

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

**THE  
DISTINGUISHED  
GENTLEMANS  
RIDE**



**200**  
PÁGINAS !!

- ♠ *Motos, cuero y rock 'n' roll*
- ♠ *Regularitá* ♠ *Guzzi V8 Vanguard*
- ♠ *Yamaha Sub Zero* ♠ *El Fenómeno Rukus*
- ♠ *Honda CBX 250 "Tigra"* ♠ *Spirit of Japan*

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

### Production

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

### Advertising

marketing@caferacersmag.es

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



## *Sumario*

*8 Good Vibrations*

*30 The Distinguished Gentleman's Ride*

*59 Regularità*

*83 Guzzi V8 Vanguard*

*111 Motos, cuero y rock 'n' roll*

*127 Yamaha Sub Zero*

*147 El Fenómeno Rukus*

*161 Honda CBX 250 "Tigra"*

*181 Spirit of Japan*

**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:



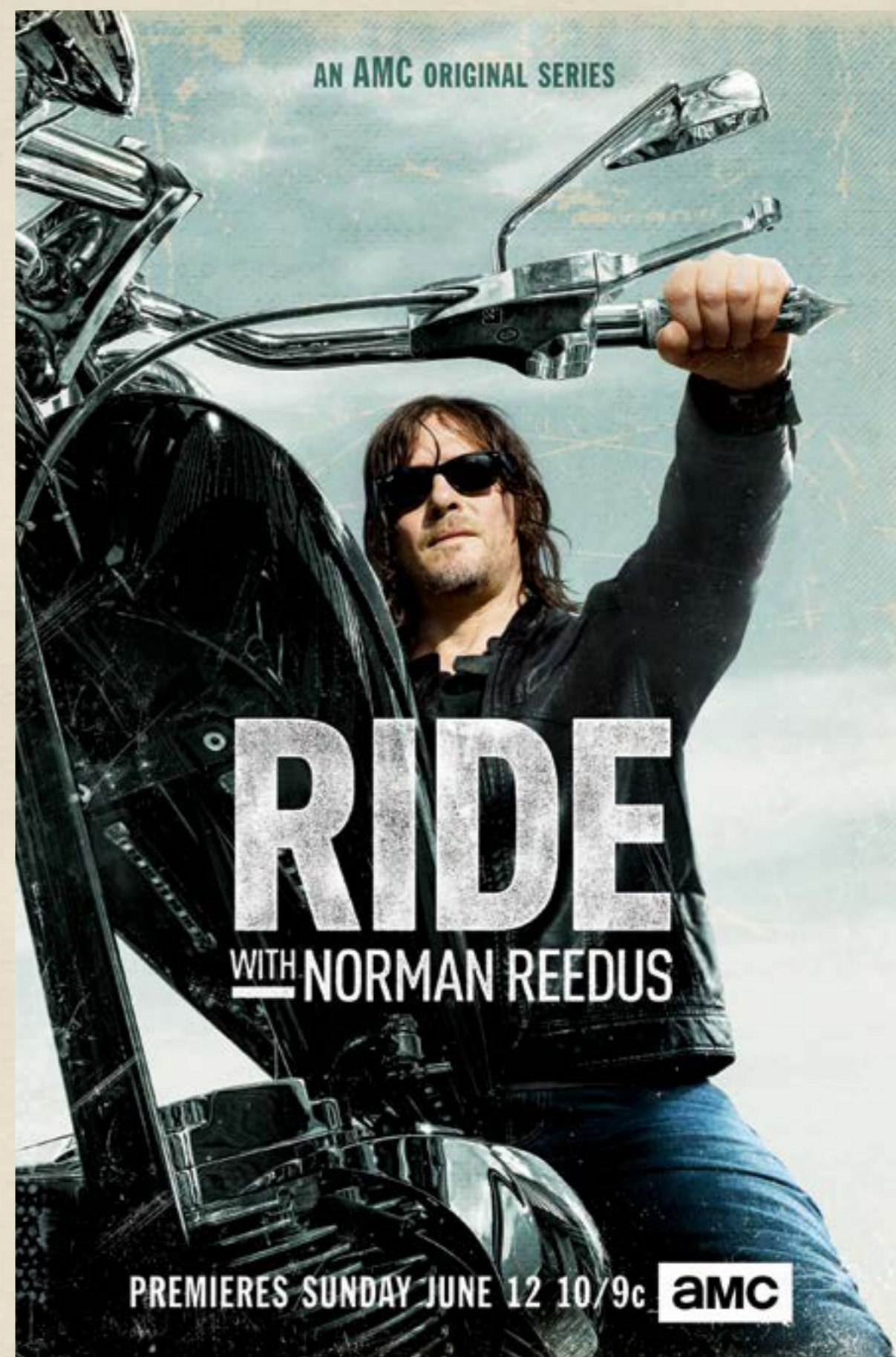
[triumphmotorcycles.es](http://triumphmotorcycles.es)

## Norman Reedus cambia los zombis por las motos

El pasado Junio la productora norteamericana AMC estrenaba una road movie de seis episodios cuyo protagonista es Daryl Dixon, el famoso caza zombis de The Walking Dead al que da vida el actor Norman Reedus, que en esta ocasión se interpreta a sí mismo viajando en moto con un invitado diferente en cada capítulo.

Cada episodio de "Ride with Norman Reedus" comienza en una ciudad diferente en la que Norman y su compañero (un actor, músico, amigo, u otro fanático de las motos como él) visitan tiendas de motos, talleres de transformadores, estudios de tattoo, bares de carretera, locales de coleccionistas, y por supuesto hacen montones de

kilómetros con desvíos inesperados y cambios de ruedas no deseados a los mandos de diferentes tipos de motos. Aunque todavía no hay fecha para su estreno en nuestro país, no creemos que el grupo A3 Media, que son quienes se han hecho con los derechos de emisión, tarden en traerla a nuestras pantallas. ■



## Metropolitan Bike R77

Rizoma, la empresa italiana mundialmente conocida por el diseño y producción de accesorios de alta calidad para moto, vuelve a sorprendernos con esta bicicleta Metropolitan R77 que se caracteriza por tener la sencillez y elegancia que la marca italiana imprime a todos y cada uno de sus productos

Cuando alguien piensa comprar una bicicleta es normal que dedique tiempo a repasar detalles como diseño, estética y cualidades técnicas, y por eso en Rizoma no han escatimado medios para fabricar un producto genuinamente "Made in Italy" con el que satisfacer a los clientes más exigentes. La moderna y ligera "Single-Speed" italiana cuenta con cuadro de carbono con un diseño en el que se ha conseguido un equilibrio perfecto entre tecnología y armonía geométrica.

En cuanto a la calidad de su equipamiento cabe destacar, entre otros elementos, su corona en aluminio mecanizado CNC, puños Rizoma Ergo Convex, transmisión por correa dentada, llantas de aluminio de perfil alto en colores negro o naranja flúor, relación de transmisión de 69-33 y sillín San Marco.

La bicicleta se entrega en un lujoso packaging propio de los mejores productos de la marca, soporte propio, caja de herramientas, y por supuesto su certificado de garantía. ■



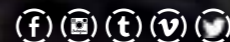
# SCRAMBLER DUCATI



## THE LAND OF JOY

NEW SCRAMBLER DUCATI

DESDE 6.990 €\*



[scramblerducati.com](http://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)

## Yellow Corn



A l igual que las motos con las que promocionan la marca, las cazadoras fabricadas en Tokio por Yellow Corn no son aptas para aquellos a los que no les gusta pasar desapercibidos, aunque eso no quita para que gocen de gran prestigio entre los aficionados japoneses que buscan prendas exclusivas que se salgan de lo normal. Aunque casi todas sus cazadoras están fabricadas en kevlar con inserciones en piel, también cuentan con algunos modelos de cuero de estética muy retro. No son baratos y en Europa son prácticamente imposibles de encontrar, pero si buscas un producto muy exclusivo o te quieres dar un capricho puedes probar a conseguirla en la web. ■

[www.japan.webike.net](http://www.japan.webike.net)



# Ruedas

MOTORBIKE SHOWROOM!!

## VOY A DOS RUEDAS...¿Y TÚ?

11, 12 Y 13 NOVIEMBRE 2016

NUEVA, SEMINUEVA, CLÁSICA, ELÉCTRICA, CARRETERA, CUSTOM, SCOOTER, CROSS, TRIKES, OFF-ROAD, QUAD, ACCESORIOS, Y COMPLEMENTOS

COINCIDIENDO CON EL GRAN PREMI MOTUL DE LA COMUNITAT VALENCIANA 2016

[dosruedas.feriavalencia.com](http://dosruedas.feriavalencia.com)

COLABORADORES:



FERIA VALENCIA

## Palanca Doble

Si en tu trabajo te ves obligado a vestir de manera formal no querrás que la palanca de cambio de la moto te arruine los zapatos, así que una forma de evitar su desgaste y las características rozaduras es instalando una palanca de punta-tacón con la que te garantizarás su durabilidad. Si eres dueño de una café racer o una clásica puede que no sea la solución que dé a tu moto el aire más "racing", pero el ahorro que te supondrá en zapatos lo compensará. Estas de la foto están fabricadas por Vity's Design en aluminio, y se comercializan con terminación en negro/bronce, negro o cromado. ■



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

## Made in Spain



El que las motocicletas Victory tengan cada día tiene mayor presencia en nuestro país ha animado a la empresa española Black Duck Parts a desarrollar una completa gama de accesorios con las que mejorar la estética de las máquinas de Minnesota.

En su catálogo ya tienen disponible puños, reposapiés, tapas de filtro de aire y llave de contacto, varilla de nivel de aceite, y diferentes medidas de embellecedores bajo los que ocultar la tornillería, a los que en breve sumarán nuevos productos. ■

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



**FASTER SONS**

**NUEVA XSR900 POR 9.899€ BORN CUSTOMIZED**

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

MY GARAGE App Store Google play

**XSR900**

Descubre la nueva XSR900

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](http://www.yamaha-motor.es)





## Legacy

Estas fantásticas bolsas laterales de algodón encerrado y cuero fabricadas por la firma germana

Hepco & Becker son una excelente elección para quienes buscamos un producto de buena calidad que no afee la estética de nuestras motos.

Disponibles con un sistema de sujeción fijo que es fácilmente adaptable a prácticamente todas las motos del mercado, o mediante la típica cincha que se coloca sobre el asiento del pasajero. ■



[www.be-legacy.com](http://www.be-legacy.com)



# ROYAL ENFIELD

WWW.ROYALENFIELD.COM/ES



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.  
Álava 945 101 801 Albacete 967 611 120 Alicante 966 083 205 Asturias 985 792 673 Barcelona 932 406 030 Cáceres 927 236 655 A Coruña 981 177 710 Gerona 972 510 648 Granada 649 000 039 Guipúzcoa 943 636 802 Huelva 959 419 019 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.

## Vístete de Triumph

Aunque parezca que el buen tiempo se resiste a abandonarnos, ahora es el momento de que revise-mos el equipamiento con el que nos enfrentaremos a los próximos meses de frío y lluvia que se nos avecinan. En Triumph lo saben, y como cada año nos han preparado un catálogo de ropa suficientemente extenso para cubrir nuestras necesidades tanto si queremos prendas informales, ropa técnica, o cazadoras de piel para todo uso con las que nos sentiremos tan seguros sobre nuestras motos, como cómodos a la hora de dejarlas aparcadas

Entre estas últimas queremos destacar el modelo "Daena" para mujer confeccionado con cuero encerado de 1.0 y 1,2mm de espesor, y la "Custom" de hombre. Además de una gran calidad en todos sus detalles de terminación, ambas cazadoras también comparten un corte clásico que no pasa de moda, y cuentan con forro extraíble y protecciones homologadas. Para ver la colección completa te puedes descargar el catálogo desde la web. ■



<http://www.triumphmotorcycles.es/clothing-brochure>



HANDMADE

★ VINTAGE BOOTS & SHOES ★

- THE BLACK MOOSE COMPANY -

Territory

Since 015



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



"THE BLACK MOOSE COMPANY"

## Gama Victory 2017

La entrada en vigor de la normativa Euro 4 sobre emisiones contaminantes ha afectado de forma muy directa al sector de la moto en Europa, y una de sus primeras consecuencias es que una marca como Victory se haya visto obligada a reducir la gama de modelos que comercializarán en el viejo continente a una nueva Octane de 1200cc con motor de refrigeración líquida a la que acompañarán las “Modern American Muscle” Judge, Gunner, y High Ball. ▶



▶ Por el momento las Cross Country, Cross Country Tour, Vision y Magnum de la gama 2016 se seguirán vendiendo en los concesionarios de la marca, así que todavía estáis

a tiempo de haceros con alguno de estos modelos que las estúpidas disposiciones legislativas convertirán en breve en buscadísimos objeto de colección. ▶



► Rodney Krois, director general de la marca, asegura que Victory Motorcycles tiene por delante un futuro prometedor. La Octane supuso un importante paso que ha marcado el camino a seguir, y sus re-

cientes participaciones en el TT de la Isla de Man y la Pikes Peak les están sirviendo para desarrollar una serie de nuevos modelos con los que Victory espera darnos muchas sorpresas.

Este año de transición todas las Victory se visten con nuevos colores y cuentan con una nueva línea de accesorios con las que podremos mejorarlas. . ■



**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)

## La vuelta de Simpson



Su estética al estilo “Star Wars” nos alucinó en los 80 convirtiéndolos en los cascos más deseados, pero que sus creadores nunca se molestaran en homologarlos para usarse en la calle dio pie a que algunas empresas se aprovecharan de su “tirón” copiando descaradamente algunos de sus diseños.

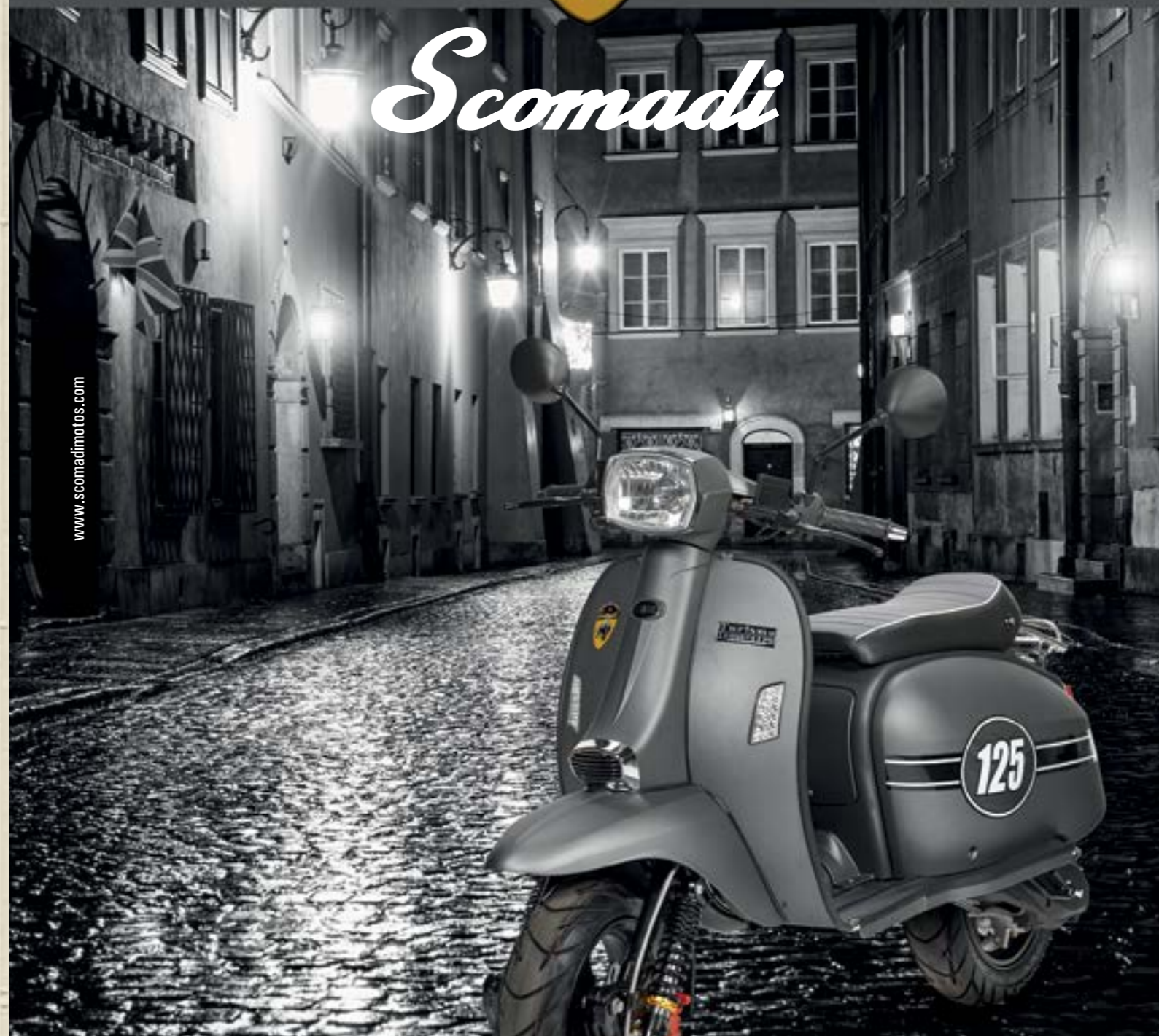
Ahora que todo lo antiguo parece atraer a los usuarios como la miel a las moscas, el departamento de marketing de la conocida marca norteamericana ha decidido reeditar sus modelos más míticos y legalizarlos para que se puedan usar fuera de las pistas de carreras. Si aún no conocéis los cascos

Simpson no os preocupéis, porque que los principales pilotos de drag racing y automovilismo lleven años confiándoles su seguridad, es la mejor prueba de que su calidad está más que demostrada. ■

[www.simpson-europe.com](http://www.simpson-europe.com)



# 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

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)

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



## Joey Dunlop: El hombre que conquistó el TT

John L. Matthews dirigía hace tres años un documental sobre la figura de Joey Dunlop, el piloto norirlandés imbatido durante años en el Tourist Trophy de la Isla de Man, al que la gran mayoría de aficionados consideramos el mejor especialista de la historia en circuitos urbanos.

En este documental titulado "Joey, el hombre que conquistó el TT", intervienen John McGuinness, Phil McCallen, Brian Reid, Mick Grant, Ron Haslam, Roger Marshall, Jim Dunlop o Neil Tuxworth, todos ellos grandes figuras de esta especialidad, lo cual lo convierte en imprescindible para todos aquellos a los que siempre nos fascinó la valentía de estos pilotos capaces de rodar a velocidades de vértigo entre vallas de piedra, árboles, farolas y fachadas de edificios. El **2 de julio** de 2000, después de haber ganado las categorías de 600 y 750 en la carrera ▶



▶ *Pirita-Kose-Kloostimetsa* celebrada en Estonia, el "Rey de la Montaña" falleció a los 48 años al perder el control de su 125 y estrellarse contra los árboles del bosque que circundaba la pista.

Con grandes conocimientos de mecánica desde que era muy joven, Joey empezó a correr en moto en la calle contra sus colegas hasta que en 1969 decidió tomarse las cosas más en serio y participar solamente en carreras "legales"

En **1977**, con tan solo 25 años, participaba por segunda vez en TT de la Isla de Man y **ganaba la categoría Jubilee Classic a los mandos de una Yamaha**, haciendo que Honda Britain se fijara en él y lo mantuviera como piloto oficial durante toda su carrera profesional a lo largo de la que consiguió **más de 200 victorias en carreras urbanas** con mecánicas de la marca del ala dorada de todas las cilindradas y configuraciones. ▶



# Good Vibrations

▶ En España participó en la carrera puntuable para el mundial TT-F1 que se celebró en Montjuich en 1984, y dos años después, otra vez en el mundial de TT-F1 en el circuito de Jerez. Entre sus logros encontramos nada menos que 5 campeonatos del mundo consecutivos de TT-F1 (1982-1986), 26 victorias en el Tourist-Trophy de la Isla de Man, 24 victorias en el Ulster GP, 13 victorias en la North West 200, 31 victorias en la Southern 100. Un extenso palmarés que se sirvió para que en 1986 le concedieran la condecoración MBE (Miembro del Imperio Británico) por sus servicios al motociclismo, y en 1986 la OBE (Oficial del Imperio Británico) por su labor humanitaria. ■



**Joey Dunlop**

February 25, 1952 - July 2, 2000



**VINTAGE**



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



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



# THE DISTINGUISHED GENTLEMANS RIDE

SEPTEMBER 25TH 2016 WORLDWIDE

Desde Taiwan a Sidney pasando por Londres, Paris, Roma, o cualquier otra capital del mundo que imagines, la quinta edición del Distinguished Gentleman's Ride celebrada el pasado 25 de septiembre ha batido todos los récords de asistencia alcanzados en años anteriores...



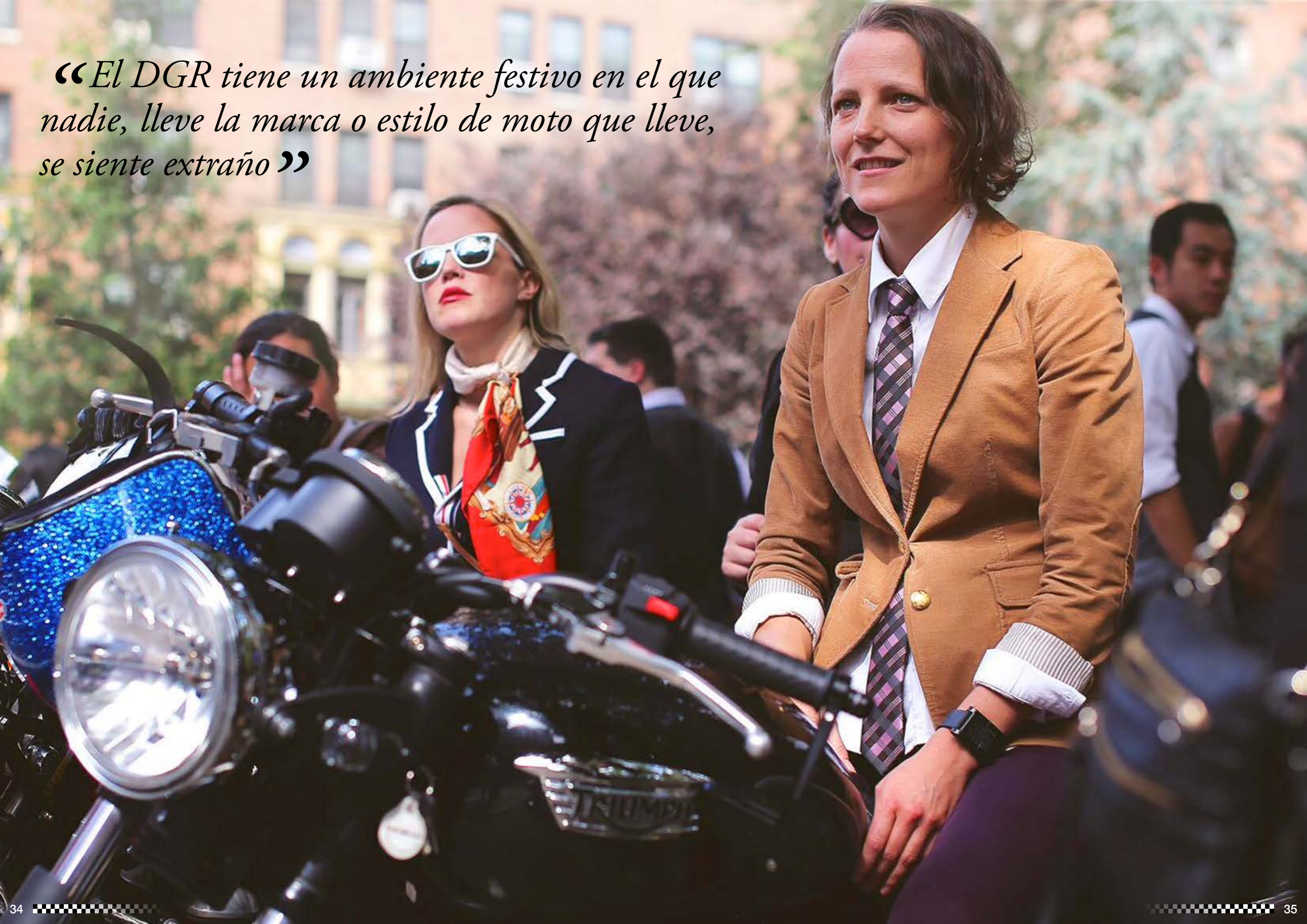




E

l evento, que desde 2012 pretende sensibilizar acerca de diversos problemas de salud masculinos y luchar especialmente contra el cáncer de próstata, está alcanzando un éxito sin precedentes en todo el mundo. En nuestro país, sin ir más lejos, el nivel de participantes se ha doblado (e incluso triplicado en algunas ciudades) con respecto a las convocatorias de las ediciones precedentes.

*“El DGR tiene un ambiente festivo en el que nadie, lleve la marca o estilo de moto que lleve, se siente extraño”*



La excelente climatología de la que todavía gozamos en nuestro país, acompañada de un ambiente festivo en el que nadie, llevase la marca o estilo de moto que llevase, se sentía fuera de lugar, el renombre conseguido por el DGR en tan sólo cuatro años convertía la jornada en diversas y multitudinarias concentraciones de motos de todo tipo (aunque predominaban las clásicas, retro y neoclásicas) con pilotos ataviados con sus mejores galas, que se daban cita a las puertas de los principales concesionarios oficiales de Triumph para participar en ésta jornada de solidaridad sobre ruedas.



*“Ver rodando por la ciudad un desfile de motoristas ataviados como si fueran a una cena de gala es un espectáculo difícil de olvidar”*





Pero no sólo España se unió a éste evento que los tres últimos años ha patrocinado de forma global la firma británica, sino que fueron más de 550 ciudades de todo el mundo las que acogieron los casi 60.000 inscritos que superaron con creces las cifras del año pasado.





*“La quinta edición del Distinguished Gentleman’s Ride que se celebró el pasado 25 de septiembre batió todos los récords de asistencia alcanzados anteriormente ”*

El objetivo de recaudación para este año era de 5 millones de dólares. Al cierre de este número de la revista roza los 3 millones y medio de dólares, y con total seguridad seguirá aumentando ya que el plazo límite para realizar donaciones finaliza el 31 de octubre.







A man wearing a dark suit, a white shirt, a dark bow tie, and a white helmet with goggles is sitting on a black BMW motorcycle. He is looking towards the camera with a slight smile. The motorcycle has a large wind deflector and a round headlight. The background is a blurred, rocky or gravelly surface.

*“Más de 60.000 inscritos en todo el mundo y una recaudación que, a día de hoy, supera los tres millones y medio de dólares ”*



Los fondos recaudados se destinarán a programas de salud, investigación contra el cáncer de próstata y prevención del suicidio a través de la Movember Foundation , que por primera vez este año se incorporaba al DGR como colaborador oficial en términos de fines caritativos de lucha contra el cáncer.



CLASSIC & VINTAGE STYLE MOTORCYCLES UNITE.

# THE DISTINGUISHED GENTLEMANS RIDE

ESTD 2012

2016 SEP 25 WORLDWIDE

LIVE TWEED

AND RIDE

DAPPER

FOR MEN'S HEALTH

DONATE NOW

CHARITY PARTNER



SPONSORED BY

TRIUMPH

ZENITH WATCHES

WWW.GENTLEMANSRIDE.COM





“En España la participación se ha duplicado, e incluso triplicado según qué ciudades ”



*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)

# Regolavizitá

Ducati pensaba celebrar por todo lo alto el 90 aniversario de la marca en la World Ducati Week, así que en la filial española se les ocurrió el mejor regalo con el que agasajar a la casa matriz...

TEXTO: CR'S; FOTOS: CORTESÍA DE XTR PEPO



**L**a acogida que han tenido las Ducati Scrambler desde su lanzamiento ha sido tan espectacular que a muchos empieza a parecerles tan imprescindible en la gama de Borgo Panigale como en su día lo fue la Monster. El tiempo les dará o les quitará la razón, pero mientras tanto no se puede negar que la

Scrambler está haciendo una importantísima aportación al mundo de la moto personalizada a través de todos los transformadores que han visto en ella un excelente punto de partida para proyectos entre los que encontramos desde café racer tradicionales a preparaciones muy futuristas, pasando por estilos de lo más variado.



*“En XTR Pepo no pueden negar que en cuestión de motos son unos románticos”*

*Pepo  
XTR*







Entre estos últimos resalta ésta Regularitá encargada por Ducati Ibérica al taller madrileño XTR Pepo, en el que se encargaron de convertir la urbana ICON en una verdadera scrambler con la que Pepo Rosell, que en cuestión de motos no puede negar que es todo un romántico, ha recuperado el verdadero espíritu Off-Road que alumbró aquel mítico modelo con el que tantos motoristas soñaban allá por los 60 y 70 del siglo pasado.



Pero para llevar a cabo esta “recuperación” en XTR Pepo no se han limitado solamente a montar una larga lista de accesorios más o menos bien elegidos y a sustituir el apellido ICON por el de aquella disciplina de los International Six Days of Enduro (ISDE) que en los tramos cronometrados ganaba el piloto más regular, sino que se le han hecho cambios de importancia que están tan bien realizados que es posible que se nos pasaran por alto de no saber bien donde tenemos que mirar.

Para empezar –y esto es algo en lo que coinciden la gran mayoría de transformadores- el subchasis pasó a mejor vida para ceder su sitio a otro de nuevo diseño que los madrileños construyeron exprefeso para la moto, y que obligó a eliminar la caja de aire y reubicar la instalación eléctrica y el módulo del ABS.



*“Aunque a primera vista no lo parezca, en el taller madrileño han convertido la pequeña Ducati en una verdadera moto con la que poder escapar del asfalto ”*



Bajo el nuevo subchasis se aloja un larguísimo basculante de GT Sport Classic en el que resalta un arco de refuerzo desmontable que se aprovechó para convertir la suspensión original en una de tipo Cantilever con amortiguador central. Estos sistemas, que generalmente iban acompañados de un amortiguador de Carbon, fueron los precursores de las suspensiones modernas y lo mejor de lo mejor en tecnología de carreras, ya que los usaban los equipos punteros de velocidad y motocross de su época. Hoy día han caído en desuso, pero su sencillez de funcionamiento (no tiene bieletas) y su efectividad los convierten en una opción muy válida para poner al día la parte ciclo de cualquier clásica sin que se vea excesivamente moderna.






Pepo sabía esto más que de sobra (¿os habíamos dicho ya que es un romántico?), así que para reforzar la zaga de la moto, dar más altura a la sección trasera, y de paso mejorar el agarre cuando se circula a altas

velocidades por caminos de tierra, decidió rescatarlo del olvido y adoptarlo en la Regularitá junto con unas llantas de radios de Scrambler Classic con neumáticos Pirelli MT60 RS de uso mixto, con lo que la

estética de la moto es muy similar a la de aquellas primeras máquinas de Off-Road que en realidad eran modelos de carretera modificados en la propia fábrica para su uso en campo con suspensiones largas, rue-

das de tacos y escapes altos como el 2 en 1 de ésta moto, que como en toda scrambler que se precie, está situado de forma que en caso de caída o de impacto de piedras esté bien protegido.

A close-up photograph of a motorcycle's rear section. The central focus is a bright green fairing with a large, stylized white number '10'. The fairing is secured with three black screws. To the left, a portion of a red fairing is visible. Below the green fairing, the engine's cooling fins are partially seen. To the right, the rear suspension system, including a shock absorber and a swingarm, is visible. The background is blurred, showing more of the motorcycle's frame and components.

*“En la filial española de Ducati pensaron que este sería un buen obsequio con el que agasajar a la casa matriz ”*



Con un piloto Lucas y una rejilla cubriendo la óptica de un faro de corte clásico, Pepo Rosell dio por terminada esta Scrambler con la que se ha cumplido el objetivo de recuperar en una máquina moderna las mejores cualidades de las máquinas de antaño... Todo un regalo de cumpleaños que los de Borgo Panigale seguro que habrán agradecido en su justa medida a XTR Pepo y su filial española.

*“La estética es muy similar a la de las primeras motos de Off-Road, que en realidad eran simples modelos de carretera modificados ”*







# 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)



# Guzzi V8 Vanguard

Tras publicar un artículo sobre Gannet Design en la sección “Good Guys” perdíamos la pista a esta empresa de diseño. Ahora Ulfert Janssen reaparece con un nuevo proyecto que, como sus anteriores trabajos, nos ha entusiasmado...

TEXTO: CR, FOTOS CORTESÍA DE ULFERT JANSSEN ([GANNET DESIGN](#))



# E

l ingeniero y diseñador alemán afincado en Suiza no puede negar que es un gran apasionado de las motos clásicas en general, y de las motos antiguas de carreras en particular. Sobre todo aquellas que montaban en sus frontales aquellos enormes carenados tipo “delfín” que actualmente se han vuelto a poner de moda gracias a la Glemseck 101 y a las BMW y Buell de Lucky Cat Garage y Plan B Motorcycles respectivamente.





Pero si hay una moto a la que esa impresionante sección frontal le queda como a ninguna otra es a la legendaria “Otto” diseñada por Giulio Cesare Carcano para que el Guzzi Grand Prix Team participara en el Continental Circus en las temporadas de 1955 a 1957.

*“Lucky Cat Garage y Plan B Motorcycles han vuelto a poner de moda los carenados tipo “delfín” en los sprints como el que se celebra en Glemseck”*



La 500 V8 es un preciado “tesoro” que solo sale del museo para alguna exhibición muy esporádica tras la que rápidamente se vuelve a guardar a buen recaudo en la fábrica. Esto significa que si a alguien se le ocurre pensar en la posibilidad de hacerse con uno de los dos ejemplares existentes (y no son pocos los coleccionistas que lo han intentado) se puede olvidar de la idea porque difícilmente lo conseguira por mucho dinero que esté dispuesto a pagar por una de las mayores joyas mecánicas de la historia del motociclismo.

En [Vanguard Clothing](#) son unos enfermos de las motos. Las líneas de ropa que fabrican suelen tener temática motorista y generalmente suelen elegir algún modelo de Moto-Guzzi para darles nombre y hacer las campañas de promoción. La última que han lanzado al mercado se llama Vanguard V8, y como tenían claro que los italianos no les prestarían una de sus preciadas motos de carreras ni para hacer las fotos decidieron crear una versión propia contando con los servicios de [Gannet Design](#) para el diseño y de [Numbnut Motorcycles](#), que fueron los que se encargaron de llevar a la práctica las ideas de Ulfert en su taller de Amsterdam. Una buena elección porque el primero tiene un importante bagaje con diseños que luego se han materializado en motos de verdad, y la gente de Numbnut Motorcycles son de los que se atreven con lo que les echen sin importar el año, la marca o el modelo de lo que les encarguen transformar.

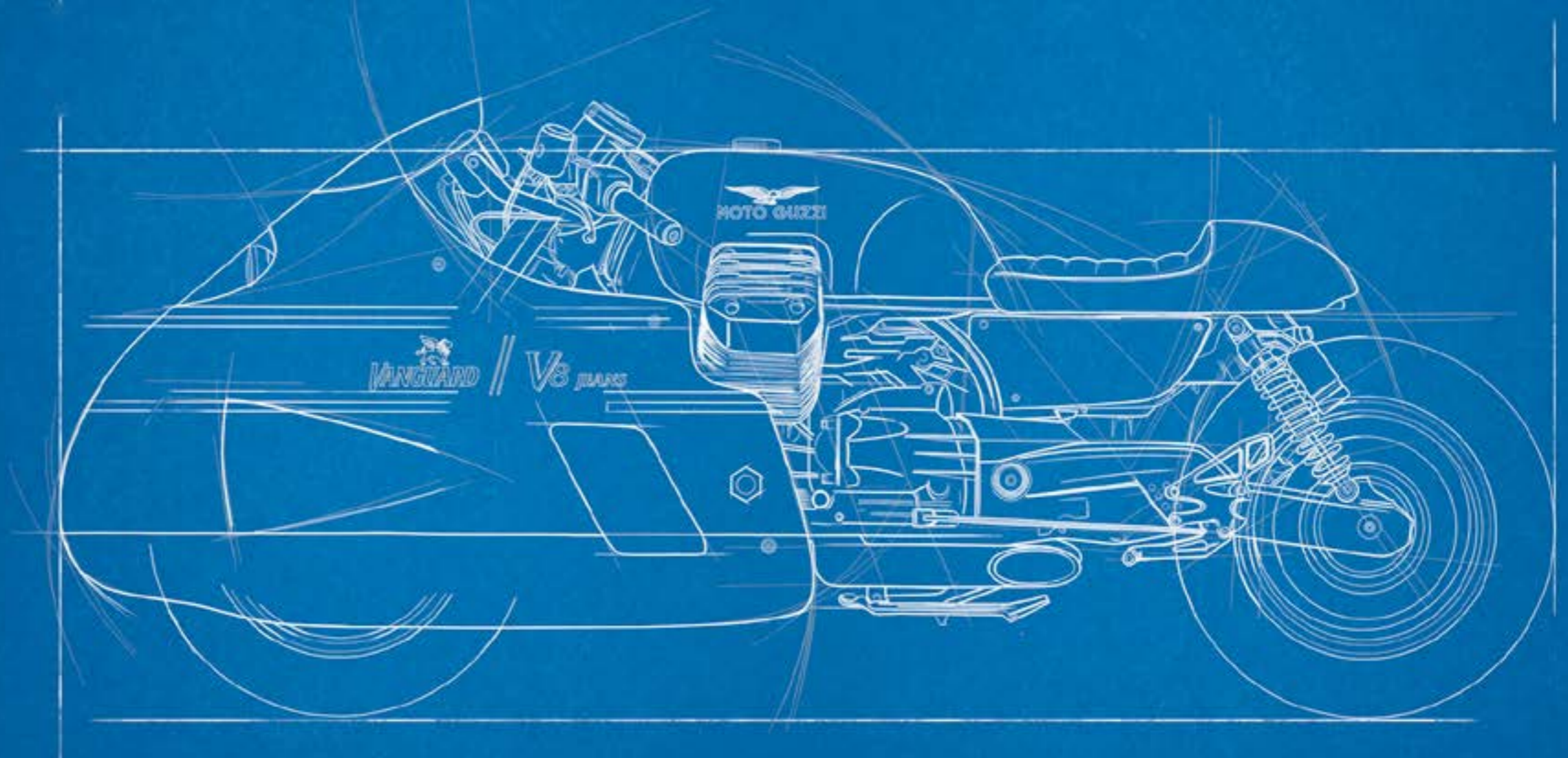


*“ Ulfert Janssen tiene mucha experiencia diseñando motos que se materializan en máquinas de verdad, y la gente de Numbnut son de los que se atreven con lo que les echen ”*



MODEL: V8	AUTHORISED:
TYPE: MOTO GUZZI VANGUARD V8	
REF: TECHNICAL SCHEMATIC 05	DATE:
	PLATE NO 4/4

VANGUARD // V8 JEANS



El proceso de la V8 Vanguard se gestó a mediados de 2015 entre las tres empresas, en una de esas charlas cerveceras que una vez que se te ha pasado el medio pedo no llegan en nada. Pero la idea cuajo y a principios de este año se daba luz verde al proyecto tomando como punto de partida una California 1400 El Dorado a la que en Numbnut le eliminaron plásticos y cualquier otro elemento que recordara que era una moto moderna. Luego la calzaron unos neumáticos Firestone Champiom Delixe y unos amortiguadores YSS y a partir de ahí empezaron a rehacer el conjunto.





El siguiente paso fue deshacerse de los tubos de escape. La estética de las dos enormes “chimeneas” de la California no es precisamente la mejor para conseguir un aire racing, así que los cambiaron por un par de escapes tipo drag pipes artesanales que llegan a la altura del eje del basculante recordando a los de las motos de carreras de hace 6 décadas, y a continuación fabricaron la estructura a la que se sujeta el carenado Dubstin, que montaron y desmontaron un montón de veces para hacer ajustes y que no rozara el asfalto a la mínima inclinación.



*“La V8 se gestó a mediados de 2015 entre Vanguard, Gannet, y Numbnut en una de esas charlas cerveceras que una vez que se te ha pasado el pedo no suelen llegar a nada ”*





El depósito se modificó después de haber ajustado el carenado, ya que sus formas, en las que no se han olvidado de las imprescindibles guías laterales para acomodar las rodillas, se ajustan con mucha fidelidad a las de las motos de carreras. A esto también contribuye el asiento monoplaza que se hizo trazando una línea imaginaria que comienza en la parte superior del tanque.



Como es normal la posición de conducción es muy radical. Los semimanillares están muy bajos y las estriberas tan atrás como en una moto de drag racing, pero aún así la postura sobre la moto no resulta tan incomoda como puede parecer cuando ruedas por la calle una vez que te has adaptado a ella.

*“la estructura que sujeta el carenado tuvo que modificarse hasta que el Dubstin dejó de restregar las tripas por el asfalto en las curvas”*



Por último hay que resaltar la preciosa pintura en el característico “British Racing Green” del Dubstin, acompañada de un listón negro en el que vemos el logo Vanguard y de los jeans V8 gracias a los que este proyecto con base Guzzi ha cobrado vida.



París, 175  
08036 Barcelona  
Tel. 933 105 912

info@monegroscycles.com  
facebook.com/MonegrosCycles

**Horarios Tienda:**

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

www.monegroscycles.com

**M MonegrosCycles-73**

**MOTORCYCLE APPAREL FOR RIDERS**



**MOTORCYCLE APPAREL FOR RIDERS**

**MONEGROS CYCLES-73**



# Motos, cuero y rock 'n' roll

El uso de las cazadoras de cuero para andar en moto se remonta hasta finales de la 1ª Guerra Mundial, y gran parte de sus diseños no fueron más que adaptaciones al uso civil de las prendas que usaban en los ejércitos que participaron en el conflicto.





P

or regla general se trataba de las chaquetas que usaban los oficiales en las trincheras y los carros de combate. Prendas largas, por debajo de las rodillas, que tuvieron que acortarse debido a que sus faldones pegaban contra las ruedas. Precisamente las dos chaquetas motoristas más famosas eran adaptaciones de las del uniforme de los oficiales alemanes.

Una característica común a todas ellas era el estar fabricadas con cuero de cabra o caballo, cuyo grosor y rigidez hacía de ellas la prenda ideal para proteger nuestra piel de abrasiones en caso de caída.





## Schott Brothers "Perfecto"

La primera chaqueta de cuero fabricada expresamente para los motoristas, y la más famosa de todas, fue la que en 1928 empezaron a comercializar en los USA sin demasiado éxito los hermanos Schott. La bautizaron con el

nombre de "Perfecto" y no fue hasta 1953, un cuarto de siglo después de su lanzamiento, cuando empezó a popularizarse y las ventas se dispararon a raíz del estreno en los cines de la película *The Wild One* (Salvaje) en la que el actor de moda por aquel entonces, Marlon Brando, lideraba una banda de mo-

toristas y aparecía ataviado con una de ellas a los mandos de una Triumph Thunderbird. Las Perfecto han sido copiadas y modificadas hasta la saciedad, siendo aun hoy en día una de las chaquetas de cuero más populares a todo lo largo y ancho del mundo, además de la chaqueta de motorista

por antonomasia. Al poco tiempo de sacarse al mercado fue copiada por los dos grandes fabricantes norteamericanos de motos: Indian bautizó su copia como "Ranger", que tuvo su réplica femenina en la "Rangerette", y Harley-Davidson hizo lo propio con sus modelos "Cycle Champ" y "Cycle Queen".

Constituida en standard, otros fabricantes de prendas de cuero como Beck, Buco, Blatt, Grais, Hercules o Sears Oakbrook también se subieron al carro y aprovechando la enorme demanda que se había creado incluso en segmentos de público ajenos al mundo de la moto, produjeron sus propias versiones de la Perfecto, que en la década de los 50 empezó a formar parte de la indumentaria de los seguidores de la cultura rocker gracias a su imagen “canalla” surgida tras la proliferación de las bandas de motoristas relacionadas con actos delictivos en la segunda mitad de los años 40.



## Cafe Racer

Al iniciarse la 2ª Guerra Mundial la mayoría de fabricantes de cuero pasaron a suministrar chaquetas y pantalones para sus respectivos ejércitos. en los USA e Inglaterra nacieron las chaquetas que hoy conocemos como “bomber”, que eran las utilizadas por las fuerzas aéreas de ambos países para equipar a los tripulantes de este tipo de aviones. Chaquetas que, una vez más, en cuanto terminó la contienda se volvieron a adaptar al uso civil

Junto a la Perfecto otra de las cazadoras más emblemáticas es la llamada “Café Racer”, una copia descarada de la chaqueta del uniforme de los pilotos de caza alemanes de la Luftwaffe salvo en el detalle de la eliminación de las trabillas de los hombros donde originalmente iban colocados los galones de oficial. Frente a las numerosas cremalleras y bolsillos de las Perfecto, las “racer” destacaban por su elegante simplicidad;

Se implantaron en Inglaterra al ser adoptadas por una sub-cultura dentro del mundo de las motos llamada “café racer”. Tras la guerra las islas británicas fueron dotadas de una red de autopistas, por cierto, otro invento alemán, que luego pusieron en práctica el resto de países tras quedar demostrada su utilidad durante el conflicto bélico.





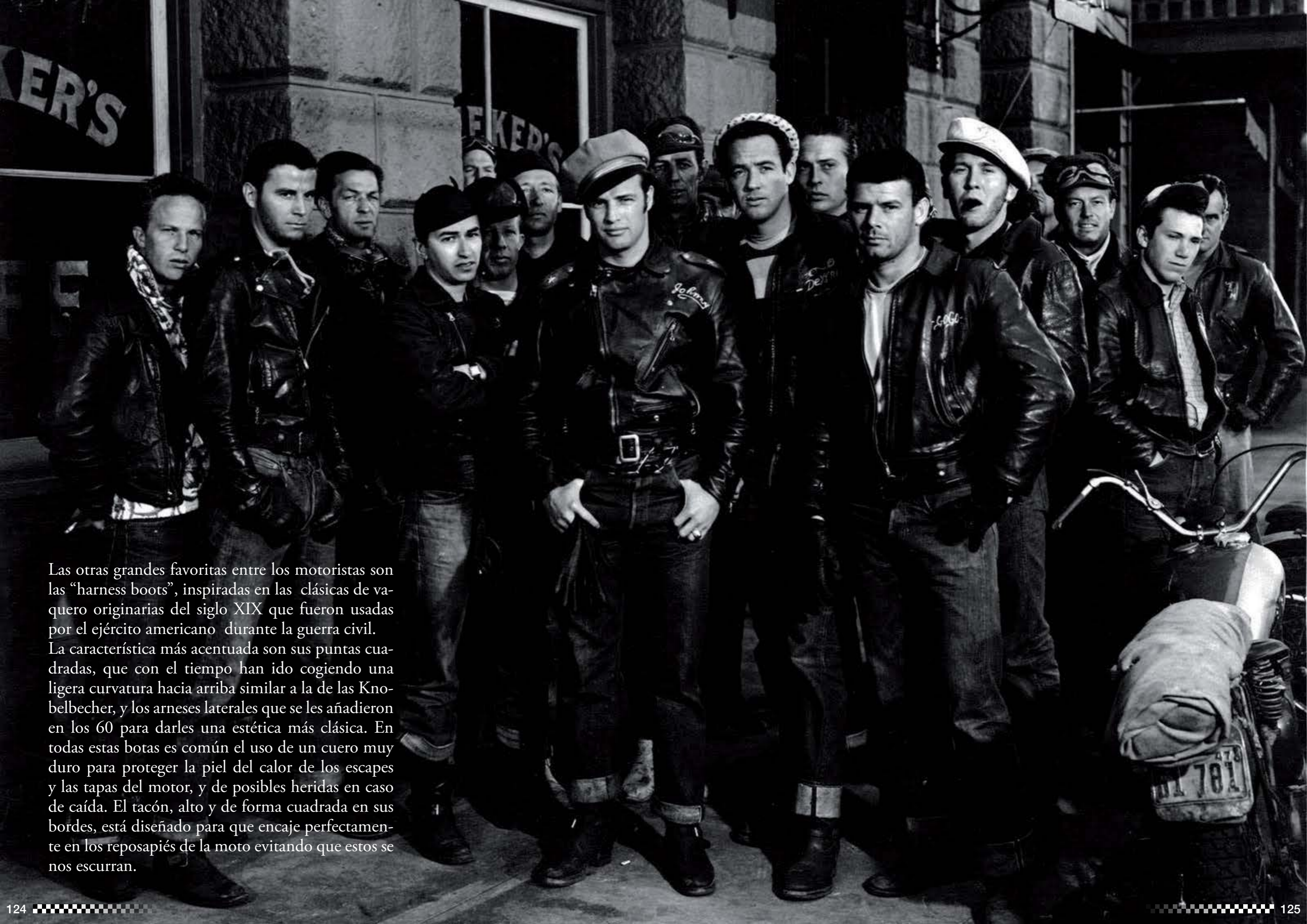
En las autopistas británicas proliferaron a modo de aéreas de descanso para camioneros, numerosas cafeterías que los motoristas usaban como punto de partida para sus piques particulares (de ahí viene el apelativo “café racer”) de las que como muchos ya sabéis la más famosa es el Ace Café de la North Circular Road de las afueras de Londres. Al hecho de alcanzar la velocidad de 100 millas por hora (161km/h) en un tramo

de autopista se le llamaba en argot “the ton”. Una hazaña que causaba tanta satisfacción a quienes la conseguían que no tardaron en constituirse en el “Ton Up Club”, reservado exclusivamente a los miembros de este selecto y reducido grupo de héroes cuyas motos, aligeradas de peso y preparadas hasta la saciedad para lograr la máxima velocidad, no creemos que haga falta recordaros cómo se llamaban.

## Las botas engineer

Otro elemento heredado de los uniformes de la Alemania Nazi tras la 2ª Guerra Mundial fueron las botas conocidas como “Knobelbecher”, cuyo nombre hacía referencia a sus punteras curvas hacia arriba. No fueron las más populares entre los motoristas, que se decantaban por otras ya existentes, las botas de ingeniero creadas en los años 30 por la compañía Chippewa, que con el paso del tiempo han terminado cogiendo el mismo aspecto que las Knobelbecher con hebilla añadida. De hecho durante la guerra se dejaron de fabricar para reaparecer al finalizar esta.





Las otras grandes favoritas entre los motoristas son las “harness boots”, inspiradas en las clásicas de vaquero originarias del siglo XIX que fueron usadas por el ejército americano durante la guerra civil. La característica más acentuada son sus puntas cuadradas, que con el tiempo han ido cogiendo una ligera curvatura hacia arriba similar a la de las Knobelbecher, y los arneses laterales que se les añadieron en los 60 para darles una estética más clásica. En todas estas botas es común el uso de un cuero muy duro para proteger la piel del calor de los escapes y las tapas del motor, y de posibles heridas en caso de caída. El tacón, alto y de forma cuadrada en sus bordes, está diseñado para que encaje perfectamente en los reposapiés de la moto evitando que estos se nos escurran.

# Yamaha Sub Zero

La historia de la moto está llena de iniciativas tan valientes como arriesgadas. Algunas como el proyecto Elf del ingeniero André de Cortanze y la Bimota Tesi dejaron tocada la credibilidad de sus creadores, o los llevó al borde de la bancarrota...

TEXTO: CR's, FOTOS: MARK MEISNER POR CORTESÍA DE ROLF SCHEFFERS







A

mediados de los 80 se desató una fiebre generalizada por mejorar las suspensiones y los chasis convencionales. Las parrillas de los mundiales de velocidad, Fórmula TT-1 y resistencia se llenaron de inventos que costaban fortunas pero no mejoraban lo más mínimo el comportamiento de lo que se llevaba usando desde hacía décadas, así que las marcas optaron por abandonar aquellos proyectos para mejor ocasión.



*“Para sobrellevar la vida en este Paraíso para ecologistas, Rolf se entretiene construyendo en su ratos libres motos tan increíbles como ésta Sub Zero ”*





Pero mira por donde, en el Salón de Milán 1989 Gilera presentaba una 125 con chasis de aluminio, horquilla y basculante mono brazo, y una carrocería que mejoraba la penetración aerodinámica (de ahí que se la llamara CX) a niveles nunca antes vistos. La CX 125 ofrecía al público joven muchas de las soluciones que solo se veían en las motos de carreras. Toda una revolución que animó a Yamaha a fabricar la GTS 1000. Una sport turismo

con motor FZR Génesis y sofisticaciones tan adelantadas a su tiempo como el ABS, la inyección electrónica, o un tren delantero en el que en vez de horquilla había dos basculantes monobrazo de generosas dimensiones. Un derroche de tecnología puntera que por desgracia no se tradujo en ventas, por lo que Yamaha tomó la decisión de sustituirla en el catálogo de la marca por la más convencional FJR 1300.





Por suerte para los fans de los cacharros raros, las GTS ahora están tiradas de precio. No son motos a las que cualquiera se atreva a “meter mano”, pero si se te da bien la mecánica y eres creativo, tienes mucho tiempo libre, y ganas de hacer algo diferente, una de estas Yamaha puede serte de gran ayuda para demostrar tu valía como transformador.

En Roel Scheffers se dan todas estas circunstancias. Vive entre bosques y lagos

en una zona al Norte de Noruega donde todo el año hace un frío de cojones y que tiene la ciudad más cercana a cinco horas de coche, así que para sobrellevar la vida en este Paraíso ecologista y no acabar en un psiquiátrico se entretiene construyendo bajo el nombre de Scheffers Engineering motos tan increíbles como ésta que compró en Holanda hace cuatro años, y que decidió modificar cuando el aburrimiento se le hizo insoportable.



*“Como el motor original estaba limitado a 100Cv se sustituyó por un FZR de carburadores que con un kit Dynojet y un escape artesanal ahora rinde 136 ”*



Los primeros cambios fueron bajar el centro de gravedad y adaptar un tren trasero de Honda para que los dos basculantes estuvieran en el mismo lado y la moto se viera simétrica. El amortiguador de Buell trabaja a tracción, y al estar situado bajo el motor deja toda la parte trasera libre. Las llantas las cambió por dos trasera de VFR. La delantera le dio mucho trabajo porque gira mediante un sistema de rotulas, pero con unas cuantas piezas de NSR150, unas cuantas modificaciones en la columna de dirección y algo de soldadura quedó tan bien como si fuera de serie.

Para mantener el conjunto tan cerca del suelo Rolf reubicó montones de piezas. Por eso el radiador del refrigerante está entre el motor y la suspensión delantera y el del aceite bajo el basculante, y como el motor GTS estaba “capado” a 100Cv se sustituyó por un FZR de carburadores que con un kit Dynojet y un escape artesanal ahora rinde 136Cv.





*“La GTS era un derroche de tecnología punta que por desgracia no tuvo el reconocimiento que merecía”*



Con tantos cambios la carrocería tampoco podía mantenerse en estado original, por lo que Rolf fabricó un depósito de aluminio dividido en dos partes que deja los carburadores laterales a la vista, y un colín del mismo material tapizado por el especialista holandés

Marcel Miller en el que se alojan la batería y todo el sistema eléctrico. Para que el puesto de conducción estuviera completamente limpio se trasladó el cuenta kilómetros junto a la rodilla izquierda del conductor, y al lado contrario el botón de arranque y los in-

terruptores de luces de esta máquina de aires futuristas que luciría igual de bien en una película post apocalíptica que en la próxima entrega de Star Wars. Una lástima que la gente que se dedica a buscar localizaciones de exteriores no sepan dónde está Velfjord



*“Si a nivel estético la moto es una obra de arte, en el técnico es una verdadera pasada. Funciona de maravilla ”*





# *El Fenómeno Ruckus*

Unas modas son pasajeras, otras llegan para quedarse, y algunas sirven para entretenernos y divertirnos...  
Al menos mientras duran

# E

l ciclomotor, como el scooter, siempre fueron medios de locomoción principalmente urbanos. Para muchos adolescentes aquellas “bicis con motor”, los Vespino, las Derbi Variant, Puch o Torrot, fueron el medio que les permitió con solo 14 años eludir el control parental en cuanto a movilidad se refiere, y librarse de la esclavitud del transporte público. Al cumplir los 16 muchos se sacaron el carnet A1 para llevar motos de 74cc, y otros se esperaron a la mayoría de edad para pasarse a las “cuatro latas” olvidándose de las motos para siempre.



Pocos años más tarde el congestionado tráfico de las ciudades, y sobre todo el no poder aparcar el coche sin “pasar por caja”, animaron a muchos de aquellos “desertores” a volver al mundo de las dos ruedas

por medio del scooter, un invento limpio y económico que te permitía ir a la oficina bien vestido, y que a día de hoy se ha convertido en la principal fuente de ingresos para la mayoría de fabricantes.



Pero aquí no vamos a contar la historia del scooter, que para eso ya hay otras revistas que saben del tema mucho más que nosotros, sino a hacernos eco de un fenómeno que nos ha llamado la atención debido a la gran repercusión que está teniendo en todo el planeta, y que está protagonizado por un curioso modelo que el gigante Honda empezó a comercializar en 2002 en Japón con el nombre de Zoomer, y un año más tarde en Canadá y los USA con el de Rukus



## Rukus

Si haces una búsqueda en internet te vas a topar con nada menos que 2,7 millones de resultados sobre el Honda Rukus, pero para ahorrarte el trabajo te comentamos que se trata de un “cacharro” de tamaño muy compacto que sus creadores denominan motoscooter, cuyas principales diferencias con los de toda la vida estriban en que tienen un aspecto muy robusto, enormes neumáticos con dibujo apto para circular por todo tipo de terrenos, y que al carecer prácticamente de carrocería tienen el chasis a la vista. Aparte de esto el Rukus tiene un motor de 4T de 49cc refrigerado por agua que solo consume 2 litros a los 100Km, lo cual lo convierte en un verdadero “chollo” para recorrer la ciudad.





## El fenómeno

Lo mismo que ocurre en el mundo de la moto “gorda” con algunos modelos emblemáticos, en el mismo momento que los Rukus se empezaron a vender como cara-

melos en la puerta de un colegio a alguien se le ocurrió que modificarlos podría ser un buen negocio. El artífice de la idea acertó de pleno porque gracias al Rukus se ha disparado la apertura de talleres y tiendas dedicadas en exclusiva a desarrollar todo tipo de piezas especiales y accesorios para

mejorar su estética o “empepinar” sus motores, se han creado cientos de clubs que organizan concentraciones, bike shows, o simplemente quedan los fines de semana para salir a rodar en tropel por la ciudad, y hasta se están editando revistas especializadas que se hacen eco de todo lo que

acontece en el mundillo de este fenómeno de masas que está arrasando en California, Nueva York y Florida, y que podría compararse con el furor que desataron en las décadas de los 60 y posteriores la Vespa y Lambretta entre los integrantes del movimiento Mod.



Dorby Works, Ruck House, Steady Garage, Mojo-Customs, The Ruck Shop, Minimoto Lab, y Rucksters son los principales artífices de algunas transformaciones con base Ruckus que no tienen nada que envidiar a las que se hacen con las motos de gran cilindrada.

No sabemos si los precios de estas transformaciones llegarán a los niveles estratosféricos que se barajan en el mundo custom, suponemos que no, pero desde luego que en cuanto a la calidad de los trabajos, derroche de imaginación y espectacularidad no hay nada que reprochar. Juzgad vosotros mismos





# ***Honda CBX 250 "Tigra"***



La mayoría de aficionados desconocen la enorme pasión que los argentinos tienen por las motos. Lucas Layum, dueño de Lucky Custom, lo demuestra en cada uno de sus trabajos...

TEXTO: CR; FOTOS: RAÚL ORIGLIA POR CORTESÍA DE LUCKY CUSTOM

*“En Lucky Custom les da igual meter mano a una Harley recién estrenada que a cualquier vieja gloria que les encarguen transformar”*



**E**

n nuestra revista hermana Xtreme Bikes hemos tenido la suerte de publicar en portada algunas de las creaciones de Lucas, y en ésta publicamos hace un par de años una Honda muy espectacular con la que se estrenaba en el mundillo café racer, al que últimamente parece que le ha cogido el gusto.



En [Lucky Custom](#) no son fanáticos de ninguna marca en especial, que los tiempos no están para ser “selectivos”, y en su taller de Córdoba lo mismo le meten mano a una Harley recién salida del cajón que a cualquier vieja gloria que les encarguen transformar. Lo que sí han detectado últimamente es un creciente interés por las motos de pequeña cilindrada debido a que cada día son más las mujeres que se ponen a los mandos de sus propias motos. Esto le animó a construir una serie limitada a 10 unidades de motos con propulsor 2T de 100cc bautizadas como “Diablitos” que tuvieron muy buena acogida, a las que ahora ha seguido ésta preciosa “Tigra”. Una CBX dos y medio que no tiene nada que envidiar a otras máquinas de mayor cilindrada.





*“La Tigra ha servido a Lucas y su equipo para hacer algo diferente a lo que acostumbran. No hay mejor terapia contra el aburrimiento que romper con la rutina ”*



En Argentina, al menos de momento, ni hay tiendas de accesorios aftermarket ni la posibilidad de comprarlos por catálogo como hacemos en otros países, así que tanto los aficionados argentinos como los profesionales tienen que “buscarse la vida”. Pero sobre todo echarle mucha creatividad al asunto

para poder modificar sus motos. Esto puede parecer un inconveniente, pero si lo pensamos bien tiene su lado bueno porque significa que cada moto que sale del taller es única. Algo que para los que queremos rodar con algo diferente a lo que llevan el resto de los mortales es fundamental.



Lucas y su equipo tardaron cinco semanas en convertir la pequeña Honda en la espectacular Tigra que tenemos aquí. Como estaban un poco cansados de la moda retro y tampoco les gusta repetirse haciendo siempre lo mismo decidieron dar al pro-

yecto un estilo futurista. Suponía más trabajo pero salirse del guion siempre merece la pena, así que con la moto en el banco empezaron a trazar sus líneas. Sería larga y estilizada. Para conseguir un look más moderno en el tren trasero montaron el

basculante con monoamortiguador de una de las últimas versiones de CBX, y para el delantero se eligió una horquilla invertida de moto de campo.

Las llantas son para Harley y fueron los componentes más complicados de mon-

tar, ya que hubo que fabricar a medida los rodamientos, ejes y adaptadores para situar los dos discos de freno en el lado izquierdo de la moto, que en caso del trasero está montado por detrás de la corona.





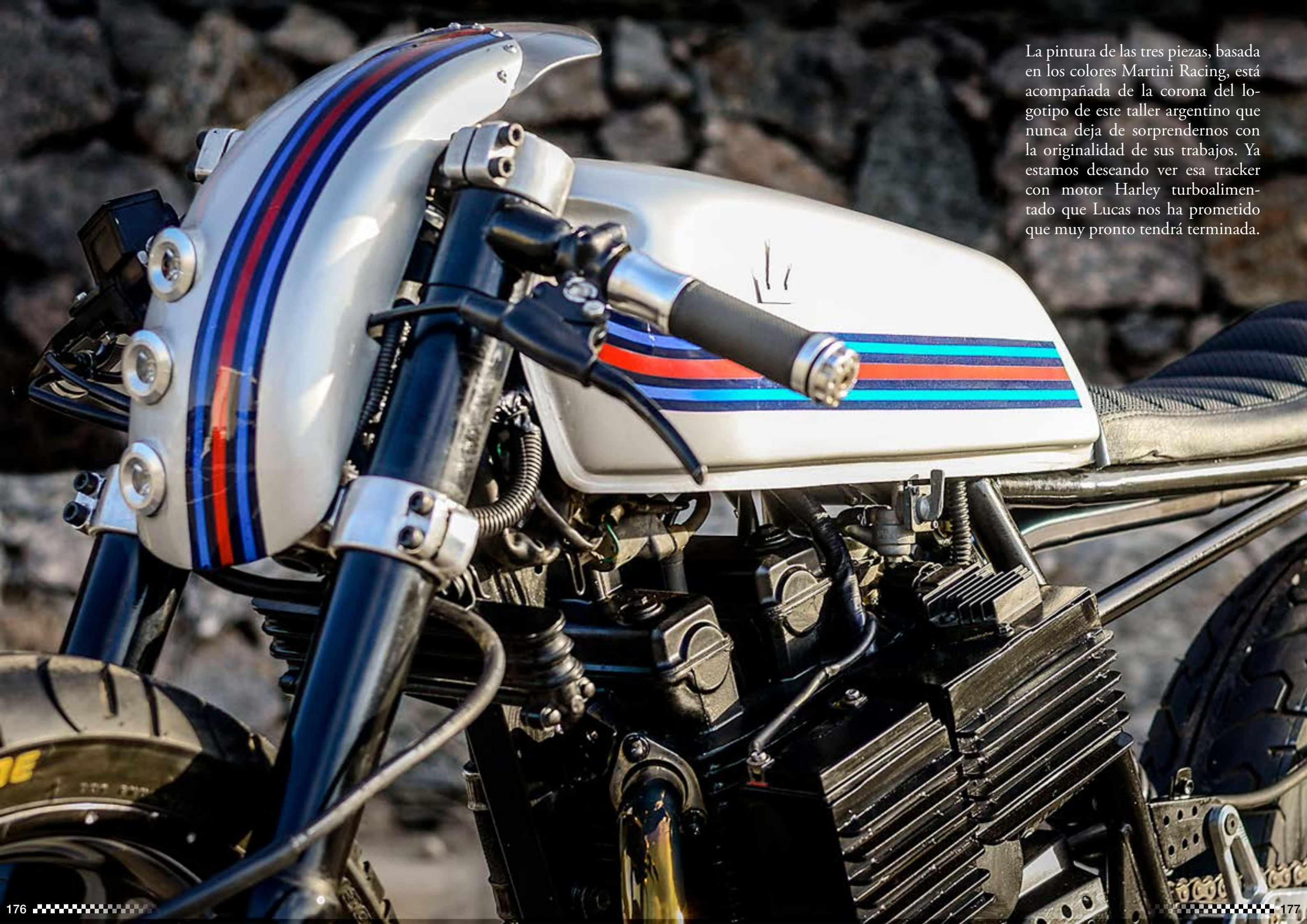
*“ Que no haya tiendas de accesorios ni posibilidad de comprarlos por catálogo obliga a los profesionales argentinos a fabricarse la mayoría de piezas que utilizan ”*



La parte ciclo quedó completa con la reconstrucción del subchasis, así que había llegado el momento de colocar en su sitio el viejo depósito que habían elegido, y que Lucas alargó y modificó previamente con dos tapones de llenado en el lado derecho y unas hendiduras que permiten a la tija superior girar sin abollarlo. Pegado a este encontramos un asiento monoplaza tapizado en piel con un colín cuyas líneas copian con exactitud milimétrica las de la parte trasera

del depósito. Se agradece que Lucas lo usara de escondite para el escape porque los silenciosos -y más si solo tienen una salida- estropean la estética de las motos y rompen su simetría. Para completar la carrocería en Lucky Custom idearon un faro que hicieron con un guardabarros de Honda Dax, tres luces LED con suficiente potencia para no tener problemas de visión en las cabalgadas nocturnas, y un trozo de visera de casco que sirve de parabrisas.





La pintura de las tres piezas, basada en los colores Martini Racing, está acompañada de la corona del logotipo de este taller argentino que nunca deja de sorprendernos con la originalidad de sus trabajos. Ya estamos deseando ver esa tracker con motor Harley turboalimentado que Lucas nos ha prometido que muy pronto tendrá terminada.

*“El faro se hizo a partir de un guardabarros de Honda Dax en el que se montaron tres potentes focos Led y un trozo de visera de casco a modo de deriva brisas ”*





# *Spirit of Japan*

Partiendo de una DR Big 7½ del 89, que en su momento era la monocilíndrica más “gorda” del mercado, en Updated Bikes se marcaron el objetivo de crear una máquina de Off-Road capaz de surcar los caminos a velocidades de vértigo...

TEXTO Y FOTOS JAVIER ARROYOS

P

ara un proyecto de estas características la elección preferida por la mayoría pasa por las NX Dominator o las archiconocidas Yamaha XT, pero las enormes DR Big, que además son las herederas directas de las máquinas con las que los de Hamamatsu participaron en las primeras ediciones del mítico Paris-Dakar, además de tener un gran potencial a la hora plantearse hacerles una transformación, cuentan con la ventaja añadida de conseguirse a precios de derribo debido a que de entre todas las Trail las DR son las menos buscadas para estos menesteres.



*“Las DR Big son herederas directas de las Suzuki participantes en las primeras ediciones del mítico Paris-Dakar”*





La moto no tenía muchos kilómetros pero llevaba años parada en el garaje de un amigo, así que antes de meter la radial se le hizo una revisión que incluyó restaurar los carburadores, que hacía tiempo que parecían haber perdido la estanqueidad, una puesta a punto al motor, y por supuesto la eliminación de la gigantesca carrocería “Dakariana” que la cubría.

*“El principal objetivo de esta transformación era conseguir una moto potente, ligera y minimalista ”*





Una vez que estuvo funcionando correctamente se decapó el motor para eliminar la pintura que le había hecho el dueño anterior. Se acentuaron en lo posible las piezas de aluminio dejando algunas en brillo

y otras con acabado mate, y por último se volvió a pintar el cárter y el bloque del cilindro en negro anti calórico rugoso, con lo que además de conseguirse un buen contraste quedó como nuevo.







*“ El depósito de gasolina es el único elemento que nos da alguna pista de los orígenes de la moto ”*

A partir de ahí se trazaron las líneas generales de un conjunto que tenía como principal objetivo conseguir una moto potente, ligera y minimalista. Para esto se cortó el subchasis dándole a la zaga unas nuevas formas sobre las que encontramos un asiento artesanal hecho a medida que se

tapizó con la tela de un viejo pantalón vaquero, y que al estar prácticamente hueco permitió esconder en su interior una pequeña batería de litio y el sistema eléctrico. Para aligerar la estética en lo posible se escogió un estilizado tanque de gasolina de una Honda CG125 de los

80 al que corona un tapón tipo industrial. No es muy grande, pero a pesar de lo sediento que es el enorme “mono” tiene capacidad suficiente para que te puedas pegar toda la mañana recorriendo caminos a buena velocidad sin miedo a quedarte tirado.



*“El resultado de trabajo de Updated Motorcycles, Javier Arroyos Customizing y los hermanos Paredes, es una de las mejores máquinas Off-Road Vintage que hemos visto en mucho tiempo ”*





Como podéis ver en las fotos la decoración es tan sencilla como efectiva. Para conseguir el look “Raw” que se buscaba se optó por dejar en metal crudo el máximo de piezas protegiéndolas con unas cuantas capas de laca. El depósito es el único elemento en el que podemos encontrar alguna pista del origen de la moto, ya que en el flanco izquierdo se han grabado la marca y el año y lugar de fabricación junto al “Spirit of Japan” con el que se ha bautizado. Este lettering está acompañado de un listón negro que atraviesa el tanque en diagonal en la que encontramos el logo de “Updated Motorcycles”, quienes han contado con la ayuda de Javier Arroyos Customizing y los hermanos Paredes, sin quienes habría sido imposible llevar a buen término este proyecto cuyo resultado es una de las mejores máquinas de estilo Off Road Vintage que hemos visto en mucho tiempo.



Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

# XTREME BIKES

#34

The First Racer ★ K-Speed Boppers ★ Victory Ethel ★ Honda 350 SBC ★ Dyna-Mita



## JAPAN CONNECTION

FREE KUSTOM CYCLES



# XTREME BIKES



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