

The Wild Side of Vintage
CAFE RACERS

26



MotorSumisura

**Praëm SP3 // Mike Hailwood // Skulls & Eights
American Scrambler by Benjie's Cafe Racers // Honda Blacksquare**



Cafeína Mecánica

El día 28 de este mes se cumplirá el 35º aniversario de la desaparición de Mike Hailwood, uno de los pilotos más grandes de todos los tiempos. Tengo muchas, muchísimas cosas que agradecerle a mi padre, pero si hay dos que tengo que resaltar son que me inculcase la pasión que él sentía por el mundo de la moto regalándome mi primer “cacharro” cuando solo tenía seis años, y que en el año 78, cuando cumplí 17 años, mi regalo de cumpleaños fuera un viaje a la Isla de Man para que viera con mis propios ojos a Mike Hailwood, que después de un retiro de doce años volvía a “su” isla a correr el Tourist Trophy.

Al hacerme mayor volví a Man unas cuantas veces. Pero nunca fue lo mismo. No sé si por que las motos modernas son tan perfectas, tan electrónicas, tan iguales entre sí que las carreras ya no me parecían tan emocionantes, o por la ausencia del hombre que aquel lejano 2 de Junio de 1978 me hizo descubrir a los que, junto con él, fueron mis primeros héroes: aquellos pilotos eran hombres “duros” de verdad, que aceptaban los riesgos de su profesión sin proferir ni una sola queja sobre si el quitamiedos estaba demasiado cerca de la pista, el asfalto resbalaba, había baches, la moto se meneaba más de la cuenta, o no frenaba. Tenían los medios que tenían y los aprovechaban con toda la habilidad de la que eran capaces, sin buscar nunca excusas para justificar una mala actuación en la pista.

Hace poco cayó en mis manos la biografía de Hailwood, y ojeando sus páginas volví a verme en Man con mi padre. Estábamos a diez o doce kilómetros de la calle Glencrutchery, donde se preparaban las motos para tomar la salida de dos en dos, rodeados por miles de aficionados que esperaban en un silencio sepulcral que rozaba el surrealismo, el paso de aquel piloto del casco blanco y dorado que se abrazaba al depósito de su Ducati como si los hubieran fundido en un mismo molde.

Sus amigos más allegados intentaron que Mike no corriera. Todos creían que después de tanto tiempo le sería imposible quedar entre los primeros, y que un mal resultado dañaría su buena imagen, su “leyenda”. Afortunadamente a Mike Hailwood le daba lo mismo su imagen, y cómo nunca quiso ser una leyenda corrió, ganó su décimo título mundial, y yo, todavía un crío, pude ver en acción a Mike “The Bike”, la leyenda que volvía desde el pasado para realizar una hazaña increíble que no he podido resistir relataros unas páginas más adelante. Y es que como dijo una vez un buen amigo y gran periodista del motor: “Las leyendas son las únicas verdades que existen. Todo lo demás es mentira”.

Daniel Gil-Delgado

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
- 25** Dirty Dreams
- 46** Skulls & Eights
- 66** Praëm SP3
- 90** Moto Sumisura
- 108** Mike Hailwood
- 128** Black Square

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

Blacktrack Motors

El famoso diseñador Sacha Lakic ha decidido lanzar Blacktrack Motors, su propia marca de motos, en la que fabricará una serie limitada de CX 500 Café Racer como la que publicamos en esta misma revista hace ya unos meses.

La razón de ser de Blacktrack Motors es crear puras café racer con motos clásicas que se desmontarán para luego reconstruirse con componentes de última generación, con las que satisfacer las necesidades de todos esos motoristas desilusionados con el diseño de las motos modernas, pero que no quieren renunciar a la seguridad y eficacia que ofrecen las piezas actuales.

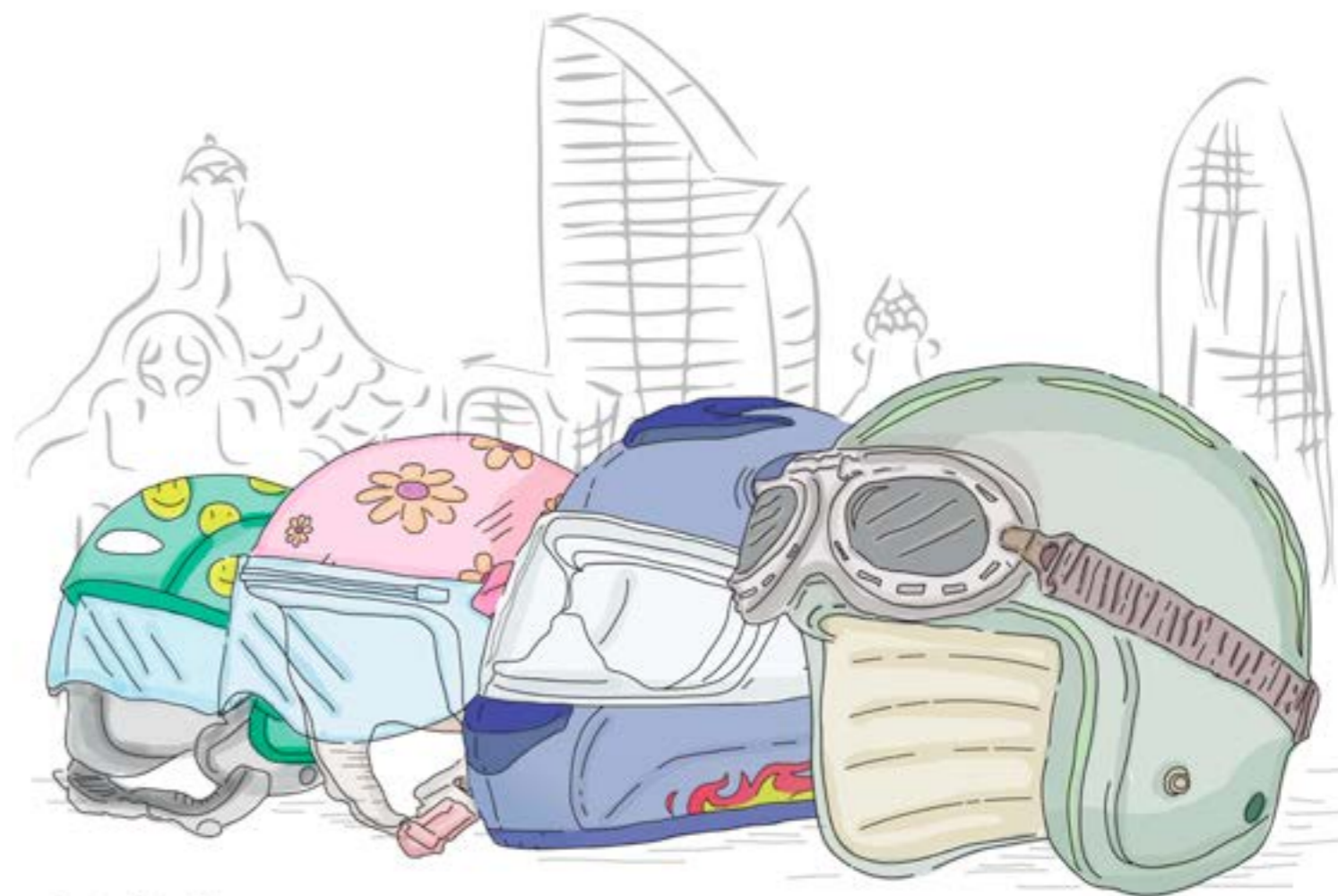
Las motos que salgan de Blacktrack Motors no serán "concept bikes", sino máquinas prácticas diseñadas para ser usadas a diario.



MOTOh! BARCELONA

15 - 17 ABRIL 2016
RECINTO MONTJUÏC

TU SALÓN DE LA MOTO



Partner Estratégico



Barry Sheene Movie

AGV le hizo un agujero en el casco para que fumara sin quitárselo, tenía tantos tornillos sujetando sus huesos que siempre enseñaba sus radiografías en los controles de seguridad de los aeropuertos, y era el piloto más simpático y divertido de su generación.

Estas y otras muchas anécdotas sobre la vida de Barry Sheene, el que fuera dos veces Campeón del Mundo de 500cc, y uno de los artífices de que el motociclismo sea un deporte tan mediático como lo es en la actualidad, podremos verlas muy pronto en la gran pantalla.

La película estará inspirada en el libro "La historia de la leyenda del motociclismo Barry Sheene" publicado en 2007 por sus amigos y compañeros Steve Parrish y Nick Harris, y se empezará a rodar en breve.



Royal Enfield Himalayan

Si hace unos meses nos llegaban ciertos rumores sobre la posibilidad de que Royal Enfield sacara al mercado un modelo tipo Trail, estos han quedado confirmados con el lanzamiento de un modelo que satisfará a quienes buscan un vehículo para uso diario.

La Himalaya, que es como se llama ésta Royal Enfield, cuenta con un chasis diseñado por Harris Performance, un motor monocilíndrico de 410cc completamente nuevo, y se comercializará en dos versiones: una con todo el equipamiento de una auténtica aventurera al más puro estilo "París-Dakar", y otra más sencilla con neumáticos de calle y guardabarros convencionales.



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.

Scrambler Specials

A tenor de todas las que nos llegan a la redacción, la Ducati Scrambler se ha convertido en una de las motos preferidas por los transformadores europeos a lo largo del pasado año.

Las últimas propuestas de 2015 pudimos verlas en el Motor Bike Expo de Verona, donde los de Borgo Panigale presentaban en su stand la "Peace Sixty2", "Revolution" y "Artika". Tres motos completamente diferentes entre sí en cuanto a concepto y estilo, con las que Mr. Martini, Officine Mermaid y Darío López, sus respectivos creadores, volvían a mostrar las infinitas posibilidades de transformación que ofrece la Scrambler y la facilidad con la que se adaptan a todo tipo de estilo sin necesidad de muchos cambios.



HANDMADE

★ VINTAGE BOOTS & SHOES ★

- THE BLACK MOOSE COMPANY -

Territory

Since 015



www.theblackmoosecompany.com



"THE BLACK MOOSE COMPANY"



Malle London

Dedicados desde su estudio en Londres a crear bolsas y accesorios de estilo británico de gran calidad, los productos de Malle London están diseñados para proteger con estilo nuestras pertenencias durante su transporte.

La idea inicial de Robert Nightingale y Jonathan Cazzola, los fundadores de la empresa, era crear una línea de bolsas de equipaje fabricadas en materiales naturales, cuyo cuidado diseño y un sistema de anclaje bien estudiado, permitiera su uso tanto si nos desplazamos a pie como cuando lo hacemos sobre dos ruedas. Desde entonces han ido ampliando su catálogo con una variedad cada vez mayor de productos en los que mezclan de forma magistral el diseño contemporáneo con las ideas innovadoras y el inconfundible buen gusto británico.

Más información en: <http://mallelondon.com/>



Mikuni

Desarrollados inicialmente para incrementar en un 25% la potencia y el par de motores Buell, y Harley Sportster y Big Twin con escapes aftermarket, lo cierto es que los carburadores Mikuni HSR42 también son perfectos para mejorar las prestaciones de los motores BMW y Guzzi de gran cilindrada que hayan sido modificados.

Puedes ver toda la gama de productos de la marca incluido carburadores, kits y piezas de reparación en su página web: www.MikuniPower.com

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



Addict Clothes

Si alguien se preocupa obsesivamente por la decoloración que el paso del tiempo dejaría en la manga de una cazadora seguramente le mandaríamos a que el médico le revisara la medicación... A no ser que hablemos de Satoshi Ishijima.

El fundador de "Addict Clothes", para el que la perfección en los detalles de las prendas que hace es un vicio enfermizo, usa la cantidad exacta de piel de oveja y hasta los mismos tiradores de cremallera que las cazadoras inglesas de época, y se hace sus propias cajas de embalaje, con el fin de recrear en una cazadora moderna todas aquellas cualidades que se han ido perdiendo por culpa de la producción en masa.

<http://addict-clothes.com/>



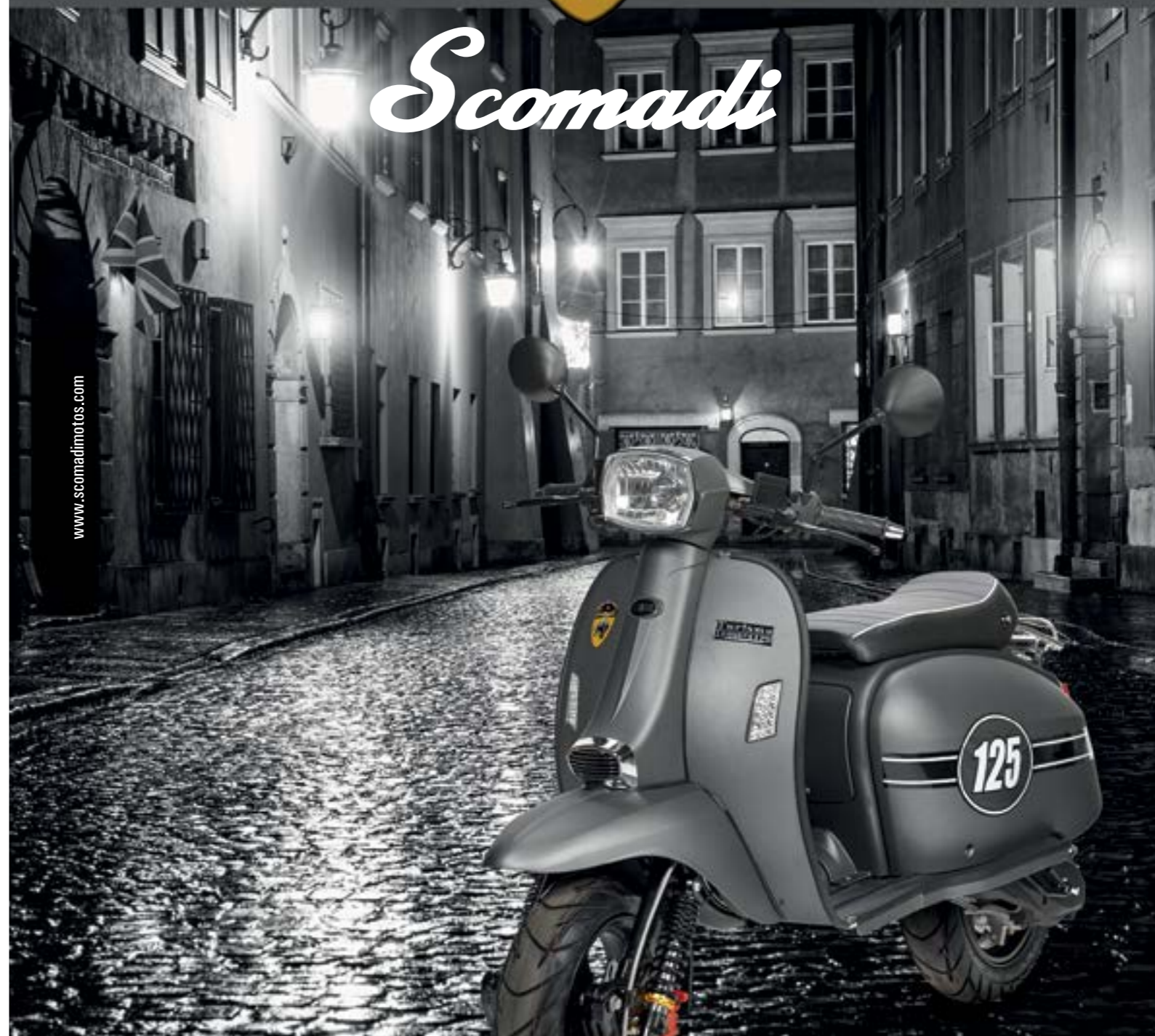
Botas Indian

Ambas fundadas en Minnessota en 1.901 y 1.905, Indian Motorcycle Company y Red Wing Shoes comparten una rica herencia de "autenticidad" que ha animado a sus responsables a firmar un acuerdo de colaboración.

Desde hace más de 110 años las dos míticas marcas norteamericanas han estado fabricando productos artesanales de gran calidad para impulsar la imagen del "Made in USA", y siguiendo ésta tradición han decidido aunar esfuerzos para desarrollar una línea de calzado Indian que se comercializarán en edición limitada a través de la red de concesionarios de la marca..



Scomadi



*Twismo
Leggera 50*

PVP
1.645€
Recomendado

Promoción
1.595€
Hasta el
31-12-2015

*Twismo
Leggera 125*

PVP
2.450€
Recomendado

Promoción
1.995€
Hasta el
31-12-2015

PVP lanzamiento
Precio recomendado en península y Baleares

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

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





Asientos BratStyle

El que las transformaciones al estilo japonés se hayan puesto de moda no significa que tengas que irte hasta el país del sol naciente para buscar el asiento que mejor se adapte a tus gustos y las medidas de tu moto.

Disponibles para preparaciones chopper, bobber, scrambler, o café racer, o cualquier aplicación custom, éstos asientos tipo Brat los tienes en Monegros Cycles a precios muy competitivos,

Más información en:

Info@monegroscycles.com

Tlf.:93 3105912



Made in Spain

De marcada inspiración en el mundo custom pero con cierto toque urbano, Metal Yeah es una nueva marca de complementos en los que se combina cuero español (uno de los mejores del mundo junto con el italiano) con materiales industriales como el acero inoxidable, latón aluminio o cobre.

Cada pieza está realizada íntegramente a mano, lo que nos garantiza que cada uno de sus productos es una pieza "única", diferente a cualquier otra que podamos encontrar en el mercado.

<http://metalyeah.com>

Casco Suomy 3Logy

Con un extraño diseño que tendrá seguidores y detractores a partes iguales, el casco Suomy 3Logy tiene la particularidad de poder convertirse en casco jet o integral (full face) con una fácil operación que solo nos llevará unos pocos minutos.

Fabricado en fibra de vidrio, el 3Logy cuenta con visera parasol integrada en la calota (Shell), y una visera interior ahumada que se puede adquirir opcionalmente en transparente o cromado.

Disponible en multitud de colores y combinaciones

<http://www.suomy.com>



Amortiguadores Hagon

Si necesitas renovar la suspensión trasera de una moto clásica, o quieres que esa café racer que estás a punto de terminar se mantenga bien pegada al asfalto en todo momento, la línea de amortiguadores Hagon Nitro es una de las mejores opciones que encontrarás en el mercado.

Fabricados en acero inoxidable, y rematados con piezas de aluminio anodizado con acabado negro o plata, los **Nitro** se adaptan a nuestro peso y estilo de conducción gracias a sus múltiples posibilidades de regulación de hidráulico y muelle.

Más información en **Hagon Ibérica**

Email: info@hagon-iberica.com

Tfno.: 962 740931



PATROCINADO POR



Special Bikes Cult



BESPOKE MOTORCYCLES

*** EXHIBITION ***

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



**motOh!
BCN.**

American Scrambler Dirty Dream



Desde principios del año pasado las Scrambler están viviendo una segunda juventud. Casi todas las marcas empiezan a tener alguno de éstos modelos en sus catálogos, y a los transformadores los aficionados no dejan de hacerles encargos...

TEXTOS: OLD SCHOOL RACER; FOTOS: BEN CHAN WWW.BLACKSHEEPMANILA.COM

S

i, las Scrambler se están convirtiendo muy deprisa en la “especie dominante” en el panorama custom internacional. Como ya sabéis todos, en Ducati han seguido los pasos de Triumph y han desarrollado su cada día más popular Scrambler, Moto-Guzzi ha sacado al mercado un kit para convertir la V7 en una estu-
penda máquina de Off-Road.



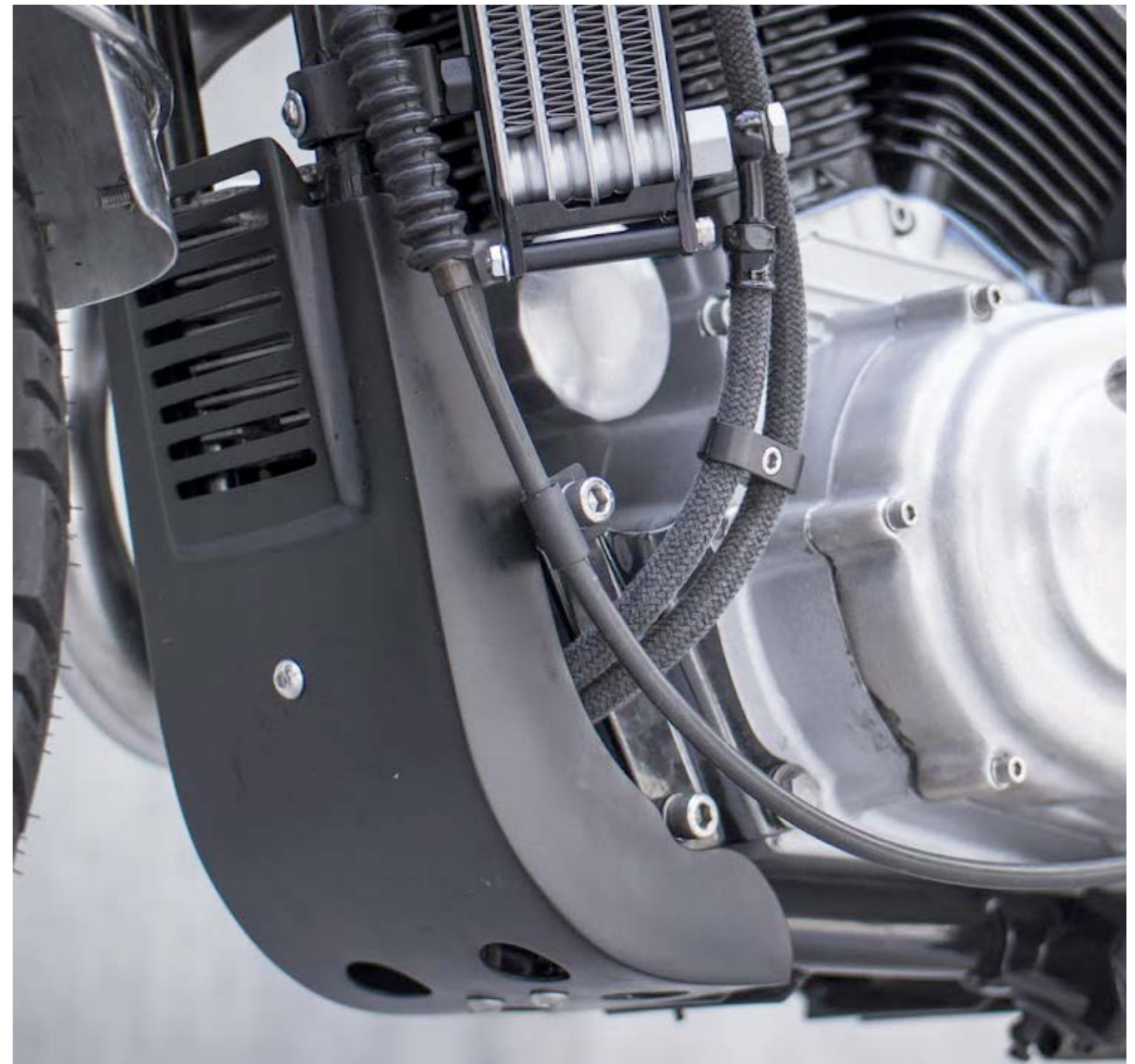


La Sportster también sería un buen punto de partida para con el que hacer una Scrambler, pero los de Milwaukee no acaban de entrar en razón y es poco probable que se unan a la fiesta. Por suerte hay mucha gente como Benjie Flipprboy, el dueño de Benjie's Cafe Racers, dispuestos a satisfacer los caprichos de todos aquellos que quieren disfrutar su Harley fuera de los bulevares. Ésta XL883 estuvo un montón de años en un rincón del taller sin que Benjie tuviera muy claro si hacer con ella un bobber, una café racer, o desmontarla y venderla por piezas. Los bobber no son los suyos, café racers hace todos los días, y no aprovechar la moto le daba pena, así que al final decidió convertirla en una moto completamente diferente a las que suele hacer.

El primer paso fue modificar la ergonomía y el look cruiser originales, para lo que se adaptó la horquilla invertida de una Suzuki GSX1000 de finales de los 90 para bajar la altura del tren delantero. Para poder usar la rueda de radios y aprovechar el doble freno delantero de Suzuki fabricaron un nuevo eje y mecanizaron el buje Harley.



“El primer paso fue modificar la ergonomía y el look cruiser originales, para lo que se adaptó la horquilla invertida de una Suzuki GSX1000 de finales de los 90 para bajar la altura del tren delantero.”



Para la sección trasera Benjie re-
hizo el subchasis, que junto con
los nuevos soportes soldados al
basculante y los amortiguado-
res largos sitúan el guardabarros
muy lejos del neumático Shinco
Trail Master que viste la ligera
llanta Borrani de aluminio con
perfil de doble labio

El siguiente paso fue averiguar qué tipo de depósito de gasolina usar. Los que suelen llevar las Scrambler no quedaban bien debido al diseño del chasis y el motor Harley así que Benjie fabricó uno nuevo cuya base tiene la forma de los cilindros,


y que con el tapón de llenado tipo Monza descentrado, la parrilla portabultos de acero inoxidable y ese acabado en aluminio pulido acompañado de un sencillo gráfico negro y oro, da a la moto un aspecto impresionante.





El asiento tapizado en piel de vacuno también es artesanal. Es estrecho en la parte central para que la moto se pueda conducir de pie sobre las estriberas sin que nos moleste en el interior de las piernas, y su diseño se adapta como un guante a las formas curvas del depósito, de forma que las líneas fluidas del conjunto nos hacen olvidar completamente que la “American Scrambler” algún día fue una Cruiser.

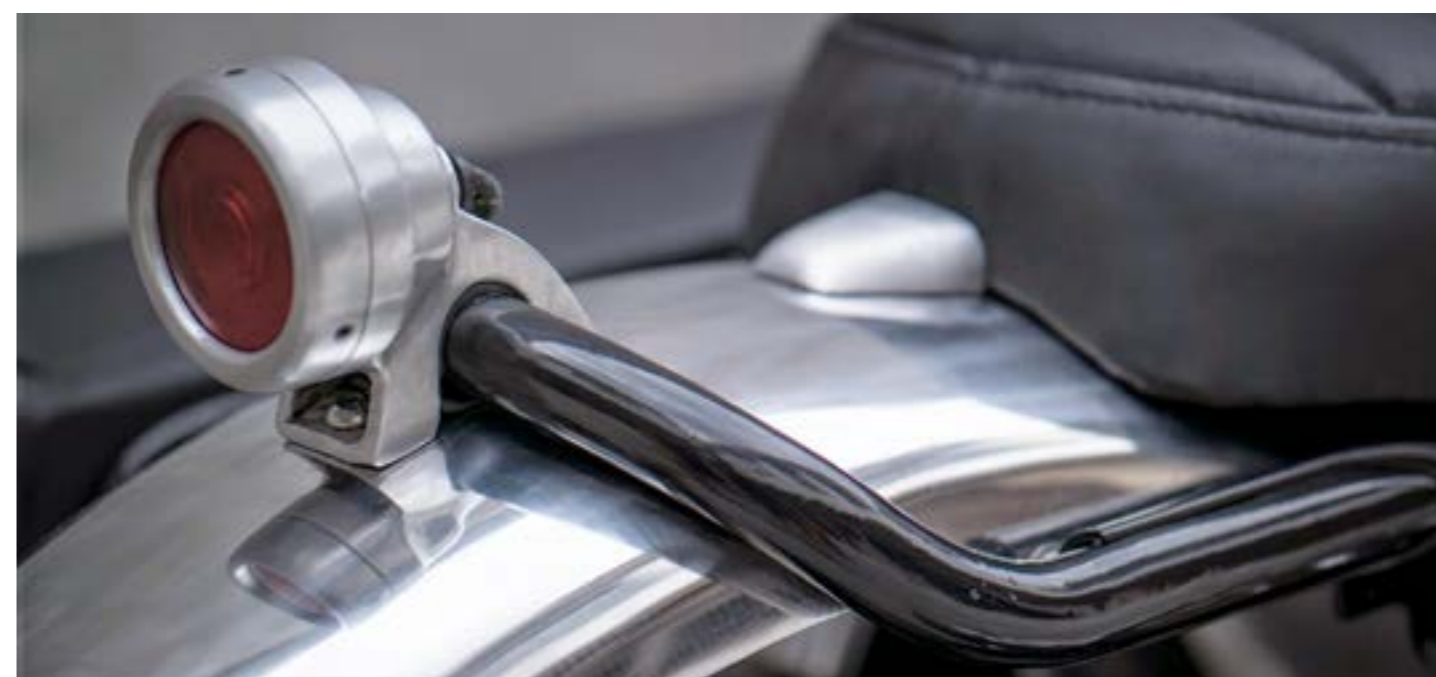




Al igual que los depósitos de gasolina y aceite, los dos guardabarros, el soporte de la placa de matrícula y la placa protectora del motor (con unas ranuras de ventilación para ayudar a enfriar el regulador de voltaje) son de aluminio, mientras que todos los soportes están hechos de acero inoxidable.



Como por regla general los motores cromados no suelen quedar bonitos en una Scrambler (ni en ninguna otra moto) Benjie pasó las tapas y los cilindros por el chorro de arena para darles un acabado mate.



A nivel mecánico se sustituyó la correa de transmisión por una cadena, se aumentó la cilindrada a 1200cc, y por último se fabricaron los típicos escapes elevados tan característicos en toda moto que aspire a formar parte del restringido club de las scrambler, en el que ésta Harley de Benjie's Café Racers se ha ganado un puesto por derecho propio.



Ciertas cosas mejoran con los años



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

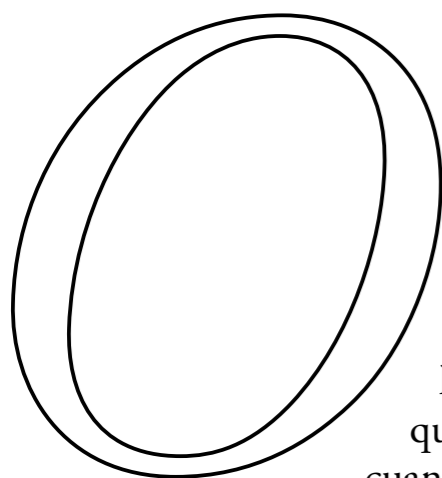
www.triumphmotosmadrid.es

Skulls & Eight's

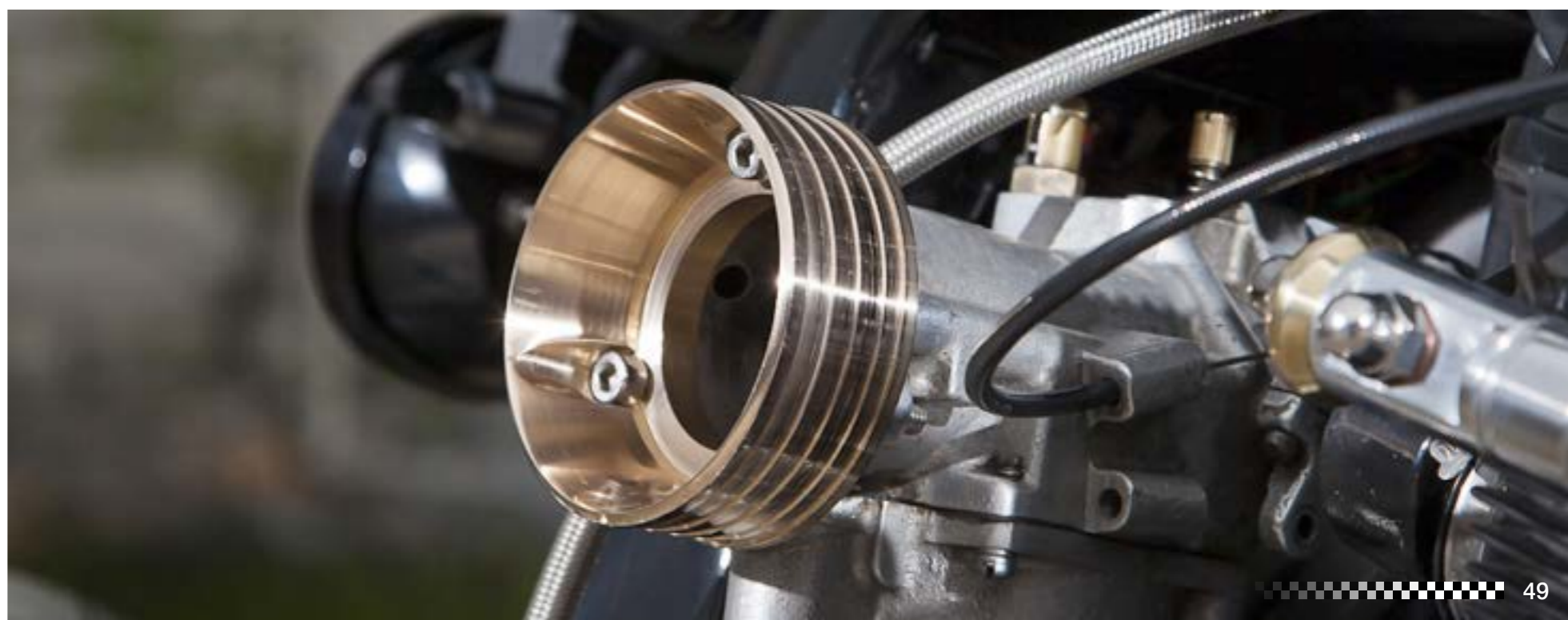
Esta historia comenzó cuando Janne Juntunen se sacó el carnet de conducir en 2004. Todos sus amigos le decían que elegir como primera moto grande una GSXR era una decisión muy arriesgada, pero le dio lo mismo. Siempre ha tenido claro que... ¡el mundo es de los valientes!

TEXTO Y FOTOS: JOKE SIMONEN





de los inconscientes. Pero la Gixer siempre le había gustado así que aunque habría preferido una 1100, que era mucho más potente, cuando le ofrecieron ésta 7 ½ del 88 se la quedó sin dudarlo. Lo suyo fue un amor a primera vista.



Por aquella época las Streetfighter estaban en pleno auge y la Suzuki era una de las mejores bases para hacer una, así que retiró el carenado integral, y sustituyó las tapas laterales por un pequeño colín de fibra tipo R1 con un asiento hecho por él mismo, cambió los semi manillares por un Renthal, el silencioso por otro más grande y ruidoso, y terminó el trabajo colocando una cabeza de demonio como faro y cubriendo todo con la primera pintura que encontró... no era una moto pero era su primera transformación. Y eso era lo que importaba.





En 2010 un amigo de la infancia ofreció a Janne su GSXR 750. En aquel momento no podía comprarla y se olvidó del tema hasta que poco tiempo después volvió a insistir aunque ésta vez ofreciéndosela mucho más barata. Por lo visto el electrodo de una bujía defectuosa se cayó en el cilindro con el motor en marcha (y muy revolucionado) , y por el camino se llevó

un par de válvulas, pistón, biela, bloque motor,... un desastre total que Pekk, su amigo, prefería no reparar, y del que Janne se benefició porque esta vez se quedó la moto para convertirla en una café racer que pondría a prueba sus habilidades, ya que debía tener un buen número de componentes reciclados y de piezas fabricadas por él.



Los que pensáis que una Gixer no es la moto idónea para hacer una café racer quizás tenéis razón. Pero los que defienden que cualquier moto sirve también la llevan. La Suzuki no tiene estética “vintage”, pero en el S.XXI hay gente para la que potencia, velocidad, ligereza y manejabilidad son más importantes que el rollito “oldie”, y la Gixer tiene todas esas cualidades y más,

porque después de reparar el motor a Janne le pareció una buena idea adaptarle un turbo para tener algo de potencia “extra”. Era una copia “Made in China” de un Garrett que encontró en el taller de unos vecinos, que por la cantidad de piezas de diferente procedencia que uso para arreglarlo es toda una muestra de multiculturalidad: intercambiador de aceite chino, cojinetes Ga-

rett, retenes Toyota de carbono, carcasa y turbina de Saab, y mano de obra finlandesa. Al principio acopló el turbo a un carburador Strömberg, pero como era demasiado grande lo cambió por el de una Harley Ironhead, y finalmente por un S&S Super B que es más sencillo de afinar, aunque ya ha decidido que el definitivo será un Mikuni HS40



El resultado de esta obra de ingeniería artesanal es, según cuenta el propio Janne: “un motor que al entrar el turbo en acción acelera como un disparo. Todo empieza a pasar muy deprisa a tu alrededor, y parece que la moto se te fuera a escapar de las manos”...



“Esta es una moto que al entrar el turbo en acción acelera como un disparo”





Mantener toda la potencia que desarrolla bajo control no sería nada fácil (ni divertido) si no fuera porque la moto ahora lleva un robusto basculante de SC28, y la delgada llanta trasera original con su disco y pinza de freno se sustituyeron por los de una CBR900 de última serie, lo cual obligó a Janne a esforzarse a fondo para adaptar las piezas originales Honda al chasis Suzuki.

Para la suspensión delantera estuvo a punto de montar una horquilla invertida, aunque al final optó por dejar la original, que estéticamente le gusta más, mejorando su funcionamiento con un juego de muelles e hidráulicos nuevos.

Con el motor y el chasis terminados llegaba la hora de centrarse en el aspecto visual, para lo que Janne compró unos cuantos metros cuadrados de chapa que, al más puro estilo de la vieja escuela, golpeó con un mazo de madera sobre una bolsa de cuero rellena de arena hasta dar forma al colín, guardabarrros, placa porta números frontal, y spoiler.

Aunque la lista de piezas recicladas, modificadas, y/o fabricadas artesanalmente para la “Skulls & Eights” es casi interminable, Janne considera que todavía queda mucho trabajo por hacer. De momento quiere seguir desarrollando la moto, o al menos montar antes del verano el carburador Mikuni, una válvula de descarga externa al turbo,

y unas cuantas piezas más que están a punto de llegarle con las que conseguirá más potencia. Y es que como él mismo dice... ¡El mundo es de los valientes!

Agradecimientos: B-Squad, Väino Juntunen, KH Coating, su mujer Tina, y sus hijos Jonna y Tuukka





General

Moto>Skull & Eights
Modelo base>Suzuki GSXR
Año>1988
Propietario>Janne Juntunen
Constructor>El mismo
País>Finlandia

Motor

Fabricante>Suzuki
Tipo>SACS Slingshot
Cilindrada>750cc
Carburador>S&S Super B
Bomba de gasolina>Bosch de baja presión
Regulador de presión>Malpassi
Filtro de aire>Artesanal
Turbo>Artesanal
Escape>Artesanal

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Suzuki modificado
Subchasis>Artesanal
Horquilla>Original modificada
Frontal porta número>Propietario
Manillar> Artesanal
Mandos/bombas> Nissin
Llanta delantera>17”
Discos freno> Flotantes
Pinzas>Nissin 4 pistones
Neumático>Pirelli 120/70-17
Guardabarros>Artesanal
Depósito de gasolina>Original
Asiento/Colín>Artesanal
Reposapiés> Artesanales
Basculante>CBR900RR
Suspensión>Mono amortiguador KYB
Llanta trasera>17”
Disco freno> Honda
Pinza>Nissin 4 pistones
Neumático> Pirelli 180/55-17
Powdercoat>KH Paint
Pintura>JP Paint
Tornero>Kimmo “Kime” Keränen



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**



Praxem SP3

Si los nombres de Sylvain y Florent Berneron no os dicen nada, seguro que Holographic Hammer sí. Estos dos hermanos se han embarcado en una nueva aventura empresarial que va a dar mucho que hablar...



Las cosas suceden muy deprisa en el mundo de la moto personalizada. Solo han pasado un par de meses desde que publicamos el artículo de la Scrambler modificada por HH para Ducati, y hoy ya nos presentan la Praëm SP3. Un nuevo proyecto con el que han conseguido lo que hasta ahora parecía imposible... ¡mejorar una Honda VTR1000!

Æ

P R A Æ M





Fieles a su forma de trabajar, Sylvain y Florent tan solo se quedaron con el chasis y el propulsor de la Honda RC51 original para a partir de ahí empezar a trazar las líneas de la nueva moto. Como es normal, el potente V-Twin de 1000cc se desmontó completamente para reconstruirlo con piezas nuevas, y de paso incrementar su potencia. Un objetivo que consiguieron sin mucho esfuerzo, puesto que tras la reconstrucción ésta se ha quedado en 165Cv. Nada más y nada menos que 30Cv de aumento respecto al motor de serie, conseguidos gracias a montones de horas de trabajo de equilibrando y aligerado de componentes, y la contribución de un juego de colectores de escape Akrapovic de titanio con silenciosos Werkes USA, y un kit DynoJet con filtros K&N en los carburadores.



A partir de aquí el trabajo se hizo desde cero. Para la parte de ciclo Sylvain y Florent escogieron algunos de los mejores componentes que se pueden encontrar en el mercado aftermarket. Buena

prueba de ello la tenemos en el tren delantero, en el que nos encontramos una horquilla invertida Öhlins FGR300, o el amortiguador TTX36 de la misma marca sueca del tren posterior.





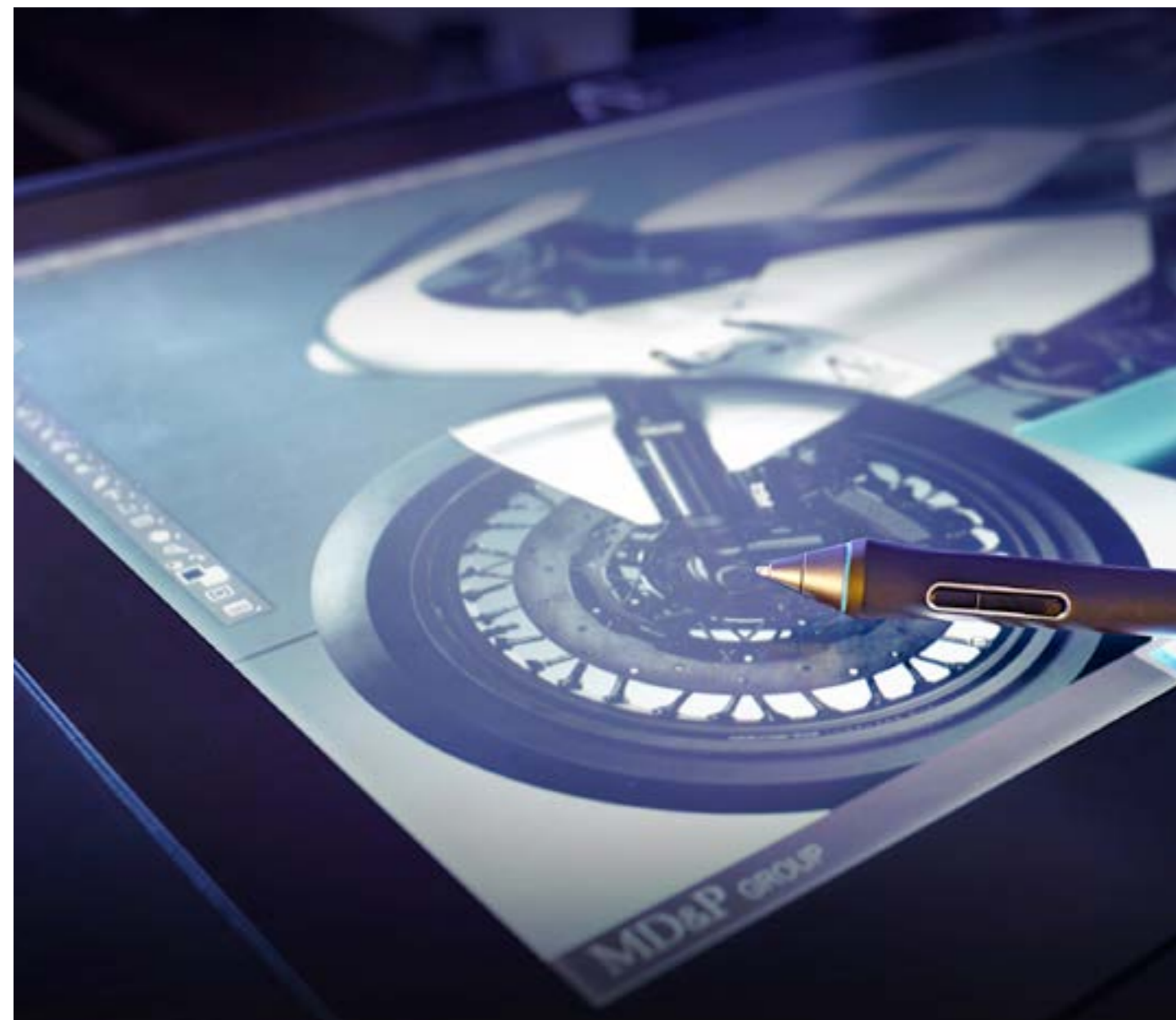
“A pesar de ser una empresa recién creada, Praëm cuenta con toda la experiencia que acumulan sus dos fundadores, y esto se nota en su primera creación”

En el equipo de frenos de la SP3 tampoco se ha escatimado. Se compone de tres discos realizados por Sicom en carbono y cerámica, y bombas y pinzas Brembo radiales con pastillas de carbono. Para seguir con la lista de “exclusividades” hay que resaltar que las llantas también son componentes muy especiales. Con un peso total de tan solo 6,8 kilos (las dos), están fabricadas en fibra de carbono por Rotobox, proveedores habituales de Sylvain y Florent, y equipadas con gomas Pirelli Superbike SC2. Todas estas piezas se unen entre sí mediante tornillos de titanio, lo cual hace que la Praëm SP3 transmita al conductor una sensación de ligereza que jamás podremos sentir en una moto de serie.





A esto también contribuye la espectacular carrocería en la que resalta el semi carenado. Al contrario de lo que suele ser habitual, el carenado de la Praëm SP3 no está compuesto por una o varias piezas rígidas de fibra u otro material, sino por un entramado de 1.150 hilos de acero inoxidable de 2mm que permiten que el aire fluya a través suyo tanto alimentar el airbox como para extraer el aire caliente del motor. Su peso es de 7,8 kilos y está inspirado en las esculturas de un artista llamado Seung Mo Park que utiliza una técnica similar.



Depósito de gasolina, tijas, soportes, subchasis, y resto de piezas que podáis imaginar son de aluminio, pero lo que más llama la atención es la instrumentación. O mejor dicho, la ausencia de la misma. En su lugar la Praëm SP3 lleva un soporte para un reloj TAG Heuer Monaco Calibre 11 que una vez que llegemos a destino podremos volver a lucir en nuestra muñeca.

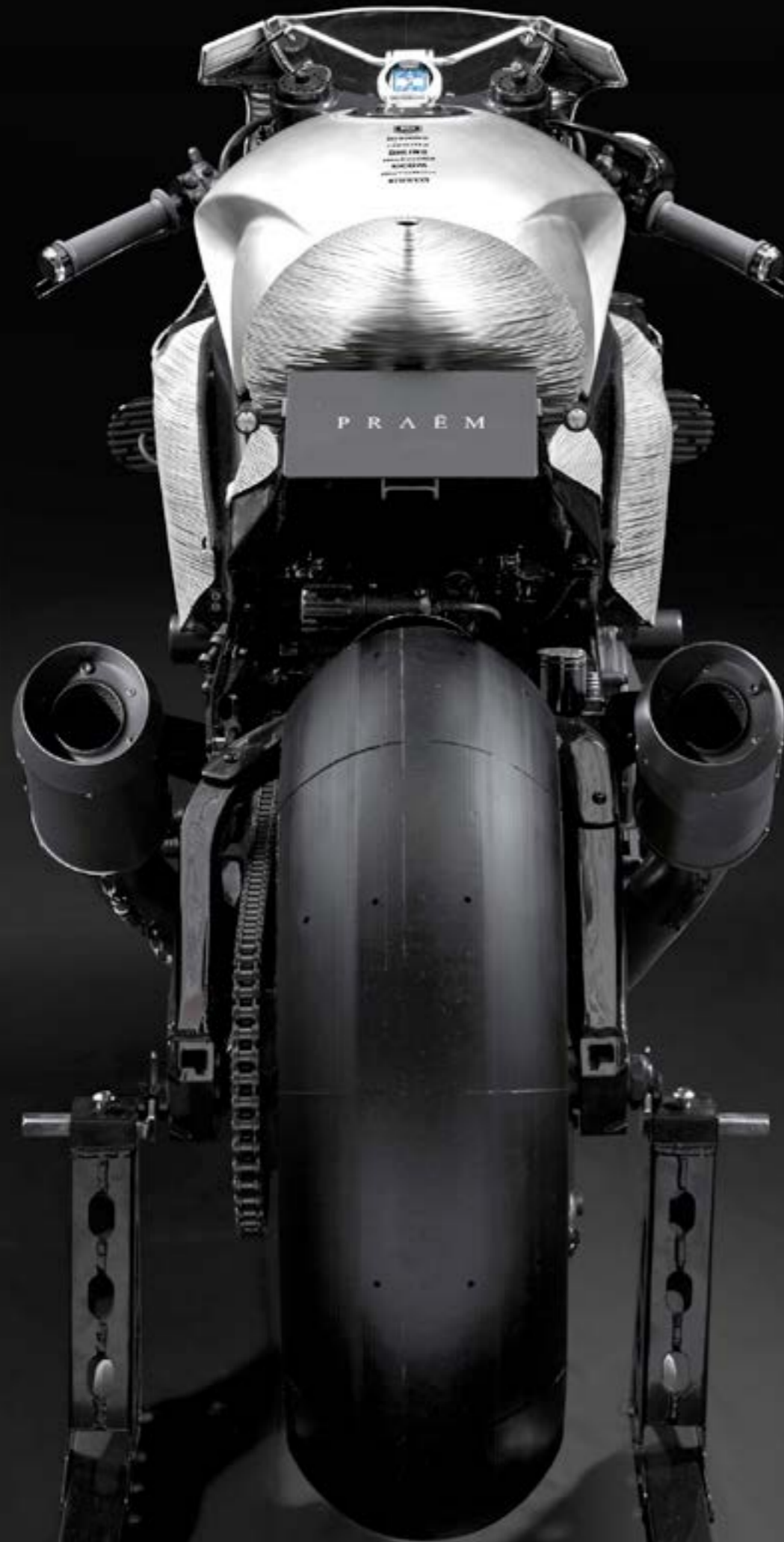


Según sus propios creadores esta moto se ubica en el segmento GT, ya que no han querido hacer una moto deportiva sino también que fuese relativamente cómoda para usar con asiduidad. Utilizando el mismo símil que ellos, se asemeja a un Aston Martin DB9, deportivo pero a la vez cómodo y elegante.



“La Praëm SP3, una moto que no pasa desapercibida para nadie por su originalidad, y por haber roto con todo lo que se veía en los últimos años”





En total se han invertido cerca de 4.000 horas de trabajo para la creación de la Praëm SP3, la cual es la primera de otras creaciones sobre las que la empresa francesa está trabajando. Y viendo el nivel de esta, nos esperamos cosas sorprendentes.





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



Moto Sumisura

Motorcycles Tailoring

Franco Augello es de Vigevano, un pequeño pueblo que está muy cerca de Milán, en Italia. Es un tipo dinámico que adora su trabajo, y lo compagina con otra afición cuyo veneno corre por sus venas desde hace años... el off-road.

TEXTO: OSR; FOTOS: MOTO SUMISURA



E

Entre todas las motos que tenía había una BMW con más de 30 años con la que había disfrutado mucho, pero un día, harto de verla siempre igual, decidió modificarla a su gusto. Reunió unos cuantos miles de euros y se puso manos a la obra. Su idea era crear una moto con estilo con la que poder rodar cada día. Nada de motos "racing", ni mucho menos una de esas clásicas bien restauradas que solo usas cuando hace buen tiempo para ir a tomar café con los amigos. Quería una máquina cómoda y fiable con la que poder gozar en la carretera durante horas y horas, y sobre todo, que le hiciera sentirse único.





Con aquel objetivo en mente Franco despedazó completamente la BMW para luego modificar y cambiar piezas hasta convertirla en una moto completamente diferente. La vieja R80GS ahora tenía un motor que iba tan bien como el día que salió de la tienda. Lo había restaurado del

primer al último tornillo sin ayuda de nadie, mejorado sus prestaciones, y además había dado a la moto una estética “rompedora” en la que resaltaban las letras J.M.: las iniciales del nombre de su hijo Jean Marie, al que Franco dedicaba aquella primera transformación.





“Franco empezó a trabajar con las mecánicas BMW bóxer mucho antes de que los viejos motores “flat twin” se pusieran tan de moda como están hoy”



A partir de aquel buen resultado desde el que ya han pasado cinco años, Franco se animó a convertir su hobby en algo mucho más serio y fundó Moto Sumisura, un pequeño taller que empezó a trabajar con las mecánicas BMW bóxer mucho antes de que la firma bávara lanzase la R-nineT y los viejos motores “flat twin” se pusieran tan de moda como lo están en la actualidad.

A Franco le gusta comparar Moto Sumisura con esas “sastrerías en las que son capaces de hacer ropa de noche con cuatro trapos viejos”, un símil que a la vista de sus trabajos no solamente nos parece acertado a nosotros, sino también a muchos otros aficionados a las BMW personalizadas, que ya equiparan el nivel de las motos que salen del taller de este “sastre motociclista italiano” con las de constructores de la categoría de los ya desaparecidos japoneses de Ritmo Sereno o los franceses Blitz.





Y es que las motos de Franco, todas sin excepción, son difíciles de superar. Unas buenas muestras de esto las tenemos en la espectacular “Deuxeme” de Dirt Track, la R65 “Inge” que parece que la hubieran traído a este año 2016 con una máquina del tiempo, o la R-nineT que le cedió BMW Motorrad. Antes de convertirla en una Scrambler o una Café Racer, que es lo que habían hecho la mayoría de “builders” europeos, Franco prefirió estudiar los motivos que impulsaron a BMW a lanzar aquel modelo, y llegó a la conclusión de que como se creó para celebrar los 90 años de la entrada de la marca en el mundo de la moto debía inspirarse en la R32 en cuyo diseño tanto tuvo que ver la escuela Bauhaus de artesanía, diseño, arte y arquitectura que Walter Gropius fundó en Alemania en 1.919.



“Las piezas artesanales de acero, latón, y aluminio cepillado dan a las Moto Sumisura un aspecto retro futurista que les imprime carácter”



El resultado fue una moto de líneas limpias y fluidas que da sensación de velocidad incluso cuando está parada, en la que, como en la mayoría de máquinas de Franco, se usaron esas piezas artesanales de acero, latón, y aluminio cepillado, en las que el italiano pone tanto corazón, y que dan a las Moto Sumisura ese aspecto retro futurista que les imprime tanto carácter



Mike Hailwood

El hombre que no quiso ser leyenda



En 1957 llegaba a Oulton Park acompañado de su padre, el millonario Stanley Hailwood, un chaval flaco y tímido que estrenaba su primer mono de cuero. En un box le esperaba una MV Agusta 125 prestada por el importador inglés de la marca, amigo de su padre, con la que tendría su bautismo de fuego en competición...

TEXTO Y FOTOS: D.R.



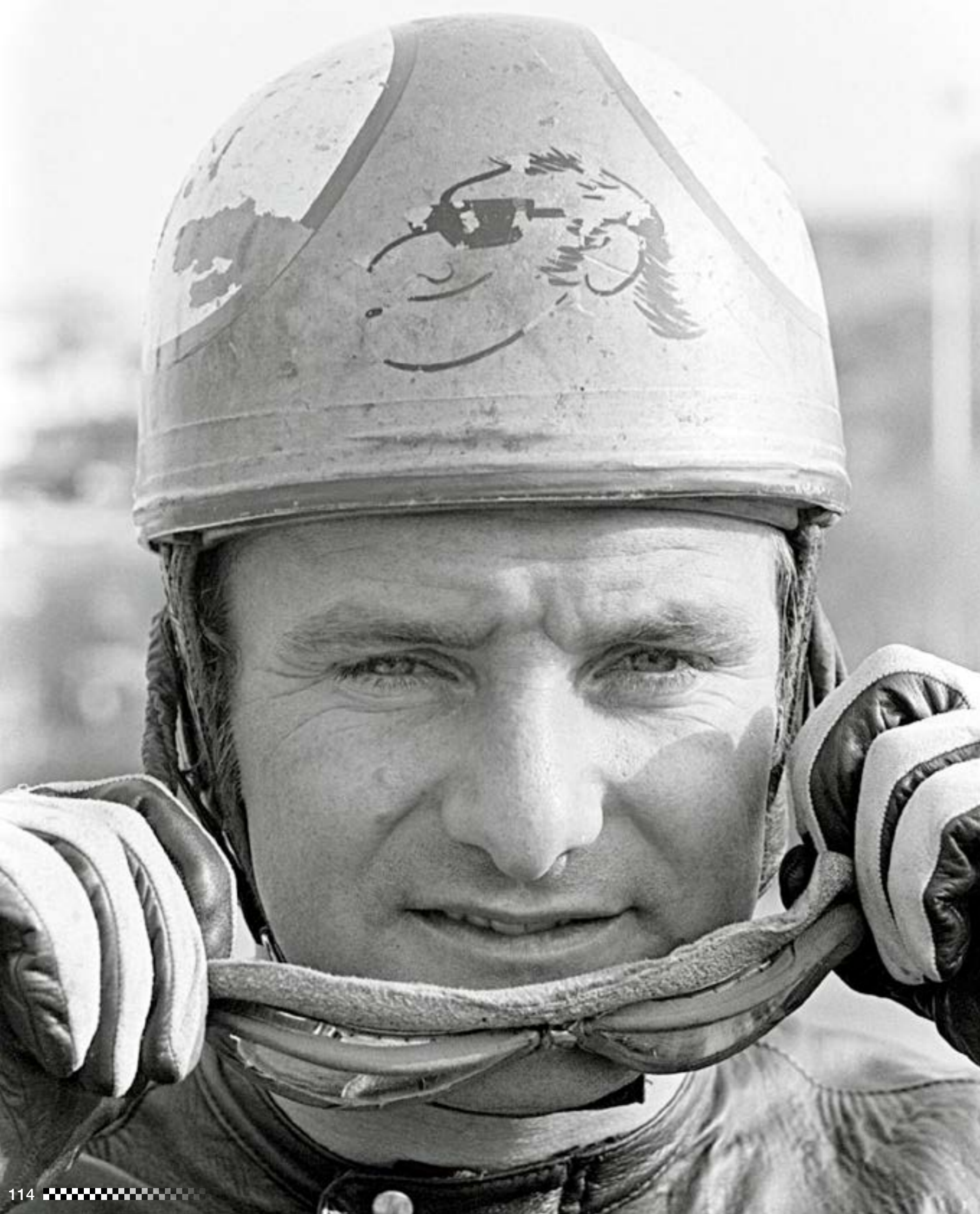
A

quel día de Pascua de 1957 Mike solo tenía diecisiete años, y aunque era su primera carrera quedó en un respetable duodécimo puesto compitiendo contra pilotos profesionales. Una semana después hacía el cuarto puesto en 125 y quinto en 250 con la MV monocilíndrica de 175cc, y a la siguiente lograba su primera victoria en el circuito de Bladford Camp, en Dorset.

A principios de 1958 los Hailwood tenían en el garaje de su casa una buena colección de motos de carreras: Itom 50, Ducati, Paton y MV de 125cc, NSU 250 y un par de Norton Manx de 350 y 500cc, todas ellas con los colores de la “escudería deportiva Hailwood” y la frase “por el amor al deporte” adornando sus carenados, y a final de año Mike no solo era campeón de Inglaterra de 125, 250 y 350, sino que quedaba cuarto en el mundial de 250 y sexto en el de 350cc. Algo insólito en un piloto recién llegado al campeonato.

En el 61 Hailwood ganaba el mundial de 250cc con una Honda RC162 privada y conseguía tres victorias en diferentes categorías del TT, por aquel entonces la carrera más prestigiosa del mundo, que de no haberse roto su AJS 350 cuando lideraba la prueba habrían sido cuatro.





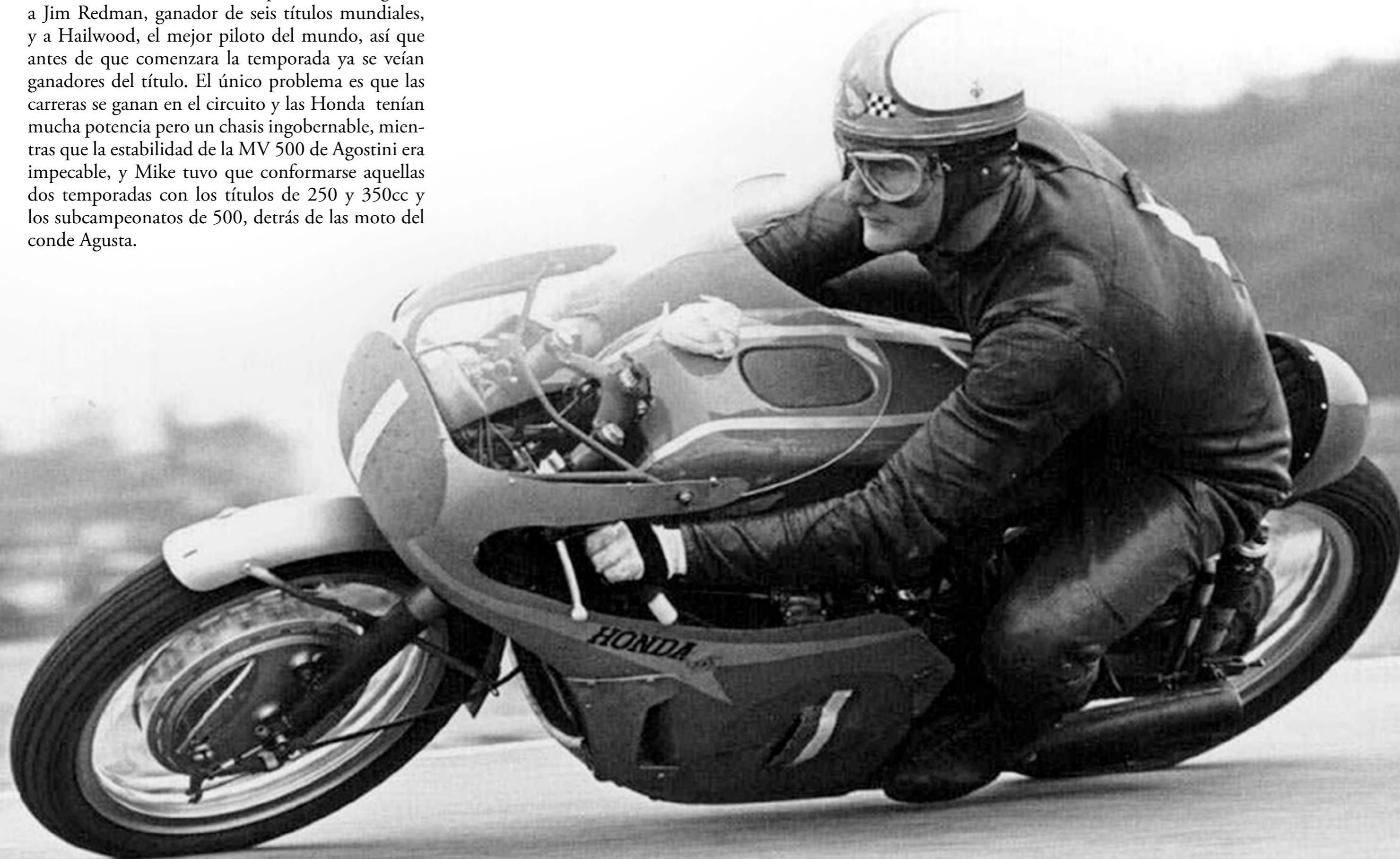
A través de los años los condes Agusta, que pagaban bien a sus pilotos pero no les gustaba perder carreras, siempre escogieron a los mejores: Les Graham, Gary Hocking, John Surtees, Alan Shephard, Bill Lomas, Tarquino Provini, Carlo Ubbiali, Giacomo Agostini, Angelo Bergamonti, Alberto Pagani, Phil Read, Gianfranco Bonera... Todos estos míticos corredores tuvieron la responsabilidad de defender el honor de Meccanica Verghe- ra Agusta. Algo que también hizo

Hailwood y que no debió “pesarle” tanto, porque en las temporadas 62 a 65, las cuatro que fue piloto oficial de MV Agusta, ganó el título mundial de 500, y aunque las rojas italianas no tenían rival, como no estaba contento en MV a finales del 65 Hailwood aceptó probar la Honda 6 cilindros en el Gran Premio de Japón. Nada más terminarse la carrera, que Mike ganó, Honda le ofreció un generoso contrato que el piloto británico no pudo rechazar.



“Un piloto no se mide por el número de títulos que ha ganado sino por la leyenda que deja... que al fin y al cabo es la única verdad”

Las dos últimas temporadas de Hailwood (1966-1967) fueron, según muchos entendidos, los dos mejores años en la historia de los mundiales. En Honda tenían el motor más rápido de la categoría, a Jim Redman, ganador de seis títulos mundiales, y a Hailwood, el mejor piloto del mundo, así que antes de que comenzara la temporada ya se veían ganadores del título. El único problema es que las carreras se ganan en el circuito y las Honda tenían mucha potencia pero un chasis ingobernable, mientras que la estabilidad de la MV 500 de Agostini era impecable, y Mike tuvo que conformarse aquellas dos temporadas con los títulos de 250 y 350cc y los subcampeonatos de 500, detrás de las moto del conde Agusta.



A final de temporada Honda se retira y da a Hailwood un generoso finiquito para que no corra para otras marcas durante un tiempo y Mike decide dedicarse a los coches, con los que gana el título europeo de Fórmula 5000, y llega a ser un piloto de primera fila en Fórmula 1 hasta que tuvo un accidente en Alemania que casi le costó la vida. Después se retiró yéndose a vivir a Nueva Zelanda.



«Steve Wynn se hipotecó hasta las cejas para conseguir una 900 NCR “de fábrica” con la que, para sorpresa de todos, en la carrera Hailwood rodó más rápido que Phil Read con la Honda oficial»



De vuelta a la isla

Pero en el 78 Hailwood vuelve a Man para correr el TT. Primero pide una moto de Fórmula 1 a Honda GB, pero Gerard Davidson, el manager, se la niega diciéndole que: ¿Cómo le iba a dejar una moto oficial a un piloto “acabado” que llevaba doce años sin correr en la isla? En vez de partirle la cara Mike se fue a Ducati. A Fabio Taglioni le habría gustado ayudar al primer hombre que ganó un gran premio con una Ducati pero no tenían presupuesto para las carreras, así que le puso en contacto con Steve Wynn, un distribuidor que se hipotecó hasta las cejas para conseguir una 900 NCR “de fábrica” con la que, para sorpresa de todos, en la carrera Hailwood rodó más rápido que Phil Read con la Honda oficial que Gerald Davidson no quiso prestar a aquel piloto “acabado” que, mira tú por dónde, ganaba con dos minutos de ventaja sobre el segundo clasificado (John Williams) el campeonato del mundo de Fórmula 1. El piloto revelación de la temporada inglesa de 1957 regresaba del pasado triunfando veintiún años después, y aquella increíble hazaña con la Ducati hizo que la leyenda de Mike The Bike fuera aún más duradera.





El 20 de marzo de 1981 Mike Hailwood decide ir con sus hijos a comprar patatas y pescado. Le dijo a su mujer que no tardarían, pero detrás de un cambio de rasante de la autopista, bajo una fortísima cortina de lluvia, se encontró un camión haciendo un cambio de sentido ilegal que no pudo esquivar. Mike agonizó del viernes por la noche hasta el lunes por la mañana. Entre su noveno título y el décimo pasaron doce años, aunque eso no importa por qué un piloto no se mide por el número de títulos que ha ganado sino por la leyenda que deja... que al fin y al cabo es la única verdad.



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

Black Square

Construir una moto es fácil. Muy fácil. Solo hacen falta cumplir con dos requisitos: Imaginación e inspiración...

TEXT & PICS: D.R.



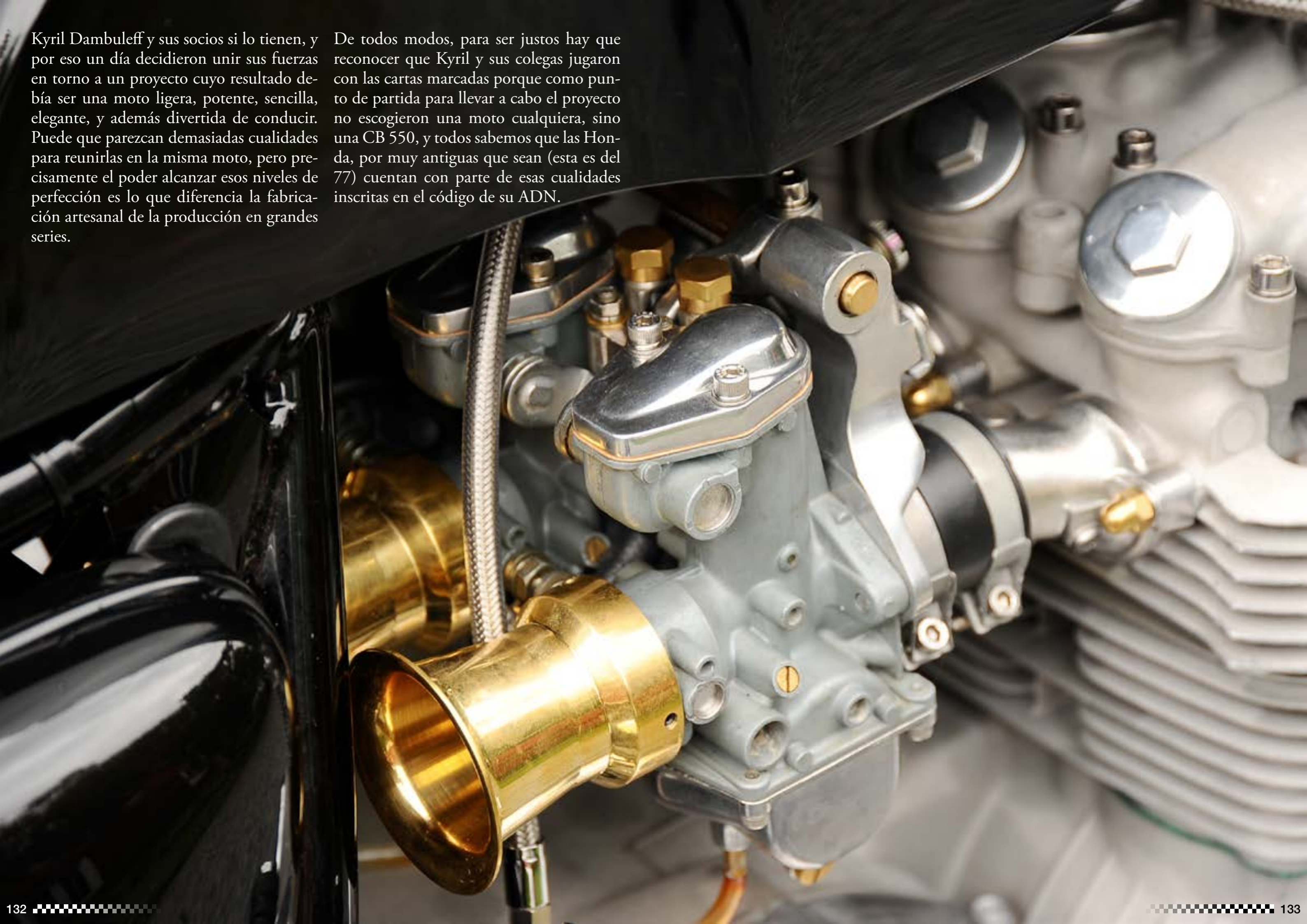


L

a imaginación es más productiva cuando estás convencido de que cualquier cosa que se te ocurra, por muy difícil que parezca, es posible de llevar a la práctica. Lo triste es que por muy desbordante que sea nuestra imaginación no todos tenemos el talento o los conocimientos para hacerlo...

Kyril Dambuleff y sus socios si lo tienen, y por eso un día decidieron unir sus fuerzas en torno a un proyecto cuyo resultado debía ser una moto ligera, potente, sencilla, elegante, y además divertida de conducir. Puede que parezcan demasiadas cualidades para reunir las en la misma moto, pero precisamente el poder alcanzar esos niveles de perfección es lo que diferencia la fabricación artesanal de la producción en grandes series.

De todos modos, para ser justos hay que reconocer que Kyril y sus colegas jugaron con las cartas marcadas porque como punto de partida para llevar a cabo el proyecto no escogieron una moto cualquiera, sino una CB 550, y todos sabemos que las Honda, por muy antiguas que sean (esta es del 77) cuentan con parte de esas cualidades inscritas en el código de su ADN.





Aun así para aligerar más la ya de por sí ligera y potente CB se le eliminaron todas las piezas que no eran estrictamente necesarias, de forma que nos encontramos con un tren delantero carente por completo de lujos y comodidades superfluos. Nada de cuenta kilómetros, cuenta revoluciones ni luces que puedan distraer nuestra atención de la carretera.

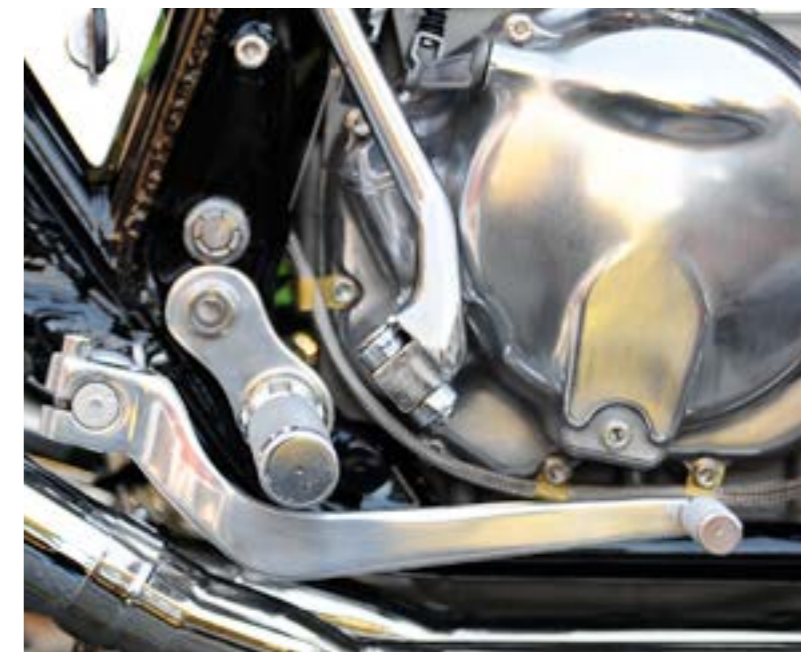
Tampoco hay claxon, retrovisores ni guardabarros delantero. Solo un ancho y cómodo manillar y un bonito faro que de no ser porque la Blacksquare debía poder usarse como moto de diario y la ley dice que hay que llevarlo, Kyril lo habría sustituido por una simple placa porta número, como también habría eliminado el piloto y el porta matrícula.



Las piezas que se aprovecharon de la CB fueron el chasis, al que se le eliminaron algunos soportes, los bujes de las ruedas, dos preciosas obras de arte que habría sido un pecado no aprovechar, basculante, horquilla y motor.



“La imaginación es más productiva cuando estás convencido de que cualquier cosa que se te ocurra, por muy difícil que parezca, es posible de llevar a la práctica”



Como ya imaginaréis, a la horquilla se la pusieron muelles, hidráulicos y retenes nuevos y al motor se cambiaron todas las piezas desgastadas en sus casi cuatro décadas de existencia. El resto de piezas y componentes, entre los que se incluyen la base del asiento, reposapiés, pedales de freno y cambio soportes, colectores de escapes, llantas y radios y los filtros de potencia Steel Dragon Performance están hechos a medida en aluminio, latón y acero inoxidable, junto con otras muchas gracias a las que el peso total de la Blacksquare se ha rebajado de los 192kg (423lb) en seco del modelo de serie a tan solo 170kg (375lb)



Uno de los detalles que más personalidad da a la moto es el depósito de gasolina. No sabemos el motivo pero la mayoría de CB que encontramos por ahí mantienen el original, así que se agradece que Kyril se haya tomado la molestia de escoger un Dolphin del catálogo de BCR (Benjie's Café Racers) , ya que sus líneas

que recuerdan mucho a las de las Vincent británicas, se adaptan como un guante a la silueta de ésta Blacksquare en la que Kyril y sus socios han conseguido aunar ligereza, potencia, sencillez y elegancia. Si, muchas cualidades para una sola moto, pero es que cuando se tiene talento todo es mucho más fácil...



Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

XTREME BIKES



Motor Fuckler

MB Cycles

- ★ Berserker by Easy Rider Girona
- ★ Bagger Royal by Bepy Moto Service
- ★ Rusty Slider by Rough Crafts
- ★ Rat Hunter by TGS Motorcycles
- ★ Victory Octane

#27

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

XTREME BIKES



#22



#24



#25



XTREME BIKES



www.xtremebikes.es