

*The Wild Side of Vintage*  
**CAFE RAGERS**



***Lotus C-01***

***Bavarian Fist Fighter ♠ Viento del Sur***  
***Midual Type 1 ♠ Kraken 1000 ♠ Voxan SC1000R***

## Las motos “No” son para el verano

No sé si será porque nunca nos acordamos de cómo fueron los anteriores, pero una vez más volvemos a caer en la tontería de decir que éste año está haciendo más calor que nunca. Aquí en la redacción, con los ordenadores a pleno rendimiento para terminar el número de Agosto, no hay quien aguante. No solo por el sofoco de las altas temperaturas, sino también por los nervios que nos produce poder romper durante un par de semanas las cadenas que nos han mantenido atados a la mesa los últimos once meses, y cambiar el dichoso teclado del Pc por un manillar al que agarrarnos.

Los que disfrutamos aquella época en la que el casco no era de uso obligatorio mantenemos la convicción de que “las motos no son para el verano”. Pero casualmente somos nosotros y no los más jóvenes los que mejor resistimos la tentación de enlatarnos en un coche al resguardo del climatizador, y cada año volvemos a enfundarnos aquella cazadora ajada que tantos recuerdos nos trae y que escondemos en lo más profundo del armario, no vaya a ser que en un ataque de limpieza alguien decida deshacerse de semejante “pingajo”. Puede que sea verdad eso de que las motos no son para el verano, pero también lo es el que algunos no sabemos vivir sin ellas. Y a pesar de todas las incomodidades que conlleva rodar con cierta seguridad, les seguiremos siendo fieles mientras que el cuerpo aguante, porque consideramos que muy pocas cosas en esta vida producen tanta sensación de libertad como el viento en la cara, y el sonido de los neumáticos pisando esa infinita cinta de asfalto que promete tantos lugares por descubrir.

Disfrutad de las vacaciones y hasta el mes que viene.



## 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 (Netherlands), Oscar Romagnoli (Argentina), Dirk Behlau, Horst Rösler (Germany), Paulo Santos (Portugal), Marco Frino (Italy)

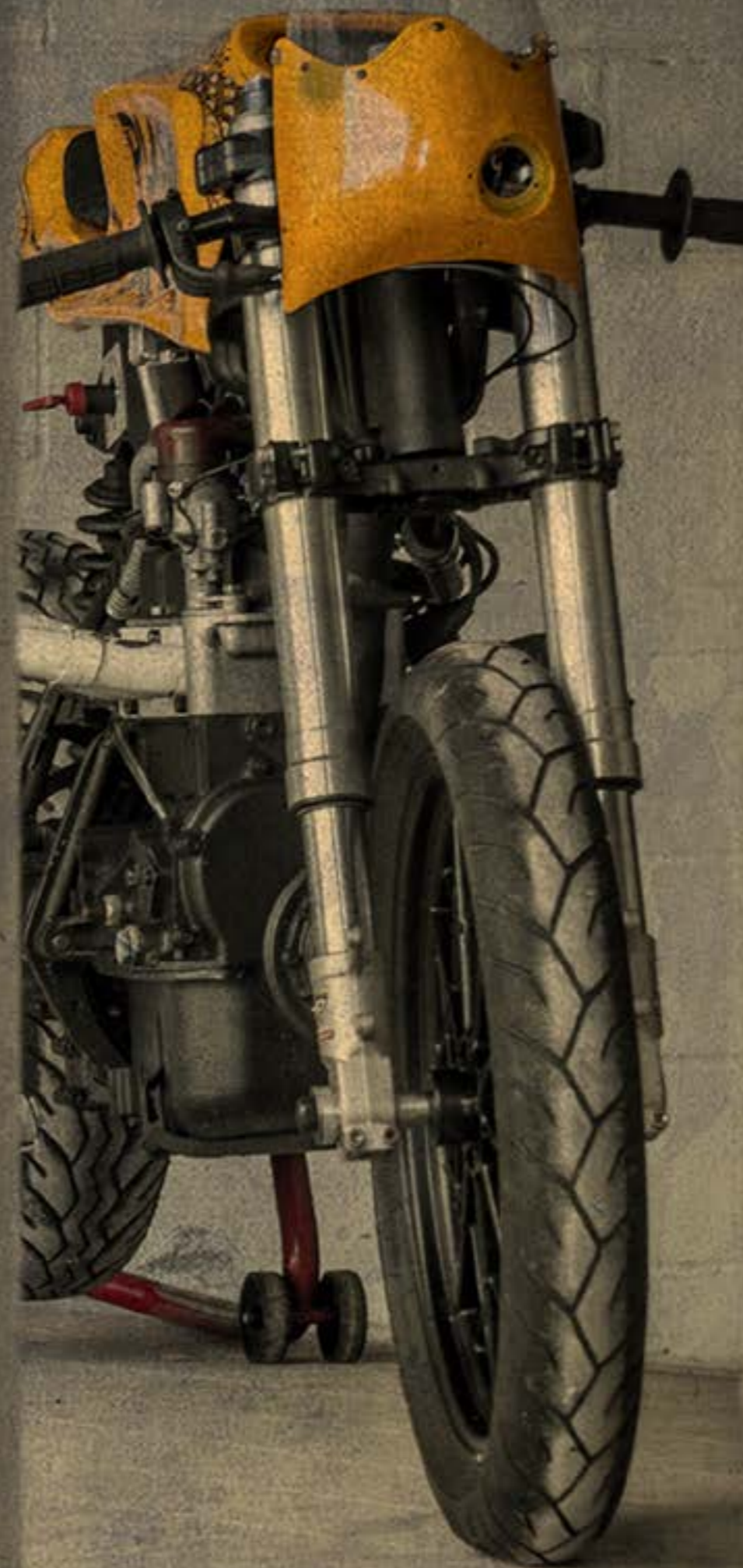
### Production

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

<i>Good Vibrations</i>	10
<i>Lotus C-01</i>	34
<i>Bavarian Fist Fighter</i>	56
<i>Viento del Sur</i>	84
<i>Kraken 1000</i>	105
<i>Midual Type 1</i>	124
<i>Voxan SC1000R</i>	146

**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](http://triumphmotorcycles.es)



## Las Scrambler de Ducati Ibérica

Aprovechando la celebración de la multitudinaria World Ducati Week de este año, el pasado mes se presentaban ante miles de aficionados en la fábrica de Borgo Panigale las tres Scrambler que Ducati Ibérica había encargado transformar a XTR Pepo, Fuel Motorcycles y Russel Mecánica. Las tres motos, completamente diferentes entre sí a pesar de compartir la misma base, causa-

ron verdadero furor tanto entre los propios empleados de la fábrica como de los aficionados, que no dudaron en sacar sus cámaras de fotos para inmortalizarse junto a ellas antes de que salieran rumbo al circuito de Misano, donde se expusieron en "The Land of Joy", un espacio con actividades como conciertos, pista de skate, cancha de básquet, zona de preparaciones, y un espectacular Wall

of Death en el que las protagonistas indiscutibles fueron las tres Scrambler Sixty2 que circulaban al unísono dentro del peligroso cilindro vertical. Las tres motos realizadas para Ducati Ibérica ponen de relieve el excelente trabajo realizado por estos preparadores españoles, cuyo nivel está a la altura del de los mejores del panorama internacional. ■



## BOTT XR1. Objetivo Pikes Peak

La prueba palpable de que los responsables de la firma española de ingeniería BOTT Power siguen los objetivos que se han marcado sin prisa pero sin pausa, es la reciente presentación del proyecto XR1R con el que los valencianos pretenden parti-

cipar en la edición 2017 de la Pikes Peak

El punto de partida de este proyecto es la BOTT XR1 a la que se le ha sustituido el chasis por otro nuevo de titanio, y se le ha instalado una electrónica de carreras completamente confi-

gurable que permite ajustar el control de tracción, elegir entre tres mapas de motor diferentes, control de lanzamiento y limitador de velocidad para el pit lane cuando la moto se use en circuito. ▶



▶ Esta moto laboratorio también montará un completo sistema de telemetría que además de con los parámetros habituales (gas, rpm, velocidad de ambas ruedas, recorrido de suspensiones, posición GPS, temperaturas, o presión de freno), también permitirá otras mediciones menos habituales como los niveles de tensión en distintos puntos del chasis y en las rótulas transversales de anclaje del chasis para saber cómo trabaja el bastidor y ver las diferencias entre el de acero y el de titanio,

aunque este último no se podrá utilizar en la Pikes Peak debido al reglamento técnico.

Otros cambios importantes serán la nueva ubicación del radiador de aceite, que pasará del porta números frontal a estar anclado bajo el cilindro delantero, y una severa cura de adelgazamiento en la que el motor de arranque, como cualquier otro elemento que no sea absolutamente esencial para el buen funcionamiento de la moto, se eliminará para situar el peso de la XR1R en 150Kg. ▶



► En BOTT Power esperan ser capaces de extraer en torno a 150Cv del V-Twin norteamericano para conseguir una relación peso-potencia de 1: 1. Una cifra que para algunos quizás puede sonar un tanto optimista, pero que a la vista de los resultados obtenidos por la empresa

española en proyectos anteriores no nos parece excesivamente descabellada. La XR1R acaba de nacer y todavía le espera un largo camino por recorrer para saltar del programa de diseño del ordenador al mundo "real", pero estamos seguros que de cumplirse los

tiempos, y a pesar de los limitados medios que tiene BOTT Power en comparación con las grandes fábricas que participan en esta famosa carrera, la XR1R podría ser una de las grandes sorpresas de la próxima Pikes Peak. ■



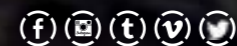
## SCRAMBLER DUCATI



### THE LAND OF JOY

NEW SCRAMBLER DUCATI

DESDE 6.990 €\*



scramblerducati.com



SIXTY2



ICON



CLASSIC



FULL THROTTLE



URBAN ENDURO



FLAT TRACK PRO

\*PVP recomendado en Península y Baleares para Scrambler Sixty2 (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y bonificación de Volkswagen Finance incluidos). Oferta válida hasta el 31/05/2016 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Finance EFC S.A., según condiciones contractuales, un capital mínimo de 6.900€, con una permanencia mínima de la financiación de 36 meses. Esta oferta incluye gratis la garantía oficial de fabricante de un año de duración. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Consulta condiciones promoción para el resto de gama Ducati Scrambler en [www.ducati.es](http://www.ducati.es)

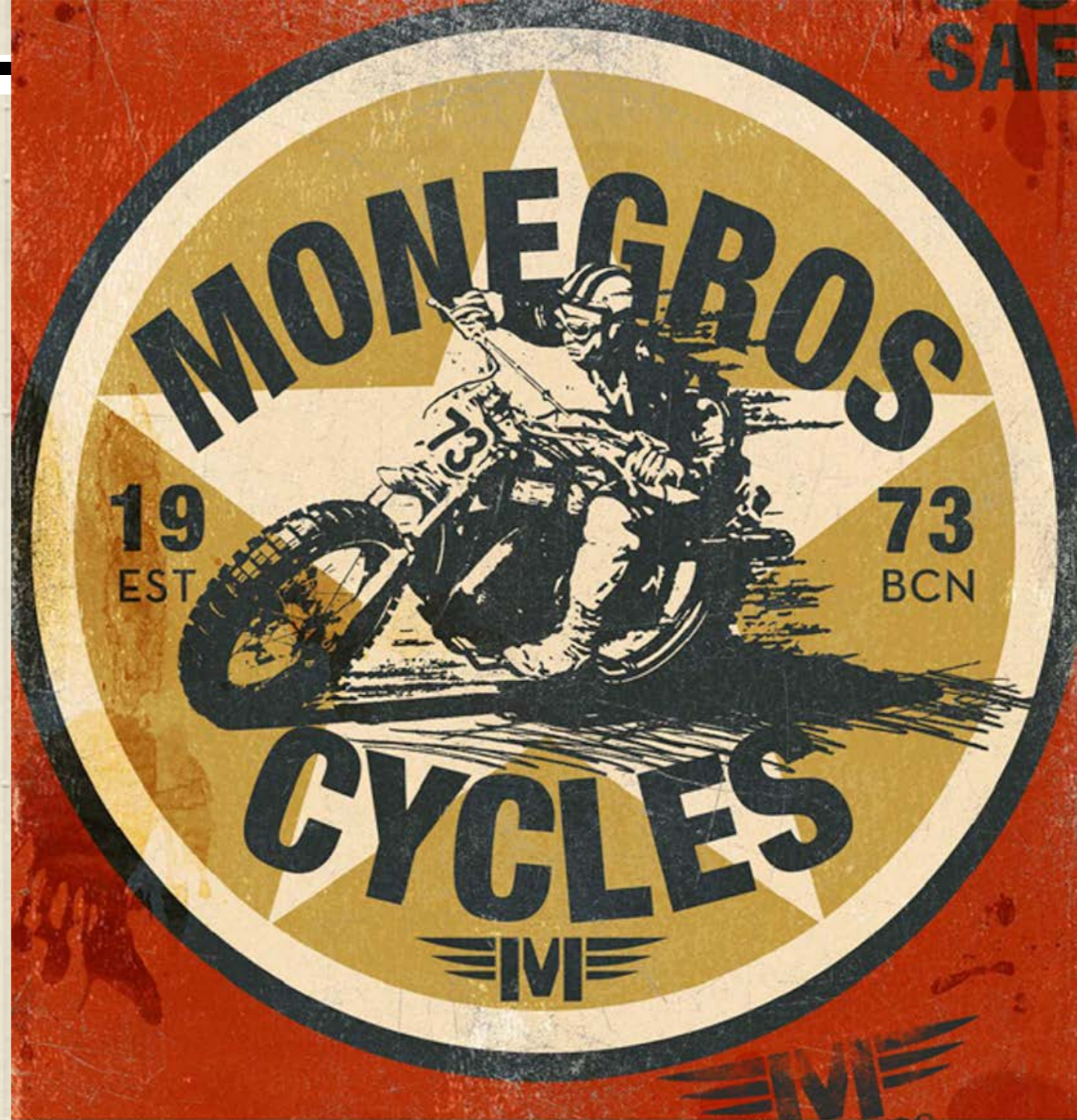


## Nueva Yamaha Scrambler

Por el momento Yamaha no tiene prevista la comercialización en Europa de la SCR950 Scrambler, pero si tenemos en cuenta que el modelo en el que se basa es la Bolt, y que últimamente parece que este tipo de motos despiertan mucho interés entre los aficionados, no sería de extrañar que en breve también pudiéramos disfrutar de ella en el viejo continente. Entrando en detalle, la SCR950 Scrambler utiliza el mismo motor V-Twin de 942cc de sus hermanas del segmento custom, pero tiene ligeros cambios a nivel parte ciclo con respecto a estas. La horquilla por ejemplo, en la que se han incorporado fuelles

para darle una apariencia más scrambler, mantiene las barras de 41 mm pero cuenta con un recorrido de 120 mm en lugar de los 135mm de la XV950 del mercado europeo, En el tren trasero ocurre lo mismo. Mientras que la XV europea

cuenta con dos amortiguadores de gas con depósito separado y 110mm de recorrido, los de la Scrambler tan solo tienen 71 mm, lo cual haría necesario revisar estos puntos de cara a dotarla de unas características algo más “camperas”. ▶



**MONEGROS CYCLES-73**

MOTORCYCLE APPAREL FOR RIDERS



París, 175  
08036 Barcelona  
Tel. 933 105 912

info@monegroscycles.com  
facebook.com/MonegroCycles

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

www.monegroscycles.com



► La medida de las llantas también es diferente. La delantera de 19 pulgadas se mantiene, pero detrás pasa de 16 a 17 pulgadas de diámetro. Ambas son de radios y calzan neumáticos mixtos de 100 y 140mm delante y detrás respectivamente, mientras que los discos de freno tipo "Wave" permanecen inalterados. Otras diferencias las encontramos en que el depósito de gasolina pierde un litro de capacidad frente a la Bolt, que el subchasis está más elevado, o que la posición del escape está algo más inclinada para mantener la línea del asiento, que como no podía ser de otra forma en una Scrambler es largo, plano, y está acompañado de unas bonitas tapas porta número y un mani-

llar con refuerzo central. No estamos seguros del precio que alcanzaría la SCR950 en caso de llegar a comercializarse en suelo europeo, pero con la Triumph y la Ducati Scrambler

bien asentadas en el mercado y la BMW R-nineT Scrambler X a punto de salir, contar con una opción más en este competido segmento siempre es de agradecer. ■



**Urban clothing designed  
by tattoo artists for urban people**



C/ Galicia, 2 03600 Elda, Alicante (Spain) +34 965 390 291

Email: [info@ink4ever.eu](mailto:info@ink4ever.eu) [www.ink4ever.eu](http://www.ink4ever.eu)

## Sultans of Sprint Challenge



La Sultans of Sprint Challenge es una iniciativa puesta en marcha por Sébastien Lorenz y el resto de integrantes del equipo francés Lucky Cat Garage, todos ellos bien conocidos en el panorama café racer actual, con la idea de promover un nuevo tipo de competiciones de aceleración en pistas de 1/8 de milla, en las que las motos personalizadas y los constructores de custom bikes puedan enfrentarse entre sí según sus propias reglas.

Lo más divertido es que para ganar en el Sultans of Sprint no basta con ser el más rápido,

sino que también influyen otros factores como el estilo o la creatividad de la máquina que pilotemos, que deben ser 100% arte-

sanales y tener una mecánica de 4 tiempos refrigerada por aire o aceite, y con cilindrada superior a 1.400cc ▶



ALABADA POR LOS PURISTAS Y AMADA POR LOS ROCKEROS. LA MOTO MÁS DIVERTIDA QUE PUEDES PROBAR. LA ROYAL ENFIELD GT CONTINENTAL.



Financiación de 4.500€, correspondiente al modelo GT Continental 535, cuya pvp es de 5.199€. Entrada no financiada de 699€. 36 cuotas de 125 €. Gastos de apertura 490€. Importe total adeudado 4.990€. TIN 0%. TAE 792%. Promoción válida hasta 30 de Junio de 2016. Financiación sujeta a la aprobación de Banco Bilbao Vizcaya Argentaria S.A. Algunos de los componentes y accesorios mostrados en la fotografía no forman parte del equipamiento de serie. Alava 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 Las Palmas 928 315 019 Madrid 911 168 631 Málaga 952 330 061 Melilla 952 695 574 Murcia 968 243 507 Sevilla 954 680 350 Tarragona 977 771 373 Tenerife 922 387 445 Valencia 963 164 158 Vigo 986 190 077 Zaragoza 976 460 850 Atención al cliente 902 271 149. Contacta y solicita tu prueba.

► La próxima cita será el próximo mes en la Glemseck 101 (del 2 al 4 de Septiembre), y por el momento ya hay inscritos 18 equipos procedentes de toda Europa entre los que encontramos nombres conocidos como el de Plan B Motorcycles (Italia), Blitz Motorcycles (Francia), VTR Customs (Suiza), Venom Design (Francia), Radical Guzzi (Alemania), Kingstom Customs (Alemania), o Kraut Motors (Alemania), y por supuesto Lucky Cat Garage, que volverán a sacar a “pasar” la espectacular Sprintbeemer. ■



[www.sultansofsprint.com](http://www.sultansofsprint.com)



HANDMADE

★ VINTAGE BOOTS & SHOES ★

- THE BLACK MOOSE COMPANY -

Territory

Since 015



[www.theblackmoosecompany.com](http://www.theblackmoosecompany.com)

  "THE BLACK MOOSE COMPANY"



## Cazadora Thesis Lab "Zero"

Esta marca con sede en Nueva York se jacta de fabricar las cazadoras de cuero más ligeras y resistentes del mercado. Fabricadas con piel de canguro de 1,3mm de espesor, y con tan solo 1,77Kg de peso, las caza-

doras Zero realizadas por Thesis Lab en Nueva York están entre las más ligeras y resistentes del mercado, ya que su sencillo y clásico diseño esconde un juego de protecciones gracias a las que se permite su utilización en cir-

cuito. Algo de lo que no todas las marcas de ropa de moto, por muy conocidas que sean, pueden presumir. ■

[www.thesislabs.com](http://www.thesislabs.com)

## Black Wheel Project

Todos sabemos que Michelin y Harley llevan más de ocho años colaborando en el desarrollo de neumáticos específicos para modelos de la Motor Co. De hecho los Michelin Scorchers surgieron a raíz de esta alianza, pero en este caso hablamos de una preparación realizada por el fabricante francés y que toma como base una Harley-Davidson Street Bob. No suele ser para nada habitual que el punto de partida a la hora de diseñar una moto sean los neumáticos, pero en la Black Wheel Project realizada por encargo de Michelin todo gira en torno a ellos. En cuanto a la moto se refiere, lo primero que salta a la vista es el frontal compuesto por cuatro faros LED dispuestos en posición vertical, tras los que se esconde un manillar muy cerrado y orientado hacia abajo que le confiere una posición de conducción extrema.

La sección trasera se ha modificado por completo y se ha vestido con un pequeño colín que deja totalmente a la vista el grueso neumático posterior. En Michelin han querido dejar patente su marca en varios puntos de la "Black Wheel", así que el manillar forma una "M" en su unión con la tija superior, en la tapa del filtro de aire, la derecha del motor, y la del embrague lucen tres Bibendum, las estribas están revestidas con la goma

utilizada en la banda de rodadura, y el asiento está cosido con el mismo hilo de aramida, que se usa en las carcasas.

En los flancos de los neumáticos no solo llama la atención la ausencia de cualquier tipo de ins-

cripción más allá del logotipo de Michelin sino también el dibujo de los mismos, que no es al que estamos acostumbrado, ya que como base se usó un modelo de supermotard al que se le dio la forma actual artesanalmente. ■



## Colín Yamaha

Para que puedas dar a la estética de tu Yamaha XJR 1200 o 1300 un aire completamente nuevo, Espiat Moto nos propone éste colín monoplaza cuyas líneas encajan perfectamente con el estilo de la tetracilíndrica japonesa. Realizado en plástico y reforzado con fibra de vidrio, este

colín se suministra listo para pintar, y con todos los elementos necesarios para que podamos instalarlo en el chasis en los mismos soportes del asiento original. ■



[www.moto.espiat.com](http://www.moto.espiat.com)

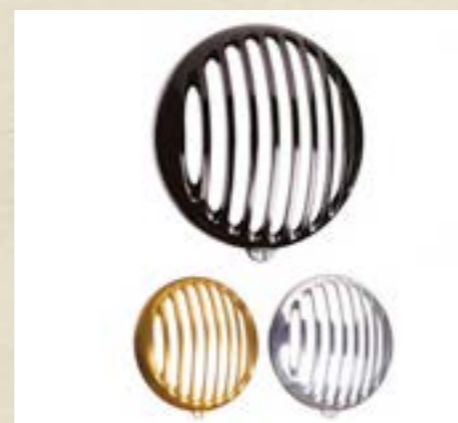


## Parrilla para el faro

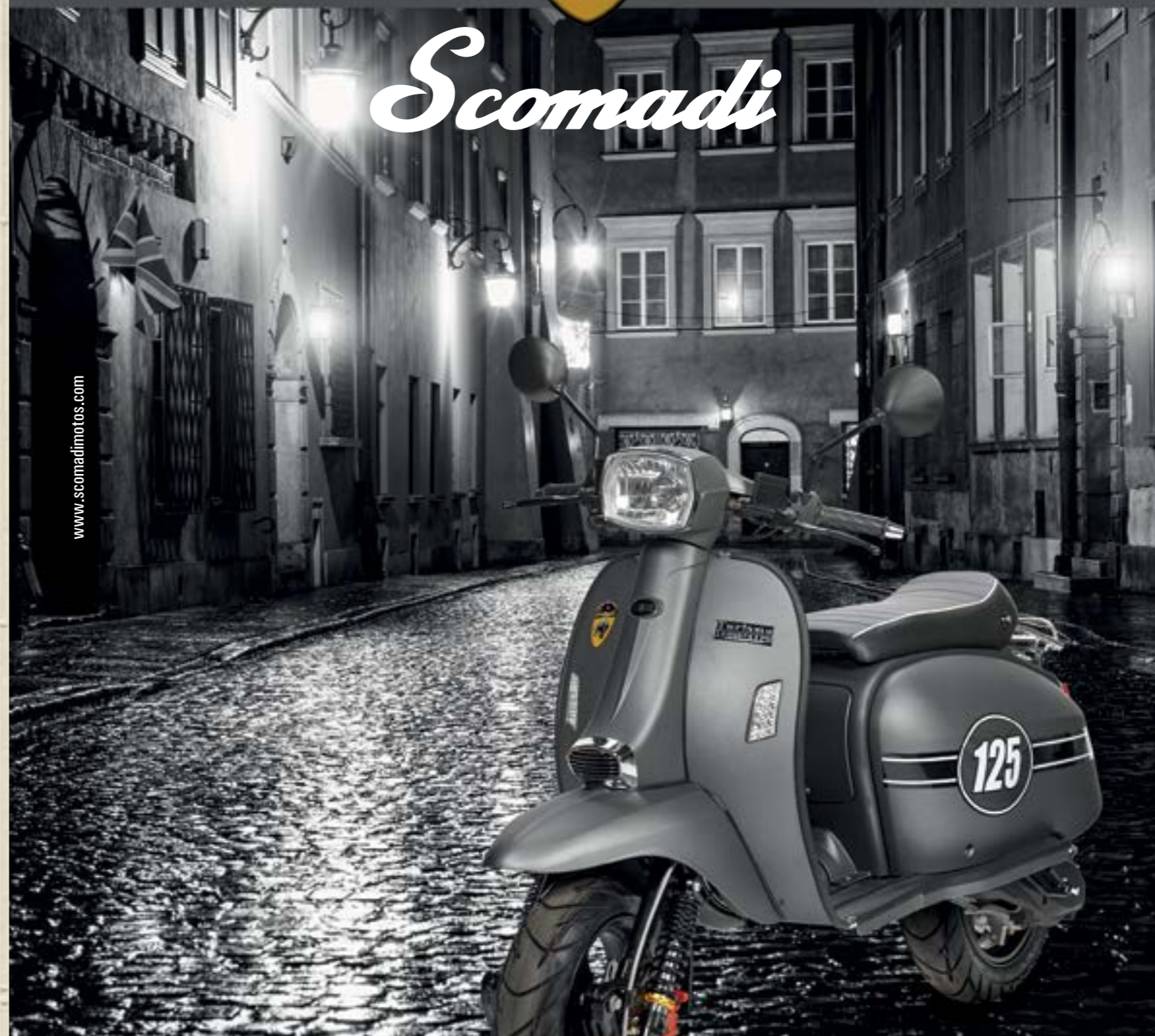


Realizadas en aluminio mecanizado, estas rejillas para faro fabricadas en Italia por Vity's Design están disponibles para carcasas de 170 y 240mm de diámetro.

Son muy fáciles de instalar y se comercializan con acabado en negro anodizado, acero pulido, acero crudo, cobre y cromado. ■



# Scomadi



www.scomadimotos.com

*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](http://www.scomadimotos.com)

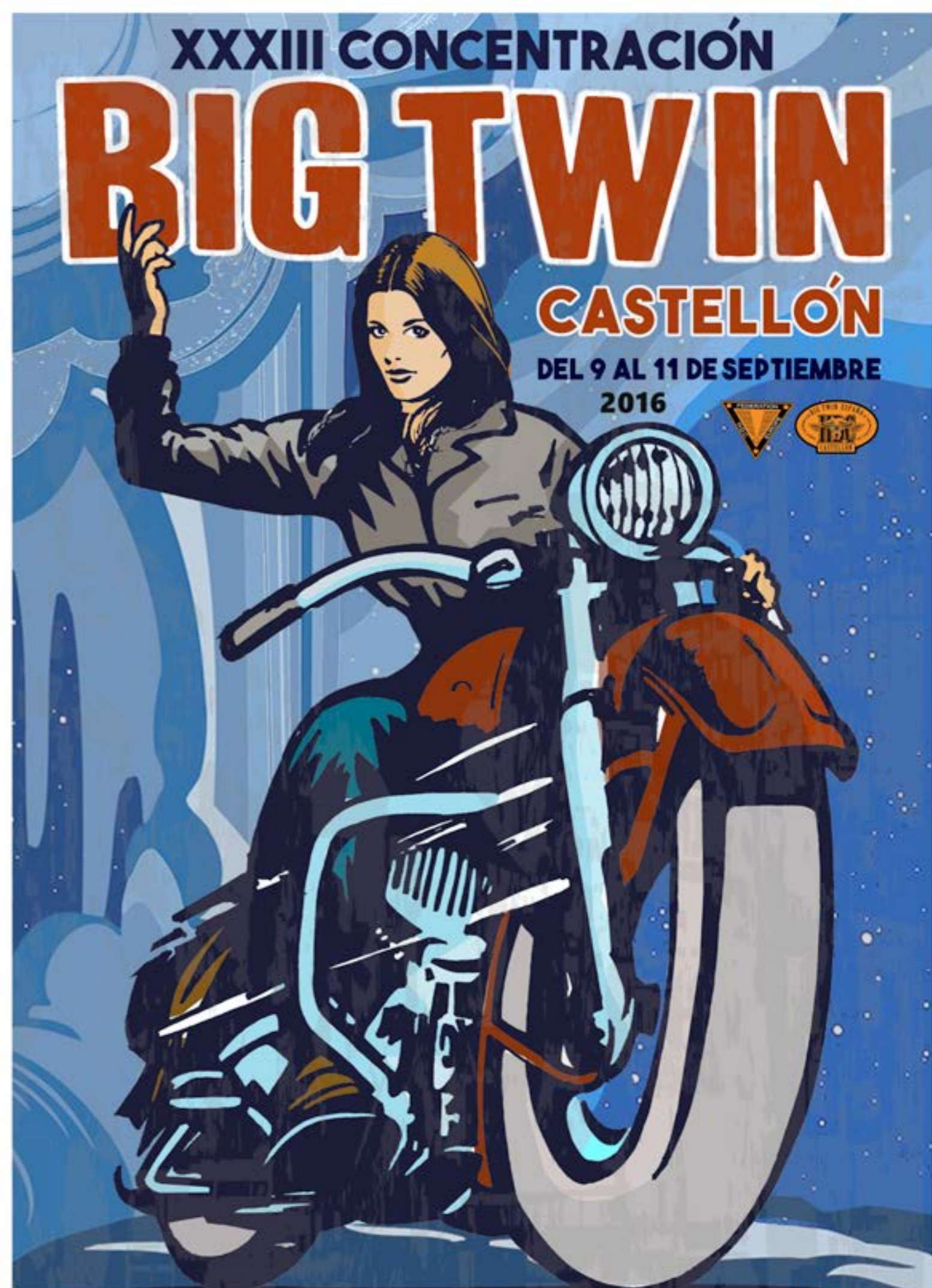


## For Street Racing (4SR)

Los principales responsables de la empresa de la República Checa 4 SR son motoristas activos que saben de sobra las características que tiene que tener un buen equipamiento, así que todos sus modelos se fabrican con la idea de proporcionarnos unas prendas cómodas y de cuidado diseño que podremos usar en el día a día sin que nos parezca ir “disfrazados”, pero con todos los elementos necesarios para garantizar nuestra completa seguridad. ■



[www.4sr.com](http://www.4sr.com)



## Nexx X Garage



Unidos por su pasión por el diseño y el estilo retro, las firmas portuguesas Nexx y Maria Riding Co, han unido sus fuerzas para crear una línea de cascos jet e integrales cuyas decoraciones están claramente inspiradas en las de los cascos de los años 60 y 70.

Las carcasas de los modelos de la gama X Garage están fabri-

cadadas con tecnología X-Matrix, un proceso en el que se combinan la fibra de vidrio con fibras orgánicas multiaxiales 3D, fibras de aramida especiales y refuerzos de carbono, gracias al que los cascos son más ligeros y un 35% más resistentes que la fibra de vidrio normal. ■

[www.nexx-helmets.com](http://www.nexx-helmets.com)



### VINTAGE



Más de 25 decoraciones distintas.  
Pantalla solar escamoteable.  
Interior desmontable y lavable.  
Indicaciones y colores disponibles en el momento de la compra.



dynam<sup>ic</sup>line *class*  
www.dynam<sup>ic</sup>line.es





## Casco GPA Carbon

El fabricante francés es poco conocido fuera de su país de origen, pero en los años 80 los cascos GPA ya contaban con pantallas anti arañazos, un sistema de ventilación que marcó el camino a seguir al resto de fabricantes, y una sujeción sin correas que era tan fiable que las Federaciones Internacionales de automovilismo y motociclismo lo homologaron para uso en competición.

El casco "Pure" que acaban de lanzar al mercado tiene un

cierre convencional, y aunque la carcasa recupera el diseño



de aquel viejo modelo, ahora están fabricadas en fibra de

carbono con interiores desmontables de cuero y tejido hipo-alérgico.

Su precio actual los sitúa en el segmento de los cascos de gama media, así que si quieres un casco homologado y con todas las comodidades de un casco moderno, pero que mantenga una línea retro, el GPA es una de las mejores opciones que encontrarás en el mercado. ■

[www.gpafrance.com/](http://www.gpafrance.com/)



## Tobacco Jeans Company

El lema "jamás antepongas la seguridad al estilo" bajo el que se rigen en Tobacco Jeans Company es toda una declaración de intenciones que nos deja entrever la calidad de los productos que fabrican.

Sus pantalones vaqueros tienen un revestimiento de Kevlar Du Pont en todos los puntos críticos de nuestra anatomía susceptibles de entrar en contacto directo con el suelo en caso de caída, pero sin que se note que son pantalones especialmente diseñados para andar en moto. ■

[www.tobaccomotorwear.com](http://www.tobaccomotorwear.com)



# Lotus C-01



Kodewa GmbH, Holzer Gruppe, un equipo de competición de la FIA LMP2 y un consorcio de ingeniería austriaco, anunciaban en 2013 su intención de fabricar una moto con la etiqueta de Lotus Motorcycles...

[WWW.LOTUS-MOTORCYCLES.COM](http://WWW.LOTUS-MOTORCYCLES.COM)

A la hora de poner en marcha éste ambicioso proyecto, Kodeva y Holzer decidieron contar con la ayuda de Daniel Simon. No solo por la dilatada experiencia del ingeniero alemán como ex diseñador de la firma “Bugatti Automobiles”, sino también porque al ser el creador de algunos de los prototipos más sofisticados que han aparecido en la industria de Hollywood estos últimos años como la “Lightcycle” de Tron Legacy, o el “Bubbleship” que utilizaba Tom Cruise en el film de ciencia ficción Oblivion, estaban seguros de que les permitiría reducir los tiempos de desarrollo de un prototipo en el que primarían factores como la seguridad, la ergonomía y el diseño.



Tres años después, y tras muchos prototipos, la C-01 ya es una realidad que ha dado sus primeros pasos y está lista para someterse al escrutinio final del público.





*“Cuesta imaginar semejante montura en las calles, pero parece que en Lotus Motorcycle están totalmente dispuestos a llevarla a producción en serie”*

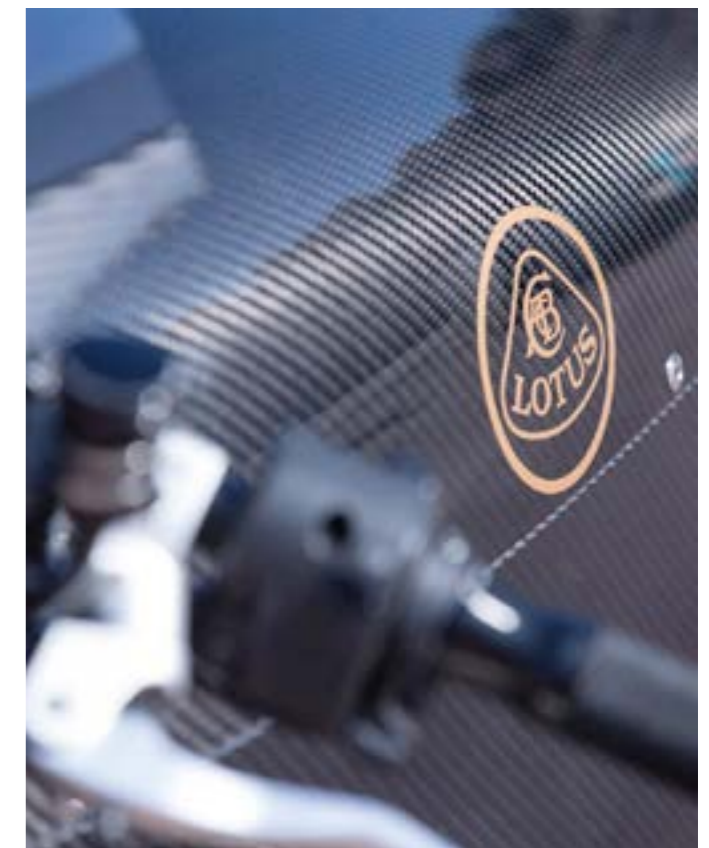


En los prototipos iniciales, que se pasearon en su versión digital por la red con intención de caldear el ambiente y testar las opiniones del público, se decoraron sus vistosas carrocerías con tres combinaciones de color que han marcado diferentes épocas en la historia del constructor

británico de bólidos de carreras: el famoso negro y oro de John Player Special que marcó la era Fittipaldi, los de Martini Racing, que patrocinó al equipo en la temporada de 1979, y por supuesto el British Racing Green característico de la marca combinado con amarillo.



Claro que unos colores, por bonitos que sean o por muy ligados que estén a una historia repleta de éxitos en competición, no te pueden garantizar el éxito porque por sí solos no son suficiente argumento como para convencer a los potenciales (y escasos) compradores que puedan permitirse el lujo de adquirir un vehículo de dos ruedas cuyo precio no será precisamente barato, así que para no defraudarles la C-01 esconde bajo esa carrocería de estudiada aerodinámica que tanto recuerda a las tomas de aire de los antiguos monoplaza de F1, una planta motriz con 2 cilindros a 75°, refrigeración líquida, y 1.195cc de la que se han extraído nada menos que 200Cv de potencia. Si a esto le añadimos que el peso total del conjunto marca en la báscula 181Kg gracias a que en la fabricación de chasis, carrocería y resto de componentes se ha usado titanio, fibra de carbono, y otros materiales “nobles” procedentes de la industria aeronáutica, eso se traduce en una relación peso-potencia digna de elogio.





*“ Los componentes de titanio, fibra de carbono y acero aeroespacial se fabricarán en RPC GmbH, otra empresa del grupo Holzer y Kodewa, donde ya tienen las máquinas CNC trabajando a pleno rendimiento ”*





El único problema que podía penalizar a la Lotus C-01, si es que se le puede llamar problema, es que con nada menos que 1.645mm de distancia entre ejes, un depósito de gasoli-

na de escasa capacidad (10,5L), y un asiento que sitúa al piloto a tan solo 710mm del suelo, sus cotas están más cerca de un dragster urbano tipo V-Rod que de una súper sport,

que es lo que muchos habríamos esperado de una máquina creada con el objetivo principal de trasladar al mundo de las dos ruedas las sensaciones de conducción que pueda expe-

rimentar el piloto de un Lotus a sus mandos, aunque en este caso solo pueda experimentarlo en línea recta o en carreteras con curvas de radio muy abierto.



Dicho esto, lo que no se puede negar es que la Lotus C-01 es una de esas motos que o te gusta o la odias al primer golpe de vista, pero que desde luego no te deja indiferente porque con su cuerpo completamente carenado, el escueto colín, y la pequeña y

estilizada cúpula que viste su tren delantero, es una máquina “única” en el más amplio sentido de la palabra, ya que sus creadores tendrán a disposición de los clientes un departamento de personalización que se encargará de terminarlas a su gusto.

A close-up photograph of a Lotus motorcycle, focusing on the fuel tank and handlebars. The fuel tank is painted in a vibrant yellow and green color scheme. A circular Lotus logo is prominently displayed on the tank. The handlebars are black with the word 'LOTUS' written in large, white, sans-serif capital letters. The background is a dark, textured surface, possibly asphalt.

*“Las exhaustivas inspecciones de calidad que se realizan antes, durante y después de todo el proceso de producción, garantizan la máxima calidad de ésta exclusiva moto de la que solo se fabricarán 100 ejemplares ”*

  
DESIGNED BY  
DANIEL SIMON

*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](mailto:info@triumphmotosmadrid.es)

[www.triumphmotosmadrid.es](http://www.triumphmotosmadrid.es)



# *Bavarian Fist Fighter*

Los trabajos del constructor taiwanés Winston Yeh son de los que nunca pasan desapercibidos. De hecho Rough Crafts, el taller de Taipei del que es propietario, actualmente está entre los más solicitados del mundo...



L

legar a formar parte del estrecho círculo que conforma la elite de un sector no es fácil ni se consigue de la noche a la mañana. Para llegar ahí no hay amiguismos ni atajos que valgan porque la competencia es dura, y si no te respalda un trabajo serio y bien hecho tendrás los días contados, porque los clientes, que son los que nos encumbran o nos hunden, no suelen perdonar errores.





Esto significa que si llegar arriba es duro, mucho más lo es mantenerse. Winston lo sabe, y por eso cada uno de los proyectos que acomete suele superar al anterior. Personalmente creo que este preparador tiene dos puntos fuertes que ha sabido explotar como nadie: el primero es que ha encontrado ese sello personal que permite que todas las motos que salen de su taller sean perfectamente reconocibles, y el segundo que es capaz de adaptarse a los deseos de cualquier cliente porque sabe “jugar” con todos los estilos de preparaciones. Y esto es algo de lo que no muchos pueden presumir.



*“La Fist Fighter es una muestra de la gran calidad de los trabajos de Rough Crafts, y del empeño que ponen en no parecerse a otros preparadores”*





La “Bavarian Fist Fighter” de este reportaje no es solo una buena muestra de la excelente calidad de sus trabajos, sino también de la gran creatividad de la que ha hecho gala el taiwanés para que la moto tuviera el personalísimo

“toque” Rough Craft, pero sobre todo para que no se pareciera a esos otros cientos de preparaciones con base R-Nine-T que llevamos vistas desde que BMW lanzara este modelo al mercado hace ya un par de años.

Para empezar Winston ha reducido el concepto carrocería a la mínima expresión, ya que ésta tan solo consta de un depósito de gasolina de aluminio cuyas líneas están inspiradas en las de algunos modelos de finales de los 70 y principios de los 80 de la factoría bávara, y un pequeño carenado de horquilla dividido en dos partes bien diferenciadas para situar el radiador de aceite en la derecha y que el bóxer esté mejor refrigerado, y en la izquierda un único faro en plan “Ciclope” con el que el frontal tiene un aspecto de moto de carreras que queda muy agresivo.



*“Viendo la terminación de la  
Fist Fighter entendemos que Rough  
Crafts sea uno de los preparadores  
más solicitados del mundo”*



A dar ésta sensación también contribuyen la decoración símil fibra de carbono y la minúscula sección trasera del chasis, que más que rehacerse se podría decir que se suprimió por completo, y el juego de neumáticos slick de Pi-

relli con los que Winston calzó las bonitas llantas de aleación que en RSD le fabricaron con el diseño que él les mandó, y desde donde también le proporcionaron las tapas de las culatas y la distribución de aluminio mecanizado.



Otros elementos que llaman poderosamente la atención son los dos enormes discos de freno delanteros de 330mm firmados por Beringer sobre los que actúan pinzas Brembo de anclaje radial. En realidad Winston se los podría haber ahorrado porque además de que valen un “pastón” el equipo de frenada que las R-nine-T montan de serie cumplen su cometido más que de sobra, pero si te puedes permitir lo mejor... ¿para qué te vas a andar con medias tintas?



*“Las tapas de las culatas y la distribución de aluminio mecanizado son obra del californiano Roland Sands ”*







Con nada menos que 110Cv, al bóxer de 1.170cc no era necesario hacerle nada, así que Winston se limitó a mejorarle la respiración con unas trompetas de admisión y unos escapes artesanales cuyo diseño aligera visualmente la parte posterior de la moto, y a esconder la bomba de gasolina, la batería y algunos componentes eléctricos en la caja de admisión, con lo que la terminación de la Fist Fighter quedó tan espectacular y perfecta que cada vez tenemos más claro el por qué Rough Crafts es uno de los preparadores más solicitados del momento. ¡Su trabajo habla por sí solo!



*“ Con 110Cv de potencia, al bóxer e 1.170cc no hizo falta hacerle nada más que mejorarle la respiración con unas trompetas de admisión y unos escapes artesanales ”*





# Sullen

MEN AND WOMEN URBAN WEAR

[www.sullen.es](http://www.sullen.es)



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



# Viento del Sur

*"Yard Built" Made in Spain"*



Hace un par de números pudisteis ver en estas mismas páginas la moto con la que Motos Losan, concesionario de Yamaha en Andorra (Teruel), participó en el concurso de transformaciones que la firma japonesa organiza entre sus concesionarios...



Cómo ya imaginaréis la Morlaka no está sola, sino que pertenece a ese pequeño grupo de motos con las que algunos concesionarios oficiales de la marca de los tres diapasones han competido entre sí para lograr un puesto en la final que les enfrentaba con otros colegas europeos.



La iniciativa de Yamaha empieza a dar sus frutos, ya que en la Yard Built de este año ha habido más participantes que el año pasado. Una excelente noticia porque en España, nos guste o no, nunca ha habido “cultura” de transformar motos nuevas a estrenar, mientras que entre nuestros vecinos, sobre todo los franceses, es una práctica habitual que durante el invierno los concesionarios cojan algunos modelos que se les han quedado “atascados”, los mejoren con accesorios y pinturas exclusivas, y los vendan como ediciones limitadas.



*“El carácter de la By Design E. Castro ahora es más urbano que en el modelo de serie, y además se le ha dotado de unas posibilidades Off Road que hacen de ella una moto perfecta para todo uso ”*





Pero centrémonos en nuestra protagonista de hoy, que además de contar con el honor de haber sido la ganadora de la ronda española de la Yard Built también lo ha sido de la europea en la categoría reservada a los modelos con propulsores monocilíndricos y bicilíndricos paralelos.

Sus creadores, Eduardo Castro Motos, son concesionarios oficiales de la marca en Sevilla casi desde que la firma japonesa llegó a nuestro país, y aunque siempre han estado involucrados en el mundo de la competición apoyando a pilotos de motocross y velocidad, hasta ahora jamás se les había pasado por la cabeza la idea de enredarse en la transformación de una moto nuevecita.

Para “estrenarse” en este lío de las personalizaciones el modelo que escogieron fue una XSR700 a la que dotaron de un carácter más urbano que el modelo de serie –algo que todos los que hayan rodado en moto entre el denso tráfico de la capital hispalense encontrarán lógico- pero mezclándolo con una pequeña pincelada de espíritu scrambler que, como muestran las fotos, le queda bastante bien.







*“Para “estrenarse” en el competitivo mundo de la motos personalizadas, en Castro escogieron una de las nuevas XSR700 ”*



Además de los imprescindibles neumáticos de off road y el escape 2 en 1 elevado que permitirán a su futuro propietario “hacer caminos” sin miedo a destrozarse el bonito silencioso Akrapovic, a la By Design E. Castro, que es como la moto se llama en realidad, también se le han sustituido otros elementos en el puesto de conducción como el manillar, que ahora es más ancho y plano que el de serie, retrovisores, puños y reposapiés, y al faro se le ha adaptado una rejilla para proteger la óptica de posibles impactos de piedra cuando rodemos por caminos de tierra. Algo de lo que también se encargarán los fuelles de goma que encontramos en las barras de la horquilla.



Tanto el guardabarros delantero como el posterior son los originales modificados. De haberse montado el delantero al estilo del de las motos de enduro y cross la estampa de la XSR700 de Castro seguro que habría ganado agresividad, pero no podemos olvidar que la mayor parte de su existencia la pasará rodando por ciudad, donde la utilidad de un guardabarros alto es poco (o más bien nada) efectiva. Cosa que no ocurre en el trasero, en el que no dudaron en eliminar el “añadido” que sujeta la matrícula.



El nuevo asiento está tapizado en Alcántara y a la plaza del pasajero se le ha dado forma de colín. Su color Camel, que también encontramos en los puños, combina perfectamente con la decoración marrón y crema elegida para la pintura dando a la moto un toque “vintage” sobre el que los únicos elementos modernos que resaltan son el cuadro de instrumentos digital y las tapas late-

rales decoradas mediante **hidroimpresión**, y **que** completan una preparación en la que, como es habitual en toda la serie Yard Built, no se modificaron chasis ni motor

Vistos los excelentes resultados obtenidos no nos extrañaría nada que en Castro le hayan cogido el gustillo a esto de las personalizaciones, y a partir de ahora veamos más motos suyas en las revistas.

*«Esta moto cuenta con el honor de haber sido la ganadora de las rondas española y europea de la Yard Built en la categoría de monocilíndricas y bicilíndricas paralelas»*



# Knacker 1000

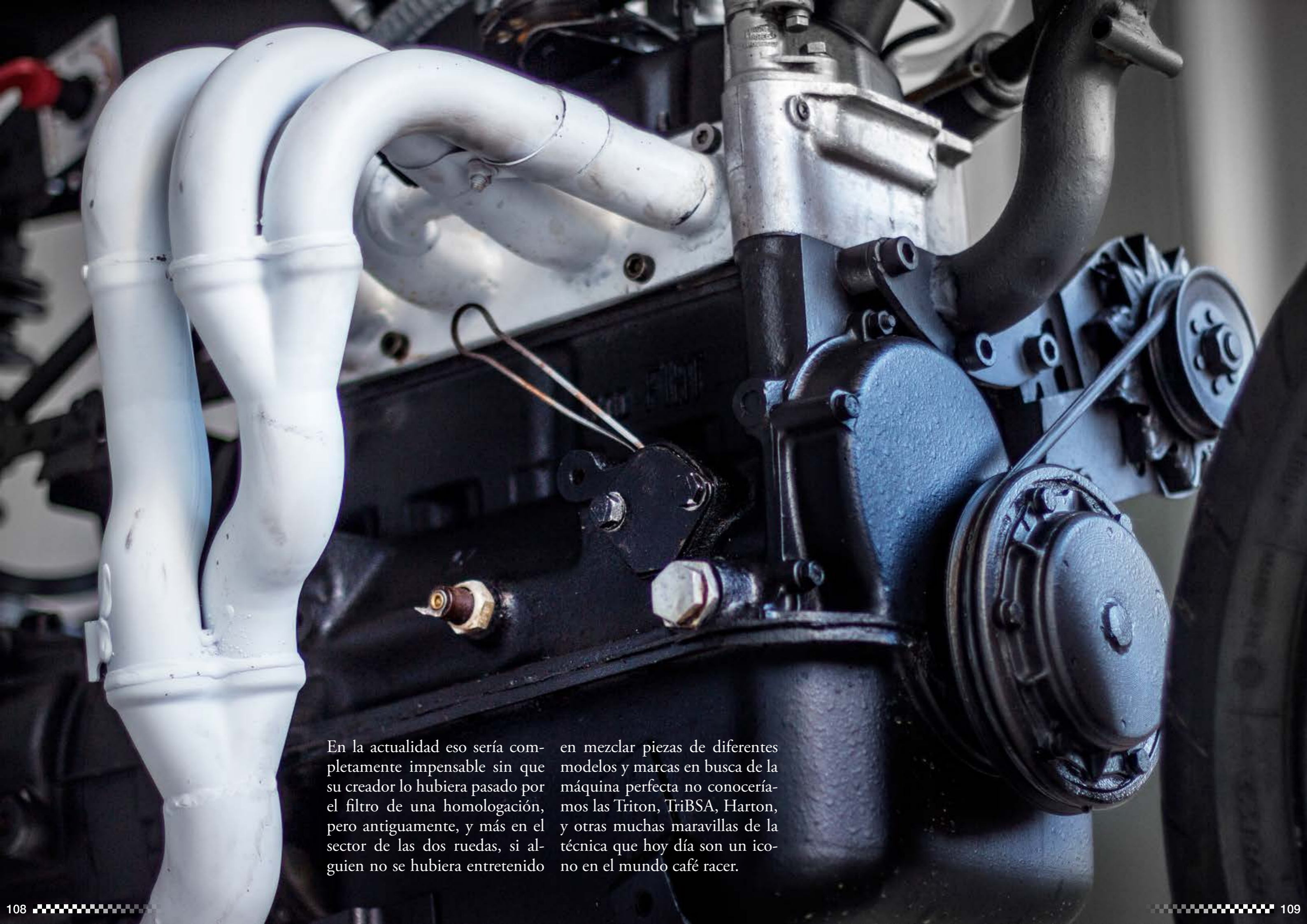
Hace muchos, muchísimos años, por las carreteras italianas te podías encontrar artilugios de cuatro ruedas con los que hoy día provocarías un infarto al inspector de cualquier ITV...





# P

equños Fiat 500 con motores Supermirafiori ocupando el espacio de los asientos traseros, Ford Fiesta descapotados “a ojo” por su propietario, y otros muchos inventos que además de contravenir todas las leyes habidas y por haber, se saltaban a la torera cualquier concesión a la seguridad de sus ocupantes y/o el resto de usuarios de la vía pública.



En la actualidad eso sería completamente impensable sin que su creador lo hubiera pasado por el filtro de una homologación, pero antiguamente, y más en el sector de las dos ruedas, si alguien no se hubiera entretenido

en mezclar piezas de diferentes modelos y marcas en busca de la máquina perfecta no conoceríamos las Triton, TriBSA, Harton, y otras muchas maravillas de la técnica que hoy día son un icono en el mundo café racer.



*“ Con los avances técnicos y las herramientas de diseño actuales, el equipo de Plasma Custom Design ha tenido las cosas mucho más fáciles que a sus antecesores ”*



En el taller italiano Plasma Custom Design no pretenden construir iconos. Ellos se conforman con hacer cosas diferentes sin pararse a mirar lo que hacen otros transformadores, así que cuando se les presentó la oportunidad de comprar un viejo Fiat pensaron que podrían aprovechar su pequeño motor de cuatro cilindros para propulsar una moto. La idea no es nueva porque algunas fábricas como la italiana Shifty, la alemana Munch o la francesa MF ya usaron en el pasado con mayor o menor fortuna motores de Fiat 127, NSU, y Citroën Visa respectivamente. La ventaja es que de aquello hace ya más de 30 años, y los avances que ha experimentado la tecnología unidos a unas herramientas de diseño que entonces eran inexistentes, ponían a los chicos de Plasma Custom las cosas mucho más fáciles de como las tuvieron sus antecesores.





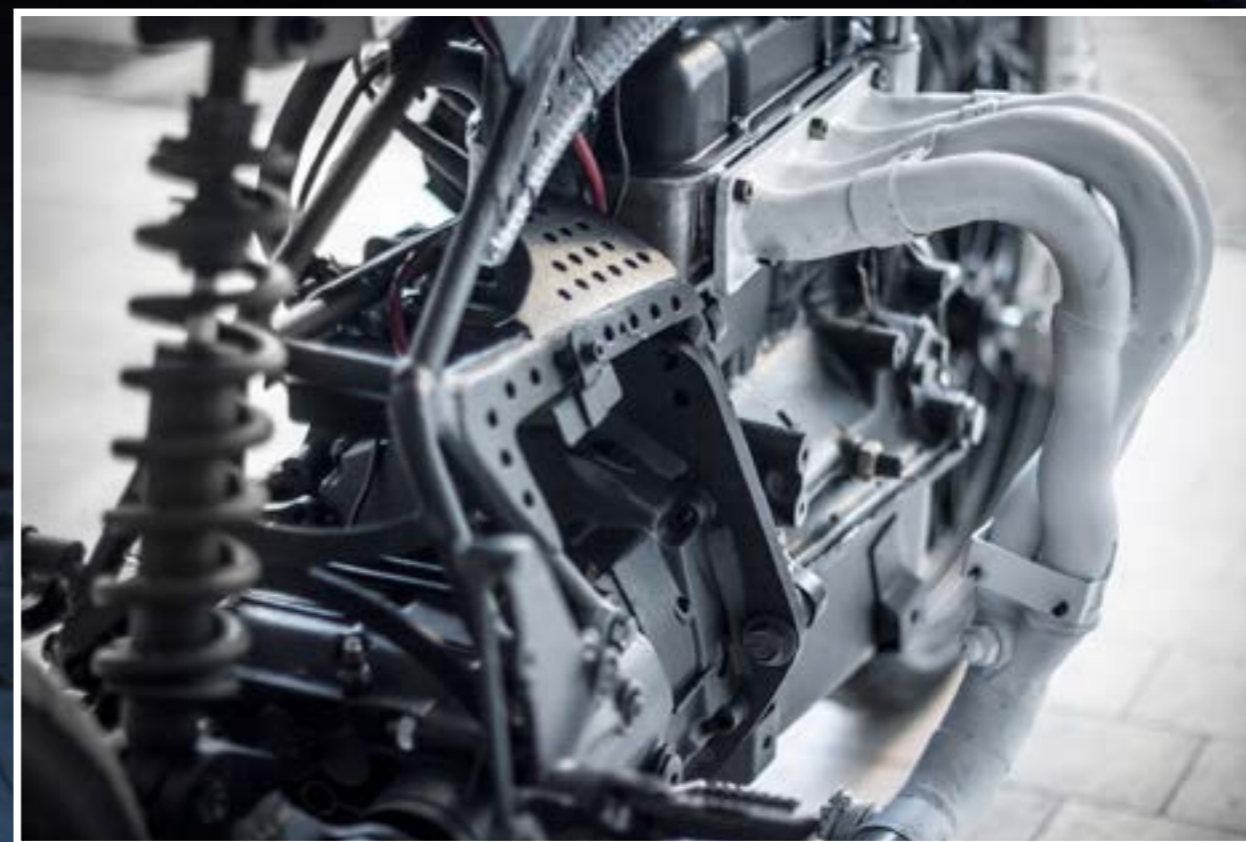
Para empezar, el principal problema de aquellas motos, que era el cambio de marchas, en Plasma Custom Design lo solucionaron adaptando al tetracilíndrico toda la transmisión de una Moto-Guzzi Nevada 750 que previamente modificaron para sustituir la suspensión trasera doble por un mono amortiguador que actúa sin bieletas sobre la sección trasera de un chasis autoportante construido de forma completamente artesanal por Alessandro Rorato y sus colaboradores.

Completan la parte ciclo un tren delantero WP procedente de una KTM y un juego de llantas BMW. Los más observadores ya os habréis dado cuenta que a la moto todavía le faltan los frenos, pero esto no se debe a que la Kraken esté sin terminar, sino a que el día que se hizo la sesión fotográfica todavía no habían llegado el juego de discos y pinzas Beringer que se encargarán de detener a este pequeño monstruo como es debido.



*“ El tetracilíndrico de Fiat 600 se ha potenciado con un kit Abarth TCR Berlina Corsa con el que además de elevar la cilindrada a 1.000cc se han conseguido 112Cv de potencia ”*

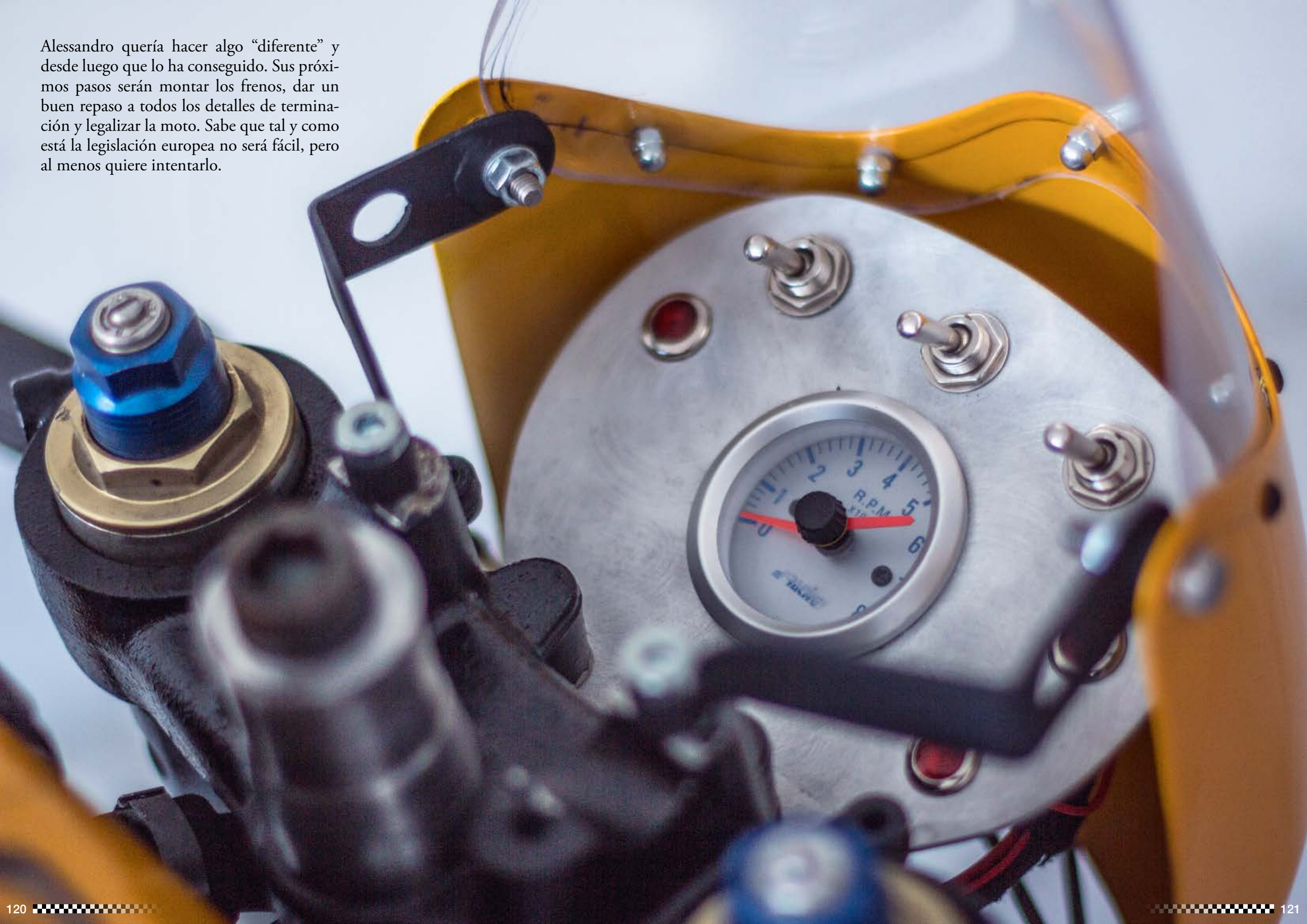




Y lo de “monstruo” no lo decimos por quedar bien, sino porque el pequeño motor Fiat 600 ha sido potenciado con un kit de piezas Abarth TCR Berlina Corsa con el que además de elevar la cilindrada a 1.000cc se ha sobrepasado la barrera de los 100Cv de potencia (112 para ser más exactos) Y si con esta preparación de motor los Fiat Abarth Grupo 2 de 568 Kg alcanzaban más de 200Km/h de velocidad punta, imaginad de lo que es capaz la Kraken que pesa tres veces menos... ¡Como para no ponerle unos buenos frenos!

Un detalle que llama la atención es la ausencia de un elemento tan importante en el motor como es el radiador, pero que no lo tengamos a la vista no significa que no esté. De hecho el de la Kraken es de un Mini Cooper y está situado sobre la viga central del chasis, bajo el falso depósito de gasolina, donde también se han ubicado la botella de expansión del refrigerante y un pequeño ventilador que recibe aire de la marcha a través de la toma que asoma por detrás de la tija.

Alessandro quería hacer algo “diferente” y desde luego que lo ha conseguido. Sus próximos pasos serán montar los frenos, dar un buen repaso a todos los detalles de terminación y legalizar la moto. Sabe que tal y como está la legislación europea no será fácil, pero al menos quiere intentarlo.





*“ Los próximos pasos de Alessandro son dar un buen repaso a todos los detalles de terminación de la Kraken y legalizarla. Sabe que tal y como están las cosas no será fácil, pero al menos tiene que intentarlo ”*

# Midual Type 1



## **Lujo francés sobre ruedas**

Hace ya diecisiete años que Midual presentó sus Roadster de 875cc en el Paris Mondial du Deux Roues de 1999. Dos unidades que en realidad eran dos maquetas de fibra de vidrio y madera tan realistas que parecía que estuvieran a punto de entrar en producción...

TEXTO Y FOTOS. MIDUAL



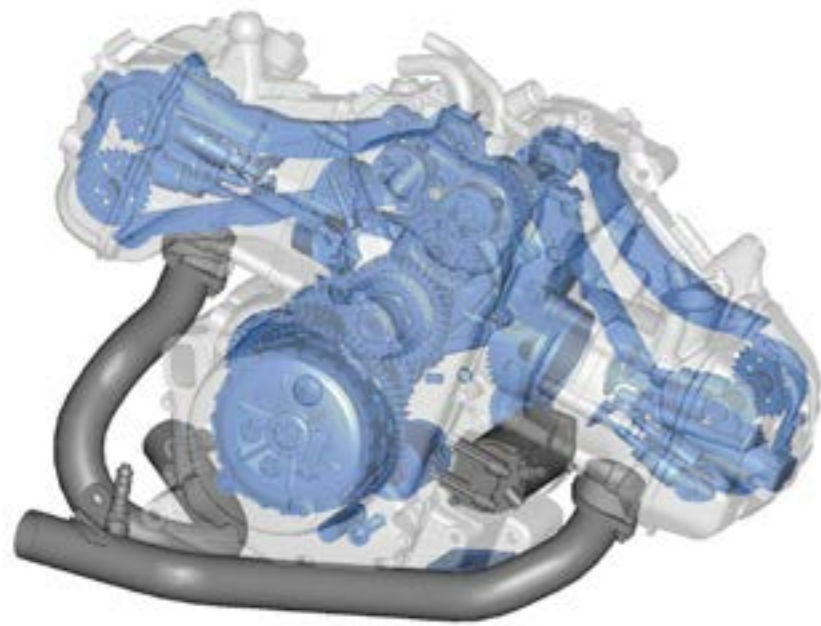
# E

El stand de Midual generó muchísimo interés pero el proyecto Voxan, el que por entonces era el primer fabricante de motos grandes de Francia, estaba a punto de naufragar y los inversores que Midual creía poder captar prefirieron llevarse sus ahorros a proyectos menos arriesgados que el de crear una nueva marca de motos de líneas clásicas y tradicionales.



La idea original de los fundadores de la marca, los hermanos Olivier y Françoise Midy, era comercializar sus motos bajo el nombre de la histórica marca Douglas, pero al no poderse asegurar los derechos del nombre a nivel mundial optaron por el de Midual.





Lo que si utilizaron los Midy fue el diseño de motor bóxer con los cilindros a 180° que Douglas presentó antes que BMW, pero con estos colocados en el sentido de la marcha y alineados con el bastidor para poder usar una transmisión por cadena en lugar del cardan. Para resolver las desventajas de una larga distancia entre ejes y la falta de refrigeración del cilindro trasero los Midy giraron el motor 25° de forma que éste se acortaba, instalaron la caja de cambios debajo del cilindro trasero, y solucionaron el problema del sobrecalentamiento con refrigeración líquida.



Una configuración de motor que sigue siendo exclusiva de Midual y que por tanto era lógico que se convirtiera en el elemento central del diseño de la moto. También se especificó que el cilindro trasero debería quedar a la vista, así que entre Midy y el conocido diseñador

británico Glynn Kerr realizaron un chasis que se curvaba alrededor del cigüeñal en el que las vigas principales se situaban hacia la pipa de dirección dejando una sección trasera libre y amplia que dejaba una visión clara del importante cilindro trasero.



Diseñar una moto desde cero no es fácil, y la Midual era un prototipo viable que simplemente llegó en un momento poco propicio. Como es lógico, Midy no estaba dispuesto a perder toda la inversión que había hecho y siguió evolucionándola. En los diecisiete años transcurridos desde el

lanzamiento de la primera versión la cilindrada del motor, que en esencia es el mismo, se ha incrementado de 875 a 1.036 cc, y el chasis tubular se ha sustituido por una unidad de aluminio de fundición que como en las Buell también es un depósito de gasolina de 14 litros.





Otras especificaciones técnicas revelan una potencia de 106 CV a 8.000 rpm, 100 x 66 mm de diámetro por carrera, relación de compresión de 12:1, 4 válvulas por cilindro, doble árbol de levas en culata (DOHC), inyección electrónica y cambio de 6 relaciones.

En cuanto a la parte ciclo se refiere la Midual Type 1 está equipada con una horquilla invertida Öhlins con barras de 43mm que tiene la particularidad de permitir modificar su lanzamiento gracias a su sistema de sujeción al chasis, y un amortiguador trasero de la marca sueca, mientras que la frenada se confía a dos discos flotantes delanteros de 320mm con pinzas de anclaje radial, y uno trasero de 245mm con pinza de doble pistón, todo ello firmado por Brembo.



La estética de la moto también se ha modificado con respecto a los “conservadores” prototipos originales, y la Type 1 ahora cuenta con un vistoso diseño cargado de detalles como el de

los indicadores situados en el depósito, que quedan impresionantes en parado porque en marcha la mayoría quedan fuera del campo de visión del conductor, pero ayudan a justificar el altísimo

precio de 140.000€ que tendrán los primeros 35 ejemplares, y que incluyen un servicio de recogida y mantenimiento de por vida, al estilo de los Bugatti Royale.



01



02



03



Está claro que los Midy tienen un plan de negocio muchísimo más ambicioso que el que tenían cuando fundaron la marca, pero está por ver si hay suficientes clientes multimillonarios como para mantener la empresa a flote, por-

que es muy difícil adivinar su base de clientes y qué es exactamente lo que les animaría a comprarlas porque su estética, por bonita que sea la Type 1, que lo es, tampoco es como para perder el sentido.



02

03

04





Lo que sí está claro es que la Midual es un prototipo único y su renacimiento, diecisiete años después del primer intento, es toda una muestra de dedicación personal y empeño que en un momento en que las grandes corporaciones parecen dominar el mundo debería tener su premio, porque es tranquilizador saber que solo dos hombres con una idea y una gran dosis de perseverancia aún pueden producir una moto desde cero. Y aunque solo sea por esto, los Midy merecen tener éxito

# Voxan SC1000R

A la hora de fabricar motos los franceses nunca han tenido suerte. Y no será porque no tengan una afición desmedida, buena mano, y un excelente gusto para hacer toda clase de transformaciones...





P

ero de preparar y/o modificar motos a fabricarlas en grandes series hay una gran diferencia. Sí, ahora hay un par de apuestas fuertes como las Brough Superior diseñadas por Boxer Bikes y las Midual que habéis visto unas páginas más atrás,

pero son dos marcas dirigidas a un público muy minoritario que también puede escoger la opción Avinton, que a diferencia de las anteriores (que conste que esto es una opinión personal) hacen las motos más ortopédicas y feas del planeta.

Voxan fue la “última esperanza” de nuestros vecinos, pero su truculenta historia llena de intrigas, zancadillas, putadas, e intereses políticos, terminó como cabía esperar que terminase... con más de doscientos trabajadores directos y otros mucho indirectos en la cola del paro.

Una verdadera lástima porque las Voxan, independientemente de que su estética te guste más o menos, no solo van de cojones sino que tal y como salían de la fábrica también tenían ese punto de exclusividad que tantos buscamos a la hora de elegir una moto. Y más ahora que son casi un objeto de culto. El caso es que no hay muchas unidades en circulación y las que hay fuera de Francia se pueden contar con los dedos de

las manos, pero por suerte para sus propietarios gracias al Voxan Club de Francia ([www.voxanclubdefrance.com](http://www.voxanclubdefrance.com)) hay información y recambio más que de sobra para que se puedan mantener en activo, pero más importante aún es que también hay algunos talleres a los que no les tiembla el pulso a la hora de modificar en una Voxan (incluido romper o cortar) lo que sea necesario si un cliente se lo pide.



*“ Con 186Kg y 123Cv extraídos de su V-Twin de 996cc, la SC1000R es capaz de hacerte “volar bajo” en cualquier tipo de terreno ”*

MOTOROLA

Uno de estos talleres se llama Moto Rieep, y Pierre y el equipo que trabaja con él son un referente para todos esos dueños de una Voxan a los que no les importa que les tachen de locos por modificarlas, como es el caso del de éste ejemplar convertido en una efectiva Scrambler capaz de hacerle “volar bajo” gracias a los 123Cv que han extraído de su V-Twin de 996cc.

El incremento de potencia de 25Cv con respecto al motor de serie se han conseguido modificando los parámetros de la centralita electrónica, sustituyendo la bomba de gasolina por otra externa de alta presión que permite regular entre 3,5 y 5 bares el flujo de gasolina que envía a los inyectores, mejorando la respiración del motor con filtros de aire independientes, un escape 2 en 2 arte-

sanal, y por supuesto una buena cura de adelgazamiento en la que se incluyeron piezas como el depósito de gasolina de aluminio de nuevo diseño que en nada recuerda al original, guardabarros de fibra de carbono, y un subchasis con menos “hierro” que resulta más ligero. La batería también se cambió por una pequeña unidad de litio que se oculta debajo del asiento que contribuyó a

arañar otro kilo más a la báscula hasta conseguir un ligero conjunto que pesa tan solo 186Kg con gasolina, líquido refrigerante y aceite incluidos que acerca la SC1000R a las cifras de una Supersport.



En el apartado diseño no había que currárselo mucho para superar el de la Voxan Scrambler, pero aun así Pierre y sus chicos hicieron un gran trabajo para conseguir que la moto llamara la atención por su atractivo y no por la falta del mismo, que era lo que pasaba con el modelo de serie. Y si a esto le añadimos que la SC1000R se ve muy equilibrada, entenderemos por qué Moto Rieep es el taller más popular entre los propietarios de las motos francesas.



*« En el apartado diseño no había que currárselo mucho para superar el de la Voxan Scrambler »*





## General

Moto>SC100R  
Modelo base>Voxan Scrambler  
Constructor>Moto Rieep  
País>Francia  
Página Web>[www.motorieep.com](http://www.motorieep.com)

## Motor

Fabricante>Voxan  
Tipo>V-Twin  
Refrigeración>Líquida  
Cilindrada>996cc  
Potencia>123Cv  
Par máximo>110Nm @ 5200rpm  
Alimentación>Inyección electrónica  
Filtros de aire>Moto Rieep  
Colectores de escape>Moto Rieep 2 en 1  
Silencioso>SBK de acero inoxidable

## Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Voxan modificado  
Subchasis>Moto Rieep  
Horquilla>Paioli  
Tipo>Invertida  
Faro>Yamaha XT500  
Soportes>Moto Rieep  
Manillar>LSL  
Mandos/bombas>Brembo  
Velocímetro>Voyager digital  
Llanta delantera>17"  
Discos freno> Brembo 320mm  
Pinzas>Brembo  
Latiguillo>Goodridge metálicos  
Neumático>120/70-17  
Guardabarros>Moto Rieep carbono  
Depósito de gasolina>Moto Rieep  
Asiento>Moto Rieep  
Basculante>Voxan  
Amortiguadores>Showa  
Llanta trasera>17"  
Disco freno> Brembo 250mm  
Pinza> Brembo  
Neumático>200/55-17  
Pintura>Moto Rieep

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

# XTREME BIKES

#32

Project Hooligan ★ The Tracker ★ Hot Iron

★ 35° Faro ★

## RSD Scout

by Roland Sands Design



# XTREME BIKES



[www.xtremebikes.es](http://www.xtremebikes.es)