

The Wild Side of Vintage
CAFE RACERS



***Honda Wrench Kings
Super Sport***

♠ ***Triumph Bonneville Bobber***

♠ ***Honda Chapell*** ♠ ***RX-King Cafe Racer***

♠ ***Intermot 2016: La Máquina de los sueños***

♠ ***H-D Montana*** ♠ ***Yamaha SCR950 "Chequered"***

Cafeina mecánica

Hasta que me he puesto a escribir ésta cafeína no he sido consciente de que llevamos más de seis años apoyando el movimiento café racer. Seis años y diez meses para ser exactos, en los que hemos sido testigos de la vuelta a unas costumbres que hasta que se desató la dichosa crisis todo el mundo daba por olvidadas. Y es que salvo muy raras excepciones el sano arte de juntarte con los amigos alrededor de una moto para que cada aportase a una transformación lo que supiera o pudiera hacer había sucumbido ante la comodidad de ese crédito fácil que te permitía comprarte una moto nueva o encargarle la transformación a un profesional para no mancharte las manos ni complicarte la vida. Por suerte las cosas cambiaron, y durante esos años se importaron más motos viejas que nunca desde otros países europeos (y con “viejas” nos referimos a esas que con 15 o 20 años todavía no son clásicas pero ya están obsoletas para considerarse modernas) y los desguaces, otros que

cuando el dinero fluye tampoco lo pasan bien, volvieron a ver cómo se les disparaba la demanda de llantas, bombas de freno, faros, horquillas, y otras muchas piezas que estaban seguros de seguir teniendo en sus estanterías hasta el día del Juicio Final.

La crisis nos obligó a buscarnos la vida para tener la moto con la que siempre soñamos, y nos hizo recuperar el gusto por las motos básicas, por la mecánica, y por poder decir con orgullo aquello de: “esto me lo he hecho yo aunque sea una chapuza”. Pero sobre todo nos ayudó a recuperar el placer de compartir unas cervezas con los colegas después de que nos ayudaran a poner en marcha nuestro hierro. Y eso puede que, como dicen los anuncios de cierta tarjeta de crédito, puede que no tenga precio, pero sí tiene nombre... “Garaje”

OLD SCHOOL RACER





The Wild Side of Vintage
CAFE RACERS

STAFF

Editor

Daniel Gil-Delgado

Diseño

Samuel Gómez

Community

P. Jara

Colaboradores (España)

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

Colaboradores (Internacional)

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

Produccion

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

Publicidad

marketing@caferacersmag.es

Se prohíbe la reproducción total o parcial de imágenes, textos e ilustraciones sin la correspondiente autorización escrita del editor. Asimismo, Xtreme Bikes no es responsable ni de las opiniones expresadas por sus colaboradores, ni de la veracidad de los productos presentados por sus anunciantes



Sumario

<i>Good Vibrations</i>	<i>10</i>
<i>Intermot 2016: La Máquina de los sueños</i>	<i>30</i>
<i>Honda Wrench Kings Super Sport</i>	<i>48</i>
<i>H-D Montana</i>	<i>72</i>
<i>Yamaha SCR950 "Chequered"</i>	<i>92</i>
<i>Triumph desvela su imponente Bonneville Bobber</i>	<i>118</i>
<i>Honda Chapell</i>	<i>140</i>
<i>RX King Cafe Racer</i>	<i>154</i>



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

Una Katana para el Suzuki Classic Team



Como el interés por las carreras de motos clásicas sigue ganando adeptos de año en año gracias a eventos como el TT Classic, en Suzuki han decidido participar el próximo año en la carrera Endurance Legends que se celebrará el próximo mes de Mayo en el circuito británico de Donington Park con esta es-

pectacular GSX 1100SD Katana construida a mano con el respaldo del programa de piezas de Suzuki de época. La marca de Hamamatsu contará en el Suzuki Classic Team con un equipo de tres pilotos para turnarse a los mandos de la moto en esta prueba de cuatro horas de duración.

Esta versión neo racing de Katana estará expuesta en el pabellón 3 (stand E20) del 19 al 27 de este mes en el Motorcycle Live que se celebra en Birmingham (UK)

www.motorcyclelive.co.uk



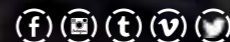
SCRAMBLER DUCATI



THE LAND OF JOY

NEW SCRAMBLER DUCATI

DESDE 6.990 €*



scramblerducati.com



SIXTY2



ICON



CLASSIC



FULL THROTTLE



URBAN ENDURO



FLAT TRACK PRO

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

Royal Enfield sigue creciendo

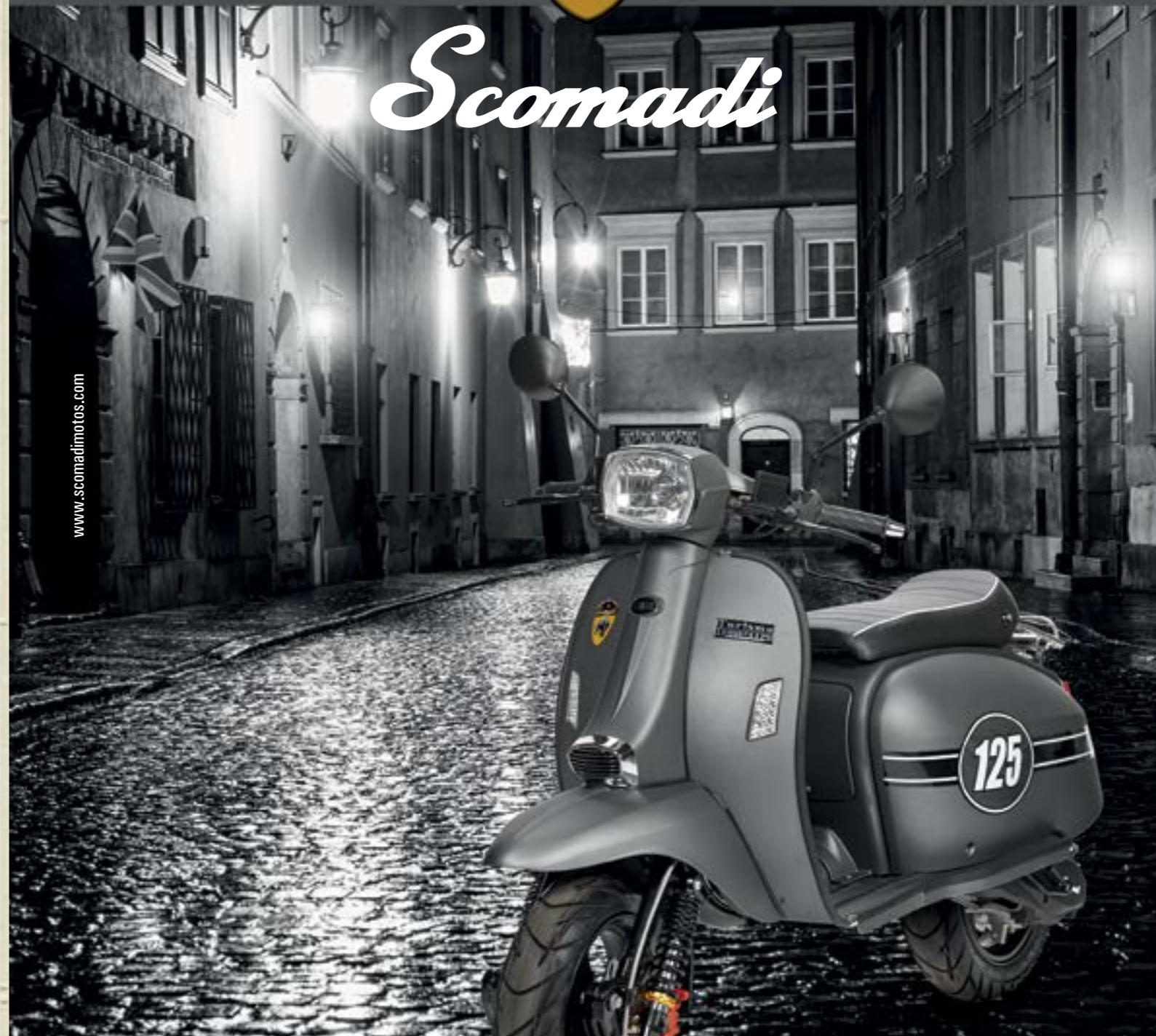
Si siguiendo con su programa de personalización y branding, la filial española de Royal Enfield celebró el pasado mes la inauguración de sus tiendas de diseño exclusivo de Barcelona y Valencia bajo la normativa del 'Royal Enfield Design Store Concept'. Ambas tiendas son espacios en los que se combinan motos, accesorios, equipamiento técnico de moto y ropa de moda, en los que se ofrece una cálida imagen de "lifestyle" que propicia que los clientes se sientan tan cómodos como en el salón de su propia casa.

En ambas inauguraciones se contó con la presencia de Arun Gopal, Director de Negocio Internacional de la marca, que aprovechó la ocasión para revelar a la prensa algunas de las interesantes novedades con las que Royal Enfield pretende sorprendernos en un futuro próximo.

La tienda de Valencia está situada en la calle del Almirante Cadarso nº 25, en pleno corazón de la capital del Turia, y cuenta con una espaciosa exposición de 160 m2 dedicados en exclusiva a la marca, mientras que la de Barcelona se encuentra en la calle Buenos Aires nº 53.



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

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



Belstaff 2017

Esta temporada la marca Belstaff explota a fondo su herencia motociclista con una colección de moda con la que deja claros su pasión y compromiso con el mundo de las dos ruedas.

Para realizar ésta línea de ropa de aires setenteros el equipo de diseño se inspiró en la película "On Any Sunday" que el

piloto y actor Steve McQueen protagonizó en aquella década, y consta de todo tipo de prendas para hombre y mujer en las que se mantiene la apariencia rudo de la ropa técnica motorista, pero confeccionada con materiales más suaves de forma que también pueda usarse en la calle con comodidad.



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

COLABORADORES:



FERIA VALENCIA

Indian & Red Wing Shoes

Indian Motorcycle y Red Wing Shoes han firmado un acuerdo de colaboración para que la conocida marca de calzado fabricará la línea de botas "American Motorcycle Boots" que desde el pasado mes de Julio se comercializa exclusivamente a través de la red de concesionarios Indian o vía online

La colección consta de los modelos de hombre Worthington y Spirit Lake, y el Conelly de mujer. El primero y último están inspirados en las clásicas botas Engineer, mientras que el Spirit Lake lo está en el conocido Iron Ranger de Red Wing.

Como toda la producción de la marca de Minnesota los tres modelos están fabricados de forma artesanal, y llevan la suela adherida mediante el sistema Good Year, lo cual nos garantiza su calidad y resistencia.



www.indianmotorcycle.com



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



Cascos para heroínas

A la vista del enorme éxito obtenido por el Distinguished Gentleman's Ride para recaudar fondos con los que estudiar y prevenir el cáncer de próstata, estaba claro que antes o después tenía que surgir un evento de similares características pero orientado a la mujer.

Pues bien, la primera edición de esta reunión caritativa que tuvo como protagonistas a diferentes grupos de féminas motoristas se realizó el pasado mes de Abril en Londres se llama Helmets for Heroines, y consistió

en una ruta desde el Hospital de Chelsea hasta el Mercado de Smithfield, donde se exponían veinte cascos decorados por artistas emergentes y ya consagrados donados por Biltwell y Motorcycle Storehouse, que al final de la jornada se subastaron para donar la recaudación conseguida a la Breast Cancer Care Association.

Aunque todavía queda mucho tiempo para la próxima edición todavía se pueden hacer donaciones en:

www.helmetsforheroines.com



Helmets
for Heroines

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.

ATWYLD

Tras el poco usual nombre de ATWYLD, que según Anya Violet, Jaime Dempsey y Corinne Lan Franco, los tres amigos que han fundado la marca, es un término que se han inventado para describir esos momentos únicos entre miedo y emoción que produce rodar en moto por encima de nuestras posibilidades de pilotaje, está la idea de diseñar y fabricar diferentes tipos de prendas técnicas para las mujeres motoristas.

Por el momento su gama de productos se limita a una cazadora de piel de tipo clásico, dos pantalones de corte vaquero con tejido Dupont y Kevlar, un jersey con protecciones del mismo tejido en las zonas sensibles a impacto, y una armadura con protecciones D30 desmontables en hombros, codos, antebrazos y espalda que podremos llevar bajo cualquier prenda.



HANDMADE

★ VINTAGE BOOTS & SHOES ★

- THE BLACK MOOSE COMPANY -

Territory

Since 015



www.theblackmoosecompany.com



“THE BLACK MOOSE COMPANY”

Boda Skins



Inspiradas por el alma del rock and roll y fabricadas de forma completamente artesanal, las cazadoras de cuero Kay Michaels realizadas por Boda Skins son las únicas del mercado en las que se ofrecen al menos que nosotros sepamos, 100 años de garantía (!!) Fabricadas en diferentes colores de piel de gran calidad y con patrón para hombre o mujer, cuentan con protecciones homologadas en espalda, hombros y codos. Solo se comercializan a través de la página web de la empresa, y se pueden personalizar con las cremalleras en diferentes colores a elegir.



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



Trilobite Moto

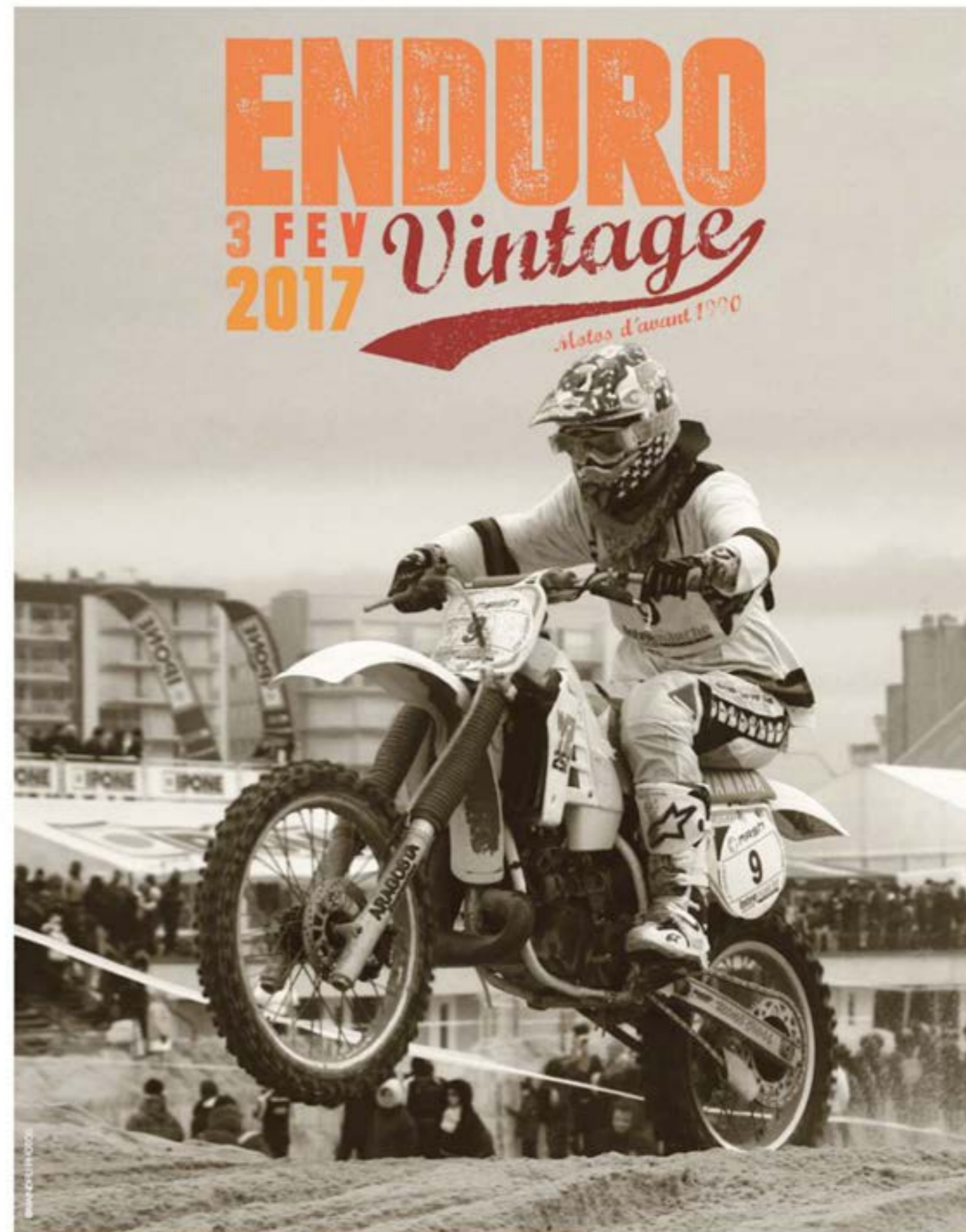


Seguro que cuando patentaron los primeros pantalones vaqueros en 1873, Jacob Davis y Levi Strauss nunca imaginaron que en la década de los 50 su creación irrumpiría de forma aplastante en la sociedad y se convertiría en la prenda de vestir más extendida del planeta. Por este motivo muchas firmas especializadas en equipamiento disponen de algún un modelo destinado al uso en moto en el que fusionan discreción y seguridad a partes iguales. Un buen producto a destacar procede de Trilobite, una marca checa en la que se han especializado en el equipamiento de estilo tejano, que cuenta

en su catálogo con 7 modelos que son un ejemplo de equilibrio entre pantalón vaquero y prenda de moto de calidad muy apta tanto para despla-

zamientos diarios por ciudad como por carretera. En España pueden adquirirse a través de:

www.moremotoracing.com



Amigos de lo ajeno, lo sentimos por vosotros

En su afán por mejorar constantemente sus artículos, LUMA, la conocida firma española especializada en anti-robos de moto desde hace más de 40 años, acaba de actualizar su gama con la incorporación a su línea Enduro de los modelos 91D y 92D, y el nuevo Solido D1016 de diseño más avanzado.

Estos antirrobo de disco están fabricados con materiales de última generación, y se han sometidos a los test más exigentes por parte de algunos de los laboratorios independientes de homologación más reputados de Europa con el

fin de garantizar nuestra tranquilidad. Los recién llegados Enduro 91D y enduro 92D, que se diferencian entre sí por su diferente tamaño, destacan por su cuidada ergonomía y sencillez de uso, además de por su buena adaptabilidad a las distintas formas y tamaños de los discos de freno actuales.

Para los más exigentes llega el nuevo Solido D1016, que está fabricado con acero endurecido y cuenta con un avanzado diseño que da como resultado la más alta resistencia a los ataques. Este modelo cuenta con un pin de cierre de 16mm

con sistema giratorio anti corte que cumple con los más altos estándares de seguridad, que sumado a una cerradura de 10 discos y a su estructura maciza en acero lo convierten en uno de los mejores y más seguros anti robos del mercado.

En LUMA están tan convencidos de la altísima calidad de sus productos que ofrecen una garantía de 2 años que cubre cualquier defecto de materiales o fabricación, así como servicio de copia de llaves para todos sus antirrobo.

Puedes consultar toda la gama de antirrobo LUMA en su página web: www.luma.es



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

Piper J Moto

Salvo en contadísimas ocasiones, en las que se incorpora tecnología aplicada desde el segmento de la motocicleta (Yamaha T-Max, BMW C, Aprilia SRV 850 u Honda Integra) al hablar de scooter a la mayoría nos vienen a la cabeza imágenes de motores basculantes, ruedas pequeñas y carrocerías de plástico. O al menos así era hasta que Piper J Moto desarrollara una moto que, con el aspecto de un scooter retro, esconde bajo su carrocería una parte envidiable, así como un motor que a poco que te descuides girando el acelerador puede hacer que los ojos se te den la vuelta en las cuencas.



Para empezar cuesta creer que bajo esa estética inocente se escondan multitud de piezas procedentes de KTM, entre las que no falta ese monocilíndrico 690 Duke que con sus 65v de potencia parece haber sido diseñado en el mismísimo infierno. Alrededor de este propulsor se ha realizado un chasis en el que se han adaptado las llantas, frenos y suspensión delantera de la Duke original. No así la trasera, que es del tipo Push Rod que se usa en F1, y que también lleva un basculante diseñado y fabricado por ellos.

El cambio de 6 marchas, como en todo scooter que se precie, es manual, pero también se puede accionar electrónicamente mediante una GCU



La carrocería, que en sus formas recuerda a la Velocette Vogue, es lo más llamativo del conjunto, pero lo más sorprendente es que a pesar de su aspecto clásico la Piper no pierde ni un ápice de la mala leche de la moto austriaca de la que procede. Prueba de ello es una velocidad punta cercana a 200 km/h, y una aceleración de 0 a 100 de 4 segundos. La Piper J Moto se fabrica artesanalmente, y cada ejemplar se puede personalizar al gusto de su futuro propietario lo que demuestra su exclusividad. El precio no lo sabemos, pero en este caso creemos que no es lo más importante.

Intermot 2016: La Máquina de los sueños



Los fabricantes se esmeran cada día más por darnos lo que queremos. En el mundo de la moto, salvo en segmentos concretos en los que se usa por pura necesidad, nunca estuvieron tan presentes los gustos de los usuarios como ahora...

TEXTO: CR; FOTOS: MARCAS

Cualquiera se habría quedado tan boquiabierto como nosotros al ver la cantidad de novedades que las marcas presentaron en el Intermot de Colonia. Honda, Suzuki y Kawasaki resucitan el segmento de las súper deportivas con motos más especializadas que nunca, las trail y las sport de turismo se afianzan, y la oferta para el carnet A2 crece con modelos cada vez más atractivos... Pero a ninguno de los que trabajamos en Café Racers nos interesan datos como la velocidad de paso por curva, o el régimen al que puedes hacer girar un motor sin que un pistón te salte un ojo o una biela asome por el cárter, sino esos modelos con alma con los que nos podríamos identificar a poco que les hiciéramos algunos pequeños cambios.



BMW: La familia R-nine-T crece



En la versión Racer hay que resaltar que con el semi carenado anclado al chasis y el colín debajo del que se esconde la segunda plaza del asiento, guarda cierto parecido con el proyecto RS Aniversario realizado conjuntamente por Roland Sands y BMW hace un par de años.

Con los semimanillares anclados por encima de la tija superior y las estriberas retrasadas, un grado menos de lanzamiento en la pipa de dirección y menos distancia entre ejes, el tacto y la posición de conducción de la Racer son mucho más deportivos que en la Pure aunque sin llegar a los extremos de una "doble R".

Pocos modelos han despertado tanto interés desde su nacimiento como la BMW R-nine-T, a la que ahora le han surgido dos nuevas hermanas que responden a los nombres de R-nine-T Racer y Pure.

Ambas motos están basadas en la versión Scrambler, pero su precio es más asequible debido a que en su equipamiento de serie se han utilizado componentes más convencionales que los que encontramos en la versión de la que derivan.

Tanto la Pure como la Racer llevan llantas de aleación de cinco radios equipadas con neumáticos de 120 y 180mm de anchura, doble disco delantero con pinzas Brembo de cuatro pistones, suspensiones sencillas, ABS, y una instrumentación básica que en el caso de la Pure se limita a un cuenta kilómetros analógico con pantalla LCD situado en el centro de la tija superior, que en la versión Racer se acompaña de un segundo reloj que sirve de alojamiento al cuenta rpm.



Ducati: Menos R

En Ducati saben que la edad media de los usuarios está más cercana a los cuarenta años que de los veinte, por lo que es necesario fabricar motos más cómodas y versátiles. Esto ha animado a los de Borgo Panigale a aprovechar el certamen alemán para presentar un nuevo modelo con el que se apuntan al segmento de las sport-turismo.

La SuperSport, que así se llama, viene a ser una especie



de híbrido entre una Panigale y una Monster pero más cómoda que cualquiera de estas dos. De la primera porque tiene los semimanillares situados por encima de la tija, estriberas menos retrasadas, y una cúpula alta que permite ajustar su altura en 50mm con lo que la posición de conducción es menos de carreras, y de la Monster porque el efectivo carenado integral proporciona al piloto una protección aerodinámica de la que carece la famosa naked italiana.

Como es habitual en todos los modelos de la marca, los componentes que encontramos están firmados por marcas tan prestigiosas como Öhlins, Marzocchi, Brembo o Pirelli, a los que hay que añadir el Ducati Safety Pack que incluye ABS, control de tracción, y modos de conducción Touring, Urban y Sport.

Las diferencias entre el modelo base y el S radican en las suspensiones y los bajos del carenado pintados en color negro.

Honda

La firma del ala dorada mostraba en Intermot dos nuevas versiones de la CB1100, que reciben un "lifting" con el que se acerca al estilo neo clásico más que sus antecesoras. La EX cuenta con un bonito depósito de gasolina de formas redondeadas, llantas de radios, faro, piloto e intermitentes con luces led, basculante de sección rectangular y tapas laterales de aluminio, soportes

de estriberas inspirados en el de la saga Bol d'Or, y multitud de piezas cromadas. La CB1100 RS es una moto perfecta para los amantes de las naked de estilo "macho bike". Más deportiva que su hermana, se diferencia de esta por equipar de serie llantas de 17" tres radios, horquilla Showa con pinzas de freno Tokico de anclaje radial, discos flotantes de 310mm y amortiguadores

con depósito de gas separado. En su acabado todos los elementos cromados se sustituyen por otros con terminación en negro. Decoración que también se extiende al motor excepto en la tapa de balancines. El resto de componentes tales como el chasis de doble cuna, embrague antirrebote o la carrocería son comunes a ambos modelos.



Horex

Aunque no sin ciertas dificultades, la exclusiva marca **Horex** sigue dando guerra para ofrecer unidades de su VR6 a un selecto grupo de motoristas sibaritas. Las letras "HL" significan **Heritage Line** y es que esta Horex VR6 HL, que se basa en la [Horex VR6](#)

[Classic](#) de nueva generación, cuenta con un entramado de colores gris, negro y rojo que recuerda a la **Horex Regina** de los años 50 del siglo XX. Esa es la particularidad de esta variante, así como el uso de piezas de fibra de carbono. Esta versión sigue contando

con el motor de seis cilindros en V de 1.218 cc y 170Cv de potencia, y una parte ciclo equipada con suspensiones Öhlins o frenos Brembo M50 que en nada tiene que envidiar a la de marcas con más solera en el mercado.



Moto-Guzzi

El grupo Piaggio parece haber activado el “modo turbo” y van a por todas. Además de con varios modelos de Aprilia, en Intermot también nos deleitaban con las flamantes Guzzi Audace y Audace Carbon, en las que se mezclan con un especial cuidado de sus acabados la sencillez con las últimas tecnologías en la búsqueda de la diversión total. Desde Piaggio definen a estas dos nuevas Cruiser con adjetivos como ostentosa, muscular, feroz, descarada...



Con sus poderosos motores V-Twin de 1400cc, enormes neumáticos traseros de 200mm de, frenos dignos de tal nombre, y una estética general que aporta aire fresco al segmento custom,

nosotros también añadiríamos el de impresionante a esta máquina diseñada por Miguel Á. Galluzzi para competir abiertamente en el segmento de las Ducati Diavel y H-D V-Rod



Triumph

Desde Hinckley llegaban a Colonia con tres nuevas incorporaciones a la familia "Classic" entre las que la Street Cup resultaba especialmente espectacular. Este modelo que deriva de la Street Twin ofrece una contundente imagen street racer en la que se mezclan elementos del modelo del que deriva con detalles deportivos como la pequeña pantalla deriva brisas situada sobre el faro, o la tapa desmontable tipo bala con la que

el asiento se convierte en un monoplaza al más puro estilo café racer. Con una ergonomía deportiva gracias al manillar tipo "Ace", nuevos amortiguadores con los que la sección trasera queda ligeramente levantada con respecto a sus hermanas, y las estriberas del conductor en posición intermedia, la nueva Street Cup ofrece una cómoda posición de conducción que permite un manejo suave y ágil en todo tipo de carreteras.

El bicilíndrico de 900 cc, cargado de par motor, se beneficia de unos cortos escapes tipo megáfono que dan a la moto una imagen muy deportiva, así como de acelerador electrónico, control de tracción desconectable, embrague asistido. Para todos aquellos que quieren disfrutar la Street Cup sin tener que esperarse al carnet de moto "gorda", Triumph tendrá un kit de limitación de potencia que estará disponible a partir de la próxima primavera.



Bonneville T100 y T100 Black

Inspiradas en la legendaria Bonneville del 59, la Bonneville T100 y la T100 Black son la nueva propuesta de Triumph para los que quieren una de las motos de estilo más clásico del mercado sin renunciar a tecnología propia del siglo en que vivimos, como suspensiones y frenos efectivos (modernos), ABS, embrague asistido o control de tracción, con los que la conducción será más suave y segura. Entre los detalles más "clásicos" de las T100 presentadas en Colonia se puede resaltar el logo cromado y los protectores de goma en los flancos de sus

depósitos de gasolina, un cómodo asiento biplaza, fuelles de goma en las barras de la horquilla, escapes "peashooter", llantas de radios y guardabarros envolventes. En las pocas concesiones a la modernidad, además de las anteriormente citadas, las T100 están equipadas con el mismo cuadro de mandos de la Street Cup. La única diferencia entre la T100 y la Black es que en esta última se han sustituido todas las piezas cromadas por una sobria decoración negra que le da un aspecto realmente radical en comparación con su hermana.

Yamaha

SCR950 Scrambler

Si hace un par de meses comentábamos que Yamaha todavía no tenía muy claro si la versión Scrambler de la Bolt que presentaron para el mercado USA se comercializaría en el viejo continente, parece ser que en el departamento de marketing de la firma de Iwata han decidido aprovecharse del enorme tirón que tiene este tipo de motos, y el año próximo podremos disfrutarla también en Europa.

La SCR deriva directamente de las XV950 Bolt, con las que comparte el motor V-Twin refrigerado por aire y la parte ciclo, para la que se ha fabricado un subchasis de nuevo diseño gracias al que la sección trasera es más alta que en la versión custom.

Equipada con el manillar con barra de refuerzo central característica de las motos de enduro y cross, llantas de 19 y 17" delante y detrás respectivamente (de 16" en la Bolt), asiento biplaza, y las estriberas situadas en posición interme-

dia, una decoración sesentera al más puro estilo "On Any Sunday", y un enorme paquete de accesorios con los que personalizarla, la Scrambler de Yamaha tiene todas las papeletas para convertirse en una de las sorpresas del año.



MT-10 SP

Todavía no ha pasado un año desde su lanzamiento, y Yamaha presentaba en Intermot una nueva versión equipada con unas suspensiones Öhlins electrónicas que se adaptan al tipo de conducción controlando en cada momento la compresión y el rebote idóneo para cada ocasión.

Además de las suspensiones "inteligentes", la MT-10SP hereda de la sofisticada R1 la instrumentación con pantalla TFT de alta definición desde la que se puede acceder a la electrónica que controla los 160Cv que desarrolla el propulsor de esta espectacular y súper deportiva naked, y seleccionar entre las diferentes opciones de mapas de potencia que ofrece la que

más nos convenga en cada momento.

La MT-10 SP se comercializará en una combinación de negro y

plata para la carrocería, acompañados con azul oscuro en

las llantas y la horquilla con terminación en dorado



11 Special Bikes Cult Valencia

BESPOKE MOTORCYCLES EXHIBITION



**SPECIAL
BIKES
CULT**



**CAFE RACERS
BRATS
TRACKERS
SCRAMBLERS
CHOPPERS
BOBBERS**



Honda Wrench Kings Super Sport

A principios de este año, un lunes cualquiera, en Wrench Kings recibían una llamada. Era un tal Lex, el dueño de una conocida empresa holandesa de publicidad, para encargarnos que le transformaran su vieja máquina...

TEXTO ; CR ; FOTOS: BAS DUIJS (WWW.BASDUIJS.COM)



L

ex tenía una CB 750 del 77 completamente original de la que ya estaba cansado. Los años no pasan en balde y el cacharro empezaba a darle problemas un día sí y otro también, así que se le ocurrió que ya que le había llegado la hora de repararla del primer al último tornillo aprovecharía para usarla como punto de partida

para hacer una café racer. A los Wrench Kings no les conocía, pero como supo por unos colegas que trabajan a la antigua usanza y que los “hierros” viejos les gustaban y se les daban bien -algo difícil de encontrar en estos tiempos en que los mecánicos ponen a punto los motores con ordenadores en vez de llaves fijas y destornilladores- se puso en contacto con ellos.





« A los Wrench Kings les gustan los hierros viejos, y además se les dan bastante bien »

Los mecánicos holandeses recibieron la noticia con los brazos abiertos porque un proyecto así es un reto que no te cae del cielo todos los días. Lex tenía las ideas muy claras: no solo se debía restaurar la moto por completo, sino también mejorarle la estética y optimizar en lo posible la parte ciclo y el motor. Como este no parecía estar en buenas condiciones de funcionamiento, para ahorrar tiempo lo mandaron a Blauweplaat Motoren una empresa especializada en tetracilíndricos Honda clásicos, donde detectaron que tenía, entre otras cosas, poca compresión y el embrague a punto de rendir el alma. Nada que no se pudiera solucionar con un juego de pistones Wiseco con los que se aumentó la cilindrada a 865cc, acompañados de un exhaustivo trabajo de esmerilado de culata, muelles, válvulas y cadena de distribución nueva, y un embrague recién sacado de la caja. Para rematar la faena montaron un escape cuatro en uno con silencioso tipo megáfono, y por último restauraron los cuatro carburadores y los afinaron con un kit DynoJet Stage III y filtros K&N ovalados. Una vez todo pintado y pulido quedó en perfecto estado de revista. Y más importante aún, listo para que Lex le hiciera el rodaje.





Pero mientras se hacía el motor no penséis que en Wrench Kings estaban de brazos cruzados. Ellos se dedicaron en cuerpo y alma a revisar a conciencia todos y cada uno de los componentes de la parte ciclo, en la que lo primero que hicieron fue recortar el subchasis a la altura de eje de la rueda trasera para luego soldar los dos puntales con el característico tubo en forma de arco.

“ No solo habría que restaurar la moto, sino también mejorar su estética y el rendimiento de la parte ciclo y el motor ”





También se cortaron todos los soportes que ya no se utilizarían, como por ejemplo los del depósito de aceite, que ahora está integrado en el colín artesanal de aluminio que hizo Marcel van der Stelt y tapizaron con cuero impermeabilizado en Toni's Custom Works, eliminaron la pintura original con sus correspondientes 40 años de roña incorporada, y lo pinta-

ron, al igual que llantas, tija inferior, botellas de la horquilla, y casi todas las piezas que veis en negro, con powdercoat. En Wrench Kings dieron por finalizado el trabajo de la parte ciclo montando un segundo freno en el tren delantero y adaptando la posición de conducción a la altura de Lex con unos semimanillares LSL y unas estriberas retrasadas Paolo Tarozzi.



Durante el montaje se aprovechó para sustituir los muelles, retenes y guardapolvos de la horquilla. Los rodamientos de las ruedas, basculante y dirección, y todas las pequeñas piezas y tuberías de goma que el tiempo había endurecido también son nuevas. Como no podía ser de otra

forma, tanto la instalación eléctrica como todos sus componentes tampoco se salvaron de la purga. Ahora el “corazón” de la moto late gracias a la M-Unit de Motogadget que se encarga de que todos los elementos auxiliares, entre los que encontramos el faro y el tacómetro digital

Daytona y los intermitentes traseros con la luz de freno incorporada, respondan sin el más mínimo fallo. Por cierto: nos han dicho que la moto lleva intermitentes delanteros, pero están tan bien camuflados que nosotros no hemos sido capaces de encontrarlos.



« Unos semimanillares LSL acompañados de un juego de estriberas retrasadas Tarozzi fueron imprescindibles para que Lex se sintiera cómodo sobre la moto »



Lex fue muy claro con el tema de los acabados. Siendo dueño de una empresa de publicidad la imagen de la moto debía ser impecable -justo lo contrario de ese estilo “ajado” que se ha puesto tan de moda últimamente- y los Wrench Kings la clavaron. Su CB Super Sport transmite sencillez y

limpieza de líneas a partes iguales, además de tener unos detalles de terminación en los que se nota que no han hecho las cosas de prisa y corriendo...El único secreto para que un lunes cualquiera, a primera hora de la mañana, recibas la llamada de un desconocido para encargarte un trabajo.





“ Al ser el dueño de una importante empresa de publicidad, Lex quería que la imagen de la moto fuera impecable. Nada que ver con ese estilo desgastado tan de moda últimamente ”



General

Moto>Wrench Kings Super Sport
Propietario>Lex
Modelo base>Honda CB750 Super Sport
Año>1977
Constructor>Wrench Kings
País>Holanda

Motor

Fabricante>Honda
Tipo>Tetracilíndrico
Cilindrada>865cc
Pistones: Wiseco
Carburadores>Stock/DynoJet Stage III
Filtros de aire>K&N
Colectores escape>4 en 1
Silenciosos>Megáfono
Reconstrucción motor>Blauweplaat Motoren

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Original
Subchasis>Recortado
Horquilla>Honda
Tipo>Telescópica
Faro>Daytona
Soportes>LSL
Manillares>LSL
Velocímetro>Daytona digital
Intermitentes delanteros>Escondidos
Llanta delantera>Stock
Frenos> Stock restaurados
Latiguillos>Metálicos
Neumático> Firestone
Depósito de gasolina>Honda 750 Super Sport
Depósito aceite> Marcel van der Stelt
Asiento> Marcel van der Stelt
Tapizado> Toni's Custom Works
Estriberas>Tarozzi
Basculante>Stock
Amortiguadores>KYB
Llanta trasera>Stock
Freno>Stock restaurado
Neumático> Firestone
Soporte matrícula>Café Racers United
Intermitentes traseros> Con luz de Stop integrada
Pintura>Wrench Kings

Montana

Harley ha vivido mucho tiempo sabiéndose la marca mejor valorada para hacer transformaciones, pero para bien o para mal... las cosas no siempre son eternas.

TEXTO: CR; FOTOS: CORTESÍA DE ZADIG
MOTORCYCLES



E

l enorme interés que ha despertado en todo el mundo el renacimiento del movimiento café racer, la irrupción en el mercado de las R-nineT, Scrambler y Heritage de BMW, Ducati y Yamaha, y la llegada de una nueva gama de neo clásicas

por parte de Triumph, han removido el segmento de las motos personalizadas hasta los cimientos haciendo que los de Milwaukee, por primera vez en muchos años, hayan tenido que “ponerse las pilas” para no perder la posición de privilegio en la que estaban.



“Cualquier Harley, de la pequeña Sportster al modelo más alto de gama, tiene tal número de fieles seguidores que no hacía falta cambiarles nada... al menos hasta ahora”

En esta revista siempre hemos mantenido que la competencia es buena porque nos hace esforzarnos para superar a nuestros adversarios. Esto se puede trasladar a cualquier segmento del mercado, pero centrándonos en el de la moto, que es el que nos interesa, significa que los

consumidores seremos los principales beneficiarios de más y mejores productos entre los que elegir. Cualquier Harley, desde la Sportster al modelo más alto de la gama, tiene tal cantidad de seguidores que los de Milwaukee se podían permitir el lujo de hacerles cuatro cambios y

vendérselos al siguiente año como un nuevo modelo sin que nadie se quejara. Pero tal y como decía Bob Dylan: *Things Have Changed* (las cosas han cambiado) y para el resto de marcas no le tomen la delantera Harley puso en marcha el concurso "Battle of The Kings". Una iniciati-

va con la que además de poder descubrir versiones "nuevas de verdad" de modelos ya conocidos, ha quedado bastante claro que aquellos que decían que los concesionarios de la marca solo servían para hacer revisiones y montar accesorios se equivocaban.





El modelo elegido para la “batalla” de este año fue la incombustible 883 de la que en estas páginas ya hemos publicado dos versiones muy diferentes de estilo dirt track por cuenta de los españoles de H-D Tarraco y los germanos de Rick’s Motorcycles. Pero todavía teníamos pendiente encontrar una buena café racer, y no ha sido hasta ahora que nuestro colega Fabrizio Giordano de

Zadig Motorworks nos ha puesto a hueco ésta “cafetera” que ha construido conjuntamente con Mekadrama, el concesionario de Harley-Davidson más grande de Bélgica, con la idea de desarrollar un juego de piezas “plug and play” con las que cualquier dueño de una Sportster 883 o 1200 pudiera convertir su moto en una café racer en tiempo record.



El resultado del proyecto es la Tony Montana (sí, se llama igual que aquel gánster encarnado por Pacino en “Scarface” que se ponía hasta las cejas de farlopa), a la que en Mekadrama comenzaron rediseñando todo el sistema eléctrico y las suspensiones mientras que Fabrizio se entretenía con el diseño de las piezas de aluminio mecanizado, el nuevo depósito

de gasolina que cubre la barra centra el chasis y el asiento-colín. Los reposapiés y el manillar originales cedieron su espacio a un juego de estriberas retrasadas y a unos semimanillares RSD, y del catálogo de accesorios Harley proceden, entre otras muchas cosas más, el kit de recolocación del velocímetro y la caja del filtro de aire.

“Como decía Bob Dylan: Things Have Changed (las cosas han cambiado), y para no quedarse atrás Harley puso en marcha el concurso “Battle of The Kings” entre sus concesionarios ”

Para garantizar que la Sportster se comportaría como una verdadera café racer se le endurecieron las suspensiones. En la delantera colocaron aceite más denso y unos nuevos muelles con posibilidad de reglaje, y en la trasera sujetaron los amortiguadores a unas pletinas atornilladas a los soportes originales del basculante, con lo que además de modificarles el ángulo de inclinación alinearon el subchasis a nivel estético y levantaron la sección trasera de la moto 45mm para cargar peso sobre el tren delantero.





“El motor gira más alto, en la zona baja del tacómetro está más lleno que en la versión original, y además mantiene el sonido característico Harley”

Con el prototipo de escape 2 en 1, que en las 100 unidades que se tiene previsto fabricar en edición limitada llevará silencioso Screaming Eagle, se mantiene el característico e inconfundible sonido Harley. Adaptarlo obligó a los mecánicos de Mekadrama a retocar los parámetros de la inyección, pero a cambio se ha conseguido un v-twin

que gira más alto de vueltas y en la gama baja del cuenta rpm parece estar más "lleno" que en su versión original. Y si a esto le sumamos que con la transformación la Sportster ha adelgazado nada menos que 45 kilos, no hace falta reseñar que estamos frente a una moto que según Fabrizio es rápida, potente, y muy divertida de manejar.

Por cierto: Fabrizio no lo confirma ni lo desmiente, pero alguien nos ha sopladado que el ejemplar 01 de esa serie limitada aparecerá en la 2ª parte de Scarface, así que si queréis una de estas Sporty poneros en contacto con Mekadrama lo antes posible, porque en cuanto aparezca en la gran pantalla los 99 restantes volarán a toda velocidad. Estáis avisados





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 SCR950 "Chequered"

El proyecto Yard Built visita con cierta asiduidad los USA. Allí los constructores de una y otra orilla del país han realizado algunas de las mejores transformaciones con base Yamaha que han pasado por estas páginas...



A

las XJR1300 Rhapsody in Blue del neoyorquino Keino Sasaki (Keino Cycles) y las múltiples motos de Roland Sands ahora

se suma la primera "Yard" construida utilizando como base la nueva SCR950 Scrambler que Yamaha acaba de comunicar en Intermot que también se traerá a la vieja Europa.

Aprovechando que desde hace poco tiempo vive en tierras californianas, Yamaha ha confiado el trabajo a Go Takamine, el mítico constructor japonés que en el año 98 creara Brat Style convirtiéndolo en uno de los talleres que más ha influido en los cambios que ha experimentado el segmento custom de los últimos años diez años, y el que más modelos de la marca de los tres diapasones ha transformado en sus instalaciones (solo de SR ha hecho más de 100 ejemplares)



A rider wearing a helmet and goggles is riding a Yamaha SCR950 motorcycle on a dirt road. The motorcycle is kicking up a cloud of dust behind it. The rider is wearing a dark jacket with a white number '10' on the back and tan pants. The background shows a dry, hilly landscape with sparse trees under a clear sky.

“La SCR950 está pensada para que podamos seguir disfrutando aunque el asfalto se haya acabado ”

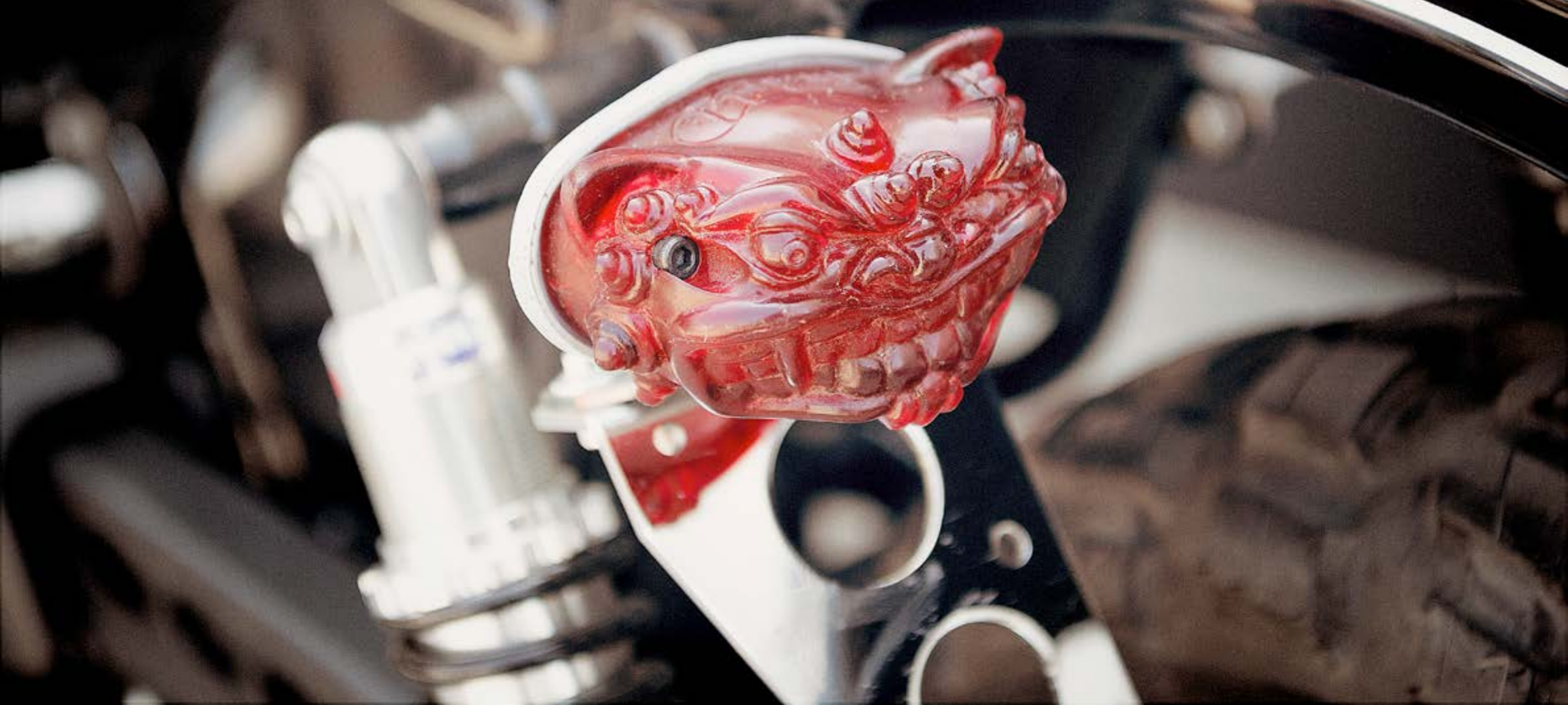


El estilo urbano de sus motos, que Go entremezcla como nadie con un atractivo aire retro que es imposible que pase desapercibido, tiene más seguidores cada día. Entre ellos está Christian Barelli, el coordinador de marketing de Yamaha Motor Europa, que no ha querido dejar pasar la oportunidad de trabajar con el conocido preparador aprovechando que éste cuenta en su haber con un largo historial de transformaciones off road realizadas a la antigua usanza. Es decir, cogiendo un modelo de carretera y, tal cual hacían en las mismas fábricas antiguamente, adaptándolo al uso “campero”.



*“La Yamaha Scrambler es tan potente, cómoda,
y fácil de conducir que nos proporcionará tanta
diversión en la calle como rodando por caminos de
tierra sin asfaltar”*





La SCR 950 es una base perfecta para esto, pero a pesar de su apellido Scrambler aún ofrece multitud de posibilidades para adaptarla mejor a la especialidad. Uno de los puntos en los que hay que trabajar a fondo es el escape. Más que nada para evitar que se nos quede “pegado” a las primeras piedras que encontremos en el camino. Takamine lo solucionó sustituyendo el 2 en 1 original por dos colectores independientes que en su versión definitiva, la que se comercializará, llevará los silenciosos de los que ahora carece.



Pero vayamos por partes: Go Takamine nació en Okinawa junto a una base militar norteamericana, y creció viendo cómo los soldados se divertían con sus motos por las pistas de tierra de los alrededores. Si a esto le añadimos cómo le marcó asistir en 1971 al estreno de “On Any Sunday” entenderemos su pasión por los grandes espacios abiertos -pasión que le animó a cambiar la asfixiante atmósfera de Tokio por la soleada California- y su afición por el tipo de motos que aparecían en aquella película, y que de adulto marcarían en parte su trayectoria profesional.

“Go Takamine nació en Okinawa junto a una base militar, y creció viendo a los soldados norteamericanos divertirse con sus motos de campo por las pistas de tierra de los alrededores ”





La “Chequered” es el mejor ejemplo de esto. Tal y como está ahora, cuesta trabajo creer que se trate de un modelo actual y no una vieja gloria que Yamaha hubiera tenido perdida cuarenta y tantos años por algún rincón de sus almacenes. Desde los colores a su estética, pasando por todo lo demás, se nota que Go se ha inspirado en las antiguas dirt bikes de la marca a la hora de fabricar todos los componentes necesarios para convertirla en una auténtica Brat Style bike.

“La “Chequered” que Go ha hecho para Yamaha es un buen ejemplo de las motos que salían en la película On Any Sunday ”

Construir el depósito de gasolina e integrar la bomba fue lo más difícil porque Go no terminaba de dar con el que tenía en mente. El resto fue mucho más sencillo porque el diseño del chasis doble cuna de la SCR950, y sobre todo su sección trasera, le facilitaron las cosas a la hora de sustituir el guardabarros trasero y el asiento (una pieza artesanal hecha a mano por Mauricio Aguilar), o de despejar de accesorios el puesto de conducción, en el que montó un manillar más ancho que el de serie para tener mejor control de la moto en uso off road.





“Cuesta trabajo creer que la “Chequered” sea una moto moderna, y no una vieja gloria que Yamaha hubiera rescatado de la profundidad de sus almacenes ”

A esto también contribuye el excelente funcionamiento de los amortiguadores que en Works Performance hicieron a la medida, y los contundentes neumáticos de todoterreno que se han calzado en un prototipo de llantas de radios que también han servido para aligerar el peso de un conjunto que no solo no puede negar su inspiración en las carreras tipo Baja, sino que incluso podría protagonizar una nueva entrega de On Any Sunday. Si te animas solo tienes que reservar una de las unidades de SCR950 que Yamaha comercializará el año próximo en nuestro país, y contactar con Go Takamine en www.bratstyle.com para que te proporcione todos los accesorios con los que convertir tu moto en una Chequered Brat.





París, 175
08036 Barcelona
Tel. 933 105 912

info@monegroscycles.com
facebook.com/MonegrosCycles

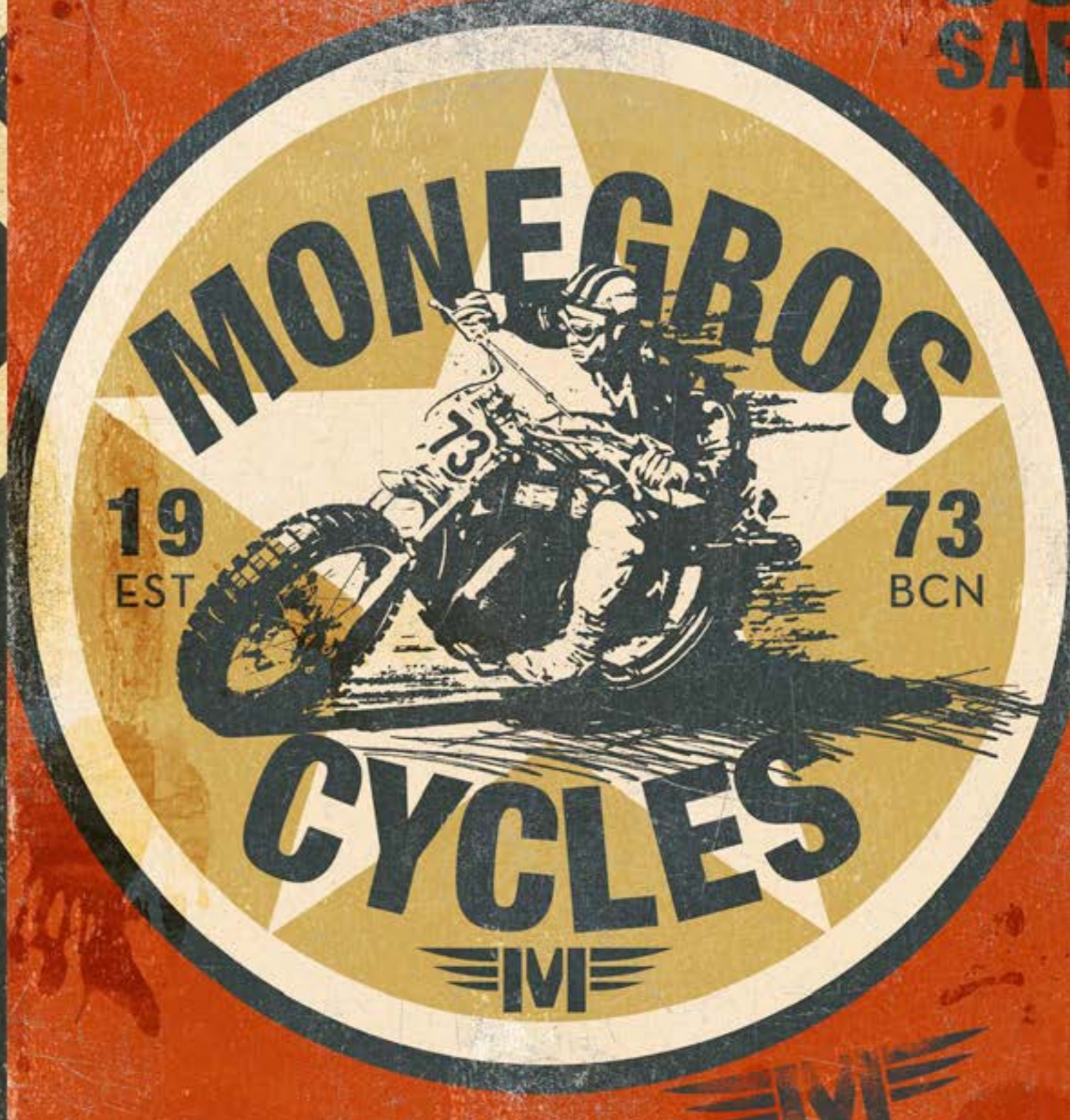
Horarios Tienda:

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**



Presentación:
**Triumph
Bonneville
Bobber**

Si hace un par de meses os adelantábamos la posibilidad de que en Triumph estuvieran trabajando en el desarrollo de un modelo bobber con base Bonneville, la noticia ahora queda confirmada por parte de los de Hinckley con la presentación que han organizado en Londres para la prensa internacional...





E

El nuevo miembro de la familia Bonneville apareció entre la multitud sorprendiendo a todos los presentes en el Brutal Beauty Party que Triumph organizó en The Print Works, entre los que se encontraban numerosas celebridades que se quedaron asombradas ante la personalidad que la nueva máquina británica transmite a través de sus líneas de estilo retro.

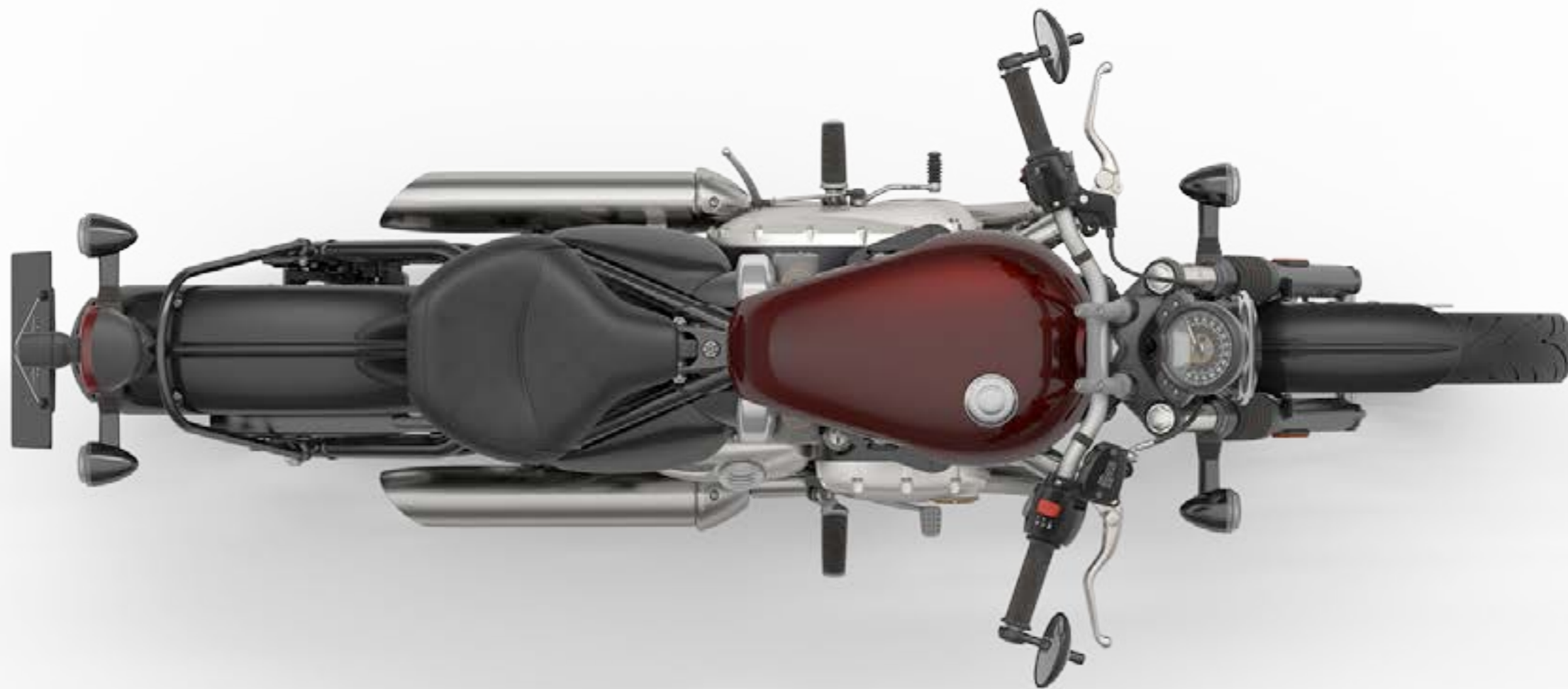
Y es que la Bonneville Bobber tiene una silueta de hot-rod de fábrica tan difícil de olvidar como su carácter, que se mostró en todo su esplendor en las carreras de aceleración que se celebraron después de la presentación entre los ex campeones del mundo de motociclismo Carl Fogarty y Freddie Spencer, para que los invitados pudieran ver en primera persona las impresionantes prestaciones del bicilíndrico High Torque de refrigeración líquida de 1200cc procedente de la T120 que propulsa la Bobber.



La nueva Triumph ha maravillado a propios y extraños como la gran protagonista de un evento hecho a su medida y del que podéis ver un pequeño resumen en [este vídeo](#). Sin ir más lejos, Paul Stroud, Director Internacional de Ventas en Triumph Motorcycles, declaraba: “la nueva Bonneville Bobber es una moto completamente nueva que quita el aliento con su asombroso aplomo, una gran presencia y autenticidad sin igual, por lo que era justo organizar un lanzamiento igual de impresionante antes de que la moto haga su debut ante el gran público en el EICMA de Milán el próximo 8 de noviembre.” Por su parte, Steve Sargent, Responsable de Desarrollo de Producto de la marca explicaba: “tras presentar hace un año la nueva generación Bonneville era lógico plantearse cómo debería ser una auténtica bobber de hoy en día, al igual que ya hicimos con la Thruxton R al pensar en una café racer verdaderamente moderna, o con la T120 al desarrollar el concepto de un verdadero icono clásico como la Bonneville



Al igual que el resto de modelos de la nueva generación Bonneville, el motor de la Bobber equipa la más moderna tecnología bajo un estilo cargado de personalidad: acelerador electrónico, dos modos de conducción (ROAD y RAIN), sistema de control de tracción desconectable, embrague asistido, sistema de inyección camuflado bajo la apariencia de carburadores, y refrigeración líquida con un exclusivo radiador y un ventilador más grande, con el que la Bobber se beneficia de un extenso intervalo entre revisiones de mantenimiento de nada menos que 16.000 km.





El verdadero desafío para los ingenieros de Triumph era conseguir una auténtica bobber sin que el control y la comodidad de conducción se vieran afectados, para lo que diseñaron una nueva parte ciclo que se adapta como un guante al singular estilo de la Bobber, ya que entre otras muchas cosas permite adaptar la posición de conducción a la altura y los gustos del conductor, que incluso podrá regular la situación del minimalista panel de instrumentos de doble esfera minimalista.



A estas características dinámicas hay que sumarle el plus de control que le aporta la combinación de llantas de 19" y 16" delante y detrás respectivamente, calzadas ambas con unos neumáticos Avon Cobra radiales que reducen la masa suspendida mejorando la manejabilidad de la moto cuando rodamos a velocidades altas.





Para conseguir la característica estética de las máquinas de las décadas de los 40 y 50, el nuevo chasis está equipado con un basculante que le da aspecto hardtail, que se ha diseñado con un

enfoque similar al de las H-D FXST de los 80 y la mayoría de custom japonesas, salvo en el detalle de que el nivel de sus acabados del está mucho más cuidado que en de las motos de la

competencia. Para reforzar esa apariencia "old school" del conjunto también se ha recurrido a despojar la Bonneville T120 de la que procede de todos los elementos que no fueran esenciales.



Como ya imaginaréis, en Triumph tienen claro que la mayoría de los futuros propietarios de una Bonneville Bobber no tardarán en personalizarlas, por lo que ya han preparado un catálogo con más de 150 accesorios en el que no falta el clásico manillar cuelga monos, diferentes tipos de

asientos y respaldos, o piezas con las que optimizar su rendimiento como los escapes Vance&Hines o los amortiguadores Fox regulables que Triumph ha desarrollado conjuntamente con estas dos firmas norteamericanas. Pero lo verdaderamente importante es que con esta nueva moto Trium-

ph completa una amplísima gama de modelos con la que puede satisfacer las necesidades de todo tipo de motoristas, y si sus Triple y Tiger ya están a punto de convertirse en iconos, y las nuevas Bonneville se venden más rápido de lo que se fabrican, no nos extrañaría nada que en cuanto salga

a la venta este nuevo miembro de la familia Bonneville, que es el bobber más "auténtico" de entre todos los modelos que se han fabricado estos últimos años, remueva el segmento custom hasta sus cimientos.

www.triumphmotorcycles.es



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

Honda Chapell

Está claro que para gustos los colores, pero es innegable que la Bol d'Or es uno de los modelos de estética menos acertada de todos los que ha sacado Honda a lo largo de su historia...

TEXTO: CR; FOTOS: CORTESÍA DE CHAPPELL CUSTOMS





N

o vamos a negar que la Bol d'Or es una moto magnífica. Su tren delantero, con horquilla de aire y frenos con sistema anti hundimiento mecánico, suponían un gran avance para la época (hablamos de principios de los 80), sus motores desarrollaban una potencia (95Cv) de la que hasta muy poco tiempo antes solo gozaban unos pocos pilotos de élite, y además era cómoda para viajar a dúo incluso llevando equipaje... El único "pero" son sus líneas ángulosas, que si examinamos con ojos de hoy día dejan mucho que desear, y además suponen una pesadilla para aquellos valientes que escogen una Bol d'Or como punto de partida para una transformación.

“Aunque no se pueda negar que la Bol d'Or fuera una gran moto, su estética, vista con ojos de hoy día, deja mucho que desear”



Si hacéis una búsqueda en Google veréis que la mayoría de Bol d'Or, por muy transformadas que estén, conservan el depósito de serie. Esto se debe a que el chasis tiene tres tubos en la parte superior que suman 17cm de anchura, lo cual imposibilita usar un depósito

aftermarket y te obliga a dejar el original, fabricar uno a medida, o rehacer la base del que hayas elegido montar, un trabajo tedioso y difícil que no todo el mundo está dispuesto a hacer. La cuarta vía pasa por modificar el suyo, que es la que han escogido los hermanos

Chapell con muy buen resultado, ya que además de añadirle a los flancos las típicas hendiduras para las rodillas, también lo levantaron y le cortaron las feas aletas a las que se sujetaban las tapas laterales. Unido a la réplica de fibra de un colín Kawa Z1000 tapizado

por Tufside en una combinación de terciopelo y cuero, las líneas de la parte superior de la carrocería ahora quedan completamente paralelas al suelo haciendo que el anticuado diseño de la Bol d'Or se haya visto rejuvenecido unas cuantas décadas.



Justo lo mismo que Rob y Chris hicieron con el motor y la parte ciclo. El primero se benefició de un juego de pistones Moriwaki con el que se aumentó la cilindrada a 985cc. También se cambiaron los carburadores por una batería de Keihin CR31 con filtros de aire K&N ovalados, el escape por un precioso cuatro en uno con silencioso tipo megáfono firmado por Cycle-X, y el radiador de aceite por otro de mayor capacidad conectado al cárter con latiguillos metálicos Goodridge. Ni que decir tiene que en una moto con 35 años habría sido una insensatez mantener la instalación eléctrica original, así que Rob la actualizó añadiendo a la nueva un encendido electrónico Dynatek y una batería Antigravity.

“La parte superior del chasis tienen 17cm de anchura. Esto te impide usar un depósito aftermarket obligándote a fabricar uno a la medida o a modificar el original, que es lo que hace la mayoría ”

En cuanto a la parte ciclo merece un capítulo aparte. En el chasis se cortó la triangulación central y se reconstruyó con un nuevo diseño que deja toda la sección trasera completamente despeja-

da para que el basculante de Yamaha R6 quede bien a la vista y luzca en todo su esplendor. La elección para el tren delantero fue unas horquillas invertidas de Suzuki GSX-R750 de

2008 sujetas al chasis con unas tijas Cognito Moto entre las que encontramos un faro de Harley V-Rod. Tanto las piñas de conmutadores como los mandos, bombas y el velocímetro digital

también proceden de una moto de la marca de Hamamatsu aunque en esta ocasión son de una GSX-R1000 de la que además tomaron prestadas sus estriberas retrasadas.





Para mantener el contacto con el asfalto Rob escogió un par de llantas forjadas Carrozzeria V-Track que cuestan un pastón (más de 2.000 dólares cada una) envueltas con gomas Dunlop GP-A, y para detener su misil tierra-tierra tres discos de freno tipo wave con pinzas Tokico y latiguillos metálicos.

Algunos colegas le han preguntado a Rob si le mereció la pena hacer semejante inversión en una CB cuando por menos dinero podía haberse comprado una neo clásica que llevaba todo eso y más. Cada cual tenemos nuestras manías, gustos y prioridades, pero lo que si que nos queda claro es que Rob tiene que cambiar de amigos, o buscarse otros que estén más metidos en nuestro mundillo.



“El motor se ha rejuvenecido con un aumento de cilindrada a 985cc, carburadores Keihin CR31 con filtros K&N ovalados, y un precioso escape 4 en 1 firmado por Cycle-X ”



General

Moto>CB Chapell
Propietario>Rob Chapell
Modelo base>Honda CB900
Año>1981
Constructor>Rob & Chris Chapell
Taller>Chapell Customs
País>USA y Canadá

Motor

Fabricante>Honda
Tipo>tetracilíndrico
Cilindrada>985cc
Pistones>Moriwaki
Carburadores>Keihin CR31
Filtros de aire>K&N Ovais
Colectores escape>4 en 1 Cycle-X
Silencioso>Tipo megáfono
Encendido>Dynatek electrónico
Batería>Antigravity

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Honda modificado
Subchasis>Chapell Customs
Horquilla>Suzuki GSX750R-2008
Tipo>Invertida
Tijas>Cognito Moto
Faro>Harley V-Rod
Semimanillares>Suzuki GSX1000R
Mandos/bombas>Suzuki GSX1000R
Velocímetro>Suzuki
Llanta delantera>Carrozzeria V-Track
Discos freno>Wave
Pinzas>Tokico anclaje radial
Latiguillos>Metálicos
Neumático>Dunlop GP-A
Guardabarros>Suzuki
Depósito de gasolina>Original modificado
Asiento/Colín>Kawa Z1000 (Chris Chapell)
Tapizado>Tuffside
Estriberas retrasadas>Suzuki
Basculante>Yamaha R6 -2008
Amortiguador>Showa
Llanta trasera>Carrozzeria V-Track
Disco freno>Wave
Pinza>Tokico
Neumático>Dunlop GP-A
Guardabarros>Yamaha
Pintura>Rob Chapell

RX King Cafe Racer



Cuando a alguien de cierta edad le preguntas por la época de su vida que mejores recuerdos le trae, seguro que te responde que en la que era estudiante...

TEXTO: CR; FOTOS: FABRI ZULANUDIN



La memoria es frágil. También selectiva e incluso borrosa (sería por el uso y abuso de sustancias poco recomendables), pero lo cierto es que pocos recordamos lo cuesta arriba que se te hacía la vida universitaria lejos de casa, de los colegas, y lo que es peor, casi siempre sin un solo pavo en el bolsillo... Teguh Setiawen, el dueño y constructor de esta bonita café racer, tiene 23 años y es estudiante de ingeniería en Indonesia, así que sabe lo que es sufrir en primera persona aquella etapa de escasez económica que tantos estudiantes vivimos en el pasado.

“Herramientas viejas, tutoriales de Youtube, la ayuda de algunos amigos de clase, y grandes dosis de ilusión... Esta moto es espíritu de “garaje” en estado puro ”

Su problema, o uno más de los que tiene, es que vive lejos de la universidad, y como el transporte público en su país no es precisamente un ejemplo de buen servicio necesitaba urgentemente un medio de locomoción. En su precaria situación lo único que pudo permitirse fue una Yamaha de 135cc, una pequeña “utilitaria” comúnmente conocida como RX King, RX-K, o simplemente RX según el país asiático en el que se vendiera, que tuvo una gran reputación en la India y el sudeste asiático por su dureza y longevidad hasta que en 2009 las leyes sobre regulación de emisiones de Indonesia se cargaron las motos de 2T. Por eso bautizó el proyecto como “Larga Vida al Rey”, que como todos sabéis es lo que sigue a aquello de: El Rey ha muerto...





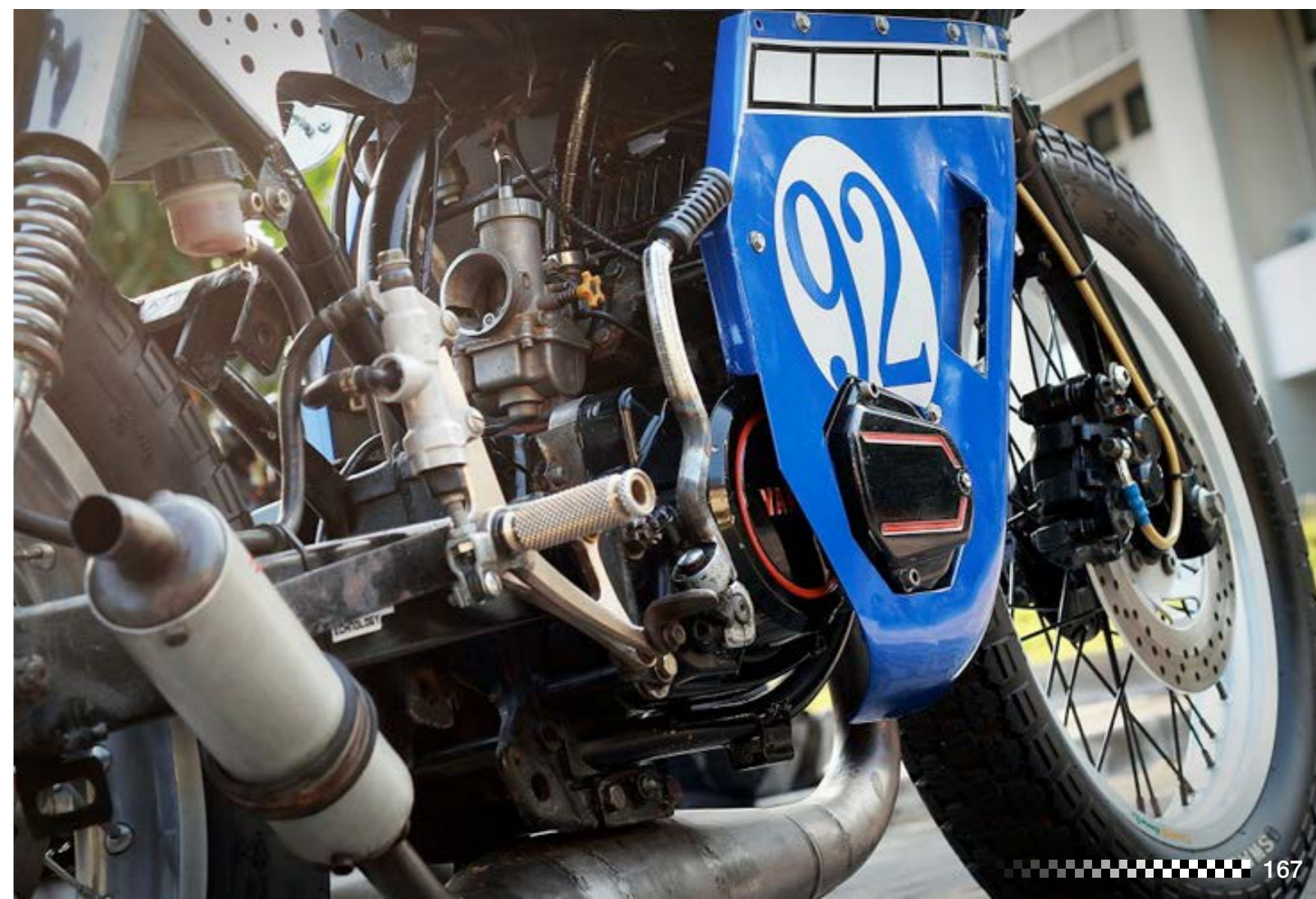
Estaba hecha unos zorros pero como era barata la compró. El arreglo con su transformación lo hizo en el garaje de la casa de huéspedes en la que vive con herramientas prestadas, tutoriales de Youtube, la ayuda de unos amigos de clase que se encargaron de las soldaduras y la pintura, y grandes dosis de paciencia e ilusión. O lo que es lo mismo, espíritu de “garaje” en estado puro.

“La lista de la compra de componentes es bastante reducida. Lo único que Teguh compró nuevo fueron el tacómetro Renthal situado en el centro de la tija y los neumáticos Swallow S212”



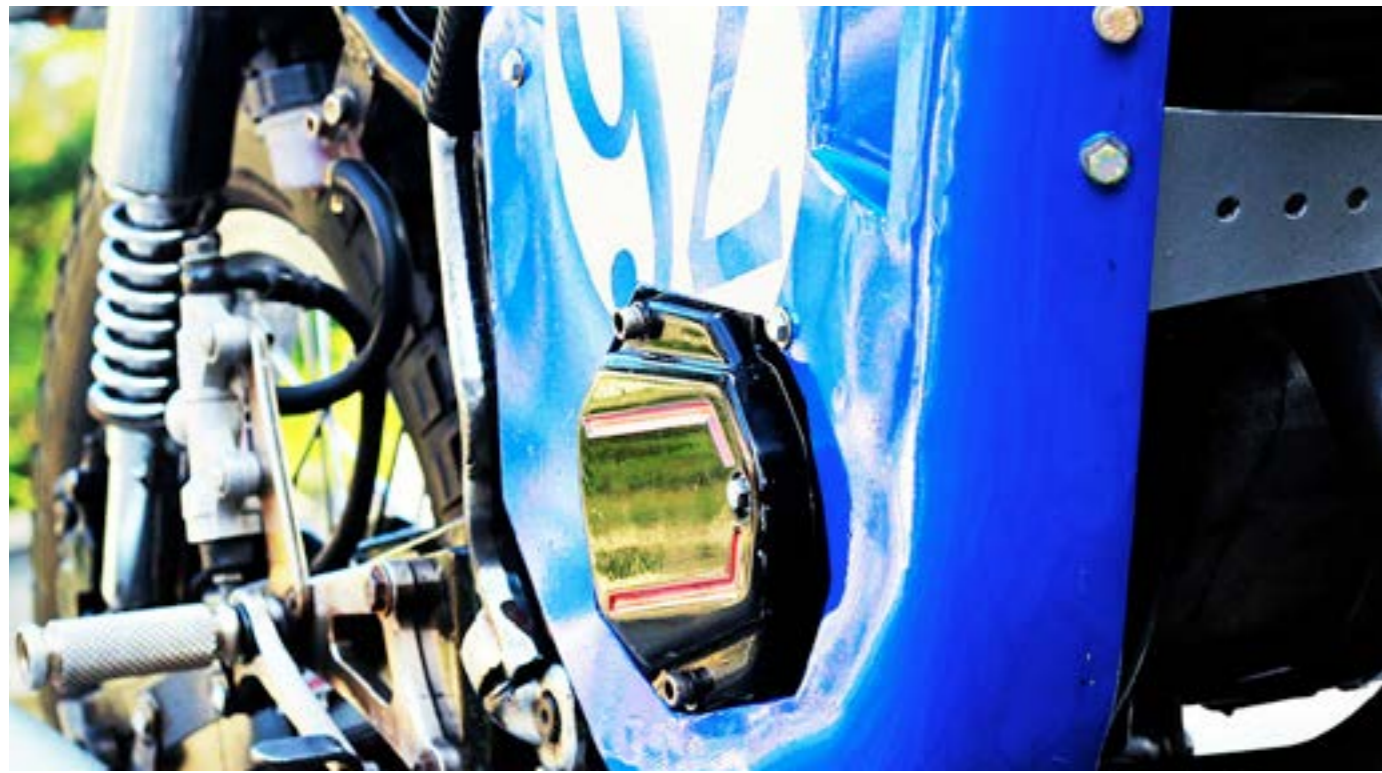
La lista de la compra de componentes es bastante reducida. Lo único que Teguh compró nuevo fueron el tacómetro Renthal situado en el centro de la tija y los neumáticos Swallow S212, porque el juego de semi-manillares y estriberas Yoshimura con los que modificó la posición de conducción y el semicarenado superior, del que desconoce su procedencia, los encontró en un mercadillo en el que también aprovechó para cambiar un monoamortiguador Showa que

tenía por un par de amortiguadores traseros convencionales y algunas “chucherías” más como el freno trasero Nissin y el depósito de Suzuki A100, que como el resto de piezas que usó en la transformación modificó o fabricó artesanalmente. Entre estas hay que destacar los paneles laterales del carenado, que están hechos con planchas de acero galvanizado de 0,8mm a las que dio forma a base de martillo y paciencia.



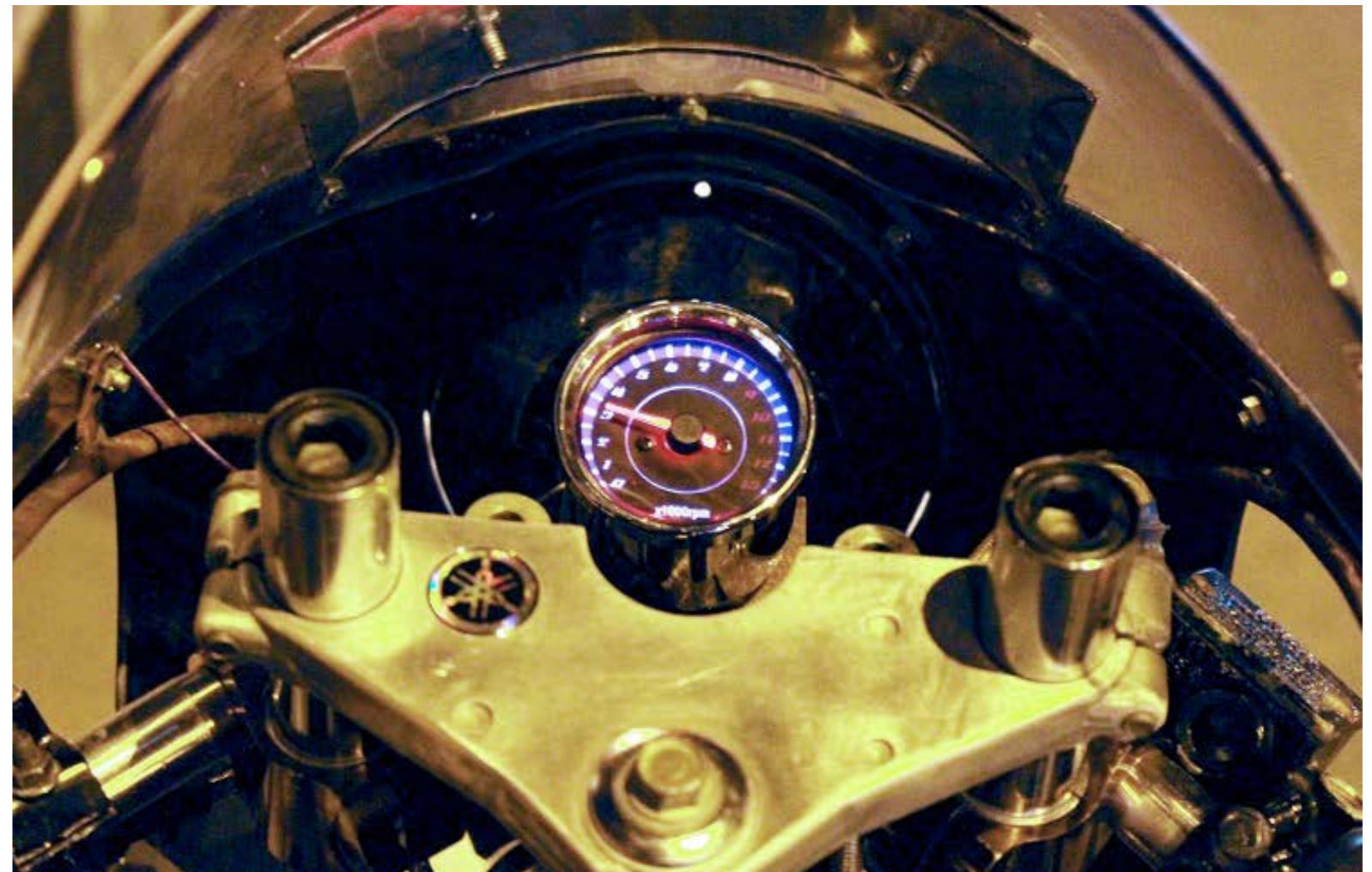
“La mayoría de piezas que encontramos en la RX King Café son usadas, modificadas, o fabricadas artesanalmente”





Todos los componentes eléctricos están ubicados debajo del depósito de gasolina, y la batería se debajo el asiento protegida por los paneles cromados que hacen de tapas laterales. El pequeño colín se desmonta fácilmente con solo dos tornillos en cuanto surge la posibilidad de rodar con pasajero, algo que con 23 años suele ser habitual.

Al motor de 5 marchas, que mantienen las especificaciones originales, se le pusieron segmentos nuevos, se sustituyó el carburador por el de una RX más moderna y se le adaptó un tubarro. Para rematarlo un buen amigo se encargó en su taller del proceso de powdercoat que lo dejó como si acabara de salir de la fábrica.





Cuando llegó el momento de decorar la “*Larga Vida al Rey*”, el chasis, basculante, guardabarros, horquilla y carenado superior se pintaron en negro, mientras que el depósito, colín y los laterales del carenado en azul con los impres-

cindibles “speedblocks” de las Yamaha clásicas de carreras, acompañados de unos dorsales con el año de nacimiento de Teguh.

Terminar un proyecto así en unas condiciones tan poco favorables tiene mucho mérito, así

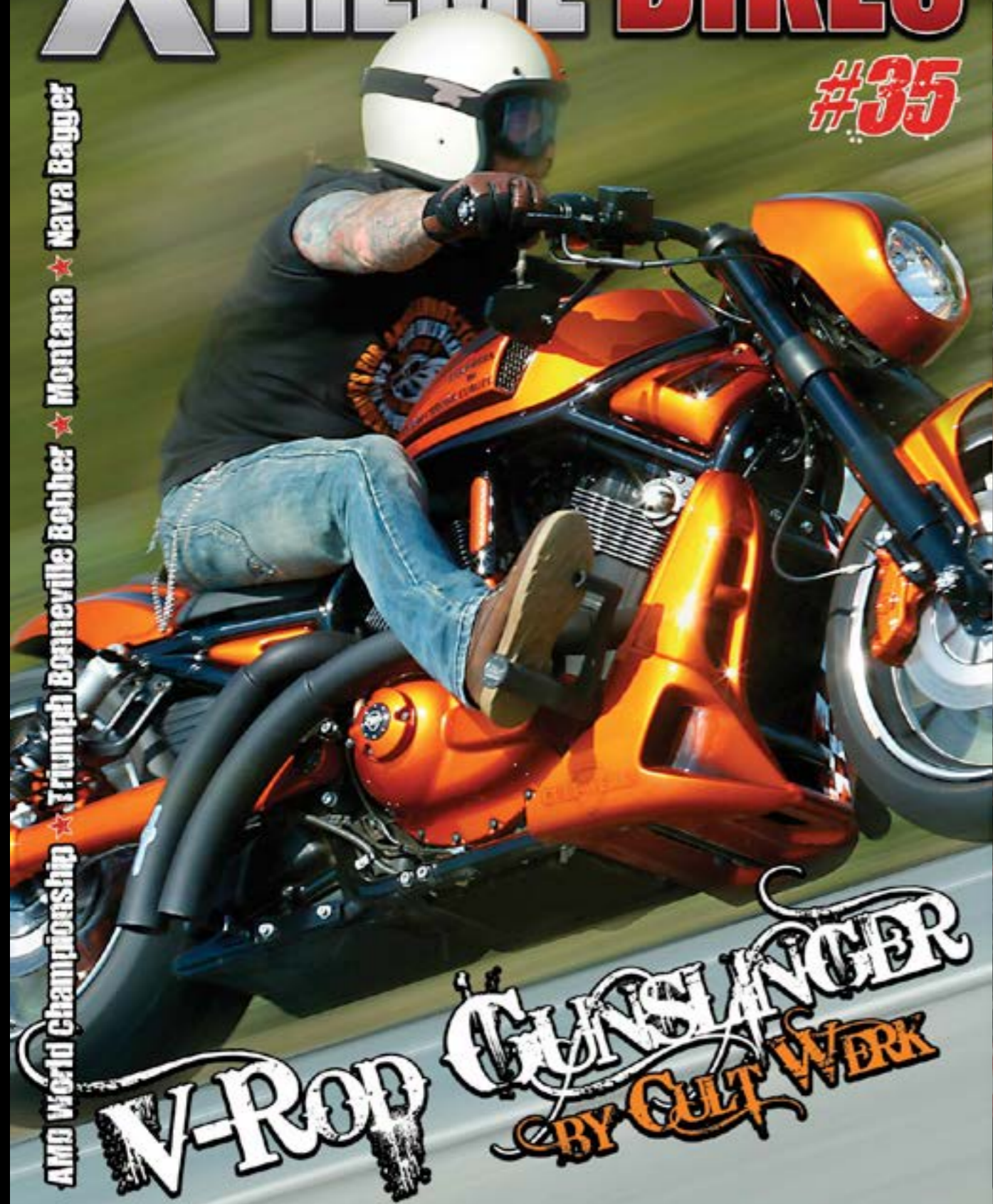
que no nos extrañaría que en el futuro Teguh se olvide de lo mal que lo pasó los 10 meses que duró el trabajo, y como tantos otros recuerde sus años de universidad como los mejores de su vida.

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

XTREME BIKES

#35

AMA World Championship ★ Triumph Bonneville Bohrer ★ Montana ★ Nava Bagger



V-ROD
GUNSLINGER
BY CULT WERK

Magazine #34

Magazine #33

Magazine #32

Magazine #31

Magazine #30



XTREME BIKES



www.xtremebikes.es