

The Wild Side of Vintage
CAFE RACERS



Ezechiel 21

- ♠ ***Prueba: Triumph Street Twin...***
- ♠ ***The Garage Co.*** ♠ ***The Wall of Death***
- ♠ ***Yamaha Nozem*** ♠ ***Vulcan 70 Mr. Martini***

A acaba de empezar septiembre, así que la mayoría ya estamos de vuelta en casa listos para enfrentarnos a la realidad; vuelta a ver el careto del jefe, la vuelta al cole, la vuelta a buscar dónde aparcar, la vuelta a esperar al fin de semana para rodar en moto sin prisa... Apenas han pasado unos días, y de no ser porque el banco acaba de cargar nos los gastos de la tarjeta de crédito y que el calor todavía aprieta, creeríamos que las vacaciones son algo irreal que nunca ha pasado, así que para que para ayudaros a sobrellevar la depresión post vacacional y que septiembre no se os haga tan cuesta arriba os hemos preparado un número que estamos seguros que os gustará porque viene cargadito de buen material.

Abrimos la revista con la Ezechiel que nuestro amigo Karl Renault de Ed Turner Motorcycles le ha hecho a un colega que sobrevivió a uno de los atentados de París. A esta le sigue un reportaje sobre Yoshinobu Kosaka, un protésico dental japonés cuya pasión por las motos le llevó hasta California, donde abrió Garage Co., una tienda-taller-museo en el que cualquiera de nosotros nos sentiríamos como un niño al que le dejan al cuidado de un puesto de chucherías.

Jose Angel Seco quería contaros lo bien que van las nuevas Street Twin y se ha marcado una prueba por cortesía de Triumph España; los holandeses Nozem nos enseñan lo que han sido capaces de hacer con una vieja Yamaha tricilíndrica. También os contamos algo sobre la historia del muro de la muerte, esa atracción del siglo pasado que tanto protagonismo está recobrando en la actualidad, y cerramos este número con la última locura de Nicola Martini, más conocido como Mr. Martini, al que Kawasaki Italia le ha encargado una serie limitada de 100 unidades de una Vulcan muy especial, que por desgracia solo se va a comercializar en el país transalpino.

Esperamos que la disfrutéis y que os ayude a sobrellevar la vuelta a la rutina. Hasta el mes que viene.



The Wild Side of Vintage
CAFE RACERS

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

10 Good Vibrations

33 Ezechiel 21

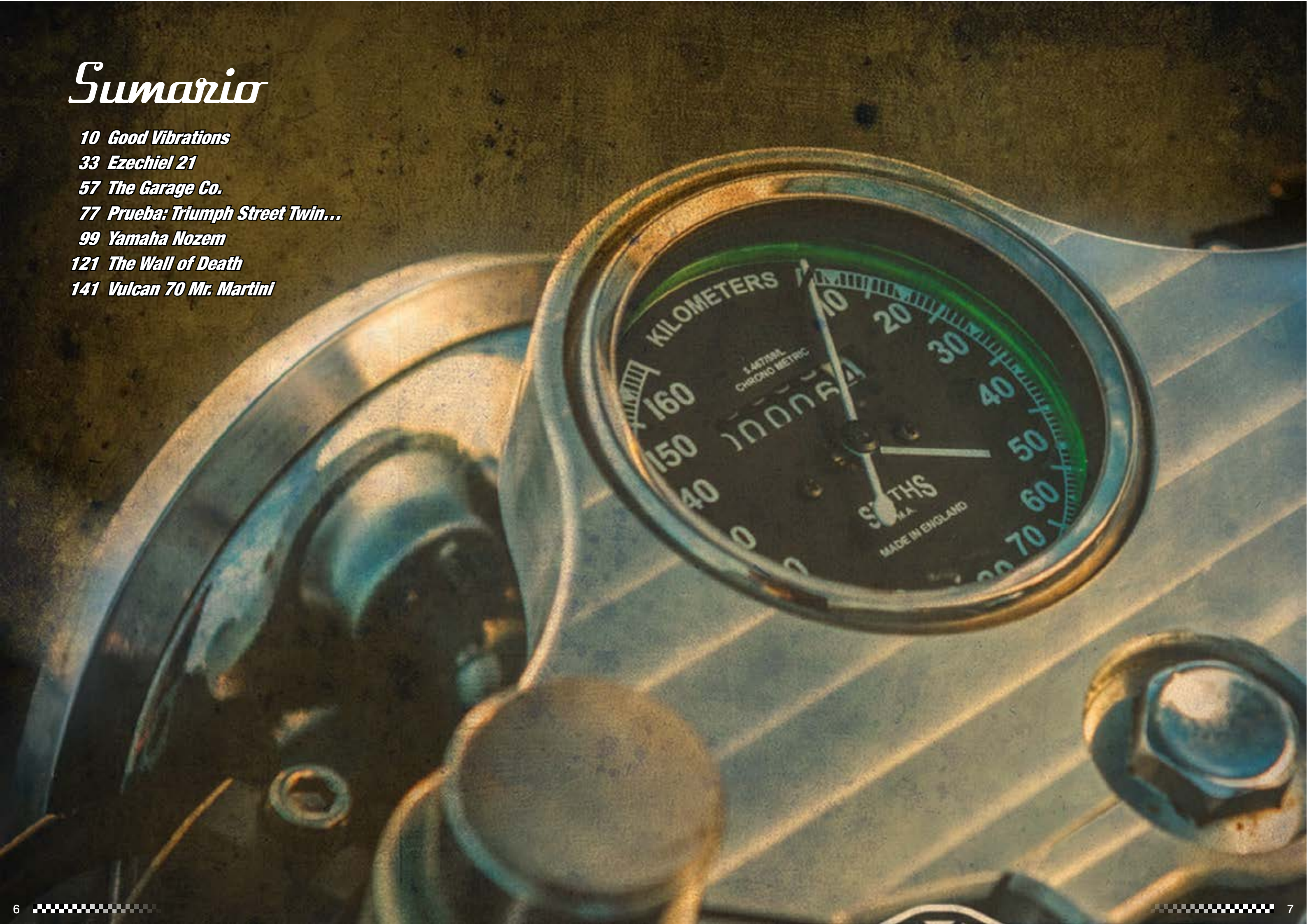
57 The Garage Co.

77 Prueba: Triumph Street Twin...

99 Yamaha Nozem

121 The Wall of Death

141 Vulcan 70 Mr. Martini



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



VER
VIDEO



GENERACIÓN
BONNEVILLE



RESERVA
TU TRIUMPH

Síguenos en:



triumphmotorcycles.es

Ponte elegante por una buena causa

Ya está abierto el plazo de inscripción para la quinta edición del Distinguished Gentleman's Ride que se celebrará el próximo domingo 25.

Una vez más, mujeres y hombres de todo el mundo se pondrán a los mandos de sus motos clásicas para recaudar fondos con los que luchar contra el cáncer de próstata. Por tercer año consecutivo Triumph será el patrocinador de éste



evento que en su pasada edición reunió 37.000 participantes en 410 ciudades de 90 países, y recaudó 2,3 millones de dólares. Una cifra que se destinó íntegramente a programas de salud, investigación contra el cáncer de próstata, y prevención de suicidios a través de la Movember Foundation, que este año se incorpora, junto con la marca de relojes Zenith, al Distinguished Gentleman's Ride como colaboradores oficiales. ▶



▶ Para participar a los Rides no es obligatorio hacer donaciones, pero al igual que en anteriores ediciones, Triumph premiará a aquellos que consigan recaudar más fondos para cumplir con el objetivo que se ha marcado la organización, que este año se sitúa en 5 millones de dólares.

El Distinguished Gentleman's Ride no está cerrado exclusivamente a propietarios de motos Triumph, así que cualquier rider que cumpla con el código de vestimenta de etiqueta requerido para la ocasión será bienvenido independientemente de la marca y el modelo de moto que lleve.

Por el momento en España ya están confirmados 10 Rides que puedes consultar en las web de Triumph o la página oficial del DGR, en las que podrás ver el listado de las ciudades en las que se celebrará, inscribirte, y conocer horarios, puntos de encuentro y otros detalles de interés. ■



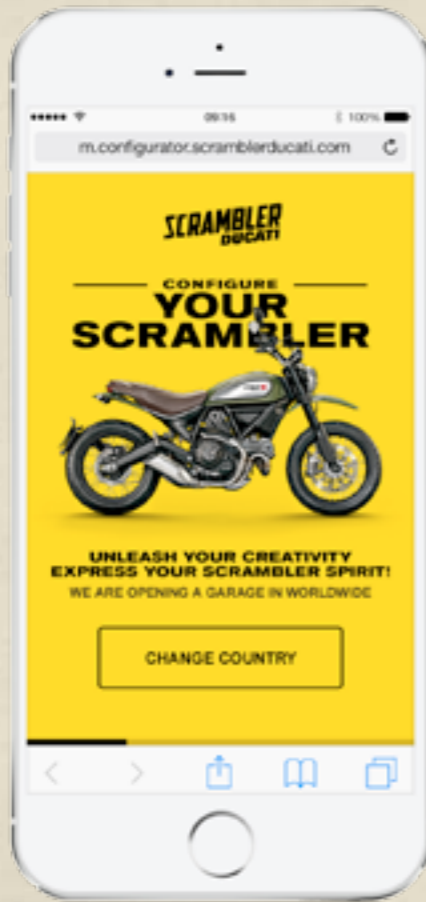
www.gentlemansride.com
www.triumphmotorcycles.es

Configura tu Scrambler

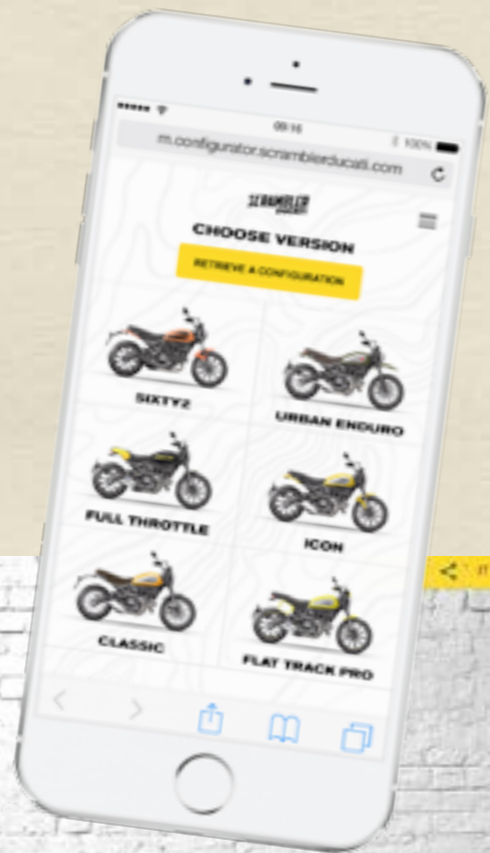
El configurador Scrambler es un proyecto inédito, que se ha diseñado para que los usuarios pongamos en marcha nuestra imaginación personalizando con los más de 60 accesorios que tiene disponibles cualquiera de los seis modelos que conforman la familia Ducati Scrambler.

La plataforma ofrece once puntos de vista de la moto en alta definición que incluyen los perfiles laterales, tres cuartos, trasero, delantero, desde arriba y desde el puesto de conducción, e incluso se pueden personalizar los ajustes, para garantizar una representación fiel con la realidad.

También existe la opción 'Súbete a tu moto', una función adicional que permitirá al cliente



compartir su configuración con el concesionario Ducati Scrambler más próximo a su domicilio para recibir información útil en tiempo real, así como compartirla en las redes sociales. Recientemente Ducati también ha abierto un canal de YouTube en el que lanzará la primera aplicación Scrambler dedicada a la comida urbana: The Taste of Joy* (El sabor de la alegría). ■



El configurador Ducati Scrambler lo tienes online en:

Configurator.scramblerducati.com



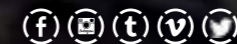
SCRAMBLER DUCATI



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 financian 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

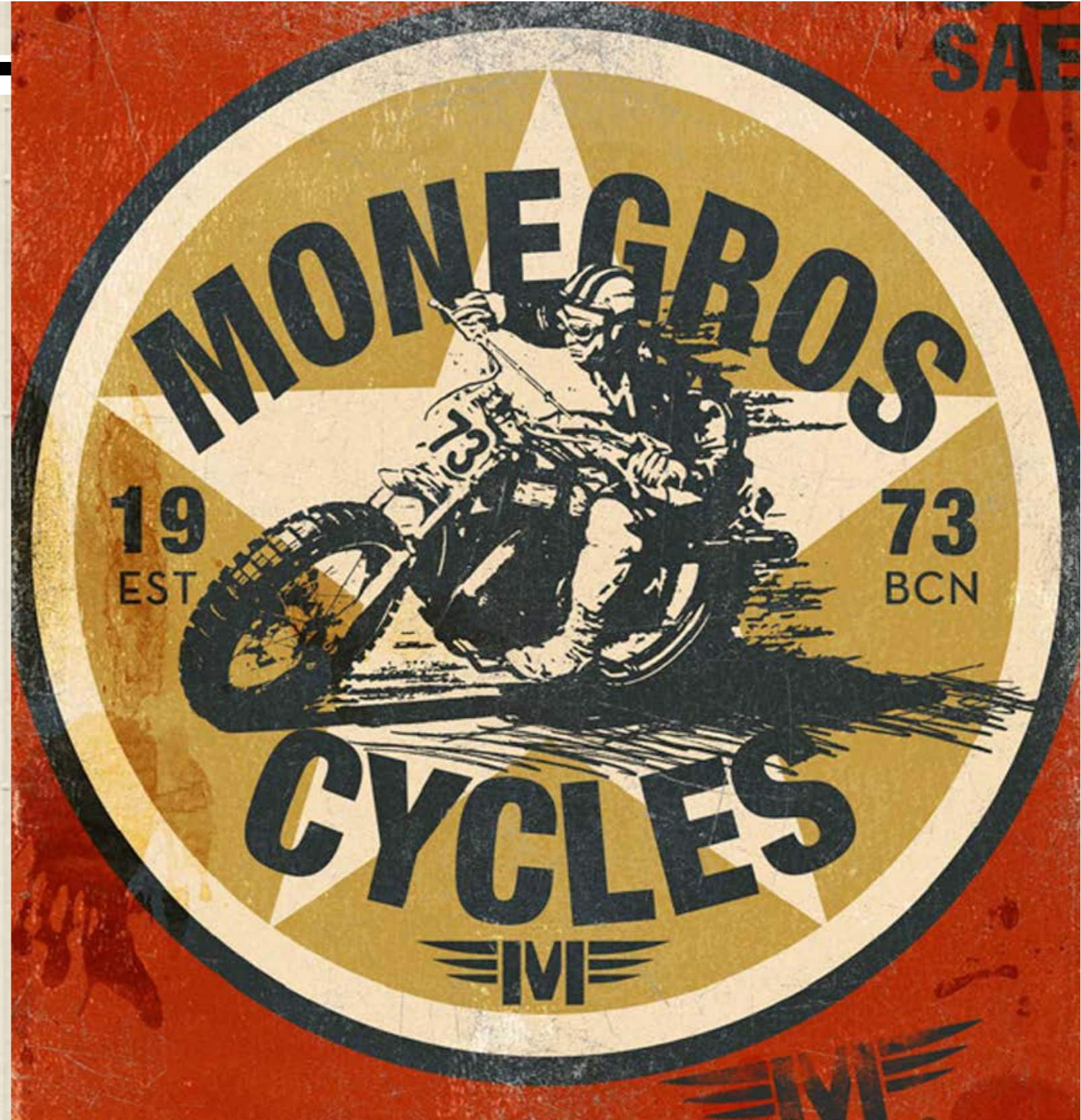
Operación "Octane"



Tras el éxito obtenido con el concurso entre concesionarios que Indian realizó utilizando como base la Indian Scout, ahora es Victory la que se suma a ésta alternativa y convoca la "Operación Octane"

Los concesionarios de la marca que estaban interesados en participar tuvieron hasta el 16 de agosto para inscribirse, y antes de finales del próximo mes tendrán que tener sus motos listas, ya que se abrirá un periodo de 2 semanas para que

los aficionados votemos online por nuestra favorita. Los dos primeros clasificados, tanto de USA como de cualquier otro país del mundo, serán notificados el 30 de noviembre, y tendrán un premio de 5,000\$ y 3.000\$ respectivamente. ■



M M M MonegrosCYCLES-73

MOTORCYCLE APPAREL FOR RIDERS



París, 175
08036 Barcelona
Tel. 933 105 912

info@monegroscycles.com
facebook.com/MonegrosCycles

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

www.monegroscycles.com

Adiós a una leyenda



A partir de ahora el Lunes 25 de julio de cada año será recordado como un día triste para todos los aficionados a las carreras velocidad máxima en tierra, ya que Sam Wheeler, diseñador, constructor y piloto de la EZ Hook que estuvo evolucionando a lo largo de los últimos 20 años, falleció en un terrible accidente durante una sesión de pruebas en Bonneville en la que preten-

día batir el record de rodar en una sola pasada a 355.303 mph que él mismo logró en los BUB Speed Trials de 2006. Wheeler siempre mantuvo que: "si algo se puede soñar, se puede hacer". Su sueño de sobrepasar la barrera de las 400mph ha terminado a sus 72 años, pero llevaba viviendo sus sueños desde 1.986 y eso es lo único que realmente importa. ■







NUEVA XSR900 POR 9.899€

BORN CUSTOMIZED

Descarga la nueva App My Garage y crea tu propia Sport Heritage





XSR900

Descubre la nueva XSR900



SERVICIO YAMAHA
902 996 610



PONT GRUP



YAMALUBE



anesdor



tecnología ecosostenible



La XSR900 es sinónimo de autenticidad y carácter. El brutal motor tricilíndrico Crossplane de 850cc que ruge en su interior junto con su estilo clásico, brindan al piloto una experiencia de conducción única. Una moto que recoge el testigo de las míticas deportivas de Yamaha y sus legendarias victorias, como la TZ750 de Kenny Roberts. Da rienda suelta a la imaginación y customízala para convertirla en una moto única.

XSR900 edición 60 aniversario desde 10.199€

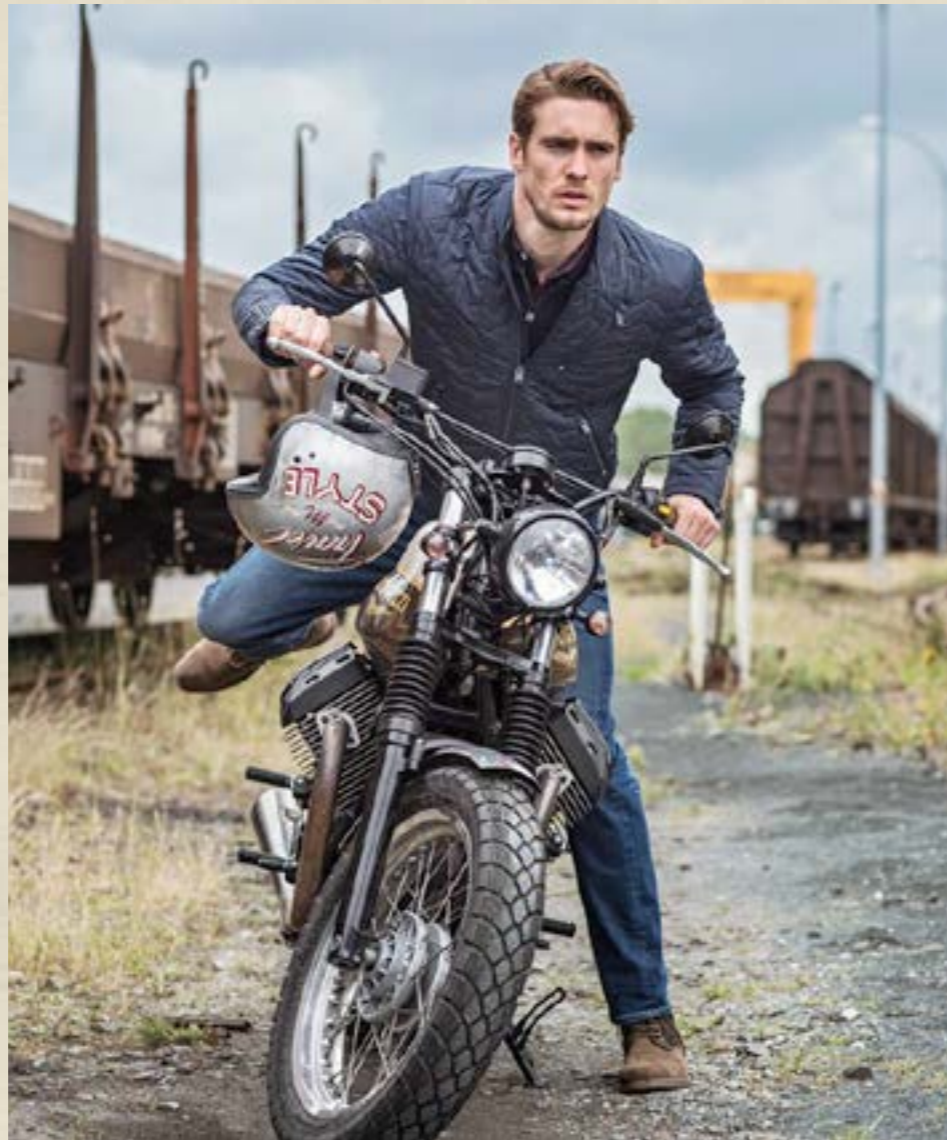
www.yamaha-motor.es

YAMAHA
Revs your Heart

Inspiración Vintage

Aunque no fabrican ropa de moto ni se lo plantean, Vanguard-Clothing es una marca que desde sus inicios siempre estuvo muy vinculada al mundo de la moto a través de las diferentes colecciones que han ido lanzando desde sus inicios, ya que siempre estuvieron inspiradas por algunos modelos de motos clásicas -casi siempre Moto.Guzzi- por las sensaciones "únicas" que las motos antiguas son capaces de transmitirnos. La originalidad de este fabricante holandesa se refleja en un especial cuidado por los detalles así como en la búsqueda de la atemporalidad en el diseño de unos productos que se ajustan a nuestro cuerpo como un guante, lo cual los hace ideales para montar en moto. En conjunto, esta es la base para un look casual y formal en cualquier momento del día, en cualquier parte del mundo ■

www.vanguard-clothing.com



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



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

Email: info@ink4ever.eu www.ink4ever.eu

La Royal Enfield bicilíndrica “cazada”

La confirmación de la noticia que recibíamos el pasado abril sobre la posibilidad de que Royal Enfield estuviera desarrollando un modelo bicilíndrico

de 750cc ya es una realidad, ya que uno de los prototipos de prueba de la firma anglo-india ha sido “cazado” en las carreteras del Reino Unido.

Suponemos que la similitud con la Continental GT535 es para que la moto pase desapercibida durante las pruebas, pero si nos fijamos detenidamente veremos que tiene una doble salida de escape y un motor que no es el habitual “mono” de la marca sino un bicilíndrico paralelo con el que a partir de ahora Royal Enfield competirá con las Guzzi V7, Triumph Street Twin, y Harley Street en igualdad de condiciones

Este es el primer motor que Royal Enfield concibe desde cero en muchas décadas, y su mayor potencia, que deberá rondar los 60Cv, seguramente obligue a rediseñar el chasis Harris que tan buenos resultados está dando en la Continental GT535. Es posible que el INTERMOT sea el lugar escogido para su presentación oficial, hasta entonces, os mantendremos informados. ■



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.

Ugly Bros



Trabajos, hace ahora diez años nació en Corea la empresa Ugly Bros cuyos fundadores, todos ellos motoristas y a su vez con amplios conocimientos en el sector textil, se marcaron el objetivo de fusionar la necesaria seguridad que ofrece la ropa técnica, con prendas de vestir de cuidado diseño que podremos utilizar en nuestra vida diaria.

Aunque la “estrella” de su catálogo son los pantalones vaqueros en su producción, toda artesanal y con rigurosos controles de calidad, también hay sitio para pantalones y cazadoras de diferentes tejidos y estilo, guantes, camisetas, y un largo etcétera. ■

www.uglybros.com



HANDMADE

★ VINTAGE BOOTS & SHOES ★

- THE BLACK MOOSE COMPANY -

Territory

Since 015



www.theblackmoosecompany.com



“THE BLACK MOOSE COMPANY”

Legend Gear para BMW



Si tienes una BMW R-nineT y aun que viajes solo no te conformas con llevar un cepillo de dientes como único equipaje, la empresa germana SW Motech tiene la solución a tu problema con ésta gigantesca bolsa universal Legend Gear LR2 de 48 litros de capacidad que situada en el puesto del pasajero, casi te permitirá llevarte la casa a cuestas

gracias a que está diseñada con un sistema de soportes que te permite añadirle bolsas adicionales sin romper la estética de la moto. Si te gustan las soluciones más tradicionales, SW Motech también cuenta con las bolsas laterales LC1 con soportes fijos diseñados específicamente para la R nineT, o, si lo prefieres, con un sistema universal que puedes

guardar cuando no uses las alforjas. Tanto las LR2 como las LC1 son de tela de lino encerrada y cuero artificial Napalón, y se suministran con una funda impermeable para proteger el contenido en caso de lluvia. ■

En España las distribuye:
2T Moto. Tfno.: 912660293

www.2tmoto.com



www.bihr.es

Bihr

Powering your passion

Encuentra tus neumáticos Custom y Café Racer en www.bihr.es

Tu especialista en neumáticos

10 marcas, 2.500 referencias, 20.000 neumáticos en stock, entregados en 24h*!

¡PIDE TU CATALOGO!
REF. 87120



Hasta 6 neumáticos de moto / scooter o 4 de Quad / ATV. Superado cualquiera de estos 2 límites, entrega por paquetería en 24-72h.

¡La oferta más amplia a descubrir en nuestro nuevo **Catálogo Neumáticos 2016** de 240 páginas!

Catálogo de Neumáticos 2016
240 páginas

BRIDGESTONE



EXEDRA MAX



Tecnología japonesa, desarrollados en moto gp y aplicados a los neumáticos de calle al alcance de tu mano. Más de 300 referencias en stock. Fiabilidad y calidad indiscutible.

Continental

TKC 70



Los ingenieros alemanes aportan todos sus conocimientos presentes en toda su gama. ¡Más de 300 modelos que desprenden tecnología desde la carcasa hasta la banda de rodadura! Los estándares de calidad ya alcanzados no son más que un aliciente para hacerlo aún mejor.

DUNLOP

SPORTMAX MUTANT



Una presencia global en I+D+i y sometidos a la prueba más dura: la Competición. Las construcciones radiales, los diseños de banda de rodadura, las tecnologías Multi-Tread y NTEC... todas ellas desarrolladas a partir de la pasión de Dunlop por la moto.

METZELER

ME 880 Marathon XXL



El inconfundible estilo alemán se usa en primeros equipos como BMW. El referente en el segmento Trail con el reconocido "Tourance", además de su presencia en Enduro con el "6 Days Extreme" completan una extensa gama con más de 230 modelos disponibles en nuestro catálogo.

MICHELIN



Scorchion



Aparte de las reconocidas gamas de Hypersport y Custom, Michelin completa su oferta en Trail y Off-Road renovando su gama e introduciendo en Maxiscooter la tecnología radial. Prestaciones excepcionales y máximo placer de conducción.

PIRELLI



MT 66 ROUTE



La firma italiana no necesita casi presentación. Instalada en primeros equipos como BMW, Ducati o Triumph. Todo un referente mundial campeonos del WSBK y del MXGP, en fuerte presencia en los segmentos Hypersport, Custom y Maxiscooter Radial.

BRIDGESTONE

Mitas

Continental

PIRELLI

DUNLOP

HTP

METZELER

KENDA TYRES

MICHELIN

ALFA ROMEO

vicma
powered by **Bihr**

T +34 968 424 752 // F +34 968 422 778
Ctra. Nacional 340, Km 0,94
30850 Totana, Murcia (España)

YouTube Instagram Facebook

Protégete de las multas

Todos sabemos que rodar en moto a 120 Km/h aburre a las ovejas, y el que más y el que menos también sabe cómo te descuadra el presupuesto una multa por exceso de velocidad (y eso si tenemos la suerte de que no tengamos que reciclarnos por pérdida de puntos) así que una buena idea para evitar que las autoridades nos metan la mano en el bolsillo es ésta dis-

creta pulsera Woolf fabricada en Italia, cuyo funcionamiento es tremendamente sencillo.

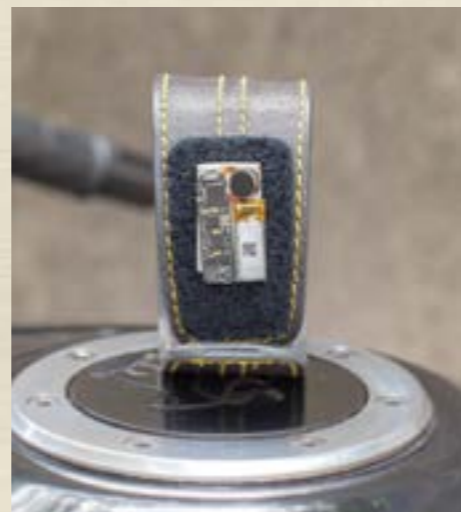
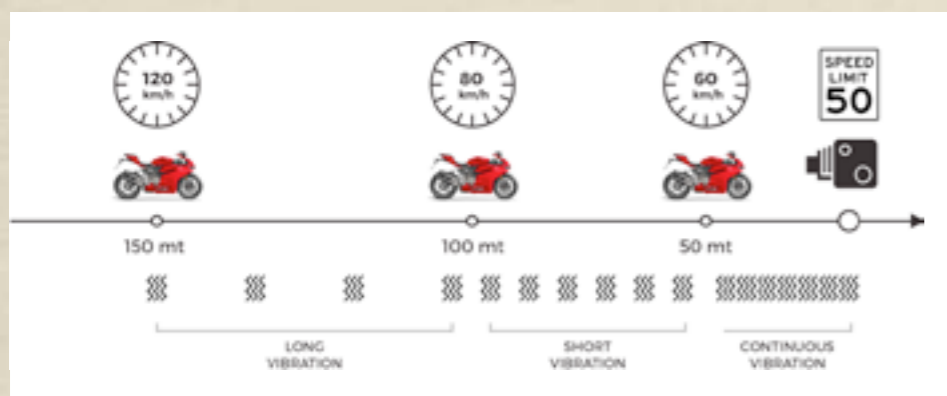


La pulsera se conecta vía Bluetooth a un smartphone al que previamente habremos instalado una App que reconoce las zonas habituales de controles de velocidad y ubicación de los radares fijos, de forma que cuando nos aproximamos a cualquiera de ellas la pulsera emite vibraciones que aumentan en

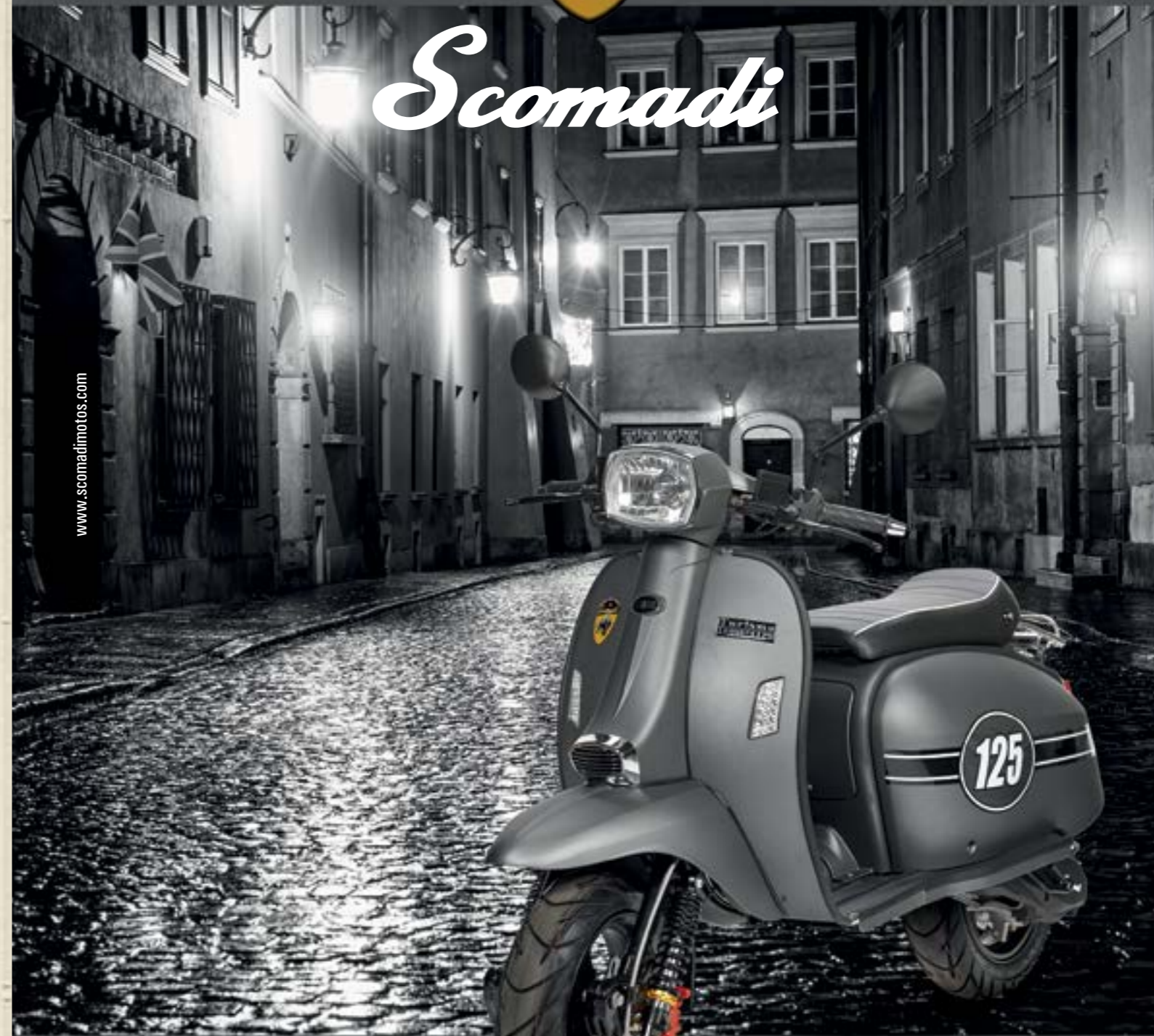
intensidad a medida que nos acercamos al radar.

Según sus creadores, si realizamos trayectos diarios de dos horas su autonomía nos permitiría 15 días de uso sin necesidad de recargar su batería, una sencilla operación que se realiza a través de un puerto micro USB que lleva incorporado.

La pulsera Woolf ya está desarrollada y se calcula que se empezará a comercializar en verano de 2017. ■



Scomadi



www.scomadimotos.com

Twismo Leggera 50

PVP Recomendado
1.645€

Promoción
1.595€
Hasta el 31-12-2015

Twismo Leggera 125

PVP Recomendado
2.450€

Promoción
1.995€
Hasta el 31-12-2015

PVP lanzamiento
Precio recomendado en península y Baleares

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

Encuentra tu Vendedor Autorizado en www.scomadimotos.com

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



Urban Spirit

La conocida empresa Montblanc quiere seguir incrementando el catálogo de productos con los que satisfacer las demandas de sus seguidores más fieles, por lo que ha desarrollado una línea de cascos de moto para lo que ellos denominan "gentleman rider"

Inspirados en los cascos de competición de los 70, el Urban Spirit es un claro ejemplo de simplicidad bien conseguida ya que bajo su decoración en riguroso color negro encontramos perfectos detalles de acabado como el cuero micro perforado que permite que se vean los reflectantes incorporados en la calota, o las espectaculares gafas/pantalla que lleva de serie



El interior en piel muy suave al tacto, el clásico cierre de doble anilla, y sobre todo su tacto, nos hacen pensar que Montblanc han puesto tanto esmero a la hora de hacer estos cascos que se comercializan en versión in-

tegral y jet como el que ponen en sus prestigiosas estilográficas y bolígrafos.

Toda una garantía de calidad, aunque por desgracia, su precio no esté al alcance de todo el mundo. ■

www.montblanc.com



XXXII CONCENTRACIÓN

BIG TWIN

CASTELLÓN

DEL 9 AL 11 DE SEPTIEMBRE
2016

Bonneville Bobber

Triumph no deja de sorprendernos, y tras la completísima remodelación que han hecho este año a la gama "Modern Classic", ahora trabajan en una Bonneville que incrementará el número de integrantes de la familia en el segmento custom. La nueva criatura de los de Hincley, de la que como podemos ver en las fotos ya circula una unidad de prueba, es un Bobber propulsado por el motor de refrigeración líquida de la T120 Black, instalado en un bastidor completamente nuevo en el que destaca un basculante "A" frame con una suspensión tipo cantilever que le da la apariencia de un chasis rígido.



Como es normal Triumph seguirá mejorando sus modelos América, América LT y Speedmaster, que cada día cuentan con más seguidores, y con ésta nueva Bonneville Bobber espe-

ran satisfacer a todos aquellos aficionados que llevaban tiempo demandando a la Motor Co un modelo similar en su gama de modelos de iniciación a la marca.



VINTAGE



Más de 25 decoraciones distintas.
Pantalla solar escamoteable.
Interior desmontable y lavable.
Modelos sujetos según ley europea vigente.



dynam^{ic}line *class*
www.dynam^{ic}line.es



Ezequiel 21

La espada afilada de Jehová



De la calenturienta mente de Karl Renoult de Ed Turner Motorcycles, no dejan de surgir motos que rompen con todos los convencionalismos. La marca y el modelo son lo de menos siempre que se salgan de lo corriente y no dejen a nadie indiferente...

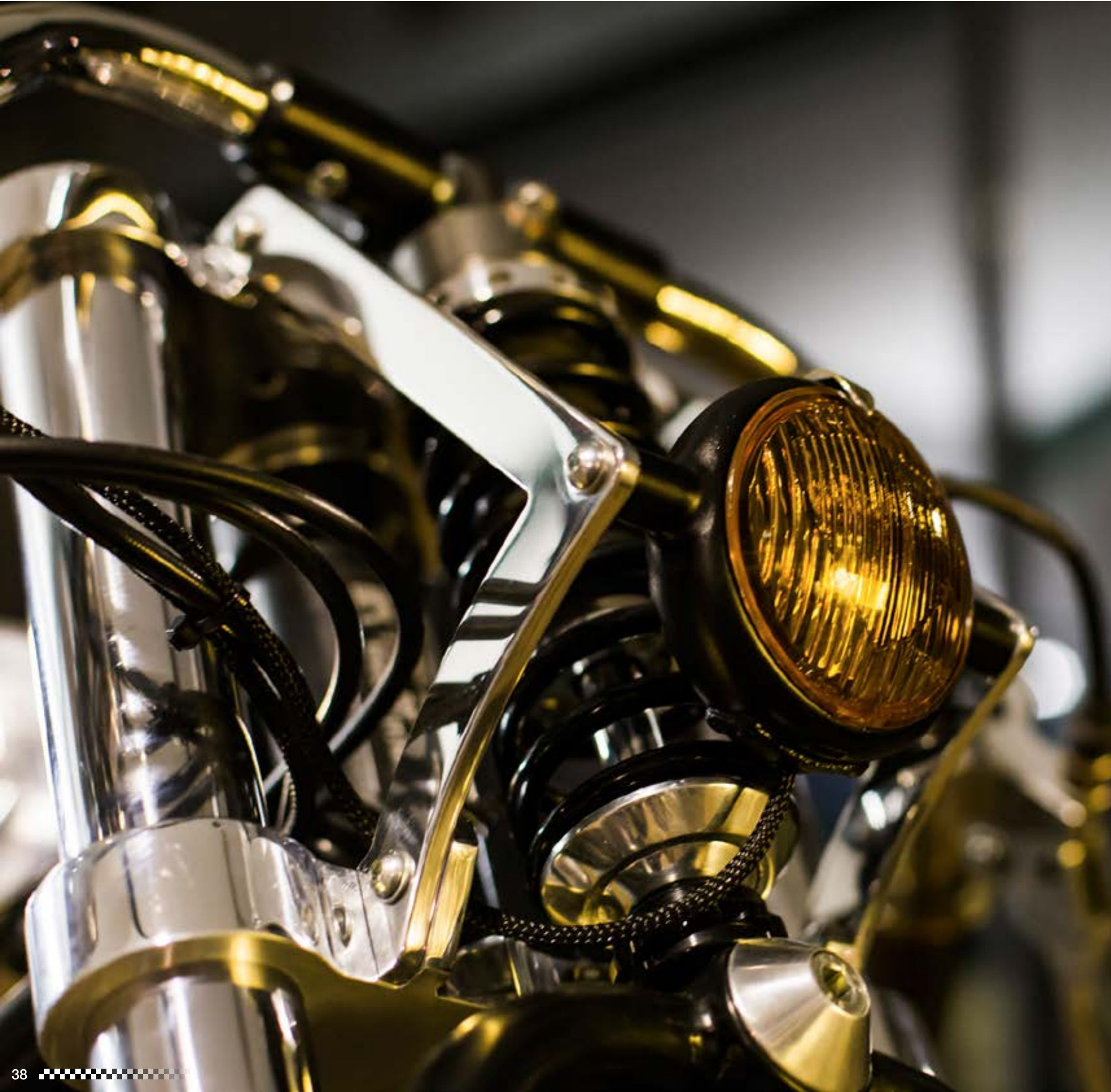
TEXTO: CR; FOTOS: FRANÇOIS RICHER



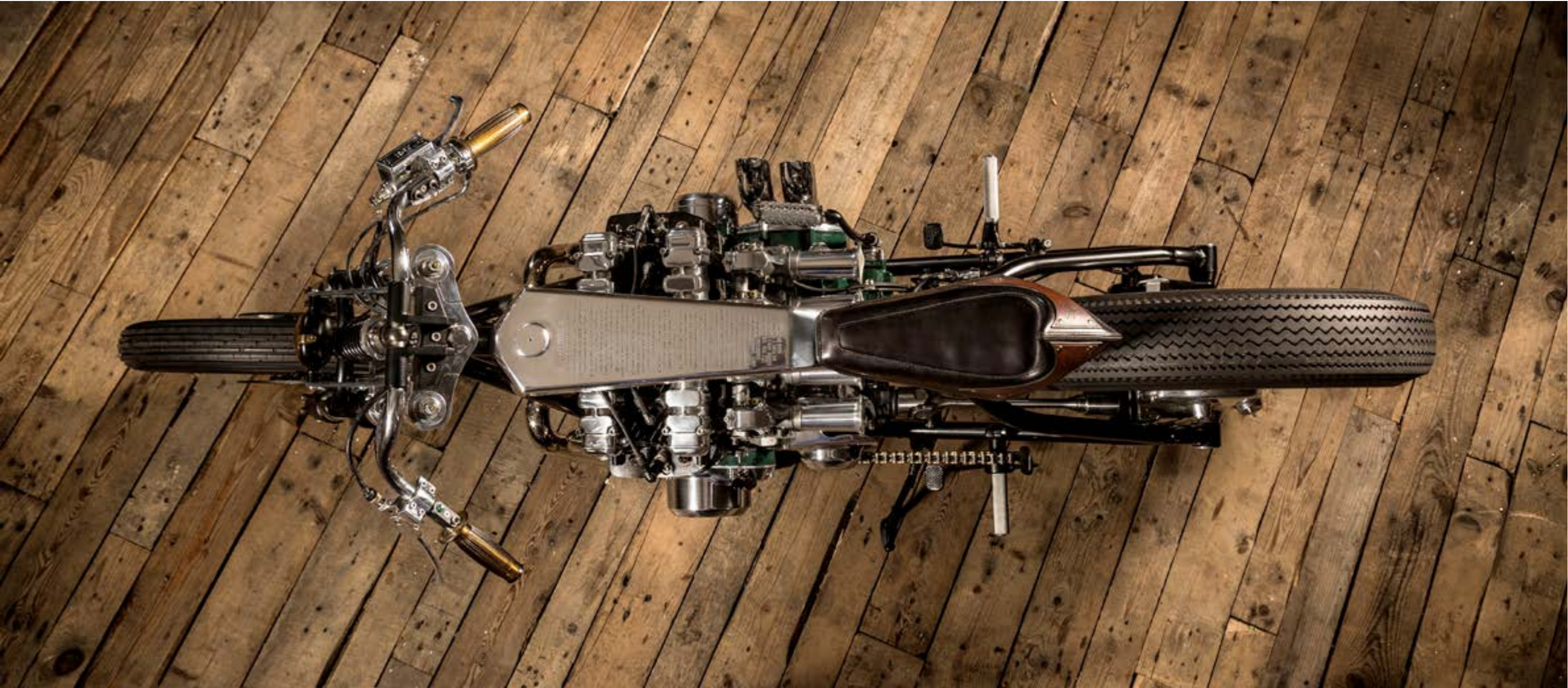
EN ESTOS TIEMPOS EN LOS QUE LOS temas religiosos son causa de conflicto, grabar sobre el depósito de una moto versículos del libro del profeta Ezequiel que denominar “agresivos” sería quedarse corto, es como invitar a los laicistas políticamente correctos que tanto abundan últimamente en nuestra sociedad a hacernos objetivo de sus críticas.

Pero si hay alguien que puede permitírselo porque no le importa lo más mínimo lo que digan de él es Gregoire, el dueño de esta Kawa. Hace unos meses se salvó por los pelos de morir bajo las balas de los fanáticos que poniendo la religión como excusa cometieron uno de los atentados de París. A partir de aquel día se prometió que siempre diría lo que le pareciese y que jamás dejaría de hacer algo que le apeteciera. Los sueños hay que cumplirlos en vida, y como en uno de los suyos se veía a si mismo esperando nervioso la bajada de la bandera de cuadros en una línea de salida con una moto que imaginaba potente, rápida, ruidosa, agresiva, elegante... Justo como las que su amigo Karl hace en el pequeño taller que regenta en Nantes, hasta el que se acercó para proponerle el proyecto.

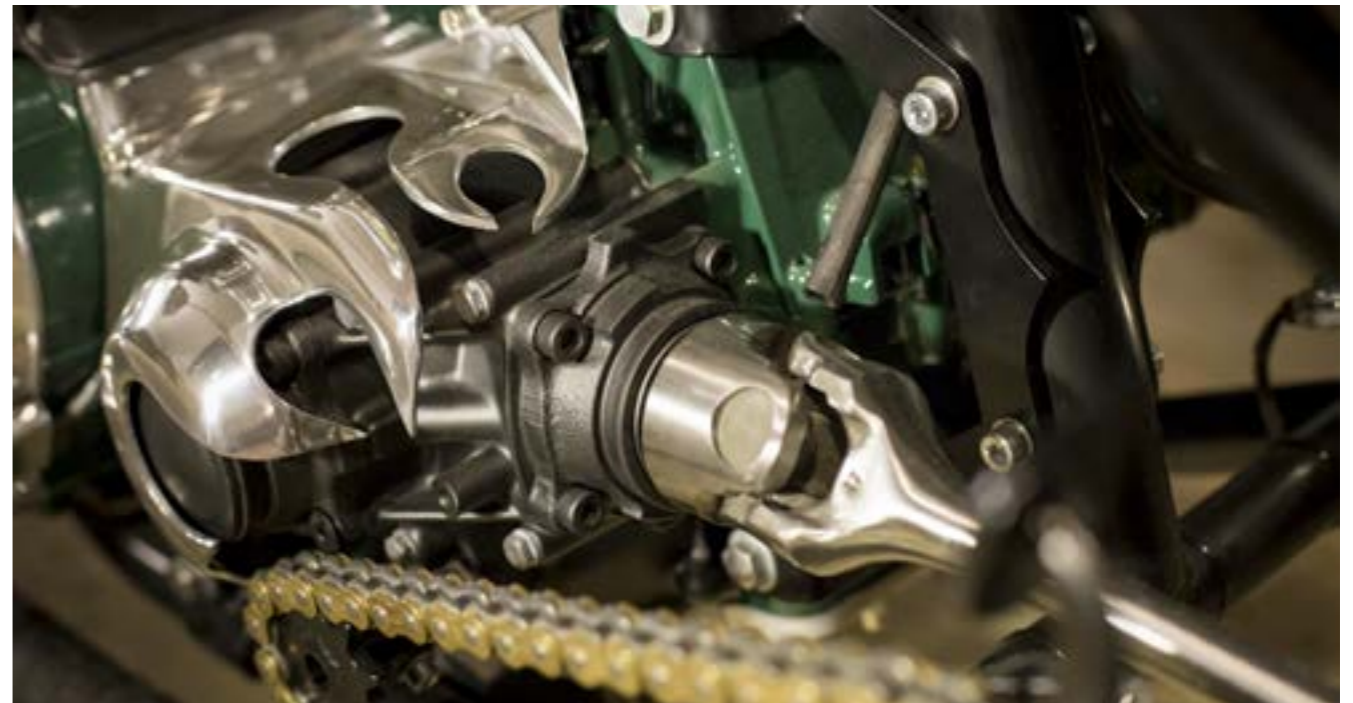




En cuanto Karl escuchó las ideas de su amigo aceptó el trabajo sin dudar. Aquel día acordaron tanto la línea general de la moto, que estaría basada en la de otros proyectos anteriores del constructor francés, como de los detalles de terminación que incluirían un subchasis no demasiado bajo, tren delantero con una suspensión tipo Springer, y un motor cuatro en línea potente...Muy potente.



Karl encontró una Kawasaki Z1000ST que le serviría como punto de partida. El motor tenía poco más de 100Cv pero estaba en excelentes condiciones. Eso le permitía destinar la mayor parte del presupuesto a hacerle algún retoque con el que ganar potencia, y, más importante, a fabricar un chasis ligero para tener una buena relación peso-potencia que proporcionara a Gregoire fuertes sensaciones.



El bastidor tomó forma de manera casi inmediata. Toda la sección delantera es la original, pero la trasera se ha reconvertido en un hardtail de formas tan estilizadas y elegantes que parece que Karl lo hubiera trasplantado de una bicicleta.

A dar ésta sensación también ayuda el pequeño asiento "mono" realizado en Red's Leather bajo

el que se esconden un par de pequeños intermitentes que también sirven de luz de freno. El neumático trasero de coche queda completamente a la vista y da a la moto un aspecto muy radical. Karl aprovechó las llantas de siete radios originales no solo porque fueran bonitas, sino también porque así se ahorraría tener que adaptar el plato de la transmisión por cardan a otra llanta.



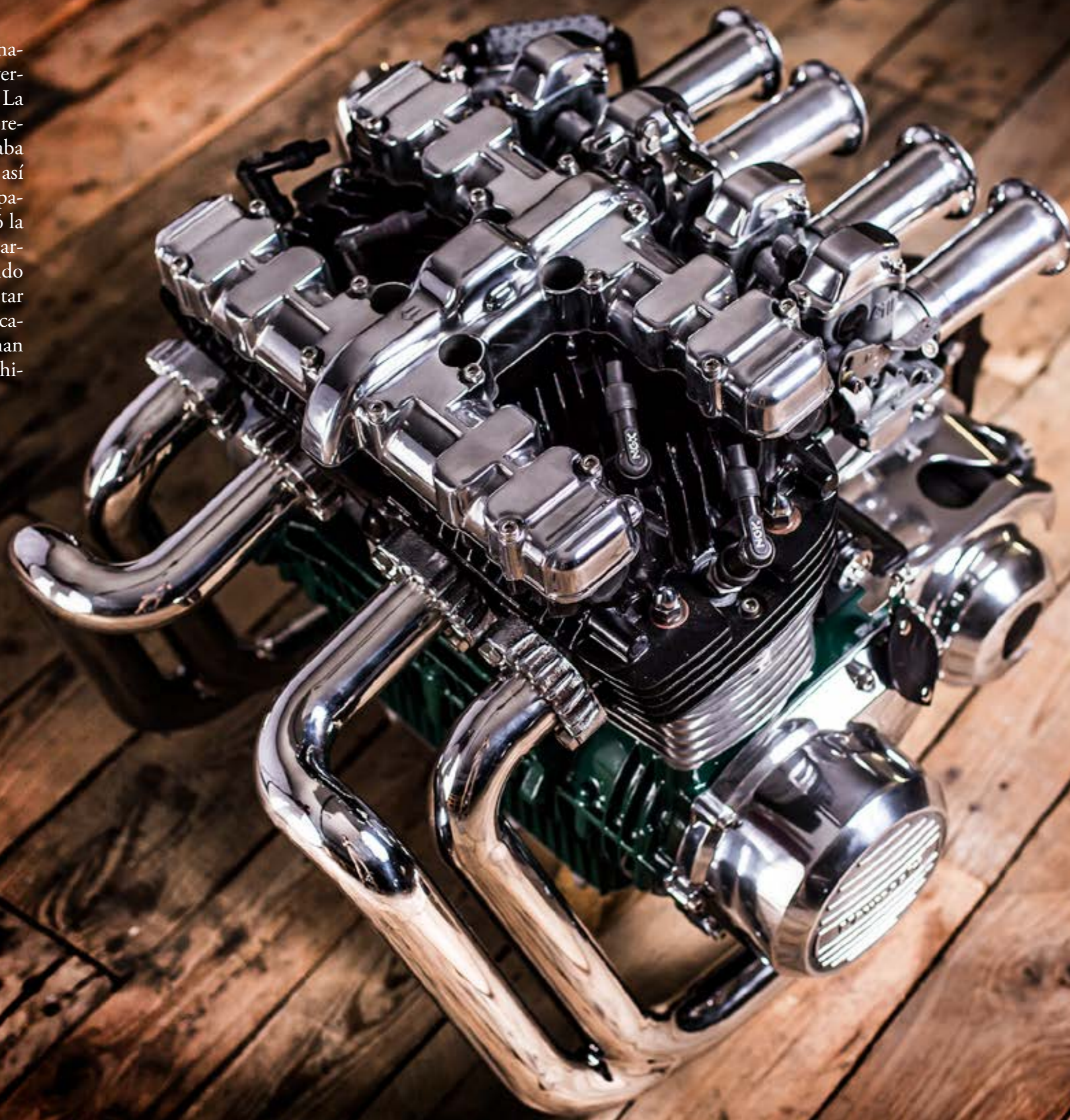


Ese tiempo prefirió dedicarlo a pulirlas y a cerrar los huecos que tiene la trasera entre los radios con unas placas con las que ahora parece una llanta lenticular, y a adaptar la delantera a la horquilla de CBR, que si os fijáis bien veréis que se reconvirtió en Springer adaptándole un amortiguador externo Shift Racing que trabaja anclado a la tija superior y al arco situado entre las barras y las botellas. Está claro

que la horquilla CBR habría funcionado mejor que este "invento", pero no podemos olvidar que Gregoire usará la Ezechieel 21 exclusivamente en carreras como la Glemseck 101 y el Sultans of Sprint en las que la creatividad y el estilo de las motos participantes es tan importante a la hora de puntuar como su comportamiento en la pista, y el tren delantero ideado por Karl de-rocha ambas cosas.



En cuanto al motor se refiere no había mucho presupuesto para invertir pero tampoco le hacía falta. La potencia era suficiente y la compresión de los cuatro cilindros estaba en niveles más que aceptables, así que Karl se limitó a darle un repaso a la culata. También le mejoró la “respiración” desmontando los carburadores para limpiarlos a fondo y cambiar los chicles para adaptar su funcionamiento al agresivo escape 4 en 2 cuyos silenciosos asoman por el lado derecho como las chimeneas de un camión Peterbilt.



Por si la Ezechiel 21 no resulta suficientemente intimidatoria a sus rivales, Karl fabricó el pequeño depósito de aluminio y le grabó los salmos del profeta que hablan de sobre espadas afiladas y pulidas

dispuestas a cercenar todo lo que se les ponga por delante a manos de un Dios que, por una vez, parece estar muy, pero que muy cabreado, y dispuesto a luchar con todas sus fuerzas.



Gregoire ya demostró en el atentado de Paris que sus piernas pueden correr más que las balas. Ahora hay que ver si también es capaz de hacerlo agarrado a unos semi manillares.



- 8 La palabra del Señor vino a mí, y me dijo:
- 9 Hijo de hombre, profetiza y diles que así ha dicho su Dios y Señor: La espada está afilada y pulida.
- 10 Afilada para degollar a sus víctimas; pulida para brillar en cada golpe.
¿Y esto es motivo de alegría? El cetro de mi hijo es despreciado, como si fuera un palo cualquiera.
- 11 Sí, la espada está afilada; se afiló para tenerla a la mano. Sí, la espada está pulida; se pulió para entregársela al verdugo.
- 12 ¡Grita y llora, hijo de hombre! Mi espada va a caer sobre mi pueblo y sobre todos los príncipes de Israel. ¡Todos ellos caerán bajo su filo! ¡Hiérete con ella en el muslo,
- 13 que ésta es una prueba muy dura! No importa que la espada desprecie al cetro, porque la espada dejará de existir”
- 14 Tú, hijo de hombre, profetiza, y bate palmas una y otra vez. ¡Que hiera la espada asesina dos y hasta tres veces! ¡Ésta es la espada asesina que acabará con todos,
- 15 Para que el corazón desmaye y los estragos se multipliquen! ¡En todas las puertas de sus ciudades he puesto el horror de la espada! ¡Dispuesta está para brillar! ¡Dispuesta está para degollar!
- 16 ¡Da tajos a la derecha, da tajos a la izquierda, da tajos por todas partes!
- 17 Y yo también batiré palmas, y así apaciguaré mi ira. Yo, Jehová, he hablado.



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

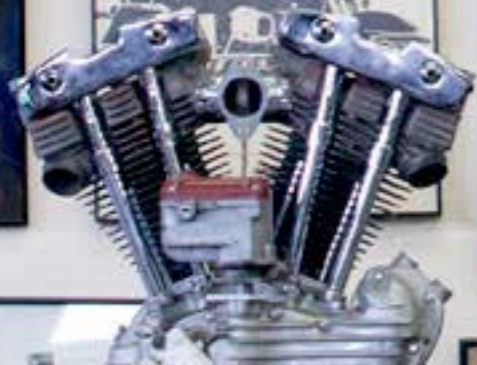
www.triumphmotosmadrid.es

The Garage Co.



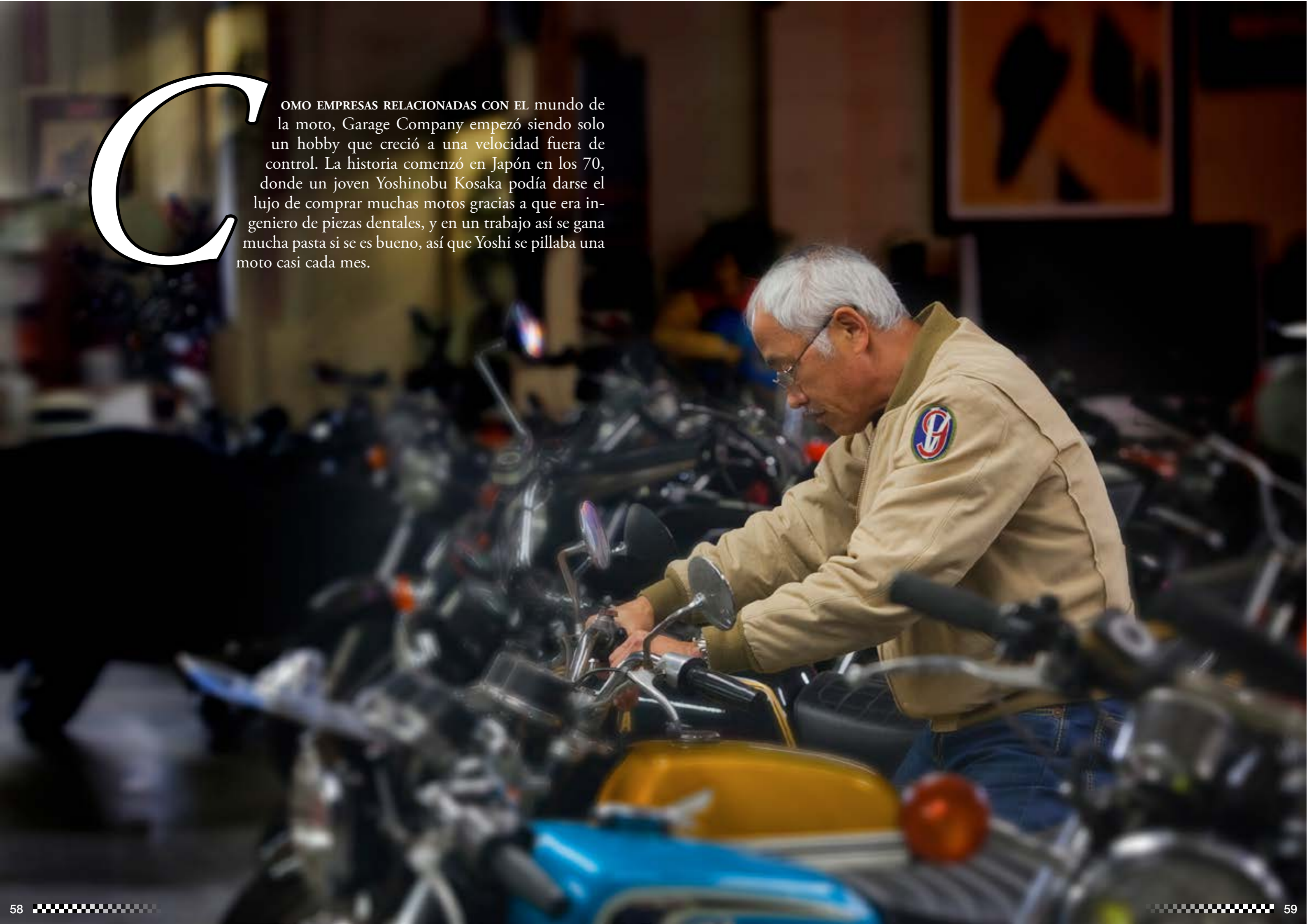
El paraíso terrenal
para los entusiastas
de las motos de antaño

TEXTO: CR's Fotos: D.R.



C

OMO EMPRESAS RELACIONADAS CON EL mundo de la moto, Garage Company empezó siendo solo un hobby que creció a una velocidad fuera de control. La historia comenzó en Japón en los 70, donde un joven Yoshinobu Kosaka podía darse el lujo de comprar muchas motos gracias a que era ingeniero de piezas dentales, y en un trabajo así se gana mucha pasta si se es bueno, así que Yoshi se pillaba una moto casi cada mes.





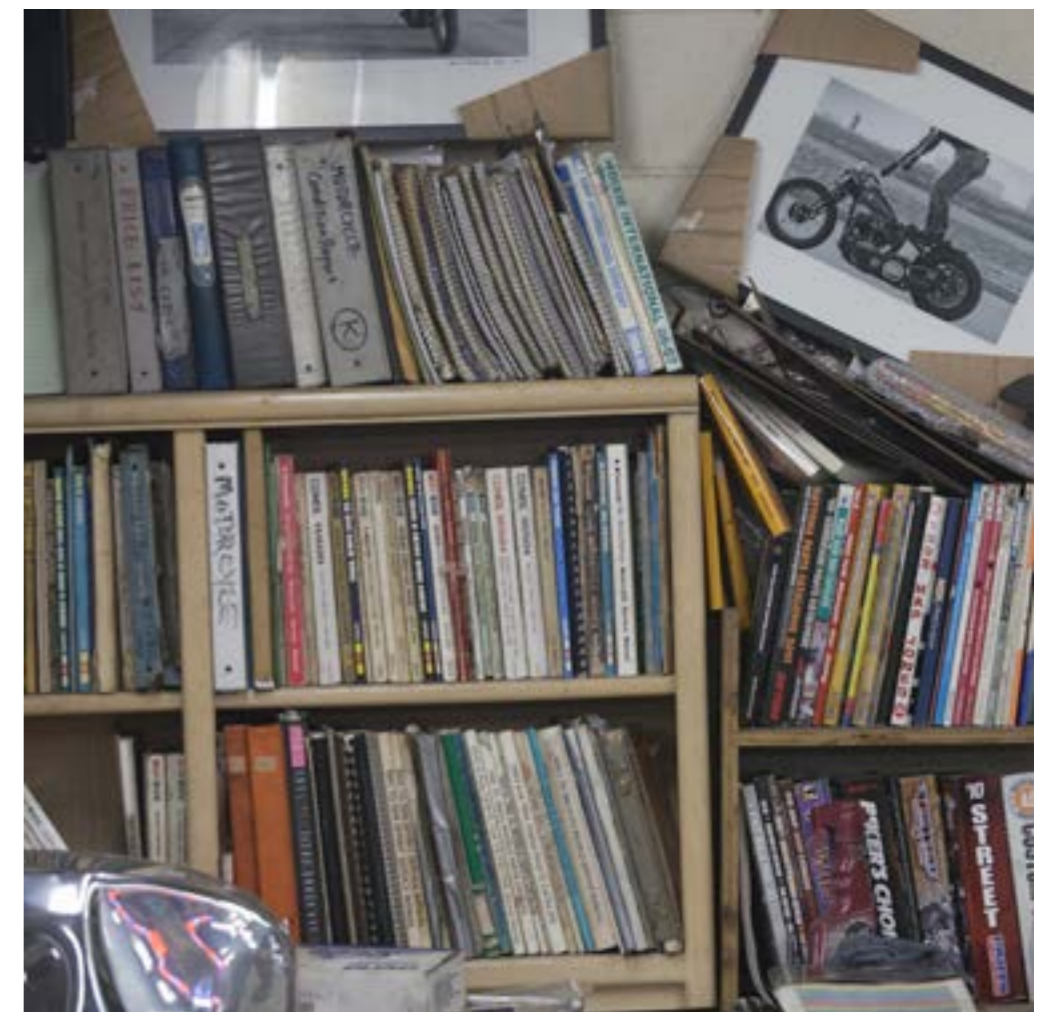


Pasaron los años y en 1984 decide trasladarse a California. En Beverly Hills ganaba mucho menos que en su país, pero como por culpa de la crisis del petróleo las motos de aquella época estaban tiradas de precio, siguió acaparándolas. También era un habitual de los mercadillos, en los que buscaba motos antiguas y siempre se hacía con piezas de Kawa H1Rs, Ducati 750SS, Norton de carreras de Production, MV Agusta y BMW que le vinieron muy bien en el 86, cuando empezó a competir en el Campeonato AHRMA (American Historic Racing Motorcycle Association) en el que en la temporada de 1983 consiguió el título de Fórmula 250 a los mandos de una Bultaco TSS . de refrigeración líquida.





En 1987 Kyoko, su mujer, preocupada de que la falta de espacio del garaje hubiera hecho que las motos se empezaran a amontonar en jardín, buscó un garaje en el que Yoshi pudiera guardar su colección que encontró en West Washington Boulevard en Venice Beach. El almacén, al que Yoshi no tardó en trasladar sus más de 150 motos, también tenía una pequeña tienda a la que algunas personas del barrio entraban para saludar, interesarse por piezas y motos, o simplemente para charlar, y su garaje empezó a convertirse en un negocio. De modo que Yoshi y Kyoko hicieron un montonazo de camisetas Garage Company que se vendieron tan rápido que 6 meses más tarde decidieron tomarse las cosas en serio y abrieron una tienda en la que solo vendían libros, piezas de motos de carreras y souvenirs, porque Yoshi se negaba a vender motos.



Después de más de 20 años en el Washington Boulevard, Yoshi y su mujer se trasladaron al actual local de Inglewood de más de 1700 m2, en el que por fin Yoshi puede exponer todas esas piezas antiguas y cascos que durante tantos años ha tenido que apilar en cajas, para que cualquier aficionado a las motos clásicas se sienta en Garage Company como un niño en una tienda de chucherías







Garage Company está a unos 15 minutos en coche desde el aeropuerto internacional de Los Angeles, así que si alguna vez pasais por allí, no dejéis de visitar a Yoshi y Kyoko. Merece la pena



Prueba:
**Triumph
Street
Twin...**

No se puede negar que Triumph ha puesto toda la carne en el asador con su nueva gama clásica. En nuestra protagonista de hoy, que por ser la más básica es la llave de acceso a la familia Bonnie, se nota que el imperio británico supone el escalón de acceso a la legendaria familia Bonneville. El “imperio británico” resurge con más fuerza que nunca.

TEXTO: JOSÉ ÁNGEL SECO; FOTOS: TRIUMPH



Q

QUE LAS MOTOS RETRO ESTÁN MÁS DE moda que nunca no es nuevo, pero si lo es que las principales marcas estén siguiendo ésta filosofía con motos que aunque van dirigidas a esa selecta pero inmensa minoría de aficionados que busca distinguirse con algo que no se pase de moda y que puedan adaptar a sus propias personalidades gracias a un completo catálogo de accesorios.





Pero no todos los modelos se pueden (ni se deben) meter en el mismo saco porque dentro de este mismo segmento hay una especie de subdivisión en el que por un lado están los modelos neoretro con un diseño con ciertas reminiscencias vintage, y por otro las neoclásicas, que a pesar de su fabricación moderna mantienen una estética de moto antigua. La Triumph Street Twin y el resto de sus hermanas 2016 están en este segundo grupo en el que rivalizan con las Kawa W800, Guzzi V7, Harley Sportster u Honda CB1100, mientras que en el primero encontramos modelos como las Ducati Scrambler, BMW R nine T, y Yamaha XS700 y XJR que nos dejan muy clarito que clásica no significa “antigua”, y que la tecnología más actual y la estética retro forman un binomio perfectamente compatible.

Sin ningún lugar a dudas la fábrica que marca el camino a seguir en esto de las clásicas es Triumph. Más que nada porque sus Bonneville surcan las carreteras de todo el planeta desde el año 59 del pasado siglo y eso se nota en sus motos, en el tipo de eventos que promocionan, en la línea de accesorios y ropa que tienen en su catálogo, y hasta en la cantidad de preparadores que les siguen, siempre dispuestos a meter mano a sus bicilíndricos paralelos. En resumidas cuentas: “la veteranía es un grado”





La Street Twin es la sustituta de la Bonnie básica y de la anterior gama Classic de la que solo se mantiene en catálogo la Scrambler. Este modelo estrena motor, electrónica, chasis y suspensiones con respecto a sus predecesores, y además cuenta con un equipamiento fantástico para una moto que aunque en teoría es la más básica de la familia (al menos en precio puesto que cuesta menos de 9.000€) que iguala en calidad y acabados al de sus hermanas Thruxton y T120.



Este equipamiento de serie incluye el nuevo twin SOHC de 8 válvulas con 900cc, refrigeración líquida y 55 CV de potencia, llantas de aleación con un único disco delante, pinza Nissin y ABS, acelerador electrónico, no desconectable, control de tracción (este si se puede desconectar), embrague antirrebote, piloto trasero de LED, manetas regulables, puerto USB bajo el asiento, llave de contacto con in-

movilizador, velocímetro con un display integrado en el que se nos informa de la marcha engranada, cuentakilómetros total/ parcial, indicador de mantenimiento, autonomía, nivel de combustible, consumo medio/instantáneo y reloj, tapón de depósito de gasolina con cerradura, que antiguamente era un "extra", y unos preciosos neumáticos Pirelli Phantom que terminan de rematar su estética retro.





Los dos primeros detalles que hay que resaltar de la Street Twin son la postura de conducción y su sonido. La primera es perfecta para pilotos de cualquier estatura, ya que el asiento está diseñado para que los más bajitos no tengamos que “buscar la acera” cuando paremos en los semáforos. La posición del manillar y los reposapiés está estudiada para proporcionarnos una postura de conducción que no nos obligue a parecer contorsionistas, y los escapes emiten un sonido que es música celestial para nuestros oídos.

En cuanto al funcionamiento de la Street Twin se refiere, el nuevo motor tiene más fuerza que potencia. Por debajo de 5.000 vueltas empuja más y mejor que su antecesor e incluso lo supera en considerablemente en capacidad de recuperación, pero le penaliza el que no se pueda estirar más. Para un uso ciudadano es de lo mejor porque no tienes que jugar con el

cambio, pero en carretera se queda algo corto e impide disfrutar al 100% del excelente trabajo que Triumph ha hecho con la parte ciclo, que es suficientemente ágil y rápida en los cambios de dirección como para rodar a muy buen ritmo a pesar que la horquilla Kayaba no tiene regulación, y que en los amortiguadores sólo se puede variar la precarga.



A pesar de su estampa clásica la Street Twin te permite rodar con la misma seguridad y eficacia que con cualquier moto “moderna”. Es minimalista, joven, urbana, y, más importante aún, es tan equilibrada que después de probarla te deja muy buena sensación. Lástima que sea una moto de prueba y que haya que devolverla.

Lo mejor:

- Ergonomía
- Par motor
- Acabados
- Sonido

Mejoraríamos:

- Potencia
- Freno delantero





Ficha Técnica

Motor y Transmisión

Tipo: Twin paralelo

Refrigeración: Líquida refrigerado por agua, 8 válvulas, Mono-árbol de levas (SOHC), Cigüeñal calado a 270°

Cilindrada: 900cc

Diámetro x Carrera: 84,6 x 80 mm

Alimentación: Inyección Electrónica Secuencial Multipunto

Escape: 2 en 2 con doble silencioso de acabado cepillado

Transmisión final: Cadena

Embrague: Multidisco en baño de aceite antirrebote.

Caja de cambios: 5 velocidades

Chasis y Parte Ciclo

Chasis: Tubular de acero al cromo molibdeno

Horquilla: Kayaba de 41mm, 120mm de recorrido

Llanta delantera: 18"

Freno delantero: Disco de 310mm

Pinza: Nissin flotante de 2 pistones, ABS

Neumático delantero: 100/90-18

Llanta Trasera: 17"

Freno trasero: Disco de 255mm

Pinza: Nissin flotante de 2 pistones, ABS

Neumático Trasero: 150/70 R17

Suspensión trasera: Amortiguadores Kayaba ajustable en precarga, 120mm de recorrido

Panel de instrumentos: Cuadro de instrumentos multifuncional LCD con velocímetro analógico, indicador de marcha engranada, indicador del nivel de combustible, consumo medio e inmediato, indicador de autonomía, aviso de mantenimiento, ordenador de a bordo, reloj y control de la información visible en pantalla desde un único botón en el manillar. El panel es apto para mostrar el estado de diversos accesorios como el TPMS (sistema de control de la presión de neumáticos) y los puños calefactables

Dimensiones y Pesos

Longitud: 2102 mm

Anchura del manillar: 880 mm

Altura (sin espejos): 1066 mm

Altura asiento: 750 mm

Distancia entre ejes: 1439 mm

Lanzamiento: 25,1°

Avance: 102,4 mm

Capacidad del depósito: 12 litros

Peso en seco: 197 kgs

Prestaciones y consumo

Potencia máxima: 55 CV (40.5kW) @ 5900 rpm

Par máximo: 80 Nm @ 3230 rpm

Consumo combinado: 3,7 L/100 km

Equipamiento de serie

ABS. Control de Tracción desconectable. Embrague anti-rebote. Acelerador electrónico. Faro trasero de LED. Toma de corriente USB. Panel de una esfera con LCD controlable desde el manillar. Llave con immobilizador.



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



Yamaha Nozem



A pesar del excelente rendimiento que siempre tuvieron, las Yamaha tricilíndricas no se suelen prodigar en las revistas. O bien se debe a que sus propietarios no se deshacen de ellas, o a que la mayoría han caído en manos de coleccionistas.

TEXTO: CR; FOTOS: CORTESÍA DE NOZEM MOTORCYCLES



H

ACE UNOS 35 AÑOS YAMAHA CONTABA en su catálogo con las XJ650 Maxim y las XS en versión de 750 y 850cc, tres modelos “triple” que fueron muy populares en su época. La estética de la primera de ellas era

prácticamente la misma de las posteriores Virago mientras que las otras dos estaban más orientadas a lo que por aquellas fechas se denomina sport turismo. Como decía al inicio del artículo no suelen verse y menos en ver-

sión modificada, lo cual es una verdadera lástima porque como podemos ver en éste trabajo de los holandeses Nozem Motorcycles las XS tienen un gran potencial para hacerse con ellas una buena café racer.



“La habilidad de Lorenzo Pinto para transformar motos está dando al equipo de Nozem Motorcycles una gran reputación internacional”



Este ejemplar es la versión gorda. No solo porque lleva el motor de mayor cilindrada sino porque tal y como salía de fábrica la XS850 también lo era en cuanto a dimensiones. O al menos en comparación con sus rivales más directas era más “gorda” y

pesada. Otra cosa de la que Yamaha podía presumir era de haber conseguido un motor tan potente, fiable y poco vibrador como un cuatro en línea pero con los consumos y la patada en bajos de un bicilíndrico paralelo, así que no entendemos el

motivo de abandonar aquella configuración que, por si fuera poco, también era más barata de producir debido al ahorro de materiales que suponía un cilindro menos y todo lo que necesita para funcionar (carburador, árbol de levas, válvulas...)

Como no podía ser de otra forma el primer paso fue desguazar la Yamy para sanearle todas las partes oxidadas, que no eran pocas, y hacerle una buena cura de adelgazamiento en la que, entre otras cosas se eliminaron del chasis montones de soportes que ya no servirían de nada, y se reconstruyó la sección trasera con un entramado de tubos que recuerda el de un chasis Ducati, en el que instalaron un juego de amortiguadores de Harley Softail.

“El precioso tacómetro Smith encastrado en la tija, da a la Yamaha Nozem un toque muy vintage”





Como la horquilla XS850 no era muy rígida (más bien todo lo contrario) se le hizo una puesta al día con muelles duros, hidráulicos modernos, y unas tijas mecanizadas con máquina CNC en las que encastraron un precioso tacómetro Smith que da al puesto de conducción un toque muy retro.

En Nozem no olvidaron actualizar los frenos sustituyendo el equipo delantero por dos potentes discos flotantes con pinzas Brembo serie Oro de cuatro pistones y una bomba radial firmada también por el célebre fabricante italiano, que compensan con creces la escasa mordiente del freno trasero original.

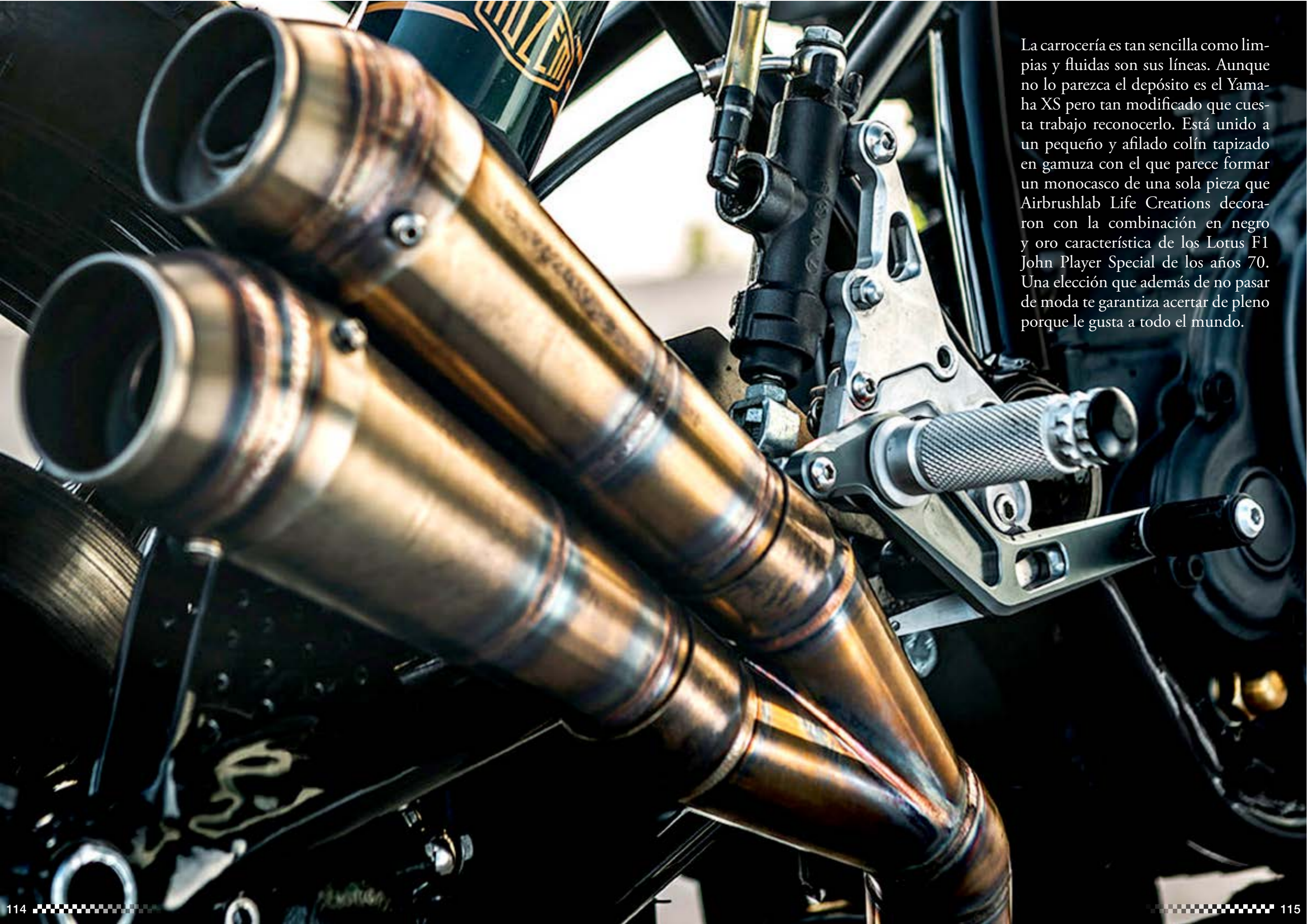




“La combinación de color en negro y oro característica de los Lotus F1 John Player Special de los años 70, es una elección que no pasa de moda y gusta a todo el mundo”



Del motor lo único que se pueden decir son elogios. Es Yamaha así que funcionaba como un reloj y a pesar de sus años estaba en muy buenas condiciones. Tan buenas que lo único que hubo que hacerle fue cambiar aceite y bujías, limpiar los carburadores y afinarlos para que funcionaran correctamente con el espectacular escape 3 en 2 de acero inoxidable rematado con silenciosos Laser X-Treme. Los colectores se recubrieron con cinta anti calórica. En Nozem dicen que es por cuestiones estéticas, pero si lo piensas detenidamente todas esas soldaduras a la vista que hacen que se note su procedencia artesanal quedan mucho más bonitas...Cuestión de gustos.



La carrocería es tan sencilla como limpias y fluidas son sus líneas. Aunque no lo parezca el depósito es el Yamaha XS pero tan modificado que cuesta trabajo reconocerlo. Está unido a un pequeño y afilado colín tapizado en gamuza con el que parece formar un monocasco de una sola pieza que Airbrushlab Life Creations decoraron con la combinación en negro y oro característica de los Lotus F1 John Player Special de los años 70. Una elección que además de no pasar de moda te garantiza acertar de pleno porque le gusta a todo el mundo.



“Las Yamaha XS tienen un enorme potencial para hacer con ellas una buena café racer ”

La buena mano de Lorenzo Pinto y el resto de componentes del equipo de Nozem para transformar motos les está dando una excelente reputación internacional que se ha traducido en que ésta XS850 ahora disfrute de una nueva vida en la soleada california. La moto lo merece, y desde luego que el reconocimiento al trabajo de estos holandeses también.



The Wall of Death



No se puede hablar de un espectáculo como este sin referirnos antes a los motódromos. Aquellas primitivas pistas ovaladas de madera en las que las boardtrackers de la primera década del pasado siglo llegaban a alcanzar velocidades superiores a los 150 kilómetros por hora...

TEXTO Y FOTOS: D.R.



S

SI TENEMOS EN CUENTA QUE LOS COCHES DE la época apenas alcanzaban los 50 kmh de velocidad punta, podemos hacernos una idea de la entervorecida respuesta de los espectadores a éste tipo de competiciones, recibiendo azotes de inercia en las bancadas de las pronunciadas pendientes de sus curvas mientras, ante sus narices, pasaban motos con propulsores rugiendo libres a toda velocidad por aquellas pistas de entre 200 y 500 metros de longitud montadas sobre impresionantes curvas peraltadas recubiertas de madera.

Pero la combinación de motores muy potentes montados sobre bastidores casi de bicicleta con neumáticos frágiles, primitivos equipos de protección, y nulos sistemas de seguridad, conformaban un panorama terrorífico a cada accidente que se sucedía.





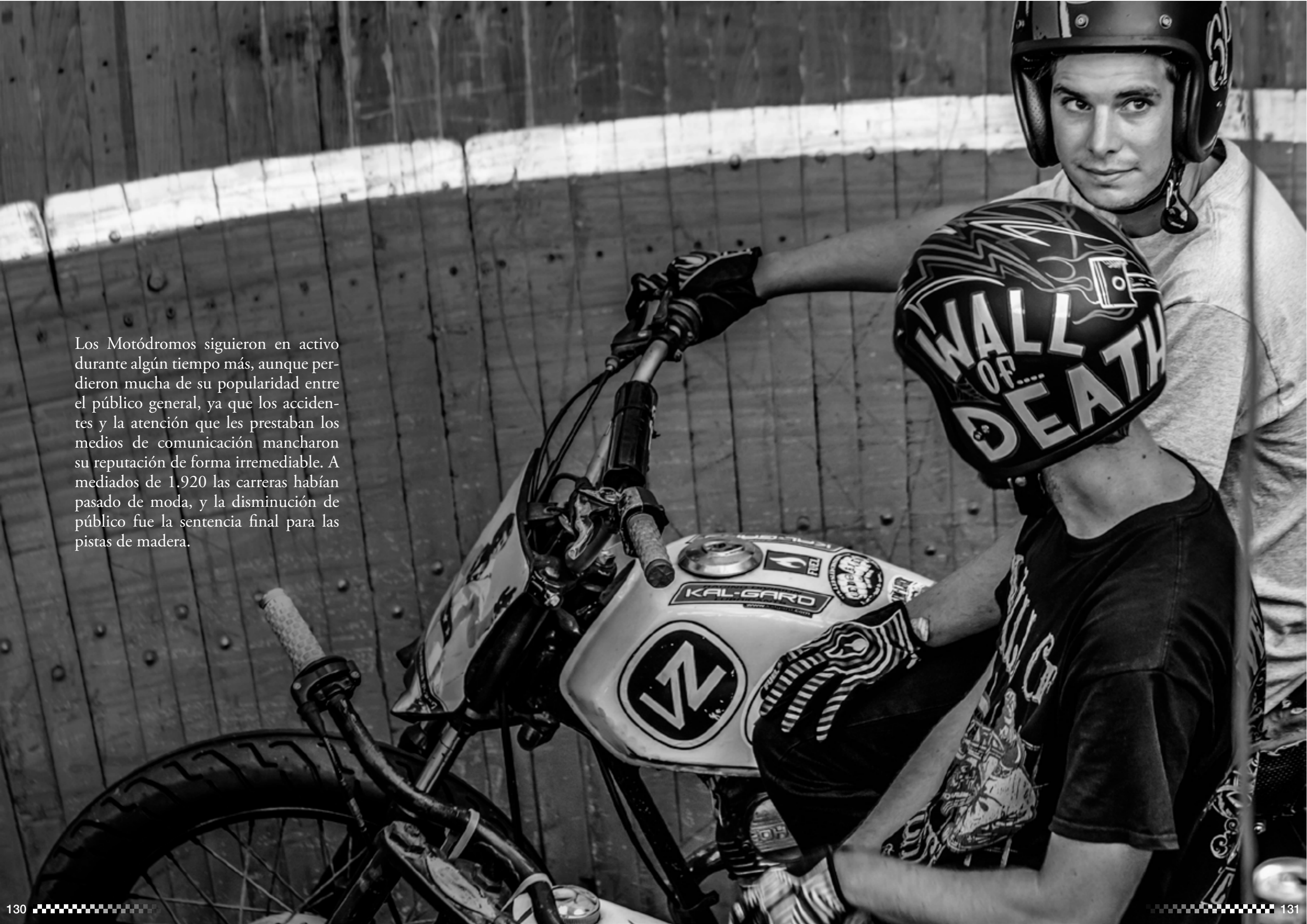


El primero ocurrió en 1912 en el motódromo de Vailsburg en Newark, New Jersey, cuando el piloto Eddie Hasha perdía el control de su máquina estrellándose contra la parte superior de la pista. En apenas pocos segundos Hasha, el corredor Johnnie Albri-

ght y seis espectadores resultaban muertos, y al día siguiente el New York Times dedicaba una detallada crónica que empujó a las autoridades a abrir una investigación que se zanjó con el cierre definitivo tanto de ésta pista como de otras de la Costa Este.



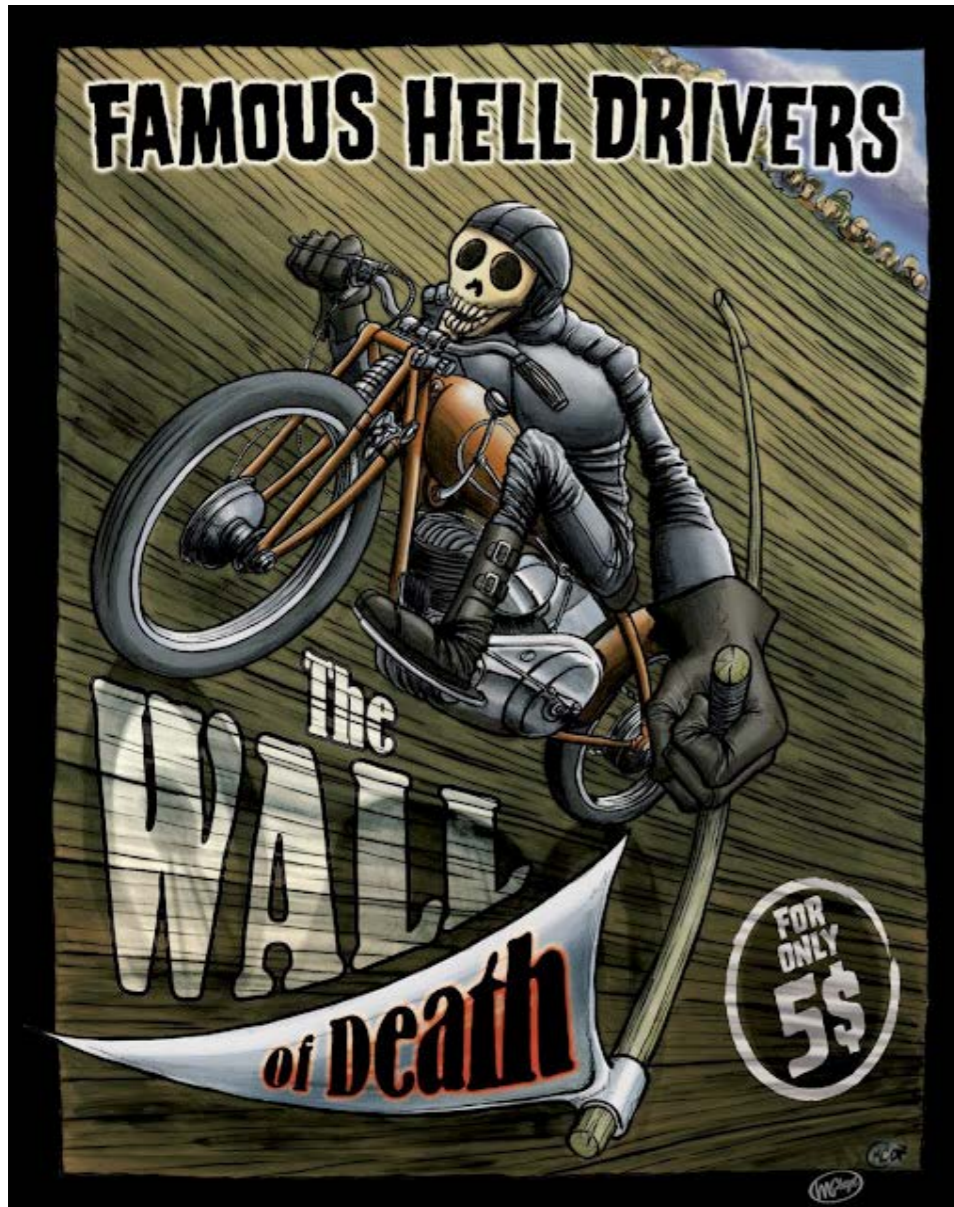
Los Motódromos siguieron en activo durante algún tiempo más, aunque perdieron mucha de su popularidad entre el público general, ya que los accidentes y la atención que les prestaban los medios de comunicación mancharon su reputación de forma irremediable. A mediados de 1.920 las carreras habían pasado de moda, y la disminución de público fue la sentencia final para las pistas de madera.



Actualmente aún se pueden encontrar algunas de estas pistas transformadas en espectáculo de feria. Los llamados Muros de la Muerte, cuyo origen se puede rastrear hasta el Luna Park de la península neoyorquina de Coney Island, son los herederos directos de aquellos Motodromos convertidos en pistas a escala a las que se dotaba de ángulos de hasta 70° y poco más de 10 metros de diámetro en las que los pilotos daban vueltas hasta alcanzar suficiente velocidad para

luchar contra la gravedad y ascender con la moto por sus muros verticales a la vez que hacían toda clase de acrobacias para demostrar al público, situado en la cima de la pista, su habilidad. Pura física aplicada al espectáculo de la moto en el que las Levis, Merkel Excelsior, Thor, y especialmente las Indian Scout, eran las que se desenvolvían mejor por aquel gigantesco barril de madera gracias a su buena relación peso potencia.





Diez años después los Muros de la Muerte ya no resultaba tan llamativos, y para animar al público a seguir asistiendo al espectáculo se introdujeron en coches monoplace y hasta leones que en alguna ocasión ocupaban la plaza del pasajero en un sidecar, tal como hizo Walter Kemp en 1.929. La singular propuesta resultaba vistosa y volvió a dar popularidad al espectáculo durante algunos años más, a costa por supuesto de la seguridad del piloto, que de vez en cuando se llevaba algún arañazo poco cariñoso, o de la seguridad de los espectadores, que en más de una ocasión tuvieron que salir corriendo del recinto porque un león se había escapado.





El testigo dejado por los viejos pilotos de aquellos tiempos ha sido recogido en la actualidad por algunos románticos acrobatas motorizados como Samanta Morgan o James E. Strates, que siguen paseando sus respectivos espectáculos, Fearless Lady Riders y Show Cavalcade Thrills, por eventos motociclistas de todo el mundo. En nuestro país el Muro de la Muerte es un espectáculo prácticamente desconocido, pero con toda seguridad tendremos la oportunidad de conocerlo de primera mano en un gran evento “vintage” que se está preparando para la primavera de 2017, en la que, entre otras muchas actividades, sus organizadores quieren dar a conocer éste espectáculo a todos esos aficionados que aún pensamos que los tiempos pasados si no fueron mejores, al menos si fueron más locos y divertidos.



Vulcan 70 Mr. Martini

Si en el tiempo que su nombre estuvo ligado a la marca Triumph fue uno de los concesionarios más activos de Europa, ahora que Nicola Martini está libre de ataduras con los británicos no iba a ser menos...

TEXTO: CR; FOTOS: KAWASAKI

N

NO SABEMOS LOS MOTIVOS DE su ruptura ni nos importan, pero en lo que a nosotros respecta, que son sus motos, estamos felices de que Nicola reparta su creatividad entre diferentes marcas. Unos años atrás creó algunas Ducati muy impactantes, el pasado hizo lo propio con una de las recién nacidas Scrambler de Borgo Panigale con la que no dejó a nadie dejó indiferente, y ahora nos sorprende con otra de sus genialidades. Esta vez una Kawasaki Vulcan S muy, pero que muy especial.



Nadie duda que la pequeña Kawa es una buena moto, pero su diseño quizás es demasiado futurista para los gustos ultra conservadores de los fans del segmento custom, y esto no le está permitiendo alcanzar el éxito que merecería tener una moto tan

bien pensada como ésta para el uso urbano, así que a la filial italiana de Kawasaki se le ocurrió encargar a Nicola rediseñar 100 unidades numeradas que solo se comercializarían en Italia como edición limitada en los concesionarios de la marca.





Los años 70 fueron un periodo que a pesar de las dificultades y conflictos que había repartidos por el mundo, estuvieron marcados por tal creatividad en todos los sectores, y especialmente en

el cultural, que siguen ejerciendo una gran atracción entre las generaciones más jóvenes. En el de la moto las rapidísimas Kawa 500 H1 Mach III con motor tricilíndrico de 2T refrigerado

por aire eran las estrellas del momento entre los aficionados a la conducción deportiva, así que aquel legendario modelo sería el que serviría de inspiración para realizar la Vulcan S 70.



Pero la elección no solo se debió a que Nicola conoce por dónde van los tiros en el sector y sabe que cualquier moto de aire retro tiene el éxito asegurado, sino también porque hacer una versión moderna de la Mach significa llegar a un amplio público que va de los que conocimos el modelo

pero entonces éramos niños y no pudimos tenerlo, hasta los jóvenes que no lo conocieron pero que ahora podrán descubrir una “vieja gloria” que fue muy importante en la historia del motociclismo, y tendrán una moto con la que dar sus primeros pasos en el mundillo de las personalizaciones.





El principal reto al que se enfrentaba Nicola era el de crear un kit que permitiera cambiar por completo la fisonomía de la moto pero sin modificar sus aspectos técnicos. Tras diseccionar a fondo la Vulcan S para estudiar las distintas posibilidades que tenía desarrolló una nueva carrocería en la que se incluye depósito de gasolina, asiento recto de dos plazas rematado con el característico colín de la Mach, y las tapas laterales.

Estos elementos ya eran suficientes para dar un giro de 180° al diseño original, pero aun así Nicola decidió ir un poco más lejos añadiendo un escape Zard 2 en 2 de acero inoxidable con salida por el lado derecho de la moto (recordemos que la H1 llevaba dos salidas por la derecha y una por la izquierda) y modificando la postura de conducción con unos soportes que retrasan las estriberas y un manillar tipo SBK.

Si por regla general todos los trabajos de Mr. Martini que hemos conocido hasta la fecha siempre nos parecieron sobresalientes, esta vez que ha contado con el respaldo de una fábrica como Kawasaki se ha superado a sí mismo, ya que convertir el “patito feo” del segmento custom en la excelente máquina neo retro en que ha convertido la Vulcan S no era tarea fácil.



La moto se presentó oficialmente el pasado Junio en Special, un bonito local que Mr. Martini inauguró a principio de éste mismo año en Verona, y será comercializada en las combinaciones de color que veis en las fotografías al precio de 10.990€



No sabemos si en el futuro se podrá adquirir el kit "70" de forma independiente, o si en Kawasaki estarán pensando incrementar la familia Vulcan llevando a la producción en serie éste modelo, pero de lo que si estamos seguros es que las 100 unidades que se van a fabricar no durarán mucho en las exposiciones de los concesionarios de la marca, y de que nos encantaría que este proyecto tuviera continuidad.

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

XTREME BIKES

#33

Born Free Shovel ★ The Resurrection ★ Indian FTR750 ★ Moto-Guzzi MGX 21

DUCATI XPIAVEL RSD



XTREME BIKES



www.xtremebikes.es