

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

XTREME BIKES

EDICIÓN EN ESPAÑOL



Good Gringa

CHUCKY CUSTOM MOTORCYCLES

- ★ **Swiss Samurai** by Bächli Harley-Heaven
- ★ **Long&Low Rider** by Joe's Garage
- ★ **Misfits** by GD Motocicletas
- ★ **Slim Jim** by Thunderbike
- ★ **Iron Man**

#25

Editorial

Con este número de Enero ponemos una vez más el cuentakilómetros a cero. Ahora nos quedan por delante doce largos meses para recorrer carreteras aún inexploradas por nosotros, ir a eventos (los nuevos y los de siempre), publicar vuestros motos, y lo que es más importante, tener la oportunidad de conoceros personalmente a algunos de vosotros mientras compartimos una cerveza y una charla en cualquier bar de carretera.

Con la caída de la última hoja del calendario de 2015 nos hemos dado cuenta de que, lejos de estar cansados, nuestras ilusiones siguen intactas, y nuestras mochilas llenas de nuevos proyectos que no tardaréis en conocer. Algo que no sería posible sin vosotros, que al fin y al cabo sois para quienes hacemos ésta revista cada mes, y el apoyo de todas esas empresas que confían en nosotros, y sin cuya ayuda no podríamos tener el mejor trabajo del mundo.

Gracias a todos por estar ahí, y que tengáis un feliz año 2016.



XTREME BIKES

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 (Netehland), 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

Good Gringa 10

Slim Jim 32

Iron Man 58

Swiss Samurai 78

Long&Low Rider 94

Misfits 114



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

Good Gringa



La llamada procedía de la ciudad de Cañuelas, a unos 100 km de mi taller. El hombre al otro lado del teléfono se llamaba Hernán y su pregunta era sencilla... ¿"puedes fabricarme un chasis rígido para hacer un bobber con mi Sportster?..."

TEXTO: ARIEL FERRER, FOTOS: ERICA MOREYBA.





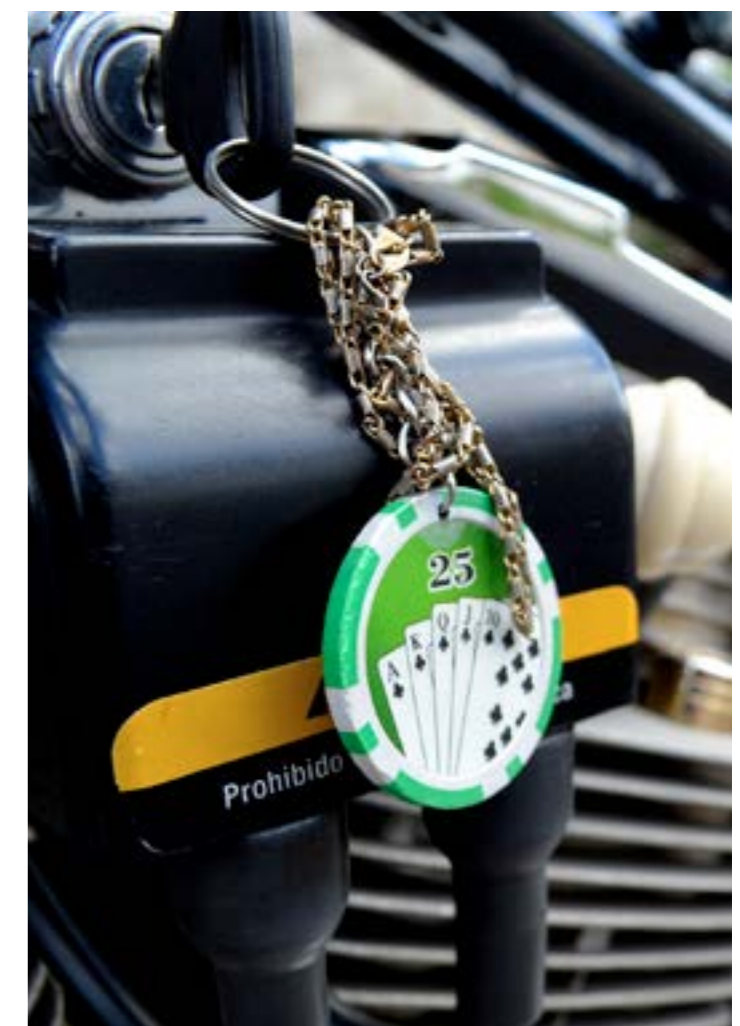
A

A partir de ahí las cosas fueron a más, y lo que empezó como una compra de un chasis terminó convirtiéndose en un proyecto cuyo resultado es uno de los bobber más bonitos que hemos hecho en Chuky. O al menos a mí me lo parece.





La verdad es que Hernán nos puso las cosas muy fáciles, porque desde el primer momento tenía tan claro lo que quería que nos proporcionó, y con todo lujo de detalles, el ángulo de ataque, la altura de la pipa de dirección, y hasta la distancia entre ejes que debía tener la moto. Y por si eso fuera poco, el día que trajo la Sportster para que empezáramos a desmontarla también venía con un montón de fotos de motos con piezas que le gustaban, por si servían de inspiración para hacer las de la suya.



Pero vayamos por partes. Lo primero fue hacer el chasis tal y como Hernán lo quería, para una vez terminado empezar a pensar en el diseño general del conjunto y fabricar el resto de piezas que necesitaríamos. Que Hernán renunciase a hacerse la moto en el garaje de su casa no significaba que no se involucrara completamente en el proyecto. De hecho su faceta creativa aportó muchas y buenas ideas que luego se convirtieron en componentes que dan mucha personalidad a la "Good Gringo", como por ejemplo el filtro de aire, fabricado con piezas de un viejo cañón Long Tom (M59) de los que el ejército norteamericano usó en la 2ª guerra mundial y en la de Corea, o los dos grifos de agua que sujetan a los soportes el guardabarros trasero fabricado por Cristian Oviedo.





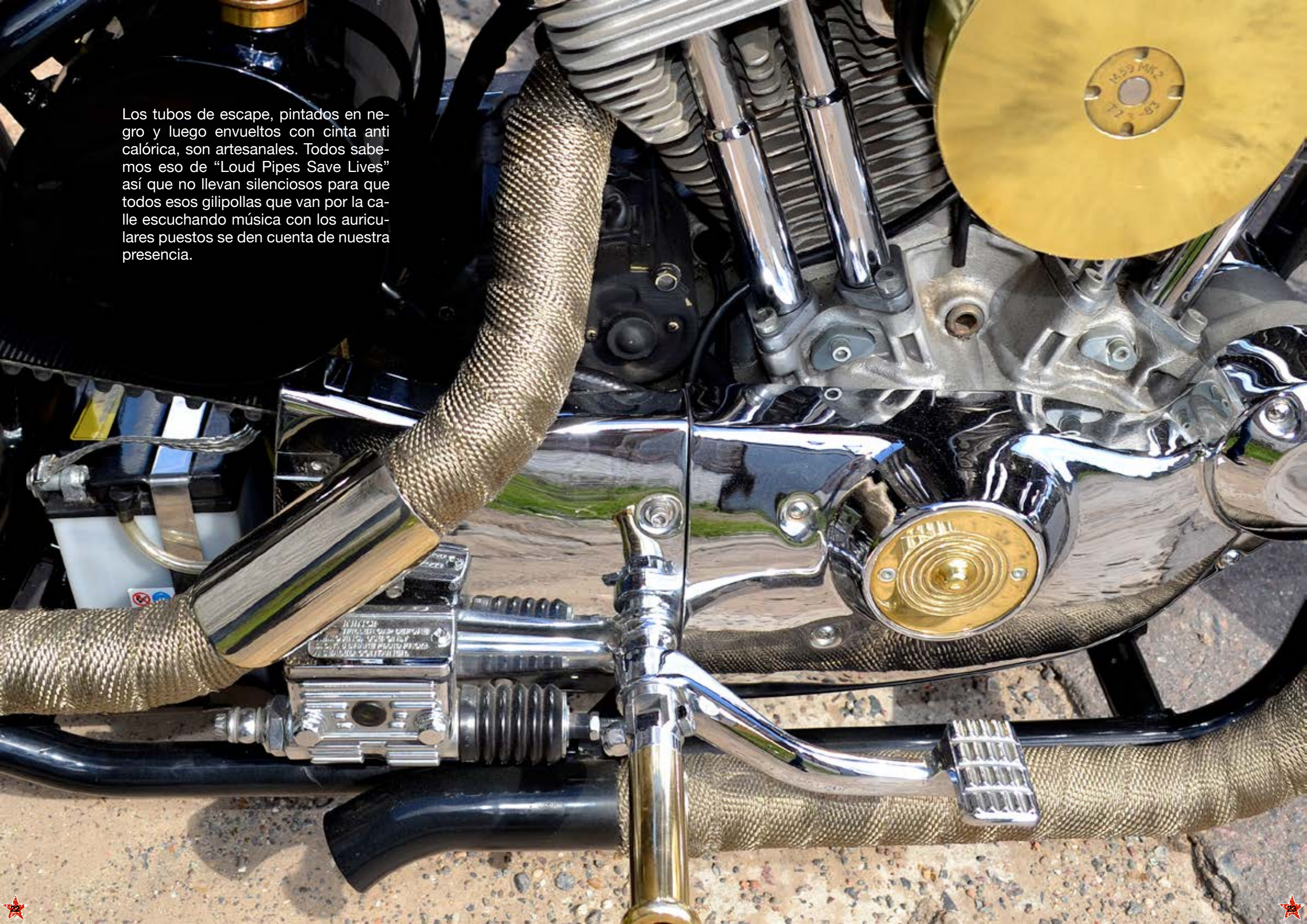


El depósito de gasolina que usamos es un Mustang de primera generación al que se le modificó el túnel para adaptarlo al tubo superior de chasis, y se le colocó un tapón tipo “pop-up”.

La base del asiento, como en el resto de proyectos, se hizo en el taller y se mandó a Gabriel Ramírez, que la tapizó con cuero y un trozo de tela de una jarapa mexicana.



Los tubos de escape, pintados en negro y luego envueltos con cinta anti calórica, son artesanales. Todos sabemos eso de "Loud Pipes Save Lives" así que no llevan silenciosos para que todos esos gilipollas que van por la calle escuchando música con los auriculares puestos se den cuenta de nuestra presencia.





No quería que pareciera que Hernán era el único que tenía buenas ideas, así que decidí aportar alguna mía como la de usar una vieja llave fija en forma de S que tenía por el taller como soporte para la pinza de freno trasero. El resto de componentes de la “Good Gringa” son piezas de la Sportster recicladas, algunas (muy pocas) de catálogo, y el resto... “Made in Chucky”.







En cuanto a la pintura, pinte el depósito y el guardabarros en un verde candy sobre metal flake que daba a la moto un aire muy de los 70 que quedaba muy bien. Con unos cuantos detalles en negro y amarillo y el nombre de la moto pintado con letras sicodélicas la “Good Gringa” estaba lista para salir a rodar. Pero había algo que no me convencía. Después de mucho pensar me di cuenta que habría quedado mejor con el guardabarros negro así que como el dueño estuvo de acuerdo lo volví a pintar.





Quiero aprovechar éste reportaje para dar las gracias a Diego y Vanesa, los orgullosos dueños de la moto, a mi padre Prado Ferrer, un artesano de un nivel que va más allá de la comprensión humana, y a Erica Moreyra, mi esposa, que ha sido la encargada de hacer las fotos de este reportaje.



Especialistas en Rushmore

Muchos kilómetros rodados y tres Master of Technology



CONCESIONARIO OFICIAL
General Álvarez de Castro, 26
28010 Madrid 914 471 759



 facebook.com/MAKINOSTRAHD
 [@MakinostraHD](https://twitter.com/MakinostraHD)



SLIM JIM

Pocas Harley han tenido nunca un nombre tan engañoso e irónico como las “Slim”, ya que el adjetivo “Delgado” no es precisamente el que mejor se adapta a las máquinas de Milwaukee...

TEXTO Y FOTOS: HORST ROSLER (MOTOGRAPHER)



Thunderbike

Alemania

www.thunderbike.de





T

hunderbike ha cumplido su trigésimo aniversario en el segmento custom, lo cual era motivo más que suficiente como para que los integrantes del taller alemán, con Andreas Bergeforth a la cabeza, decidieran celebrarlo con un nuevo proyecto con el que sorprender a los aficionados.



La moto elegida, que harían durante los meses de invierno, fue una Harley Slim, que en realidad no es otra cosa que una Sportster 48 con chasis Softail a la que parece que en Milwaukee hubieran “hinchado” con anabolizantes, a la que sometieron a una cura de adelgazamiento a base de una larga lista de nuevas piezas con las que además han incrementado su ya de por sí bien nutrido catálogo.







La Slim Jim, cómo la mayoría de máquinas que salen de Thunderbike, es una verdadera show bike con la que cualquiera podría participar en un bike show, ganar el primer premio, y después volver a casa rodando como si hubiera salido de excursión con los colegas, porque todo en ella, a pesar de su apariencia radical, es funcional, cómodo, y está pensado para el uso diario.



El cambio que más llama la atención al primer golpe de vista es la sustitución de las llantas de 16" por un precioso conjunto de llantas RevTech "Velocity" de 8 radios con discos de freno y corona de transmisión a juego. Con 21" de diámetro la delantera y 18" la posterior, la Slim Jim tiene una distancia al suelo que por primera vez en una Harley te permite girar en las curvas sin miedo a que nada roce con el asfalto.



Para compensar el mayor tamaño de la llanta anterior con respecto a la de serie se cortaron 2 pulgadas las barras de la horquilla que ahora van protegidas con unas nuevas cubiertas que en Thunderbike diseñaron para este proyecto. El pequeño faro "Unbreakable" y el puente de horquilla que une las botellas entre sí imprimen al tren delantero de la Slim Jim un carácter inigualable, y visualmente lo hace parecer más ligero.



Y hablando de adelgazar: ninguna pieza de la Slim original ha perdido tanto volumen como el depósito de gasolina. El grueso Fat Bob de dos piezas dejó su sitio a un estilizado depósito Cole Foster que esconde la bomba de gasolina en su interior. Evidentemen-

te esto hará que tengamos que parar a repostar cada 100 kilómetros puesto que solo tiene capacidad para 2,5 galones de gasolina, pero la incomodidad de tener que pararse en cada gasolinera merece la pena porque da a la estética de la Slim un giro de 180°.





Para completar la carrocería se escogió un guardabarros trasero CCE "Tombstone", al que después de modificarlo acompañaron de un asiento de fabricación propia.

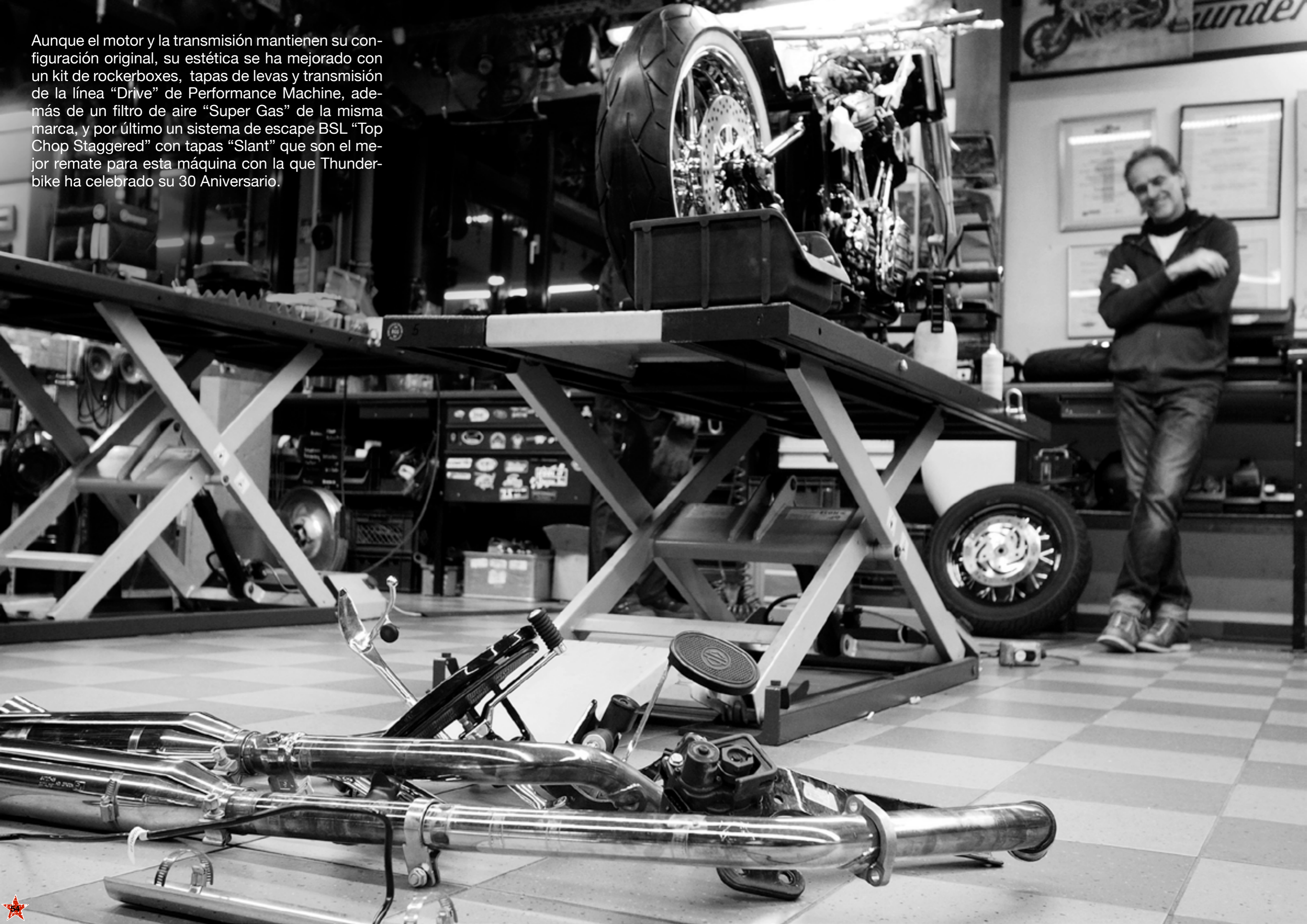




Para mantener el look compacto se ha instalado un manillar Santee Drag Bar sujeto a la tija superior por unas torres Biltwell ultra cortas en el que encontramos unos mandos Beringer "Aerotec" que se encargan de dar presión a las bombas hidráulicas de freno y embrague.




Aunque el motor y la transmisión mantienen su configuración original, su estética se ha mejorado con un kit de rockerboxes, tapas de levas y transmisión de la línea "Drive" de Performance Machine, además de un filtro de aire "Super Gas" de la misma marca, y por último un sistema de escape BSL "Top Chop Staggered" con tapas "Slant" que son el mejor remate para esta máquina con la que Thunderbike ha celebrado su 30 Aniversario.



CHOOSE & DRIVE



ESPACIO **HARLEY-DAVIDSON** BCN

www.espaciohd.com 

C/ JOAN GÜELL N°207 - TEL. (+34) 933 394 874

HARLEY-DAVIDSON in BARCELONA



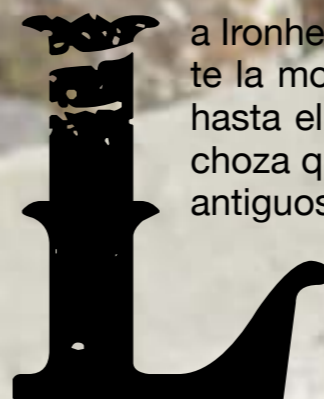
Iron Man



Chris lleva montando en moto desde los 16 años, y hace ahora unos 7, cuando creyó que estaba lista, fue cuando decidió comprarse una vieja Ironhead del año 1.970, así que nadie mejor que ella para contar su historia...

TEXTO: CHRIS GIBBANY





a Ironhead del '70 estaba bien pero como no era exactamente la moto con la que soñaba la rediseñé desde el principio hasta el final. Gabe, mi marido, y yo, la construimos en una choza que tenemos en el patio trasero de casa en la que los antiguos dueños criaban conejos.



Aunque el dinero no nos sobra y tenemos que estirarlo en la medida de lo posible, no tenemos hijos y vivimos sin televisión, microondas, lavavajillas y todas esas cosas que la mayoría consideran esenciales, así que lo que tenemos nos lo podemos

gastar en nuestros caprichos, que en ésta ocasión fueron las piezas que necesitábamos para convertir la Harley en la moto minimalista que quería tener, entre las que no podían faltar las llantas de Fat Boy que Gabe me regaló por Navidad.



Lo primero que hicimos fue cortar el subchasis para convertirlo en rígido y montar en el tren delantero una horquilla Wide Glide de Shovel. El resultado no me convencía porque entre la rueda delantera y el chasis no quedaba mucho es-

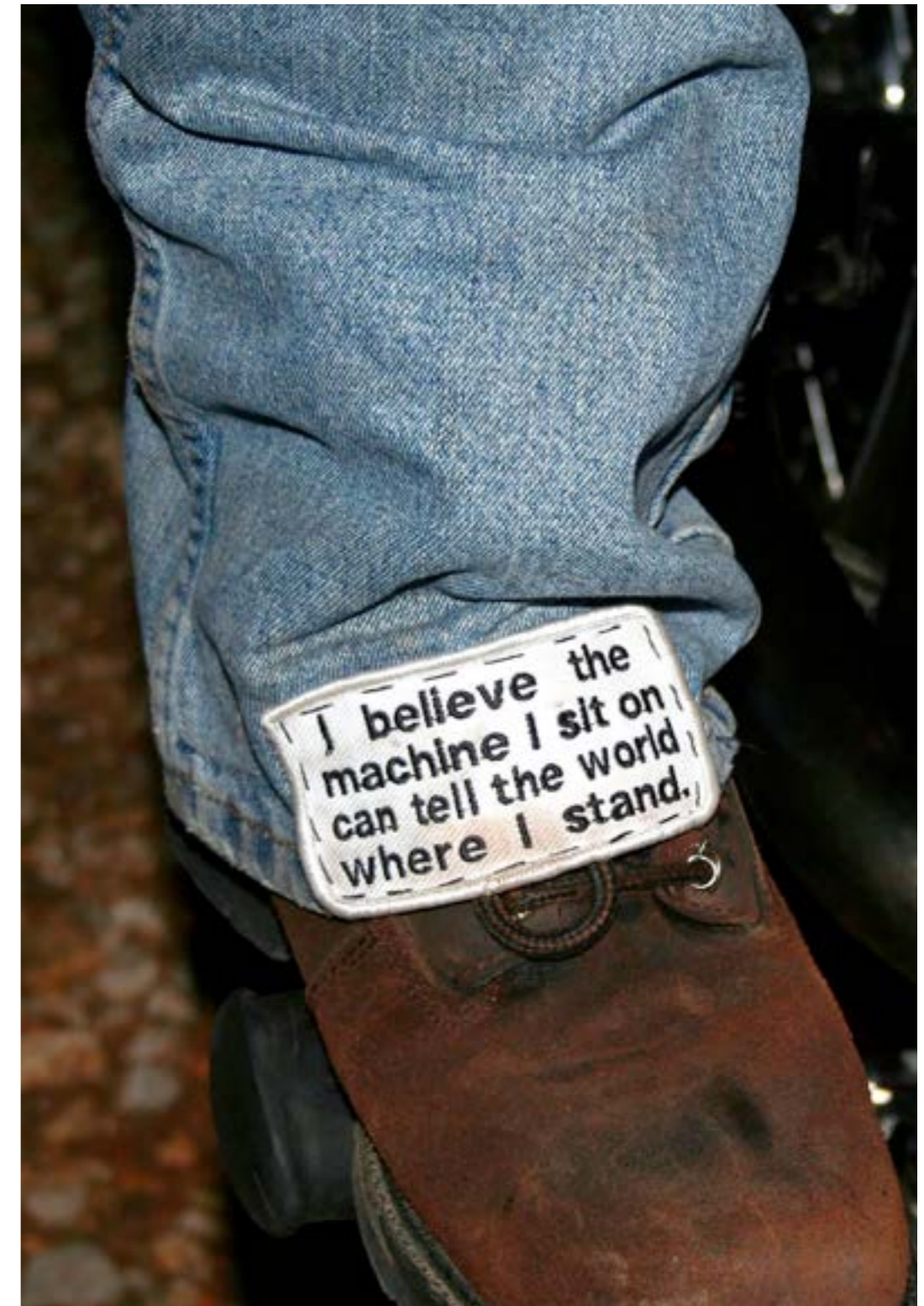
pacio, pero con unas tijas con 5° más de avance y los neumáticos Dunlop “gordos” que llevaban las llantas de Gabe se solucionó el problema. Todo quedaba perfecto y la moto ya empezaba a tener el aspecto que yo quería.





Algunas piezas como el piloto trasero y el soporte de matrícula los encontré por eBay, el faro Bates y el guardabarros de remolque salieron del almacén particular de mi marido, otras

me las regaló una clienta de Texas a la que le vendí un erizo (yo soy una de los 40 criadores de erizos que hay en los USA) y el resto las hicimos o las compramos en mercadillos.



El depósito de gasolina es de Sportster Roadster. Lo modifiqué para que quedara paralelo al suelo, y creo que queda muy bien con el asiento Bass Metal Craft que tapicé con una simple pieza de cuero muy fina que sujeté con tornillos. Está montado sobre un par de muelles que no amortiguan absolutamente nada, así que entre esto y que el chasis es rígido entenderéis que la moto se llame "Iron Man".

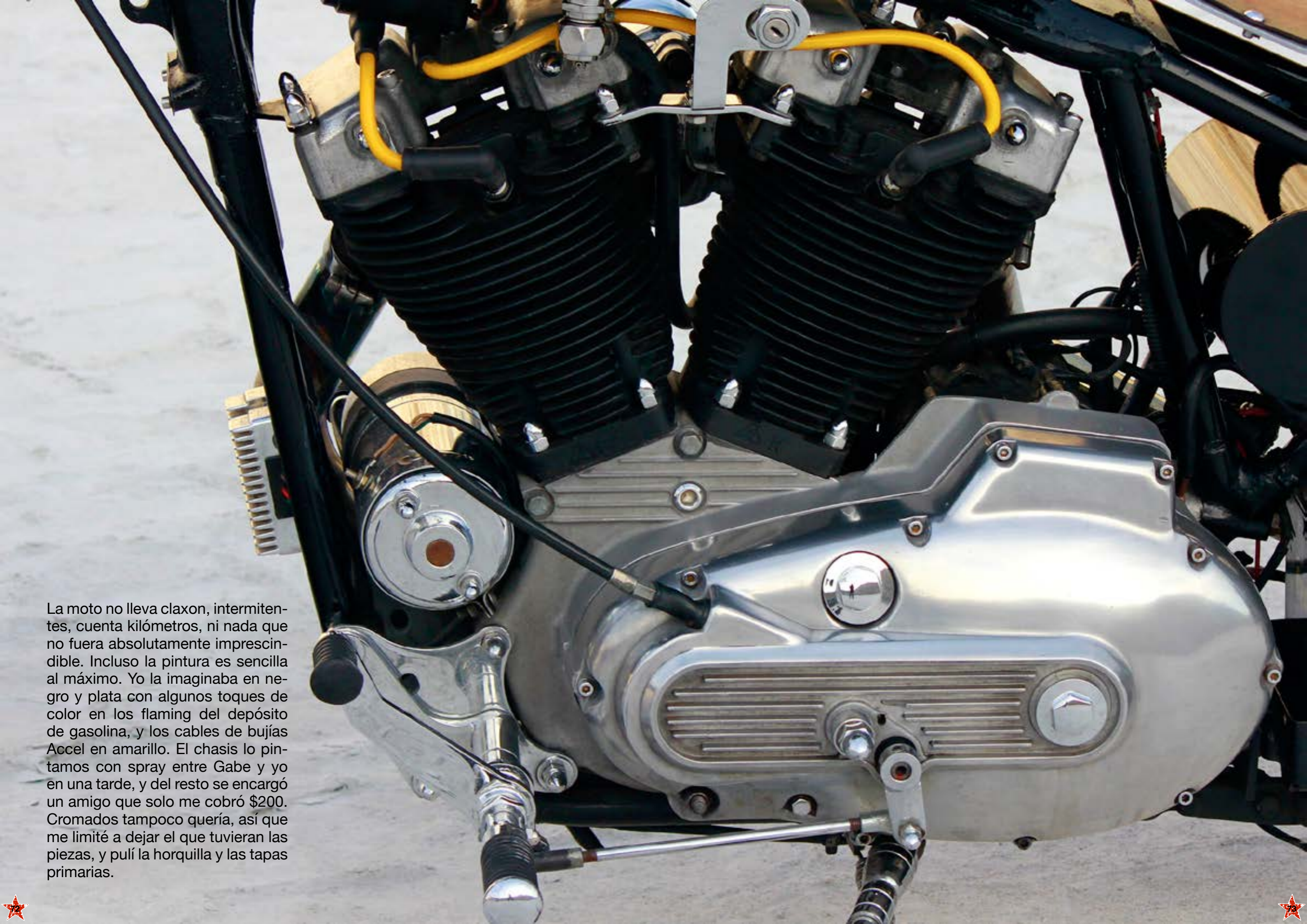




De la parte mecánica se encargó Gabe, que desmontó el motor por completo para restaurarlo, y aumentar la cilindrada a 1200cc con un kit de cilindros Axtel y pistones Keith Black. El carburador original lo sustituyó por

un S&S Super E con un precioso filtro de potencia que para mí era una pieza imprescindible, y por último le colocó unos drag pipes muy cortos que hacen un ruido infernal que me encanta.





La moto no lleva claxon, intermitentes, cuenta kilómetros, ni nada que no fuera absolutamente imprescindible. Incluso la pintura es sencilla al máximo. Yo la imaginaba en negro y plata con algunos toques de color en los flaming del depósito de gasolina, y los cables de bujías Accel en amarillo. El chasis lo pintamos con spray entre Gabe y yo en una tarde, y del resto se encargó un amigo que solo me cobró \$200. Cromados tampoco quería, así que me limité a dejar el que tuvieran las piezas, y pulí la horquilla y las tapas primarias.



Cuando estuvo terminada presentamos la "Iron Man" en un bike show local y conseguimos el "Best of Show". Eso nos animó a participar en otros en los que también conseguimos ganar el "Best of Show" y el "Premio del Público" así que está claro que a la gente le gusta mi Sportster tanto como a mí.

El único punto negativo es que las llantas lenticulares son muy sensibles al viento lateral, y el día que sopla con fuerza parece que intenta sacarte de la carretera. Pero por lo demás... ¡Es una maravilla!





Ahora también tengo una Panhead del 56 que acabamos de terminar, y hemos empezado a trabajar en una Knucklehead del 39 en la que estamos trabajando en el salón de casa. Podríamos haber comprado una casa

con garaje, pero preferimos usar el dinero para seguir con nuestros "juguetes". Si te paras a pensarlo... ¿Quién necesita televisión, microondas o lavavajillas si puedes disfrutar de maravillas como estas en la carretera?

Benicàssim



III Edición 5-6-7 Febrero 2016

Concentració*n* Internacional

INTUR¹
grupo

Benicàssim

Les Barraques
RESTAURANT



¡Diseño Japonés "Made in Swiss"!

Swiss Samurai

Hace ya muchos años que los japoneses son fuente de inspiración para los constructores de otros muchos países. Y sus motos, inconfundibles y minimalistas como pocas, un objeto de deseo para bikers de todo el mundo...

TEXTO Y FOTOS: HORST ROSLER



D

e entre todas ellas las motos de Zero Engineering son quizás las más codiciadas. Su estética, la perfección de sus acabados, y sobre todo su estilo, despiertan un irrefrenable deseo de posesión a cualquier amante de la mecánica que haya tenido ocasión de verlas en directo. Rainer Bachli, el dueño de Harley-Heaven, no solo las ha visto sino que también ha tenido la oportunidad de comprobar de primera mano su gran calidad debido a que era concesionario oficial de la marca y se encargaba de su mantenimiento. De hecho la primera "Zero" que llegó a Europa es de uno de sus clientes.





Pero no todo el mundo puede permitirse una Zero original, y tampoco hay demasiada gente dispuesta a sufrir en sus riñones la incomodidad de un chasis rígido por mucho que le guste una moto, así que Rainer tomó la decisión de hacer

su propia versión de las "Samurai Bikes" para sus clientes más "comodones", utilizando de moto donante una Harley Blackline que se puede usar como moto de diario sin miedo a terminar con una contractura en la espalda.





Esta "Swiss Samurai" es, incluso sin el chasis Cuello de Ganso que caracteriza a las motos del maestro Kimura, toda una bobber "Old School" que hereda el estilo radical de los constructores japoneses, pero que no te obliga a sufrir los inconvenientes a los que te somete el mantenimiento constante que requieren éste tipo de máquinas, ya que, como comentaba anteriormente, Rainer utiliza los motores y los chasis Softail originales de la Harley Blackline, vistiendolos con horquillas Springer, llantas de radios de 16" con neumáticos anchos Avon Safety MK2, y una carrocería minimalista, que en esta moto consta tan solo de un depósito de gasolina Cole Foster con tapón tipo pop-up en cuyo interior se esconde una bomba de gasolina de Sporster, y al que se le modificó el túnel para adaptar su estética al estilo que se buscaba, un asiento "solo" que es una fina lámina de acero tapizada con un trozo de cuero, y el guardabarras trasero, que al estar sujeto directamente al basculante se mantiene a pocos milímetros de la rueda.





La ventaja de utilizar el chasis Harley es que permite que se aprovechan muchas otras piezas originales como los mandos avanzados, amortiguadores, sistema eléctrico, discos de freno y pinzas, o el depósito de aceite, por poner solo algunos ejemplos, lo cual mantiene el precio final de las "Swiss Samurai" muy por debajo del de una Zero.



El motor de 96 pulgadas con la transmisión primaria y el cambio se mantienen tal y como salieron de fábrica salvo en los escapes, que se sustituyeron por un precioso sistema Hot Shot con silenciosos Fat Tommy, que fabricaron en BSL siguiendo las indicaciones de Bachli, el filtro de aire "Vintage Iron Parts Hot Rod" que parece una pieza sacada de un catálogo de los años 40.

Gracias a la Harley "Nightster" se han podido combinar los intermitentes y la luz trasera. Si a esto le sumamos la ventaja de que en Suiza las placas de matrícula son de tamaño reducido, nos encontramos que la sección trasera de la "Swiss Samurai" queda completamente libre de accesorios que puedan desmerecer la imagen de esta máquina de corazón americano, cuerpo suizo, y espíritu japonés, con la que en Bachli Harley-Heaven demuestran que en Suiza también pueden forjar magníficas espadas samurái.





General

Moto: Swiss Samurai
Modelo base: H-D Blackline
Constructor: Harley Heaven
Tiempo: 1 Mes
País: Suiza

Motor

Fabricante: H-D
Tipo: Twin Cam
Cilindrada: 1584cc (96Ci)
Alimentación: Inyección electrónica
Bomba de gasolina: Sportster
Filtro de aire: Vintage Iron Parts Hot Rod
Encendido: H-D Single Fire
Escapes: Hot Shot BSL para Bächli
Silenciosos: "Fat Thommy" BSL para Bächli
Sistema eléctrico: H-D/Bächli

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis: Softtail "Blackline"
Horquilla: W&W Cycles
Tipo: Springer
Llanta delantera: 16"
Disco freno: H-D
Pistón: H-D
Neumático: Avon Safety Milage MK2 16"
Manillar: Drag bar CCE
Puños: H-D
Torres: CCE Shorty
Retrovisores: W&W Cycles
Cuenta Km/h: Moto Gadget Mini
Faro: CCE
Depósito gasolina: Cole Foster modificado
Tapón: Tolle pop-up
Depósito aceite: H-D Horseshoe
Asiento: Bächli Harley-Heaven
Mandos avanzados: H-D
Basculante: Stock HD
Amortiguadores: Stock
Llanta trasera: 16"
Disco freno: H-D
Pinza: H-D
Neumático: Avon Safety Milage MK2 16"
Guardabarros: W&W Cycles "British Style" modificado
Piloto/Indicadores: W&W Cycles Bullet
Diseño pintura: Rainer Baechli
Pintor: Airtec Design





888-FIX-DOOR



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



Long & Low Rider



Por motivos que ahora no vienen al caso, al principio de los 90 la familia de Joseph Paul Longley, que por aquellas fechas solo tenía tres años, tomó la decisión de trasladarse desde Inglaterra a Portugal.

TEXTO Y FOTOS: PAULO SANTOS



Joseph heredó la afición a las motos de su padre, y desde muy pequeño el tiempo libre que le dejaba el colegio lo dedicaba a hacer moto-cross con un ciclomotor de calle. Además de a conducir, aquello también le sirvió para aprender a manejar las herramientas para reparar la moto por sí mismo. Como

era de esperar, su segunda afición fue consecuencia de la primera, y en cuanto cogió suficiente soltura con las llaves fijas, la radial y el soldador, empezó a modificar todo lo que pudiera modificar a las diferentes motos que con el tiempo fueron pasando por sus manos.





Al terminar los estudios se le presentó la oportunidad de aprender aerografía. Se le daba tan bien como la mecánica, así que una cosa llevó a la otra, y actualmente es el propietario de Joe's Garage, un taller cuyo nombre coincide con el de la famosa ópera rock de Frank Zappa, y que como no podía ser de otra forma tiene montado en el garaje de su casa, y en el que construye motos tan espectaculares como ésta "Long & Low" que hizo a partir de una Yamaha Virago de principio de los 80. Un proyecto complejo de llevar a cabo que le obligó a emplearse muy a fondo, pero que a la vista del resultado queda claro que el esfuerzo mereció la pena.





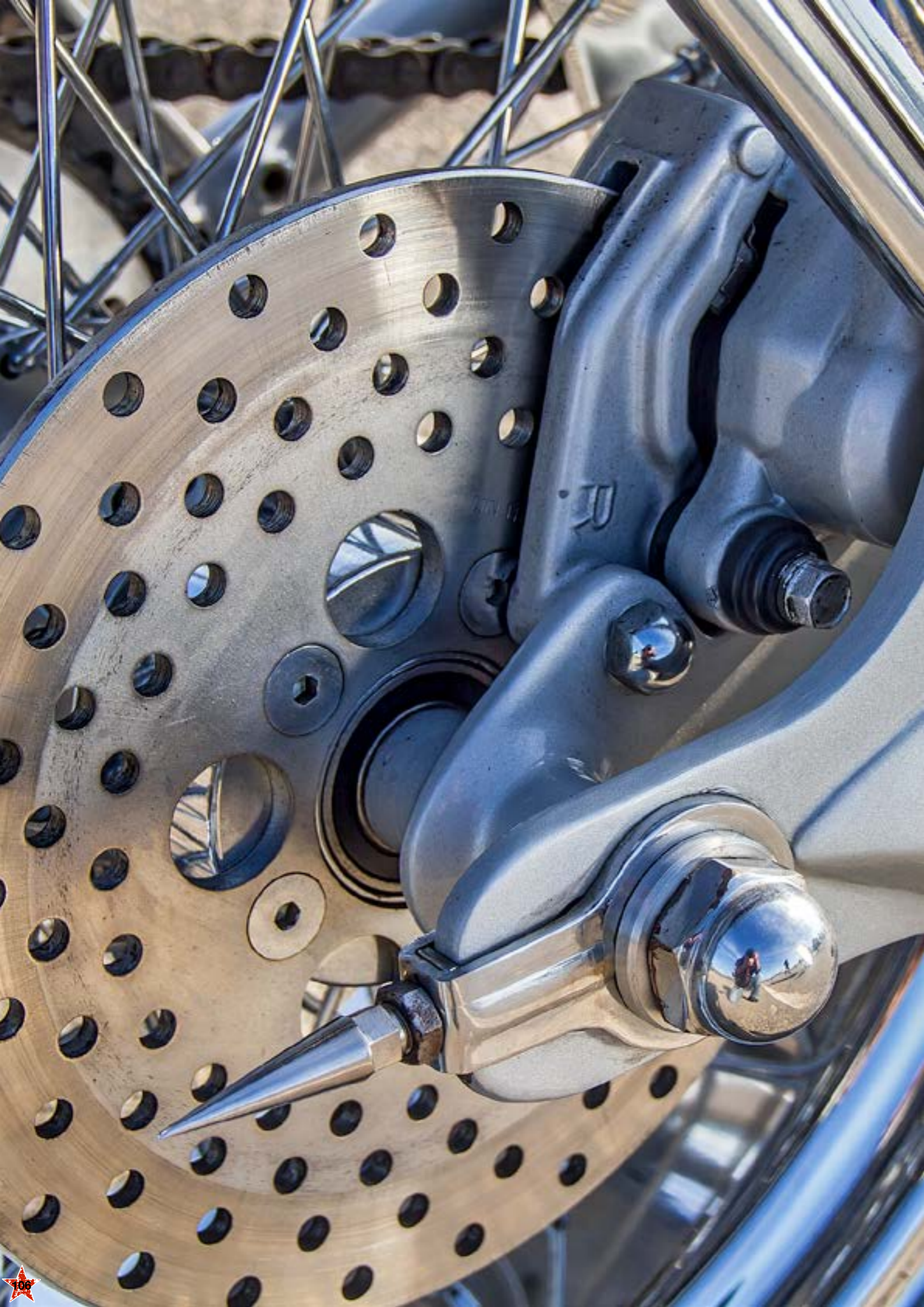


La moto original la compró accidentalmente con la idea de arreglarla y venderla rápido, o al menos esas eran sus intenciones, pero en cuanto la tuvo lista y empezó a usarla cambió de opinión. El funcionamiento del V-Twin japonés le pareció una maravilla. Era tan suave y potente que le daba pena deshacerse de él, así que optó por quedarse la Virago, que mantuvo tal y como salió de fábrica durante una larga temporada. Las primeras modificaciones tardaron en llegar, y solo fueron cambios estéticos. Unos meses más tarde se aventuró a hacer algo más serio, y finalmente optó por desguazar la moto para convertirla en lo que hoy tenemos aquí. Un proyecto ambicioso que incluye un largo chasis rígido casi pegado al suelo, y una llanta trasera con neumático ancho.





A falta de piezas aftermarket para las custom japonesas, la única solución era fabricarse el mismo todo lo que necesitara. Para el chasis aprovechó parte del original. Aumentó el avance de la pipa de dirección y a esta le soldó un grueso tubo de acero que se desdobra a la altura del colector de escape haciendo de soporte al motor y alargándose hasta el eje de la rueda. Hacer toda la estructura, con toda la complicación que eso supone, fue la parte fácil del trabajo. Lo difícil fue adaptar en el tren trasero la llanta con el neumático Metzeler de 280mm de ancho, porque la transmisión no lo permitía. La solución fue eliminar el cardan, y a sustituirlo por un sistema convencional de cadena y corona.





Después de semejante obra de ingeniería terminar el resto de la moto fue un simple trámite. Para el tren delantero buscó una nueva horquilla a la que le alargó las barras, y la sujetó al chasis con unas tijas de L&L Choppers, la misma empresa en la que le hicieron el faro y las llantas de radios, y que junto con el

piloto de Custom Chrome son las únicas piezas que proceden de un catálogo. El resto de componentes, todo lo que hay entre el manillar y guardabarros trasero, incluida la pintura, lo hizo o modificó el propio Joe en el garaje de su casa. O lo que es lo mismo... en Joe's Garage.



General

Moto: Long&Low Rider
Propietario: Joseph P. Longley
Construcción: Joe's Garage
Modelo base: Yamaha XV 1100
Año: 1981

Motor

Marca: Yamaha
Tipo: V-Twin
Cilindrada: 1100cc
Alimentación; carburadores Mikuni
Filtros de aire: accesorios de jardín adaptados
Escapes: Artesanales de acero inoxidable
Transmisión: Reconvertida a cadena

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis: Joe's Garage
Tipo: Rígido
Horquilla: Yamaha 750 Seca
Tijias: L&L Choppers
Manillar: Joe's Garage
Puños: Joe's Garage
Acelerador de recorrido interno: Joe's Garage
Mandos: Joe's Garage
Faro: L&L Choppers
Llanta delantera: L&L Choppers
Freno: Original
Neumático: Metzeler 90/90-21
Guardabarros: Yamaha modificado
Depósito: Sportster modificado
Asiento: Joe's Garage
Estriberas: Joe's Garage
Llanta: L&L Choppers
Freno: Original delantero
Neumático: Metzeler 280/85-18
Guardabarros: Joe's Garage
Piloto: CCE
Pintura y aerografía: Joe's Garage



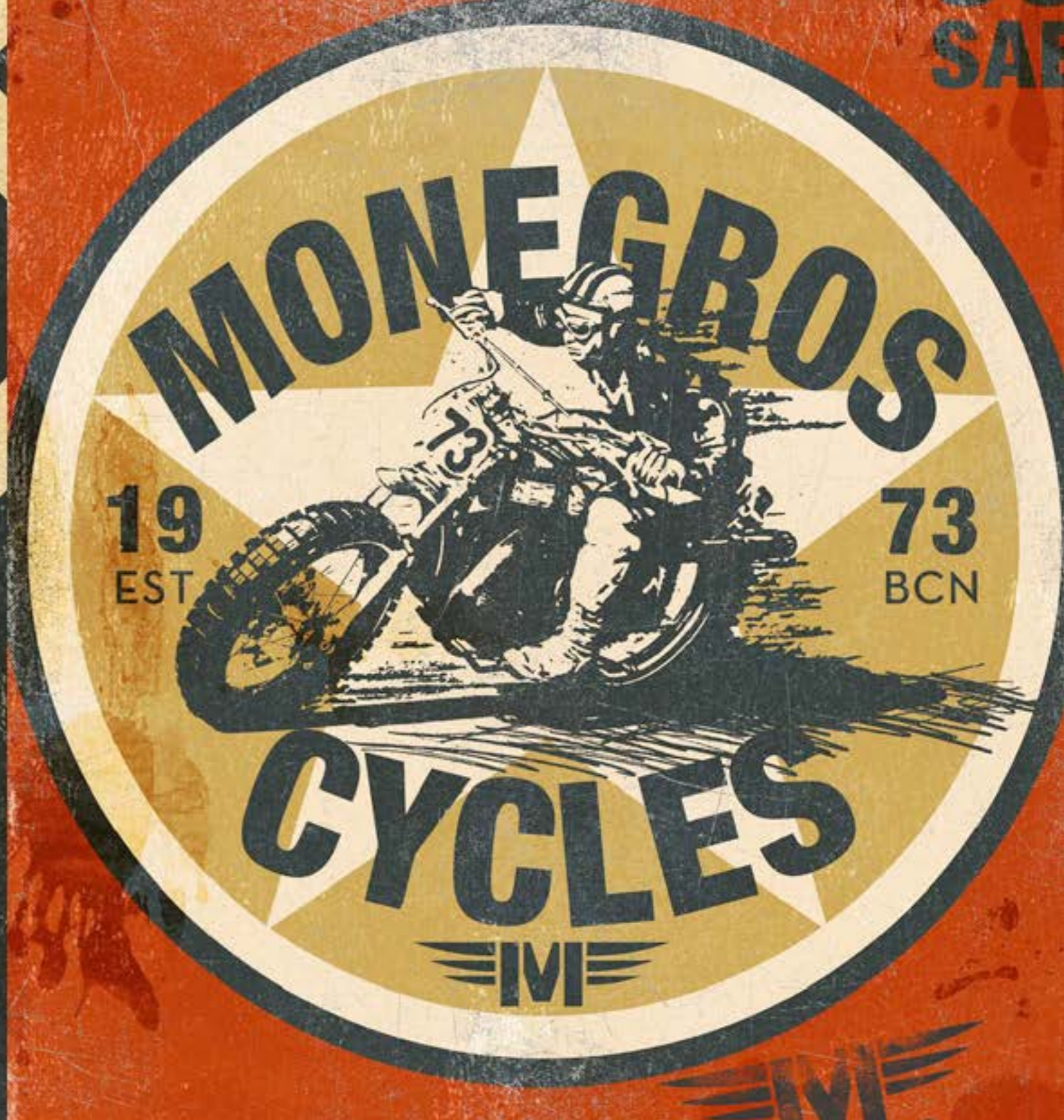


París, 175
08036 Barcelona
Tel. 933 105 912

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

MONEGROS CYCLES-73



MOTORCYCLE APPAREL FOR RIDERS



MONEGROS CYCLES-73

Misfits

“Cualquier cosa es lo que es, en cualquier parte es de dónde es, nada es lo que va a ser, cualquier cosa con tal de que sea mía. Y la puerta se abre, es un camino nuevo, o es el camino de vuelta”...

MISFITS

BIG UP HEK BONE





on el “Dig Up Her Bones” de los Misfits sonando a todo volumen en el taller GD Motocicletas, nació el estilo “Horror Bike Punk” que caracteriza a ésta moto. Era primavera, y Marcelo quería una moto tan gamberra y transgresora como las letras del celebra grupo de los 70 que puso la banda sonora a sus fiestas de adolescencia y ahora les acompaña en las muchas horas que pasan juntos en el taller, así que se pusieron a trabajar.





Soldar, cortar, probar, volver a cortar y soldar... era lo de menos. Lo más importante era que el resultado fuese una moto diferente a las que se hacen en la mayoría de talleres custom. Y eso no sería difícil porque Mario no quería una moto para pasear, sino un cacharro con el que ir a la playa a divertirse, y que además le sirviera para el uso diario. Después de estudiar diferentes opciones los dos amigos decidieron que la mejor moto para hacerlo era una Beta Motard de 200cc, ya que la marca italiana, que cuenta con una fábrica propia en Argentina, se caracteriza por tener una gama de motos de gran calidad que aunque están dirigidas principalmente al uso off-road, también tienen muy buen comportamiento en otro tipo de terrenos.



Marcelo siempre ha estado vinculado muy estrechamente al mundo de las motos, pero no se dedica a él profesionalmente, ya que solo realiza sus proyectos personales, o para sus amigos más cercanos, que como en el caso de Gastón, siempre le ayudan cuando lo necesita.





La “Dig up Her Bones”, que es como en realidad se llama la moto, se construyó en tan solo 18 horas. Un tiempo record si tenemos en cuenta que hubo que desmontar toda la carrocería para que el motor y el chasis quedaran bien a la vista, modificar el sub chasis y el tubo de escape, fabricar el soporte de la matrícula, filtro de aire, asiento, colín, y la placa porta número delantera en la que han integrado dos pequeño faros rectangulares superpuestos, así como adaptar otras muchas de diferentes procedencias que Gascón tenía guardadas en el almacén del taller, como la horquilla invertida en la que colocaron un manillar y mandos de la marca Wirtz, los neumáticos Kenda, o el nuevo conjunto de frenos de disco tipo “wave” con pinzas de dos pistones.



La dieta de adelgazamiento a la que Gastón y Mario sometieron a la Beta se deja notar en su comportamiento. No es muy potente, no podemos olvidar que su pequeño motor de 4T solo tiene 200cc, pero corre algo más que el modelo de serie, y aligerada como está es muy divertida de conducir. Pero lo mejor es que si te caes... pues no pasa nada porque no tiene muchas cosas que se puedan romper en el golpe, así que Mario la retuerce el puño del acelerador con tan poca compasión como Jimmy Battle trataba su guitarra.

El encargado de dar a la moto el característico aire "hardcore punk" que tan bien define al grupo de Nueva Jersey fue Alejandro Minissale, a quien también se le ocurrió la idea de pintar el nombre de la moto sobre el neumático trasero al más puro estilo corpse paint del que los Misfits fueron pioneros.

Posiblemente no hay nada en el mundo que diga tantas cosas de una persona como su moto, así que viendo la "Dig up Her Bones", y la puesta en escena que ha hecho para ésta sesión de fotos, podéis haceros una idea muy clara de cómo es Mario.



HANDMADE

★ VINTAGE BOOTS & SHOES ★

- THE BLACK MOOSE COMPANY -

Territory

Since 015

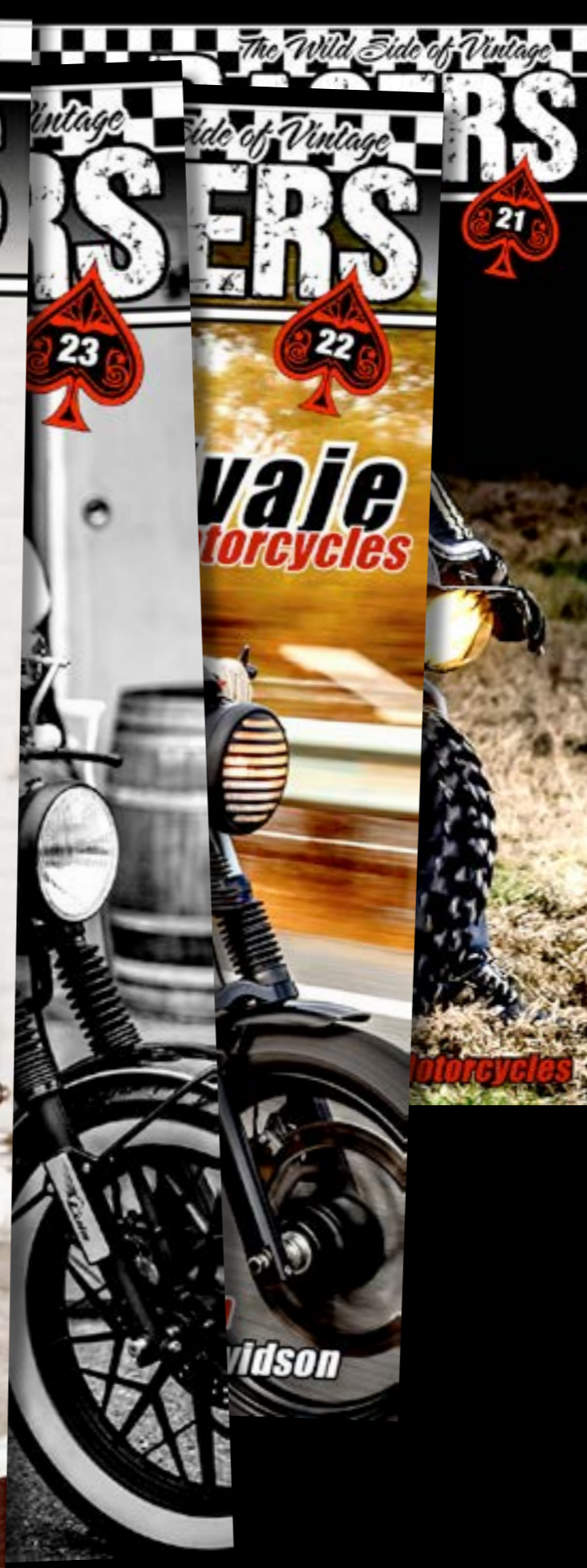
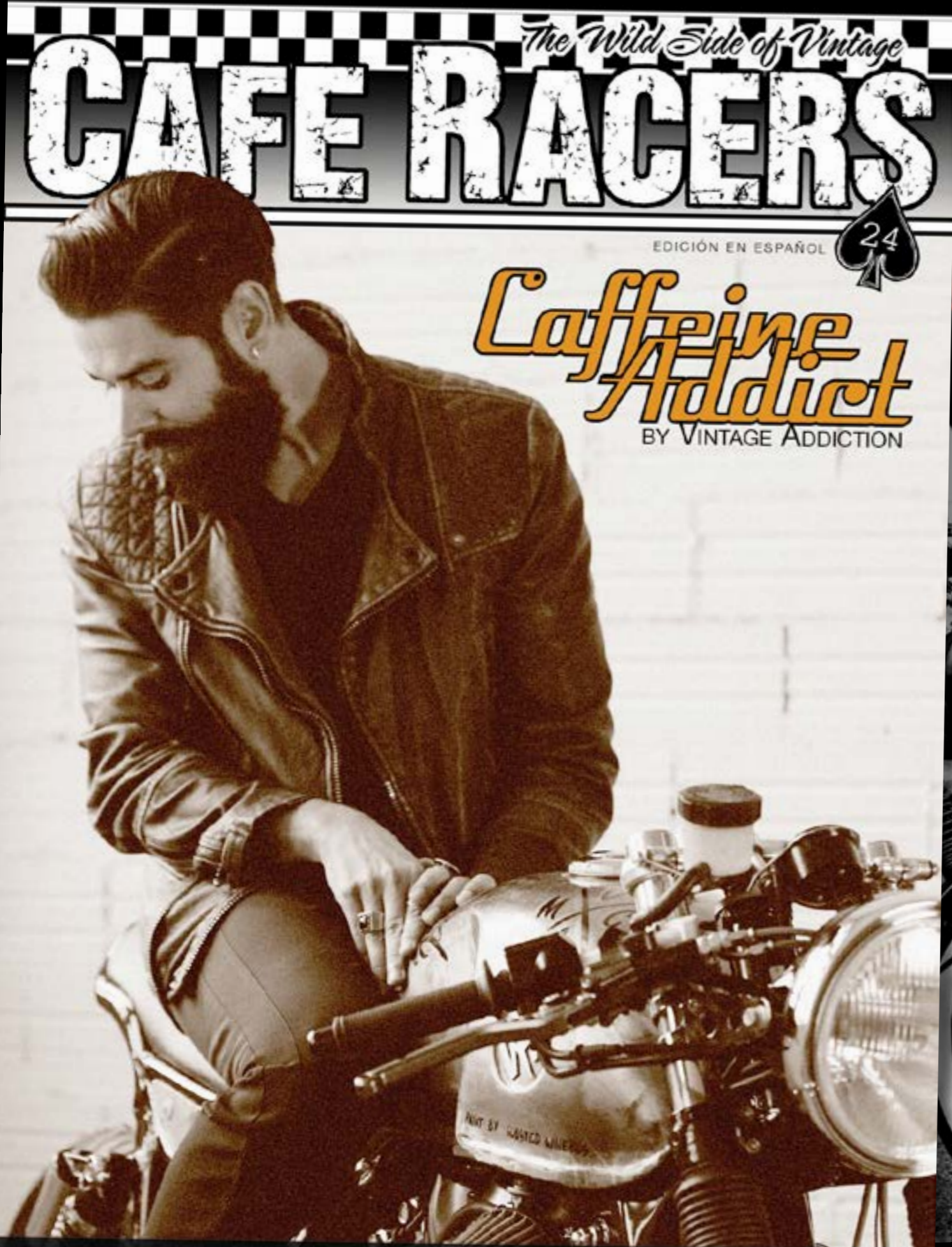


www.theblackmoosecompany.com



"THE BLACK MOOSE COMPANY"





www.xtremebikes.es

Es gratis !!

Honda SDG by SDG Moto Custom & Cafe // Cómo hacerte una Cafe Racer
Faster Wasp Roland Sands // Vintage S.XXI // Good Guys: Guzzi Motobox

-New Collection-

BOBBER CULT

IS NOW AVAILABLE!

WWW.SHOP.BOBBERCULT.COM



USE XTREME PROMO CODE AND GET 15% OFF