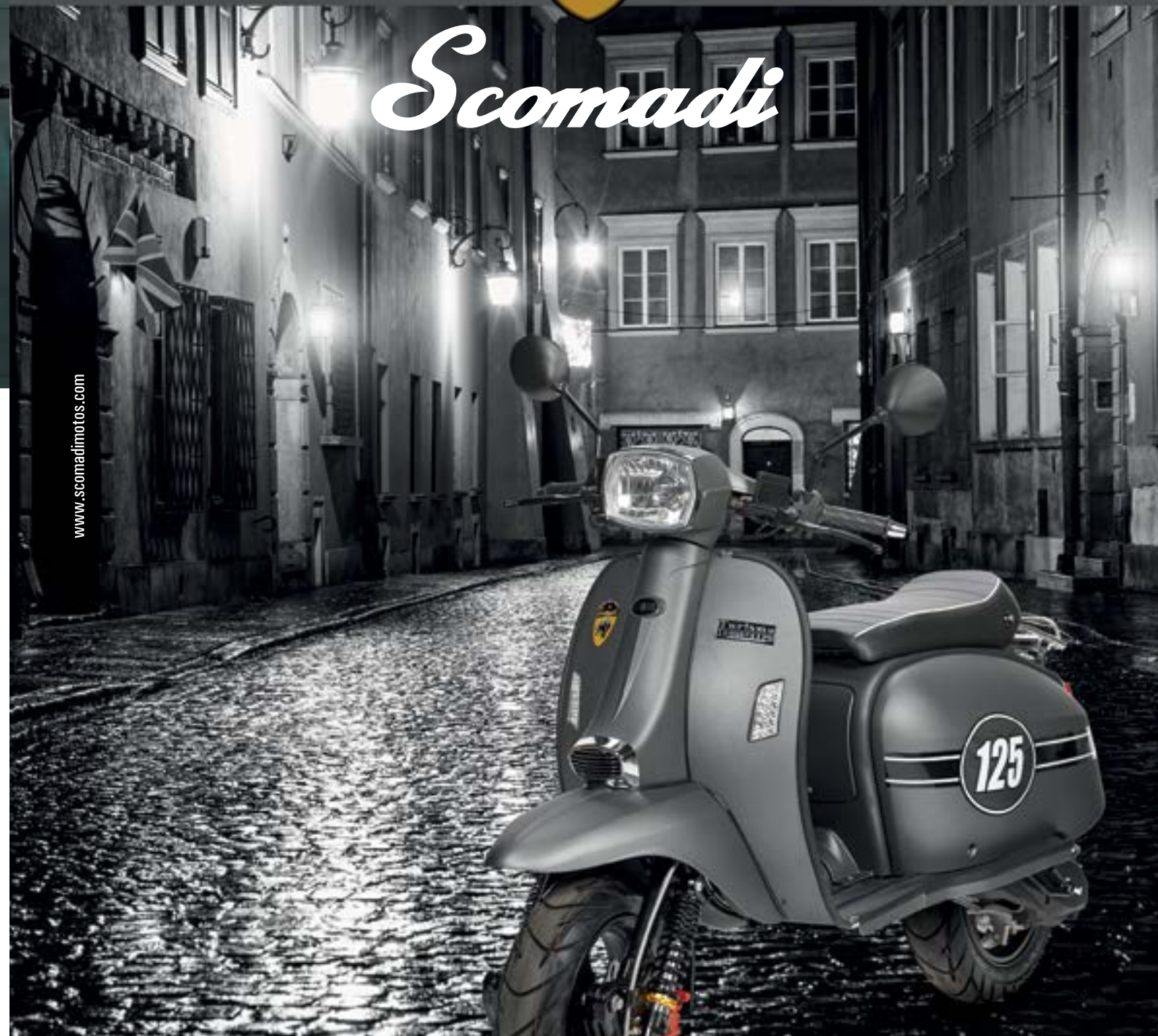
Estas camisas de la firma John Doe están fabricados al 100% con tejido DuPont Kevlar, que en caso de caída ofrece un altísimo nivel de protección frente a la abrasión.

Tiene dos bolsillos exteriores, bolsillos interiores con cierre por cremallera, y está preparada con alojamiento para protectores de codos, hombros y espalda.

Más información en: <http://www.ridejohndoe.com/>



Scomadi



www.scomadimotos.com

*Twismo
Leggera 50*

PVP
1.645€
Recomendada

Promoción
1.595€
Hasta el
31-12-2015

*Twismo
Leggera 125*

PVP
2.450€
Recomendada

Promoción
1.995€
Hasta el
31-12-2015

PVP lanzamiento
Precio recomendado en península y Baleares

Scomadi representa la culminación de 10 años de desarrollo de prototipos por la firma británica PM Tuning Racing Products & Scooter Innovation, con 60 años de experiencia. Scomadi descubre una nueva era en "scootering" para los amantes del icono del diseño italiano. Un estilo de vida urbano de hoy de día. ¿Por qué renunciar al diseño y disfrutar de cada momento encima de tu scooter? ¡Atrévete!

Encuentra tu Vendedor Autorizado en www.scomadimotos.com

Distribuida por **MOTORIEN**, importador exclusivo en España y Portugal, también de Daelim, Hyosung, TGB, LML, Hanway, Royal Enfield y Riya.





Yamaha en la Milán Fashion Week

El último día de la prestigiosa Semana de la moda de Milán, un evento que levanta gran expectación ya que en él se revelan las tendencias en moda masculina para la temporada otoño/invierno. Yamaha fue la estrella de la pasarela en el desfile de Dirk Bikkembergs.

El famoso diseñador belga, que siempre combina en sus prendas el carácter práctico de la ropa deportiva con la elegancia de la ropa clásica, presentó su línea Sport Couture Collection a los medios en un espectacular show en el que los modelos desfilaban entre motos de la gama MT de la marca de los tres diapasones.

Pensada para esos hombres que después de una dura jornada de trabajo sólo piensa en ponerse su chaqueta de cuero favorita, subirse a la moto, y escapar del estrés que produce el día a día, la Sport Couture Collection de Bikkembergs combina creatividad con detalles “prestados” del mundillo de los deportes y que, al igual que la MT, busca una fusión perfecta entre estilo y tecnología de vanguardia.

Heritage Wax Jacket

La marca británica Oxford sigue innovando en sus diseños, y en esta ocasión nos propone una chaqueta de estilo vintage con la que pasar desapercibido no será fácil.

La Heritage WAX está fabricada con algodón a la cera, que además de proporcionarle un brillo especial tiene la característica de ser repelente al agua. Cuenta con forro térmico desmontable y lavable, protecciones en hombros y codos, cinturón ajustable, y siete bolsillos, lo cual hace de ella una prenda muy útil para nuestros desplazamientos urbanos y rutas invernales.

Más info: <http://www.oxfordproducts.com>





Special Bikes Cult



BESPOKE MOTORCYCLES

*** EXHIBITION ***

CAFE RACERS // BRATS // TRACKERS // SCRAMBLERS // CHOPPERS // BOBBERS

Fira Barcelona
8-9-10
ABRIL

motOh!
BCN!

A man with a beard and sunglasses, wearing a helmet and a blue vest over a striped shirt, is riding a custom yellow and black motorcycle on a paved road. The motorcycle has a prominent front fairing with two large round headlights and a clear windshield. The background shows a blurred landscape of trees and a clear blue sky, suggesting motion.

R80 JeriKan

Fruto de su pasión por las motos únicas y todo lo que gira en torno a ellas, Mark y Jeremy fundaron en 2012 JeriKan Motorcycles. Tras cuatro años, estos dos socios y amigos se pueden enorgullecer de haber creado algunas de las mejores motos que ruedan por Francia...

TEXTO: OUTSIDER; FOTOS: COURTESY OF JERIKAN MOTOYLES

D

e todos sus proyectos éste es uno de los que más nos ha llamado la atención. Y no solo por la acertada estética o los buenos acabados de ésta R80, sino también por lo curioso de la fuente que sirvió a Jeremy de inspiración. ¿Recordáis aquel anuncio de una conocida firma de perfumes en el que Keira Knightley aparecía vestida con un espectacular mono de piel de color crema? Pues bien, la Ducati 750SS con la que la actriz paseaba por las calles de París dejó tan alucinados a Jeremy y a Mark que decidieron hacer una “replica”. Pero no con una Ducati, que eso habría sido copiar descaradamente, sino con la BMW que un cliente les había dado como parte de pago de otra moto.





Al principio no sabían muy bien qué hacer con ella porque era una versión con monoamortiguador que no les gustaba, así que ahora al menos le darían utilidad utilizándola como punto de partida de este proyecto, que como suele pasar con todas las café racer comenzó rediseñando toda la sección trasera de la moto, para la que

Mark y Jeremy fabricaron un nuevo subchasis en el que integraron un piloto de LED y un par de pequeños intermitentes que han disimulado entre los tubos que sirven de apoyo al bonito asiento de dos plazas de BNM Designs, que son los que siempre se encargan de los detalles de cuero en las motos de JeriKan.



En este asiento hay que destacar el imponente aspecto que le confiere el detalle central que aparenta ser una prolongación de la tira de piel que sujeta el depósito de gasolina original, en el que también resalta un tapón estilo Monza.

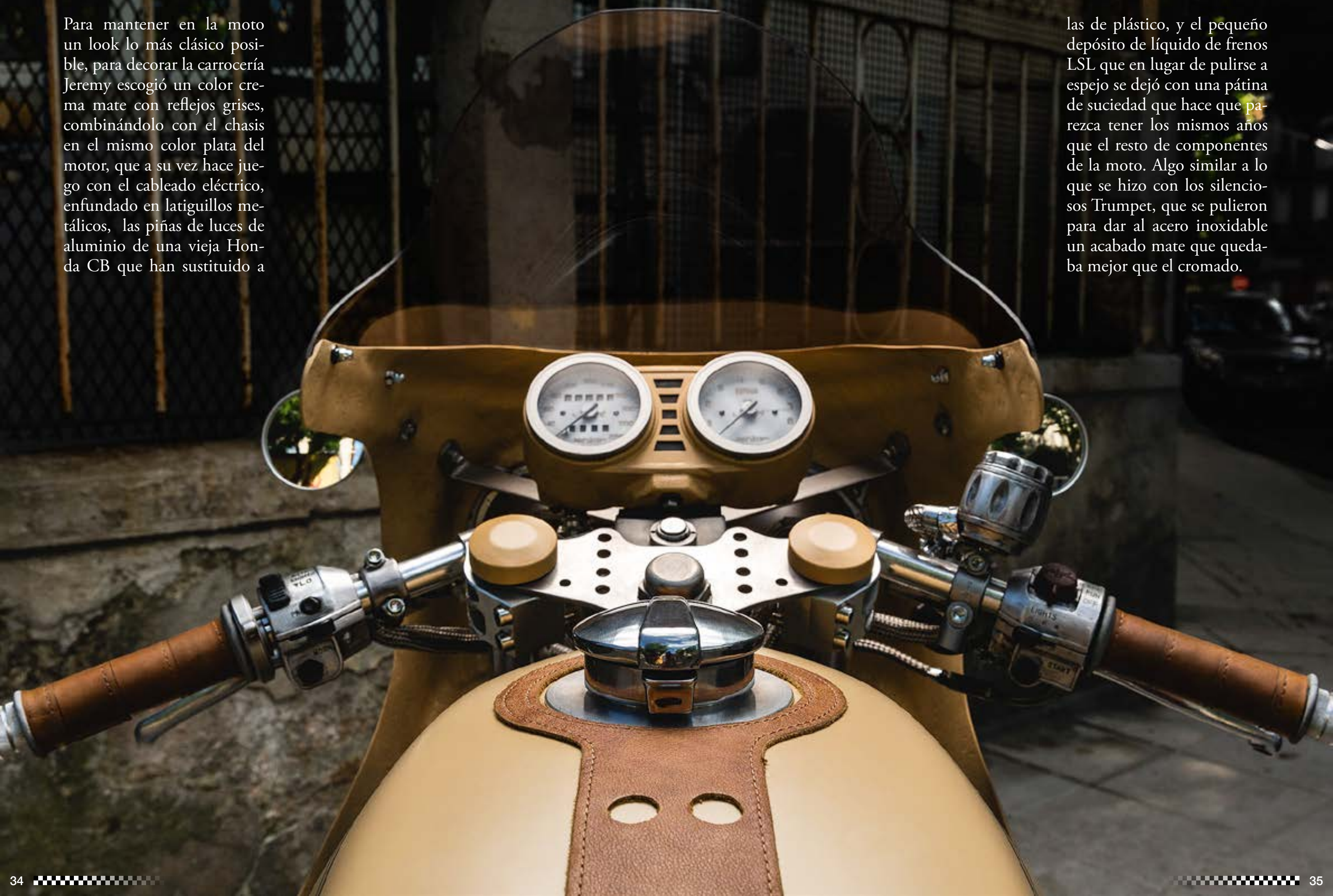


Como montar un carenado réplica del Ducati SS habría sido demasiado fácil, Jeremy optó por uno de doble faro que recuerda a los de las motos de resistencia de finales de los 70 y principios de los 80. Procede de Atelier Maquerelle, y además de ofrecer una protección perfecta al piloto, también da a la moto una apariencia inusual que la hace resaltar de entre la mayoría de preparaciones con motor bóxer que encontramos por ahí.



Para mantener en la moto un look lo más clásico posible, para decorar la carrocería Jeremy escogió un color crema mate con reflejos grises, combinándolo con el chasis en el mismo color plata del motor, que a su vez hace juego con el cableado eléctrico, enfundado en latiguillos metálicos, las piñas de luces de aluminio de una vieja Honda CB que han sustituido a

las de plástico, y el pequeño depósito de líquido de frenos LSL que en lugar de pulirse a espejo se dejó con una pátina de suciedad que hace que parezca tener los mismos años que el resto de componentes de la moto. Algo similar a lo que se hizo con los silenciosos Trumpet, que se pulieron para dar al acero inoxidable un acabado mate que quedaba mejor que el cromado.



A nivel mecánico el motor R80 se dejó de serie. Tan solo se le cambiaron retenes, juntas, y cojinetes. También se le montó un embrague nuevo, y por último se restauraron los carburadores Bing originales, con lo que la R80 quedó lista para volver a la carretera. Puede que ésta BMW nunca lleve una estrella de cine famosa a sus mandos, pero creedme si os digo que a sus mandos cualquiera sería capaz de sentirse como una estrella de Hollywood.





París, 175
08036 Barcelona
Tel. 933 105 912

info@monegroscycles.com
facebook.com/MonegrosCycles

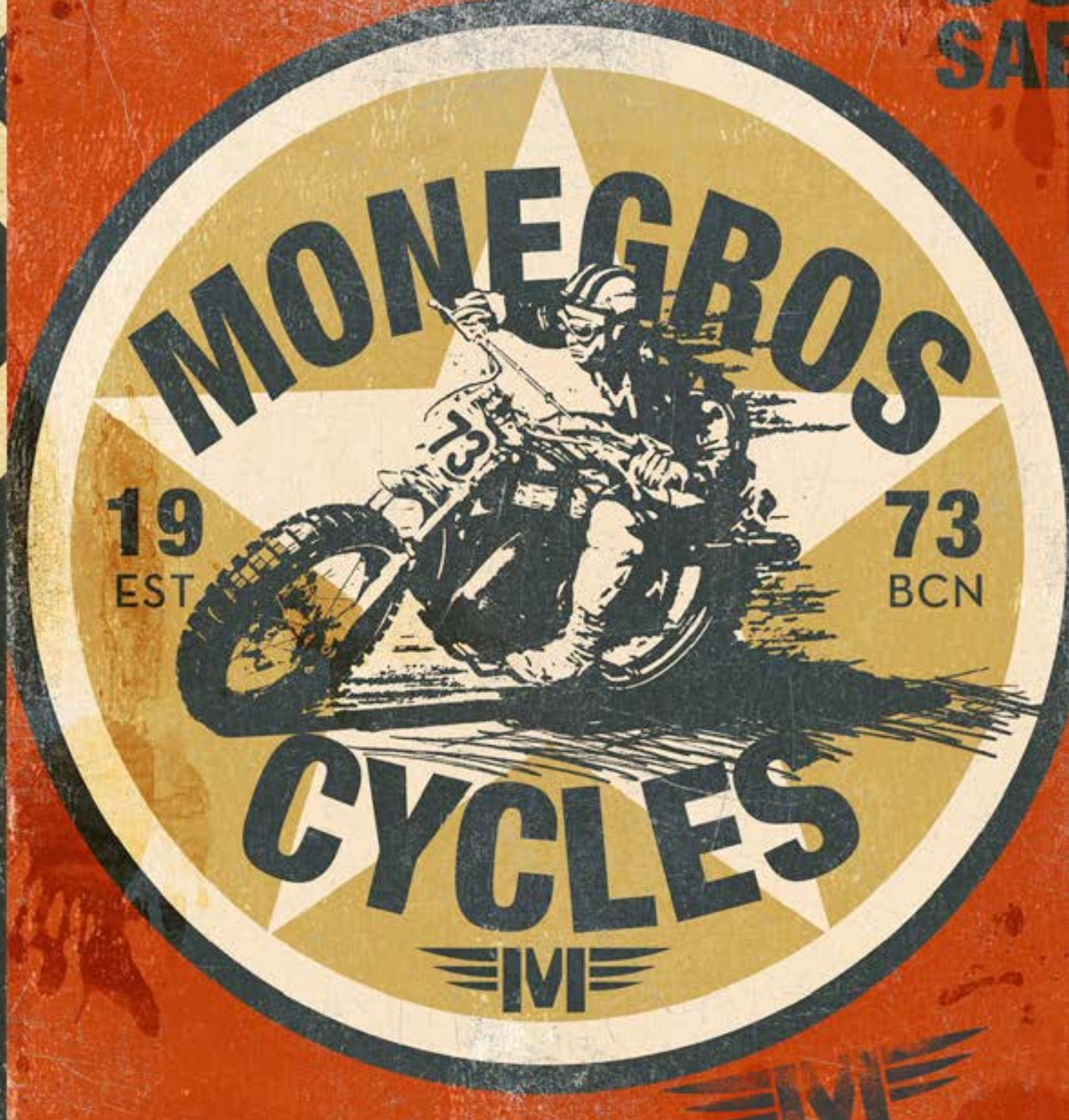
Horarios Tienda:

De Lunes a Sabado:
Mañanas: 10:30h - 14:30h
Tardes: 16:00h - 20:30h

www.monegroscycles.com

M MonegrosCycles-73

MOTORCYCLE APPAREL FOR RIDERS



MOTORCYCLE APPAREL FOR RIDERS

**MONEGROS
CYCLES-73**



Un mito llamado Bonneville



La historia de una leyenda

Corrían los años 50 cuando el piloto privado Johnny Allen se iba a las salinas de Bonneville (USA) para probar la velocidad de la Triumph Tiger T110 que había preparado. El resultado se convirtió en récords mundiales que aunque no fueron reconocidos oficialmente, dieron a Triumph la popularidad que necesitaba para elevarse al estrellato de las marcas míticas...

TEXTO Y FOTOS: D.R.

Como reconocimiento a la increíble gesta conseguida por Allen, el fabricante británico mostraba en el Earls Court Bike Show de 1958 un novedoso modelo bautizado como Bonneville, cuya aceptación entre los asistentes al salón fue de tal magnitud que la dirección de la empresa tomó la decisión de comenzar su producción de inmediato para que pudiera estar en los concesionarios de la marca lo antes posible. Y así fue. Tan solo un año después, en 1959, las primeras unidades de Bonneville salían de la cadena de montaje de la fábrica



Semejante agilidad en alumbrar un nuevo modelo en una época en la que las decisiones no se tomaban con la misma celeridad que hoy día, se debió a que Triumph ya tenía la Tiger T120, un modelo en el que, igual que hiciera Allen con su T110 “caza records”, se trabajó en profundidad para hacerlo más potente, rápido, y estable de lo que ya era de por sí la versión original.





Y la Bonneville, apodada cariñosamente como Bonnie, automáticamente se convirtió en el éxito comercial que todos esperaban. Su suavidad de manejo unida a unas prestaciones inusuales en las motos de la época hicieron que en muy poco tiempo no solo se ganara el favor de los aficionados, sino también el de algunos personajes influyentes del mundo del espectáculo como el cantante Bob Dylan, y los actores más “duros” del Hollywood de finales de los 50 y los 60, entre los que estaban James Dean (Rebelde

sin causa), Steve McQueen (*The Great Escape*), Marlon Brando (*The Wild One*) o Clint Eastwood (*Harry el sucio*), que además de poseer sus propias Bonneville también las conducían —por exigencias del guion o por iniciativa propia— en la gran pantalla. Otro de los personajes emblemáticos de la época que contribuyó a incrementar el éxito de la Bonnie fue el temerario piloto Evel Knievel, que no dudó en sustituir la moto británica por su ya desfasada Harley para sus espectáculos acrobáticos.



Para muchos la versión de 1969 marca el mejor momento de la Bonneville como resultado de una serie de cambios que culminaron en un histórico e icónico diseño. Los más importantes se realizaron en el apartado mecánico con una nueva carburación libre de problemas y una nueva leva de válvulas que proporcionaba una curva de aceleración más efectiva, brindando mayor tracción en cambios bajos.



Otros cambios incluyeron el emblema del depósito de gasolina, que fue cambiado por otro más atractivo, los asientos recibieron un refuerzo, la amortiguación trasera presento nuevos muelles cromados a la vista. En los años del Rock&Roll, principalmente en Reino Unido, los integran-

tes del movimiento rocker adoptaron la Bonneville como su moto de referencia, y el famosos Ace Café de la North Circular Road se convirtió en un punto fijo para los motoristas, en cuyas puertas siempre había aparcada una buena selección de Triumphs transformadas.



A pesar del empuje de las fábricas japonesas y la pérdida de clientes que supusieron estas para los fabricantes europeos y americanos, en los 70 y 80 la Bonneville siguió dejando su huella en la historia del motociclismo con modelos especiales creados específicamente con motivo de algún acontecimiento importante para la Casa real británica como la Bonneville T140J de 1977 con la que se celebró el “Queen Silver Jubilee”, el 25º aniversario de la coronación de la reina Isabel, o la TL140LE de la que solamente se fabricaron 250 ejemplares para conmemorar la Boda real entre el Príncipe Carlos de Inglaterra y Diana de Gales.



Pero no nos equivoquemos. Los 70 fueron una década tremendamente turbulenta y difícil para Triumph, ya que en el 73 los problemas económicos y una serie de huelgas sindicales debidas a cambios administrativos ocasionaron que la fábrica de Meriden cerrara y dejara de producir

motos durante todo el año, desembocando finalmente el conflicto en la creación de una cooperativa de trabajadores que siguió fabricando motos hasta 1983, año en que se cedió la producción bajo licencia a la empresa LF Harris, que la mantuvo de 1985 a 1988.



Después de 1988 parecía que la Bonneville hubiera quedado atrás en la historia, pero con el nuevo milenio surgía una nueva versión nueva que heredaba el diseño clásico que hizo famosa a la Bonnie, pero con una mecánica de 790cc que reflejaba la tecnología más moderna del momento. A esta primera versión "Siglo 21" le siguió al año siguiente una edición T100 "Centennial Edition" con la que se conmemoraba el 100 Aniversario del nacimiento de la marca.





TRIUMPH

The Best Motorcycle in the World

The Triumph "Bonneville 120" offers the highest performance available today from a standard production motorcycle. Developed from the famous Tiger 110, the 650 c.c. two-carburettor engine is individually bench tested and produces 48 BHP at 6500 r.p.m. This is the motorcycle for the really knowledgeable enthusiast who can appreciate and use the power provided. At the same time it is tractable and quiet in the Triumph tradition and is a worthy addition to the range.

TRIUMPH ENGINEERING CO. LTD., MERIDEN WORKS, ALLESLEY, COVENTRY, ENGLAND

Printed in England

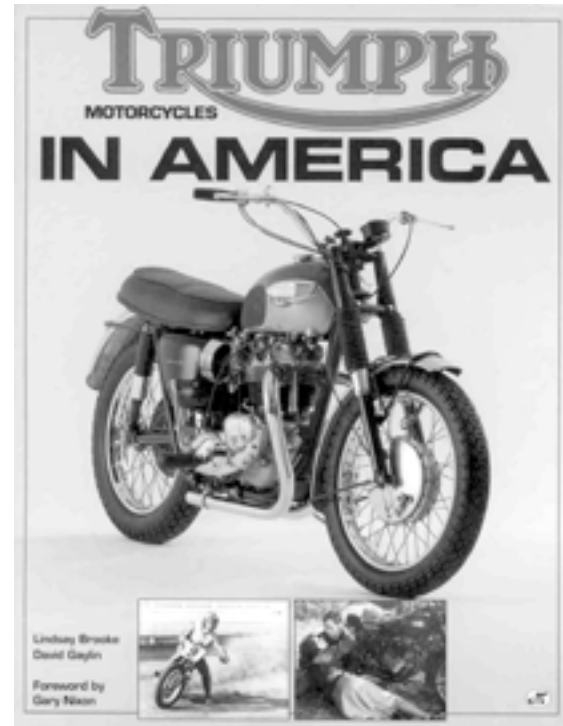
Bonneville 120

Ref. 414/58



En 2001 el twin paralelo de la Bonneville crecía a 865cc, y adoptaba por primera vez un sistema de alimentación por inyección electrónica, cuya principal característica era el estar hábilmente camuflado bajo la carcasa de un carburador convencional. La familia Bonneville siguió creciendo incluyendo los modelos T100, Scrambler y Thruxton.

Actualmente la Bonneville sigue siendo uno de los mayores iconos motociclistas, un símbolo de rebelión e individualidad que ha evolucionado dignamente sabiéndose adaptar a los tiempos actuales, tal y como hemos podido ver en su gama 2016. Y eso, después de más de medio siglo en activo en la carretera, es un motivo de orgullo del que no todas las marcas pueden vanagloriarse.



Cronografía de la Triumph Bonneville



1958: La Bonneville T120 se presenta en el Earls Court Bike Show en Londres

1959: La primera Bonneville de 650cc sale al mercado con un chasis de simple cuna.

1960: Una nueva Bonneville con chasis doble cuna es presentada.

1961: Nuevos carburadores Amal Monobloc sustituyen a los de la versión original.

1962: Una Bonneville establece un record mundial de velocidad de 224.57mph

1963: Nuevo diseño de motor con cambio integrado y chasis

1964: Aparece el modelo Thruxton.

1967: Se presentan unos nuevos carburadores Amal Concéntricos.

1971: Se utilizan los tubos del chasis como depósito de aceite.

1972: Se ofrece un cambio opcional de 5 velocidades.

1973: Se presenta la Bonneville 750cc de 5 marchas con freno de disco delantero

1975: Los obreros se unen en cooperativa con el nombre de Meriden Motor Cycle Cooperative

1976: La palanca de cambio pasa al lado izquierdo y se presenta el freno de disco trasero.

1977: Se presenta el modelo de edición limitada Silver Jubilee

1979: El nuevo modelo utiliza encendido electrónico y carburación Amal Mk II

1980: Primera versión con arranque eléctrico.

1981: Aparición de la Bonneville T140LE conmemorando la boda de Carlos y Diana de Gales.

1983: Las últimas Bonneville salen de Meriden y se cierra la fábrica

1985: La Bonneville empieza a fabricarse bajo licencia por L.F. Harris

1988: Cese de la producción de Bonneville

2000: Regreso al mercado del legendario modelo con diseño clásico y alta tecnología.

2016: Después de diferentes actualizaciones, la 3ª generación de Bonneville nos llega con un nuevo motor refrigerado por agua, y montones de novedades que convierten a este mítico modelo en la “niña mimada” de la firma de Hinckley



Sullen

MEN AND WOMEN URBAN WEAR

www.sullen.es



Una forma diferente de vestir, marca la diferencia
Para ser punto de venta Sullen, pide información en: info@sullen.es



Velázquez, Picasso y Ernst Ludwig pintaron respectivamente “La Venus del espejo”, “Mujer frente al espejo”, y “Woman before the mirror”. Tres mujeres inmortalizadas por los artistas para quienes posaron, y que tal y como hace ahora “Lady Mirror” para Julián Podesa, lucían lo mejor de sí mismas...

TEXTO: PILAR GÁRGOLES; FOTOS: JULIÁN PODESA

Lady Mirror

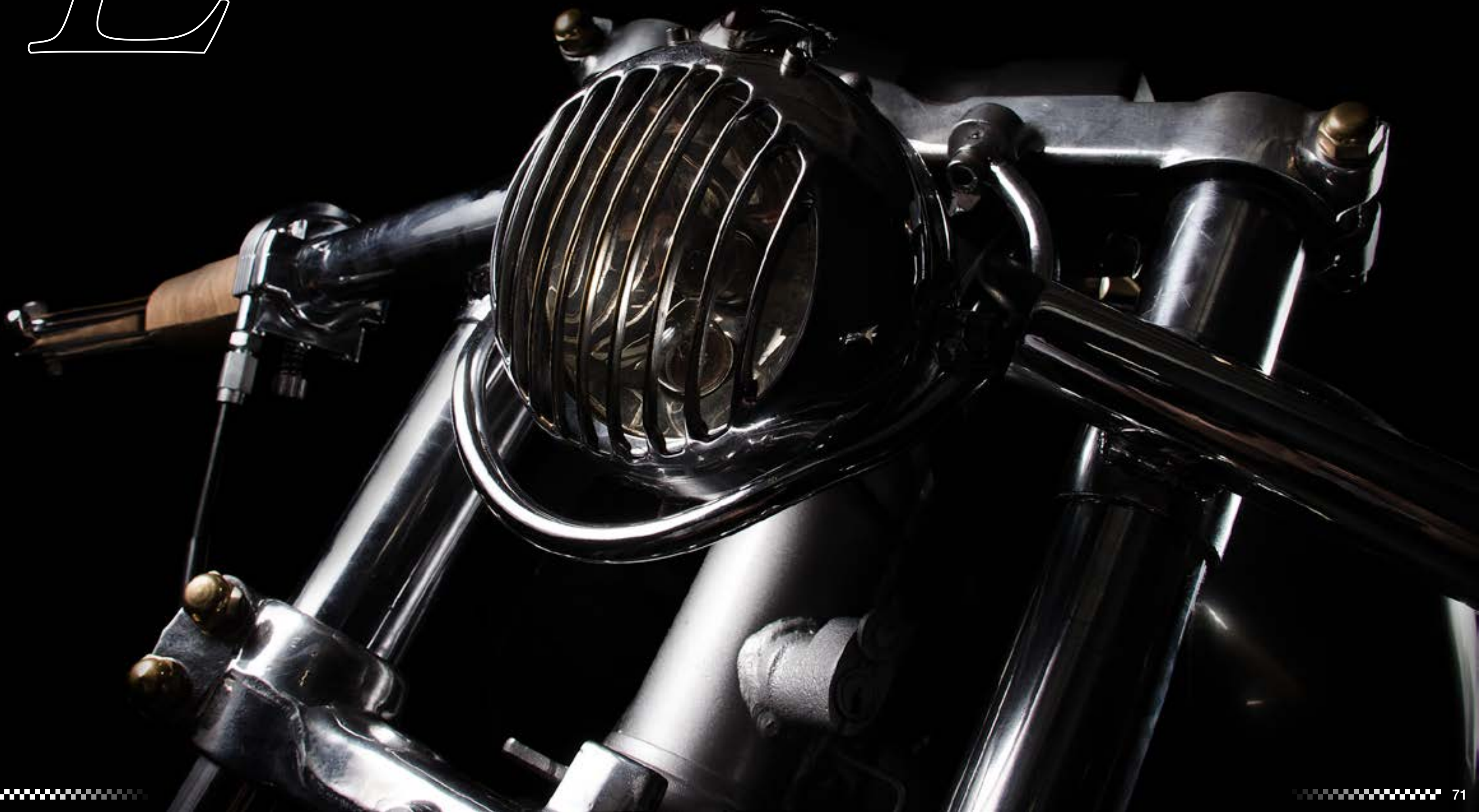
Una dama de apellido ilustre



Lady Mirror, al igual que aquellas tres bellezas, ofrece al artista sus mejores ángulos. Gira su cuerpo para mostrar toda su voluptuosidad con una pose natural y fluida, mirando a la cámara de una forma sincera y relajada que muestra en

detalle la historia que corre por sus venas. Su árbol genealógico se remonta a los años 50, cuando se fundó Honda, la casa que la vio nacer. Pero hasta ahora que Víctor Esnaola, su actual propietario, le ha proporcionado una nueva identidad, no se había sentido preparada para mostrar ante

la cámara de un fotógrafo que el espíritu de competición es su principal seña de identidad. No olvidemos que el ilustre apellido "Bol d'Or" le viene de sus victorias en el mítico circuito francés en el que se celebra la carrera de 24 horas más famosa del mundo.





Las motos son la gran pasión de Víctor, y siempre han estado presentes en su vida. Aprendió a montar de muy pequeño con un ciclomotor que *“tomaba prestado”* a su padre, hasta que a los 14 años (trabajando y ahorrando todo lo que ganaba) consiguió comprarse una moto que según él mismo nos cuenta: *“armaba, desarmaba y volvía a armar casi todas las semanas con la idea de mejorarla”*. Una pasión que le ha llevado a tener en su garaje una Siambretta 125 del año 58, una CR250 de 2004, una BMW S1000RR, a las que ahora acompaña esta CB900F que es su primera moto customizada.

Viajar a diferentes encuentros, exposiciones y eventos, leer montones de revistas especializadas, y tener amigos con motos personalizada fueron suficiente para que quisiera saber lo que se siente al poseer una moto única con la que te identifiques, y que sea una extensión de tu propia personalidad.



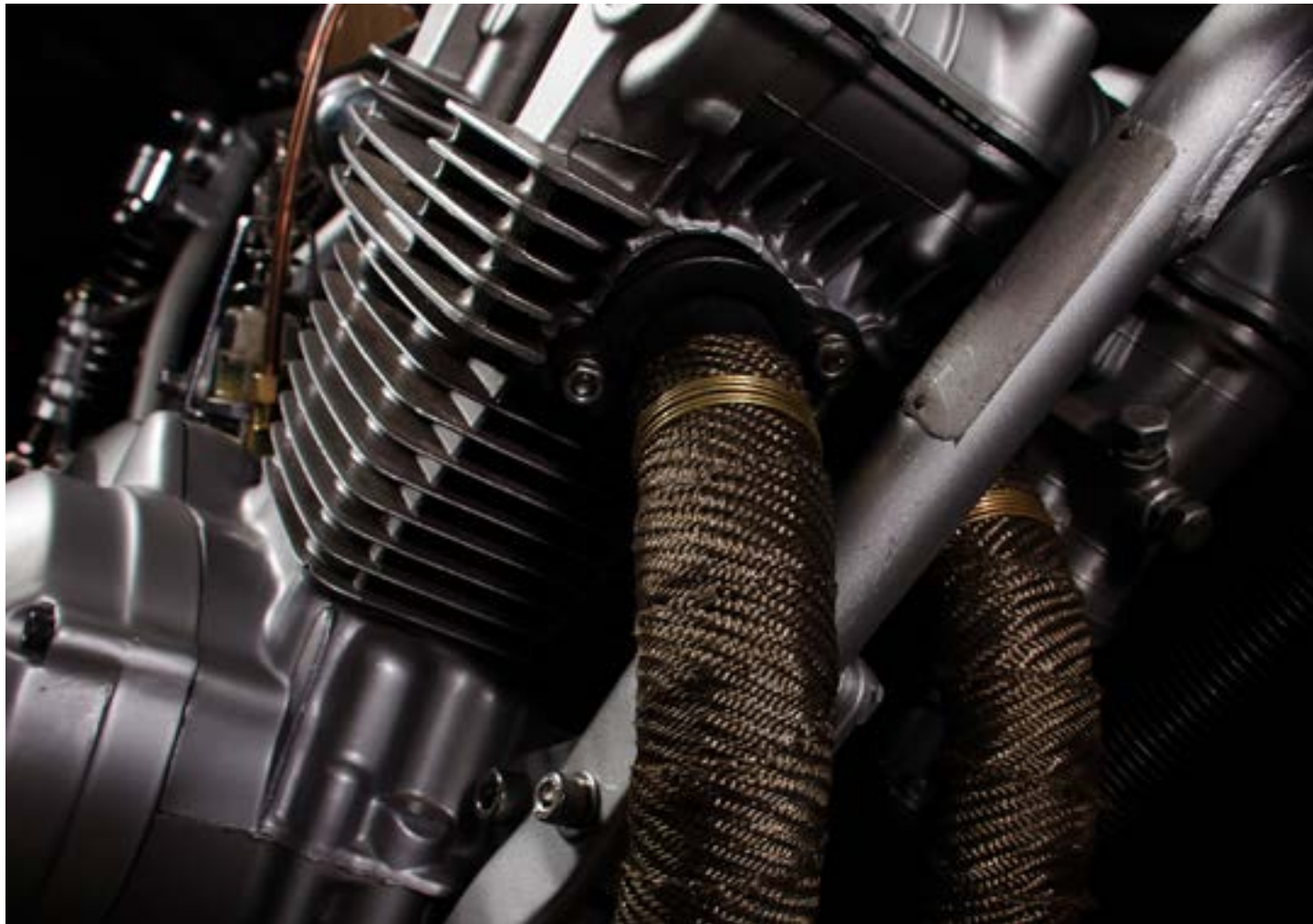
El proceso de creación de la “Lady Mirror” no fue del todo convencional. Al igual que el compositor de una canción crea una base armónica sobre la que un arreglista trabaja para que la canción brille con luz propia, Víctor creó esa base de la manera más casual. Buscando piezas para reparar la moto de un amigo encontró el depósito de gasolina de una vieja Honda Super Sport. Sus líneas fluidas llamaron tanto su atención que decidió que algún día ocuparía un lugar privilegiado en la moto que pensaba construir. La segunda “joya” que rescató del olvido fue el colín de una KZ900 del 79. Dos piezas que no eran suficientes para empezar con su proyecto, pero que le servirían de punto de partida. Ahora tendría que encontrar el resto de componentes que le harían falta, y al “arreglista” que hiciera su sueño realidad.

La moto la encontró en un establo de caballos en su pueblo natal. Le faltaban piezas y estaba en muy malas condiciones, pero nada más verla supo que tenía que ser suya, y al segundo se lo recomendó un amigo que le aseguró que en Kustom Garage serían capaces de dar a la Honda el estilo limpio y minimalista que Víctor quería para su café racer.



La “Lady Mirror” no tiene ni una sola pieza comprada en eBay o en catálogos aftermarket salvo los neumáticos que visten sus llantas de radios. De la CB original se mantuvieron motor, chasis y suspensiones, todos ellos modificados, y el resto son piezas de diferente procedencia con las que los chicos de Kustom Garage nos demuestran que todo lo que tiramos, por viejo o inservible que nos parezca, se pueden reutilizar. No hay más que ver el bonito faro de ciclomotor británico que marcó el estilo retro de todo el proyecto, el número 14 del colín, sacado de la insignia de un autobús de línea y adornado con los laureles de un Ford Fairlane, el filtro de gasolina Mercedes, el tirador de cajonera que abre la tapa del depósito, o el asiento, hecho con un trozo de plancha metálica recortada por el propio Víctor y tapizada con un vinilo que simula madera.





Llamada así por el color gris espejo que la cubre de principio a fin, y porque Víctor se ve (y siente) reflejado en ella, la “Lady Mirror” es una de moto que te cautiva por su sobriedad y sencillez,

cuyo principal encanto radica en la falta de elementos innecesarios. Un motor, dos ruedas, y el viento acariciando tu rostro. ¿Qué más hace falta para sentirse especial?...



Ducati X-Diavel

Una apuesta descarnada

Ducati entra en el dominio Cruiser y lo hace a su manera inimitable, presentando una verdadera Cruiser con todo el diseño, tecnología y prestaciones que uno puede esperar de una pura sangre Ducati.





D

denominada X-Diavel, une dos mundos: el mundo de las Cruiser (baja velocidad, conducción relajada, largos recorridos y una ergonomía con los pies hacia delante) y el mundo Ducati, caracterizado por el estilo italiano, ingeniería refinada y un rendimiento sin precedentes.

La X-Diavel garantiza la “excitante baja velocidad” típica de una Cruiser y la adrenalina de la Competición que Ducati ha hecho propia. Eso es lo que significa la X en la X-Diavel: la fusión de dos mundos aparentemente separados y distantes en una moto, una soberbia combinación donde ambos se acompañan sin comprometerse.

5.000; 60; 40. Tres números que resumen el concepto X-Diavel: 5.000 es el régimen de revoluciones al que el motor bicilíndrico alcanza el par motor máximo (13,1kgm). Es un régimen extremadamente bajo para un motor Ducati pero perfecto para una Cruiser. Además, a 2.100rpm el propulsor de la X-Diavel ya proporciona un par de más de 10kgm, con una curva extremadamente plana en toda su zona de utilización hasta el régimen máximo de revoluciones. Sin embargo, el motor sigue siendo un Ducati hasta la médula, con una potencia máxima de 156 CV y un rendimiento emocionante en toda su gama de revoluciones.





Para obtener ese rendimiento, los ingenieros de Ducati llevaron el motor Testastretta en su última etapa de desarrollo hasta crear el Ducati Testastretta DVT 1262. Al aumento de cilindrada junto con el sistema DVT (Desmodromic Variable Timing), da como resultado la entrega de lleno y fluido par motor a bajo régimen, pero garantizando un rendimiento de moto deportiva cuando se gira el acelerador hasta el fondo. Además, el trabajo de diseño del Ducati Testastretta DVT 1262 ha sido meticuloso: por ejemplo, la relocalización de la bomba de agua entre los cilindros en V significa que los manguitos del sistema de refrigeración ya no son visibles por el lado izquierdo.



60, es el número de las diferentes configuraciones ergonómicas para el piloto. La X-Diavel ofrece un gran margen para la personalización gracias a las 4 diferen-

tes posiciones de las estriberas, 5 asientos diferentes y tres manillares distintos. También es posible fijar un mullido asiento para el pasajero, incluso con un dis-

creto respaldo. Todo esto, entonces, porque la conducción confortable significa una plena "emoción a baja velocidad".





Por último, 40, es el máximo ángulo de inclinación que se puede alcanzar. La X-Diavel es una Ducati y como tal garantiza un rendimiento mecánico y la emoción de una moto deportiva, pero sólo cuando quieras realmente llevarla al límite. Los ajustes del bastidor, suspensiones, frenos y parte ciclo se han diseñado para maximizar la divertida conducción de estilo deportivo, pero sin comprometer el confort y la manejabilidad fácil que son esenciales al explorar las autopistas a un ritmo más relajado.

La X-Diavel es la primera Ducati que usa una transmisión final por correa. Como debe ser en el mundo Cruiser, este sistema se ha desarrollado para la X-Diavel por los ingenieros de Ducati para asegurar una transmisión fiable y segura de la potencia proporcionada por el Ducati Testastretta DVT 1262. La transmisión por correa cuenta con las ventajas de un funcionamiento más silencioso, limpieza, mantenimiento reducido y una respuesta más fluida al acelerador como se desea de una Cruiser.





El diseño y la tecnología se fusionan de nuevo en el alumbrado Full-LED, que juega un papel clave en el estilo de la X-Diavel. Como todas las últimas generaciones de las motos Ducati la X-Diavel ofrece la plataforma Bosch Inertial Measurement Unit (IMU), que mide dinámicamente los ángulos de cabeceo e inclinación además de las variaciones relativas de la velocidad, elevando así aún más los estándares de rendimiento y seguridad.

Este sistema, junto con los Ducati Traction Control (DTC), Riding Modes, Bosch ABS con asistencia en curva, control de cruce y el innovador Ducati Power Launch (DPL) que convierten a la X-Diavel en una joya tecnológica que ofrece un alto rendimiento y, sobre todo, seguridad.





También disponible en la versión S, la X-Diavel cuenta con un esquema de color solo en negro (en la versión S el negro mate se convierte en brillo). La moto también cuenta con el innovador DRL (Daytime Running Light) en el frontal, horquilla con tratamiento DLC, pinzas de freno de-

lantero Brembo M50, un asiento especial y componentes con deslumbrantes acabados mecanizados. Entre estos se incluyen llamativas llantas de aleación y tapas de la correa de distribución en aluminio, consiguiendo una gran seducción al combinarse con la pintura negro brillante.

La Diavel hace una declaración de intenciones con absoluto descaro mientras refuerza el mantra “Prestaciones Ducati redefinidas” al usar lo último en soluciones de vanguardia para lograr una suavidad de funcionamiento

inusitada incidiendo definitivamente en el confort y la funcionalidad. La Diavel continúa ofreciendo una brillante mezcla entre belleza demoledora, tecnología de absoluta vanguardia, diseño innovador y placer de

conducción extraordinario, una motocicleta que sigue siendo punto de referencia en el segmento sport cruiser... una justa recompensa para los diseñadores e ingenieros que la crearon.





Las Café Racers siguen siendo tendencia

El MBE es una feria pensada para satisfacer a todas las partes implicadas en el apasionante mundo de la moto: fabricantes, constructores, pintores, diseñadores, fotógrafos, y el elemento más importante, el público, que cada año llega a Verona dispuesto a dejarse ilusionar...

TEXTO Y FOTOS: PILAR GÁRGOLES



Y es que el Motor Bike Expo es el sitio perfecto para que todos aportemos nuestro granito de arena. Unos con sus nuevas propuestas, y otros criticándolas u opinando sobre ellas de forma que se produzca ese intercambio de información tan necesario para que el sector de la moto personalizada avance en la dirección correcta. A las grandes marcas les ha costado trabajo, pero al fin han entendido que ya no marcan las pautas, y que son ellas las que deben amoldarse a los gustos de los aficionados y no al contrario, como pasaba hace unos años.





Yamaha y BMW fueron las primeras en ver las ventajas que les proporcionaría a nivel mediático contar con preparadores de renombre que aportarían su propia visión de los nuevos modelos con versiones “especiales” hechas por ellos. No sabemos a qué “genios” del marke-

ting se les ocurrió la idea, pero ha tenido muy buena aceptación entre los aficionados y ha mejorado considerablemente la imagen de ambas marcas. Como era de esperar, Ducati se sumó en cuanto tuvo lista la exitosa Scrambler, y suponemos que Triumph no tardará en apun-

tarse a esta iniciativa en la que, para sorpresa de todos, Harley parece haberse quedado completamente al margen, viendo como otras marcas la derrotan en un terreno de juego que la Motor Co dominaba, al menos hasta no hace mucho, como ninguna otra marca.



Y de las estrategias de mercado nos vamos a la nostalgia. En el stand del Ace Café de Londres casi podías sentirte trasladado a la Inglaterra de los años 50 y descubrir las verdaderas raíces del movimiento café racer, que 6 décadas después de su nacimiento vive una segunda juventud junto con viejos compañeros de viaje como Triumph, que en Verona

dedicaba un enorme espacio a dar a conocer al público italiano los 5 modelos de su renovada familia de Bonneville, a las que sumaron las Thruxton Icon Café Racer y la que condujo David Beckham en la película "Outlaws", y la Street Twin realizada con Pirelli para celebrar la colaboración entre las dos marcas históricas.






En el stand de MV Augusta nos encontrábamos con el piloto del Dakar *Ciro De Petri* presentado el *MV Agusta Adventures 2016*. Un programa turístico de visitas organizadas desde los Alpes hasta Sicilia en el que poner a prueba tus cualidades turísticas, y las de las motos de la mítica marca italiana.





Y siguiendo con marcas italianas, en Guzzi aprovechaban el MBE para presentar las V9 Roamer y Bobber. Dos modelos muy similares en cuanto a estética a los conocidos V7 que tanto tiempo llevan ya en el mercado, pero con motor de 850cc. Una pena que Moto-Guzzi (con lo que ha sido y el potencial que aún tiene hoy en día) se limite a cubrir el expediente con modelos más bien anodinos que no aportan nada nuevo, y desvíen recursos a un proyecto como el “Flying Fortress” de 1.400cc, cuya versión definitiva exponían en el stand, a sabiendas de que si algún día llega a la serie, que eso aún está por ver, será un modelo de minorías.



A black and gold Ducati DraXter concept motorcycle is the central focus, displayed on a checkered floor. The bike features a prominent gold front fork, a large black front fairing, and a yellow and black 'DRA XTER' logo on the side. In the background, several people are visible, some taking photos with their phones. The setting appears to be an indoor exhibition or event space with dramatic lighting.

Donde sí tienen las cosas claras es en Ducati, que presentaban la DraXter. Una preciosa y agresiva concept bike basada en la X-Diavel, que ha realizado el Centro de Estilo de Diseño Avanzado de Ducati, una sección dedicada a la exploración de los futuros conceptos de estilo y diseño de la marca.

Un acontecimiento memorable fue el espectáculo al aire libre MBE, que en realidad fue la inauguración del último proyecto de Nicola Martini, que es un precioso local inspirado en una antigua gasolinera norteamericana de los años 50. Special, que es su nombre, cuenta con un restaurante dirigido por un chef de reconocido prestigio, taller, tienda exposición, y una zona de ocio.





xdiavel.ducati.com



the gentleman X the bastard



NUEVA **XDIAVEL**

¿PREPARADO PARA DAR EL SALTO?

5.000
Régimen
de Par máximo

60
Posibilidades
Ergonómicas

40
Ángulo de
inclinación máximo

Xtreme Speed

Pepo Rosell, el hombre que está al frente de XTR Pepo, es un auténtico mago a la hora de dotar a una moto de un nuevo estilo. Sus proyectos, todos con un inconfundible aire racing de los 70 y 80, no dejan ninguna duda de que sus gustos personales son las motos rápidas y de mirada agresiva...

TEXTO: CR; FOTOS: SERGIO CARDEÑA



La Bandit “Suzuka” y la Laverda “Monty” que tuvimos la suerte de ver en directo en el Special Bikes Cult que se celebró el pasado Noviembre en Valencia, nos dieron suficientes pistas de lo que se cuece en el taller de éste preparador cuyos trabajos suelen traspasar fronteras con la misma velocidad que sus seguidores las comparten en internet. Y es que el sello que se imprime a todas las motos que salen de este pequeño gran taller español nunca te deja indiferente independientemente de cuales sean sus orígenes.



En esta ocasión Pepo se ha superado a si mismo con un proyecto en el que pocos, o muy pocos, reconocerán a primera vista que el punto de partida es una de aquellas Speed Triple con las que Triumph se convertía en la primera marca que llevaba a la serie un modelo inspirado en las street-fighter que tantos seguidores tenían en Europa a finales de los 90 y comienzos del siglo XXI. O al menos no la reconocerán hasta que se hayan repuesto del shock inicial que les habrá producido la mirada salvaje que la Xtreme Speed te lanza desde la doble óptica situada en su semicarenado artesanal. Una vez que hayamos superado esa primera impresión, el inconfundible diseño del chasis “Speed Triple” delata su procedencia por mucho que el equipo de XTR haya rediseñado (y construido desde cero) una nueva sección trasera que encajara mejor con la estética café racer del asiento estilo Bultaco “Metralla” sobre el que se sentará el afortunado propietario, al que las estriberas retrasadas multirregulables y los semi manillares Tomaselli situados por debajo de la tija superior le permitirán adaptar la ergonomía de la moto tan a su gusto que le parecerá que se la han hecho a la medida.





A pesar de sus años el motor de tres cilindros de la "Xtreme Speed" se mantenía en buena forma, así que un escape Zard 3 en 1 y un filtro K&N fueron suficientes para mejorar su pegada en la zona más alta del cuentarrevoluciones sin sacrificar suavidad de funcionamiento cuando rodamos contemplando el paisaje a velocidades "legales".

Más por capricho que por necesidad, porque la Speed Triple iba más que sobrada en este apartado, a Pepo se le metió en la cabeza sustituir los discos de freno delanteros por unos NG flotantes y una bomba Discacciati, que junto con los latiguillos metálicos y las pinzas Tokiko radiales proporcionan a la “Xtreme Speed”

una potencia de frenada con la que hay que tener mucho cuidado a la hora de apretar la maneta si no queremos acabar con el colín de sombrero. Eso sí, una vez que le coges el truco hay que reconocer que la idea ha sido favorable, porque esta moto no corre mucho... corre muchísimo.





En cuanto a la carrocería se refiere, en XTR han sido capaces de dar un giro de 180° a la estética de la “Street” manteniendo el depósito original. No parece que lo sea, pero no hay nada como saber cómo y por donde hay que pintar para conseguir un buen resultado, y está claro que los chicos de Artenruta saben cómo hacer su trabajo para que las motos de sus clientes luzcan como merecen. En el caso de ésta Triumph no podían haber elegido mejor color que el famoso “British Racing Green”, que junto con el logotipo del ACE Cafe, los adhesivos de marcas de época tan míticas como Cibié, Shell o Champion, y el porta número amarillo situado en el lado derecho del carenado completan un conjunto que, como todas las motos de XTR Pepo, respira aires racing por los cuatro costados.

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

XTREME BIKES

ENGLISH EDITION



Good Gringa

CHUCKY CUSTOM MOTORCYCLES

- ★ Swiss Samurai by Bachli/Harley-Heaven
- ★ Long&Low Rider by Joe S Garage
- ★ Misfits by GO Motocicletas
- ★ Slim Jim by Thunderbike
- ★ Iron Man

#25



XTREME BIKES



www.xtremebikes.es

