

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

# XTREME BIKES



## Just Add Violence

CHOPPER CULTURE

- ★ Yamaha XS650 by Nozem
- ★ Good Guys: Kengo Kimura
- ★ Verona Motor Bike Expo
- ★ Ducati X-Diavel
- ★ 24" Yokohama HRCs

#26



# Editorial

El "old school", la moda "retro", o como queramos llamarla, no ha sido el gran "descubrimiento" de estos últimos años. A principios de la década de los 80 hubo un cambio de mentalidad que hizo que dejáramos de valorar las motos solamente en términos de potencia, aportaciones tecnológicas, o ideas innovadoras, y que por primera vez entrara en el juego una nueva variable que se llamaba "carácter".

BMW, Ducati, Guzzi, Triumph y Harley lo entendieron a la primera. Fueron fieles a sí mismas, y siguieron fabricando motos con una acusada personalidad, motos con "carácter", con las que se han mantenido a flote hasta nuestros días.

El precio de mantenerse fieles a sus raíces supuso para todas ellas una pérdida de clientes muy difícil de asumir, pero si actualmente visitamos cualquier evento del mundo de la moto nos daremos cuenta que el tiempo, aunque sea con más de tres décadas de retraso, ha terminado dándoles la razón. O al menos eso es lo que se deduce al ver como aquellas viejas marcas que tan cerca estuvieron de desaparecer, ahora son las que marcan el camino a seguir.







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

### Production

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

### Advertising

marketing@caferacersmag.es

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







## ***Sumario***

Good Vibrations	10
Just Add Violence	18
Yamaha Nozem	40
Good Guys: Kengo Kimura	58
Verona Motor Bike Expo	80
Ducati X-Diavel	102
24° Yokohama HRCS	122





**BONNEVILLE**  
TRIUMPH 

ICONOS BRITÁNICOS  
LEYENDAS GLOBALES  
PURA REENCARNACIÓN



*Street Twin*

THRUXTON **R**

BONNEVILLE  
T120 Black

## NUEVA GENERACIÓN BONNEVILLE MÁS BELLAS. MÁS POTENTES. MÁS CAPACES DE TODO.

Llega la nueva generación de las legendarias Triumph Bonneville. Cinco nuevos y emocionantes modelos cargados de auténtico carácter, con un diseño que magnifica su estilo y unas prestaciones realmente modernas. Desde la divertida y accesible manejabilidad de la Street Twin hasta el estilo atemporal de la Bonneville T120 y la T120 Black, sin pasar por alto el legendario renacimiento de la Thruxton y la Thruxton R.

Tres nuevos motores con acelerador electrónico y refrigeración líquida, con una parte ciclo y suspensiones diseñadas desde cero para cada modelo y con ayudas electrónicas como el ABS, el control de tracción, los modos de conducción de los modelos de 1.200cc y el embrague antirrebote para lograr una impresionante maniobrabilidad, confort y control.

**4** AÑOS\*  
DE GARANTÍA  
SIN LÍMITE DE  
KILOMETRAJE  
INCLUIDOS DE SERIE



Síguenos en:



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





## Concurso Indian

Los Concesionarios oficiales de Indian de todo el mundo ahora pueden demostrar su pasión por la marca que representan, y el talento de su equipo participando en el "Proyecto Scout". Este concurso de customización entre distribuidores no tiene ningún tipo de restricciones en cuanto al estilo de moto que se construya, ni de costes. El único requisito es que al menos se utilicen tres accesorios originales del catálogo Indian

Las votaciones para elegir la mejor Scout están abiertas hasta el día 19 de Febrero y los tres finalistas recibirán un viaje para dos personas de un fin de semana con todos los gastos pagados a la 75ª edición de la Daytona Bike Week. Puedes votar tu Scout favorita en: <http://www.indianmotorcycle.com/en-us/project-scout>



## Heritage Wax Jacket

La marca británica Oxford sigue innovando en sus diseños, y en esta ocasión nos propone una chaqueta de estilo vintage con la que pasar desapercibido no será fácil.

La Heritage WAX está fabricada con algodón a la cera, que además de proporcionar un brillo especial tiene la característica de ser repelente al agua. Cuenta con forro térmico desmontable y lavable, protecciones en hombros y codos, cinturón ajustable, y siete bolsillos, lo cual hace de ella una prenda muy útil para nuestros desplazamientos urbanos y rutas invernales.

Más info: <http://www.oxfordproducts.com>







Good Vibrations



## Cascos Inteligentes

“Cuanto más rápido vayas más tendrás que exigir a tu casco”. Ryan Shearman, fundador y CEO de [FUSAR Technologies](#), y motociclista de toda la vida, ha seguido ésta máxima desde el día que de camino al trabajo tuvo un accidente que se saldó con una conmoción cerebral leve, raspones y moretones diversos, y la idea en su cabeza de desarrollar una tecnología capaz de incrementar la seguridad en deportes de riesgo. Shearman y su equipo están desarrollando actualmente unos cascos “inteligentes” que mejoran la experiencia de conducción y mantienen a los usuarios más seguros gracias a una tecnología que transforma los equipos de seguridad pasiva que son los cascos, en dispositivos activos. Sus productos son los productos de entusiastas, construido por los entusiastas.



## Nueva generación de constructores USA

El conocido Buffalo Chip de Sturgis sigue empeñado en su tarea de ayudar a formar a la próxima generación de customizadores a través del programa de becas [Buffalo Chip Challenge](#) que pusieron en marcha hace cinco años. Éste programa da a los estudiantes de secundaria que quieran dedicarse de forma profesional al negocio de la customización, la oportunidad de hacerse con una beca de 8.500 Dólares y trabajar codo con codo con algunos de los mejores customizadores de Norteamérica creado motos capaces de ganar bike shows. Un sueño difícil de alcanzar canzar sus sueños gracias a alcanzar poderarse de los sueños que de otro modo podrían parecer imposible. alcanzar sus sueños gracias a Puedes seguir el desafío del Buffalo Chip en la página [Legends Ride Facebook](#)







## Triumph vuelve a la rentabilidad

En el ejercicio de 2015 Triumph ha declarado un beneficio de £2.3m (\$3.3 m) antes de impuestos, lo cual supone un excelente resultado, ya que en el anterior ejercicio declararon unas pérdidas de £8m (\$ 11,5m)

Triumph ha vendido más motos que el año anterior (53.812 en comparación a 53.272) , y el 84,5% de su producción sigue destinándose a la exportación, así que con el lanzamiento de los nuevos modelos que se irán introduciendo a lo largo de este año, en Triumph vuelven a vivir un clima de optimismo más que justificado.



## Dainese incrementa su icónica colección Heritage

La legendaria firma italiana que inventó la protección para el motorista, ha presentado en el Motor Bike Expo su colección "Vintage" para el próximo verano.

Ésta consta de prendas ligeras y perforadas para hombre y mujer, todas de un marcado aire retro, en cuyo cuidado diseño se nota la importancia que los fabricantes otorgan a la mujer, que cada día desempeña un papel más activo en el mundo de la moto.

Reconocida mundialmente por equipar tanto a los mejores pilotos del mundo como a millones de aficionados, la colección vintage de Dainese representa un enfoque diferente en el sector del equipamiento para motorista, ya que pone mucho énfasis en el estilo pero sin perder sus buenas cualidades en cuanto a protección contra los elementos y las lesiones en caso de accidente.



## Nueva camisa John Doe

Estas camisas de la firma John Doe están fabricados al 100% con tejido DuPont Kevlar, que en caso de caída ofrece un altísimo nivel de protección frente a la abrasión. Tiene dos bolsillos exteriores, bolsillos interiores con cierre por cremallera, y está preparada con alojamiento para protectores de codos, hombros y espalda.

Más información en: <http://www.ridejohndoe.com/>



## Yard Built XV950 "Ultra"

Con una apariencia radicalmente diferente a la XV950, la "Ultra" del taller suizo GS Mashines es un proyecto que sigue al 100% los principios del programa Yard Built de Yamaha en lo que respecta a no cortar ni soldar elementos al chasis.

Inspirándose en la arquitectura gótica, Tom Mosimann ha creado una moto baja e insolente con talante de competición y una llamativa combinación de colores, sin salirse de los requisitos técnicos que marca la ley, lo que significa que la "Ultra", como el resto de motos que salen de su pequeño garaje de Bern, además de ser un regalo para la vista también está lista para circular legalmente.



Special Bikes Cult



**motOh!**  
**BCN.**



**BESPOKE MOTORCYCLES**

**\* EXHIBITION \***

CAFE RACERS / BRATS / TRACKERS / SCRAMBLERS / CHOPPERS / BOBBERS





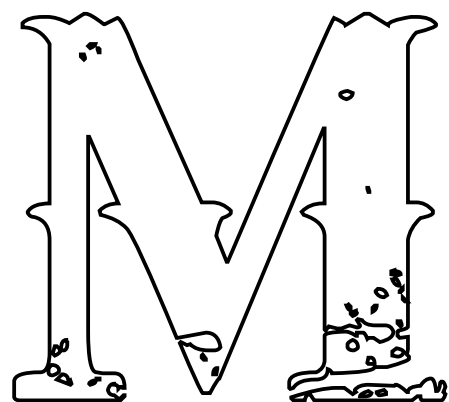
# Just Add Violence

Mario Kyprianides, el dueño de “Chopper Kulture”, es un constructor de tercera generación. Su talento lo heredó de su abuelo, que en los 50 y 60 ya modificaba Harleys, Indians, Triumphs y BSA...

TEXT: XTB; PICS: FRANK SANDERS;  
MODEL: MIA MARIA







ario es de esos constructores que antes de haber tocado un solo tornillo de la moto ya la tiene terminada por completo en su cabeza. A partir de ahí, mientras da forma al proyecto, va mejorando sobre la marcha el diseño que se hizo mentalmente. Eso sí, para él es muy importante (todos tenemos nuestras manías) saber desde el primero momento que motor va a usar





En el caso de la “Just Add Violence” lo tuvo fácil porque tenía un viejo Panhead de 65 reconstruido por sus amigos de BB Racing. Como no estaba bonito porque se había mantenido tal y como Harley lo había traído al mundo hacía medio siglo, Mario tuvo que “trabajar” a fondo para dejarlo tan bonito como está ahora. Habrá gente a la que le parecerá un sacrilegio dejar tan brillante una planta motriz tan carismática como esta, pero mientras que lo que se haga sea reversible... todo vale.







En cuanto a piezas se refiere, Mario lo ha mejorado la lubricación del motor con una bomba de aceite S&S, y empujadores hidráulicos Jims, mientras que un conjunto de pistones Wiseco de 9:1 de compresión y levas Andrews J le dan un poco más de potencia. Las válvulas y sus guías se sustituyeron por unas Rowe, y las tapas se enviaron a los grabadores Lillian Rose para que "tatuasen" el metal. Del encendido se encarga un magneto Morris G5, y del sistema de carga un generador procedente de Cyclelectrics. Todas las juntas son de Cometic.





Para que el acabado general se vea más cuidado todas las motos de Chopper Kulture llevan tornillería de acero inoxidable. La “Just Add Violence” no iba a ser una excepción, pero Mario quería tornillos con cabeza Allen y no los encontraba en éste material. La solución se la dio su amigo Jim de Diamond Engineering en Florida, que se los fabricó con un resultado tan bueno que desde entonces Chopper Kulture comercializa estos kits para motores y cajas de cambio antiguos.







Para dar al motor un aire más “tecnológico”, fabricaron en CNC unas nuevas tapas de balancines que tienen la particularidad de llevar una ventana de cristal en el centro, a través de la que se ve el funcionamiento de las piezas internas. Con el cambio de 4 marchas del año 65 se siguió el mismo proceso que con el motor: desmontar, limpiar, reemplazar piezas estropeadas, pulir... un trabajo lento y minucioso gracias al que el V-Twin de la “Just Add Violence” luce como si acabara de salir de fábrica. Bueno, para ser justos habría que decir que ahora está mejor que entonces, porque el Panhead nunca salió de la fábrica tan bonito como está ahora.





El momento de instalar la transmisión fue cuando Mario decidió usar uno de sus chasis "Signature", que se diferencia del resto de los que fabrican en Chopper Kulture por no ser "Gooseneck". Este también tiene algo más de avance (32 grados), y la sección trasera es un poco más ancha y permite montar un neumático de 180mm. La horquilla tipo Springer es artesanal. Los amortiguadores están uno delante de otro en lugar de en paralelo, lo cual da al tren delantero un aspecto elegante y diferente agradable. Para terminar la parte ciclo se encargaron las llantas y frenos a HHI. Los mandos avanzados fueron otros elementos que Mario se curró a conciencia, ya que fueron el primer prototipo de los que Chopper Kulture comercializa actualmente.





Y por último llegamos a la carrocería, en la que las inscripciones “Lube Hole” y “Gas Hole” de los tapones nos dejan claro que los depósitos de gasolina y aceite están juntos. La forma de unirlos con palomillas es un poco de “Dr. Frankenstein” pero queda bien y facilita las cosas -como ocurre con el guardabarros trasero, que lleva el mismo tipo de tuercas- en caso de que haya que desmontar algo.







En cuanto a los acabados se refiere, Duane Ballard tapizaba el asiento y Meclec Metal Finishing cromaban las piezas de la moto en California, y Robert Pradke se encargaba de la pintura del chasis y la carrocería en su taller de Connecticut. Hay que resaltar que Chopper Kulture está en Emiratos Árabes, así que os podéis hacer una idea

de la cantidad de kilómetros que hicieron las piezas antes de formar parte de la "Just Add Violence", y el enorme coste que eso supone para Mario y sus clientes. Aunque como el mismo dice: "si el resultado final es bueno, el coste habrá merecido la pena"... y en las motos de Chopper Kulture siempre la merece.





## General

Moto> Just Add Violence  
Propietario> Mario Kyprianides  
Constructor> Chopper Kulture  
País>Emiratos Árabes Unidos

## Motor

Fabricante>H-D  
Modelo/Año>Panhead 1965  
Restauración> Mario Kyprianides  
Desplazamiento>74Ci  
Potencia>50Hp  
Pistones>Wiseco  
Arboles levas>Andrews  
Empujadores>Jims  
Levas>Rowe  
Rockers>CCI modificados  
Bomba aceite>S&S  
Compresión>9,5:1  
Carburador>S&S "L"  
Filtro de aire>S&S Air Horne  
Encendido>Magneto Morris  
Bobinas>Morris  
Cableado>Accell  
Sistema de carga>Cycleelectric  
Escape>Chopper Kulture  
Transmisión>H-D 4 velocidades  
Año>1964  
Embrague>Tech Cycle  
Arranque>Fab Kevin  
Transmisión final>Corona/Freno HHI

## Parte Ciclo & Accesorios

Chasis> Chopper Kulture "Signature"  
Avance>32°  
Stretch>4"  
Horquilla> Chopper Kulture  
Manillar> Chopper Kulture  
Mandos > Chopper Kulture  
Faro>Cycle Kraft  
Llanta delantera>HHI 21"  
Freno> HHI, pinza 4 pistones  
Bomba freno> Kustom Tech  
Neumático> Metzeler 90/90H-21  
Depósitos gasolina/aceite> Chopper Kulture  
Mandos avanzados> Chopper Kulture  
Asiento> Chopper Kulture  
Tapicería>Duane Ballard  
Llanta trasera>HHI 18"  
Freno>HHI 4 pistones  
Neumático> Metzeler 180/55ZR-18  
Guardabarros> Chopper Kulture  
Soportes>Chopper Kulture  
Sissy bar>Chopper Kulture  
Porta matrícula> Fab Kevin  
Pilotos> Chopper Kulture  
Pintura>Robert Pradke  
Cromados & Pulidos>Meclec Metal Finishing  
Tornillería Allen de acero inox>Diamond Engineering







the gentleman ~~the~~ bastard



NUEVA **XDIAVEL**

¿PREPARADO PARA DAR EL SALTO?

5.000  
Régimen  
de Par máximo

60  
Posibilidades  
Ergonómicas

40  
Ángulo de  
inclinación máximo



# Yamaha XS650 Nozem

Yamaha está en racha estos últimos años. Sus FZ han redefinido el sector de las peso medio y se venden por contenedores. Las XJR 1300 y SR 400 viven una segunda juventud gracias a los que buscan las sensaciones de las motos clásicas, y si decidieran volver a fabricar la XS 6½ ... ¡tendrían problemas para cubrir la demanda!

TEXT: CROSSFIRE MEDIA; PICS: [GIJS SPIERINGS](#) (COURTESY OF NOZEM AMSTERDAM)







Si se te ocurre buscar una de estas bicilíndricas paralelas lo vas a tener muy difícil porque no abundan. Hace 4 o 5 años había más que de sobra, pero su versatilidad para hacer con ellas cualquier tipo de transformaciones, porque todos los estilos le van bien, las han convertido en uno de los modelos más buscados a uno y otro lado del Atlántico.







Los chicos de Nozem, un pequeño taller holandés situado en Amsterdam, tuvieron la suerte de encontrar un ejemplar que estaba casi destruido pero que les dejaban a buen precio, así que no dejaron pasar la oportunidad de comprarlo. La moto necesitaba tubos de escape, depósito de gasolina, asiento, ruedas y montones de piezas más, así que para

devolverla a la vida podían elegir entre varias opciones: restaurarla era la más lógica si querían convertir la XS en dinero, pero les obligaría a gastarse una fortuna en piezas Yamaha originales; la segunda opción era modificarla con piezas aftermarket, que tampoco las regalaban, y la última era usar lo que tenían como punto de partida, completarlo con piezas

recicladas o hechas por ellos mismos, e intentar hacer una moto que se saliera de lo corriente... Como en cuestión de motos es bueno dejar que el corazón se imponga a la razón escogieron personalizarla. No sería fácil porque no les apetecía que su XS fuera "una más", lo que significaba que si querían hacer algo original se tendrían que esforzar mucho.







Por suerte Lorenzo y su socio son gente creativa, así que como ya hay demasiadas XS café racer con mandos retrasados y semi manillares circulando por ahí, y las opciones bobber y chopper les parecían demasiado explotadas, decidieron que para ser “diferentes” tendrían que intentar mezclar varios estilos. El resultado de la fusión tracker, bobber y chopper fue una moto con acabados excepcionales, y un diseño básico y limpio que tiene muchos puntos en común con el trabajo de algunos constructores japoneses.





Para conseguirlo en Nazem rehicieron la sección trasera del chasis, montaron un par de amortiguadores Progressive Suspension de 27cm de Harley, duros como piedras para que el colín no roce nunca con el neumático, y por último recortaron las barras de la horquilla para rebajar en lo posible la altura general de la XS. Un par de buenos detalles en el tren delantero que nos han llamado mucho la atención son la tija superior artesanal, considerablemente gruesa para alojar en ella el pequeño velocímetro, y los dos manillares, que en realidad son un manillar de motocross cortado en dos piezas que se sujetan a la horquilla por debajo de la tija con unos soportes de semi manillares racing con lo que el puesto de conducción quedó completamente limpio.







Una vez colocados en su sitio todos los componentes de la parte ciclo le tocó el turno al motor. A la vista de la capa de mugre que lo cubría, todo hacía pensar que estaría para tirarlo a la basura, pero estos viejos motores están hechos “a prueba de balas”, así que después de una buena limpieza solo hubo que cambiar los desgastados carburadores BS38 por unos Keihin de 32mm, hacer un revisión a fondo que incluyó la instalación eléctrica, y montar el intrincado escape artesanal con silenciosos Laser X-Treme para volver a dejarlo el twin paralelo como nuevo.





Y por fin llegamos a la estrella del proyecto, que no hay duda que es la carrocería. El tanque de gasolina se rescató de la misma moto de motocross a la que pidieron “prestado” el manillar, pero el colín que viste la sección trasera, y la máscara delantera en la que se ha empotrado el pequeño faro rectangular están fabricados a mano.







La pintura, una combinación en verde metálico y amarillo de la que se encargaron en Airbrushlab Life Creations, tiene un estilo psicodélico de la vieja escuela que todavía cuenta con muchos seguidores, y da a ésta Yamaha XS 6 ½ Nozem un aire que el propio Lorenzo describe como “ una mezcla dudosa pero perfecta” a la que nosotros no tenemos nada que añadir salvo que... ¡Nos ha gustado!







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**







# Entrevista con Kengo Kimura Heiwa Motorcycles

Japón produce algunas de las custom más interesantes del planeta, y nombres como Brat Style, Motor Rock, Hot Dock, Docklands Speed Shop, Sundance, o Heiwa Motorcycles exportan al resto del mundo su particular forma de hacer motos. Una buena excusa para conocer más de cerca a uno de los constructores más importantes del país del sol naciente. Por favor, recibamos con una reverencia de bienvenida a Kengo Kimura de Heiwa Motorcycles. ¡¡Otsukare-sama desu!! (¡Muchísimas gracias!)

CUSTOM MOTORCYCLE SHOP  
HIGASHIMURA JAPAN  
**HEIWA**  
Motor Cycle







*XTB: ¿Nos puedes contar algo sobre ti y Heiwa Motorcycles?*

Mi nombre es Kengo Kimura y nací en la ciudad de Hatsukaichi, en Hiroshima. Estudié económicas en la Universidad de Hiroshima compaginando los estudios con las carreras de Moto Cross, una de mis pasiones, y después de graduarme entre a trabajar en una tienda llamada "A Beard" (muy cool) por las carreras, y poco después inauguré Heiwa Motorcycles







*XTB: Cada semana subís alguna moto nueva a vuestra web ¿Se puede saber cómo lo hacéis?*

Kimura: Pues ni más ni menos que trabajando. Actualmente tenemos muchísimos pedidos, cosa que nos hace ir de cabeza y nos supone chuparnos cómo mínimo una hora de trabajo extra al día, pero cómo en el taller estamos 4 mecánicos y yo, más un pin stripier y el contable, y como todo excepto la pintura lo hacemos nosotros,... pues cada semana podemos subir una moto nueva que hemos terminado para algún cliente a la página web.





*XTB: Entre las motos que habéis construido, ¿Cuáles son tus tres motos Heiwa favoritas?*

Kimura: Es difícil contestar a esa pregunta porque en todas trabajamos igual de duro y ponemos todo de nuestra parte, pero me gustan mucho la Triumph T100 "Long Peace", la Yamaha XS650 SP y la Honda CB77 "Ancho Racer". Son tres lowriders de pequeño tamaño que creo son muy equilibradas.

*XTB: A los ojos de un japonés, ¿Cómo es la cultura custom de América o Europa?*

Kimura: Siempre procuro que mis motos sean pequeñas, estrechas y compactas, pero las que son muy grandes y ostentosas parece que son las que más gustan en EEUU y Europa, ¿no es así?







*XTB: ¿Los bike shows son importantes para Heiwa? ¿Cómo son en Hiroshima y en resto de Japón?*

Kimura: Son importantes. Por un lado te dan la posibilidad de dar a conocer tu trabajo a personas que no están muy familiarizadas con el custom, y por otro, en ellos es fácil vender tus productos a quienes ya te conocen.

Respecto a la segunda pregunta te diré que Hiroshima es una zona muy rural, y la gente de aquí suele ver motos diferentes de las que suelen verse en otras partes de Japón por lo que, por regla general, solemos tener mejor respuesta de los clientes en los shows de fuera que aquí en Hiroshima.



*XTB: La cultura custom japonesa resulta algo extraña a los occidentales. Parece que tuvierais unas reglas diferentes a las del resto del mundo. ¿A qué se debe esto?*

Kimura: Todos los japoneses, yo incluido, entendemos el motociclismo al estilo clásico. Es decir, usamos nuestras motos todos los días del año, por lo que intentamos por todos los medios que siempre vayan y luzcan bien, lo que hace que seamos diferentes a los motoristas de otros países. No sé cómo será en Europa, pero en los USA es muy difícil encontrar entre semana a alguien rodando con una custom. Me da la sensación de que solo les mola sacar la moto el fin de semana... y si hace buen tiempo.





*XTB: ¿Cómo se diseña en Heiwa? ¿Bocetos? ¿Photoshop? ¿Imaginación?*

Kimura: Aunque los bocetos y el Photoshop ayudan a que un proyecto tenga muy buena pinta, sólo hacen que te centres en reproducirlo fielmente, por lo que yo prefiero no dibujar nada. Creo una imagen mental muy detallada de cada pieza y a partir de ahí empiezo a construir.

*XTB: ¿Qué moto tienes en este momento?*

Kimura: Si tuviera una moto propia me daría miedo el querer vendérsela a alguien, así que prefiero no tenerla. De momento me conformo probando las que pasan por el taller





*XTB: Si tuviera un presupuesto ilimitado para que Heiwa me construyera su propia "moto perfecta", ¿Qué pinta tendría?*

Kimura: Nuestras motos están hechas con piezas aftermarket o piezas procedentes de otras motos que les adaptamos, pero si tuvieras suficiente dinero y, lo más importante, mucha paciencia, te haríamos una moto que, excepto el motor, sería completamente artesanal.





*XTB: Si ignoramos a Heiwa, ¿Cuál es para ti la custom bike más bonita del mundo? ¿Y quién es el mejor constructor?*

Kimura: Personalmente la Chabott Needle de Shinya Kimura es la custom bike que más me gusta por su simplicidad y por estar hecha a mano. Y en cuanto a fabricantes me quedo con Honda. La elegancia y ese toque de distinción que tiene la C71 Dream me parece insuperable.







*XTB: ¿Cómo se ve el futuro para Heiwa en los próximos años?*

Kimura: Expandiendo nuestra línea de piezas propias por todos los países del mundo. Al menos es en lo que estamos trabajando.

*XTB: Si Heiwa Motorcycles fuera una película, ¿Cuál sería?*

Kimura: ¡Cool Runnings! (Elegidos para el triunfo)






# CHOOSE & DRIVE



ESPACIO **HARLEY-DAVIDSON** BCN

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

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

**HARLEY-DAVIDSON** in BARCELONA

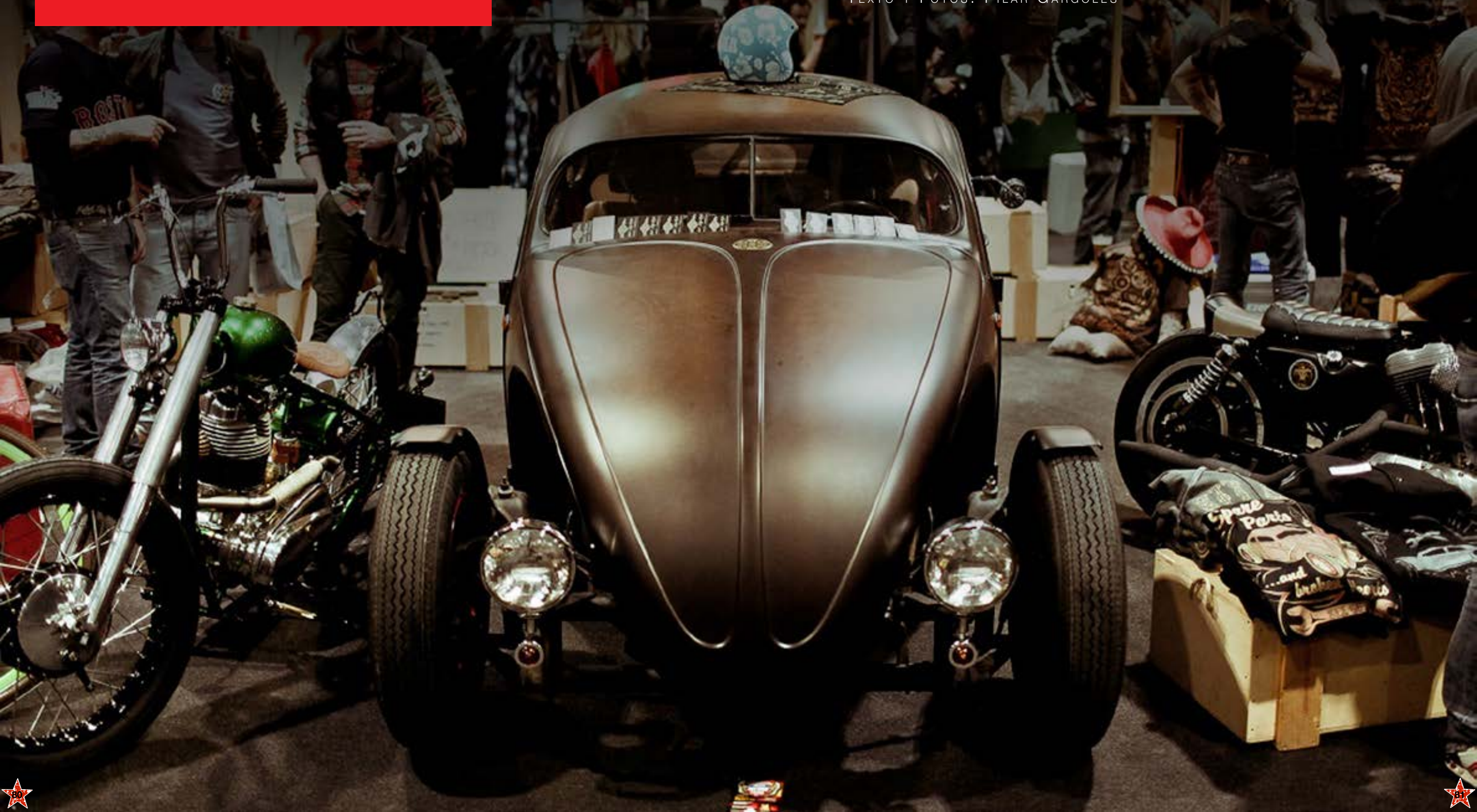






Con 165.000 visitantes, un 10% más que en la edición anterior, 600 expositores, 90.000 metros cuadrados distribuidos en 7 pabellones con diferentes áreas temáticas, y más de 70 eventos realizados en los tres días de duración, el Motor Bike Expo es por derecho propio el principal evento europeo del mundo custom...

TEXTO Y FOTOS: PILAR GÁRGOLES





El MBE de Verona es el primer gran evento del año, y como tal tiene la responsabilidad de ser el que nos ayude a adivinar lo que acontecerá en el sector de la moto en general, y el sector custom en particular a lo largo de 2016. Una ardua labor que siempre les facilita la presencia de invitados de la categoría de Danny Schneider de HardNine Choppers, Cory Ness, Jody Perewitz, Kir Taylor, los ya habituales Jeff Decker y Michael Lichter, que no se pierden ni un solo evento italiano, y la presencia éste año de Karen Davidson, hija de Willy G, y Ray Drea, .







En ésta edición del Motor Bike Expo las principales sorpresas nos llegaron de la mano de Custom Chrome. El gigante mundial del accesorio aftermarket presentaba en Italia un ambicioso proyecto que incluye planes con Victory e Indian Motorcycles. Una gran noticia que sin duda dará a las dos marcas del grupo Polaris el empujoncito que necesitaban para comerle el terreno a su eterna rival.









Ducati también nos sorprendía mostrando la X-Diavel, una nueva versión de su "power cruiser" Diavel, a la que acompañaba la DraXter. Un dragster extremo con componentes racing de primer nivel, desarrollado por el Centro de Estilo y el Departamento de prototipos de Ducati.









El Bike Show, una de las actividades más esperadas de todo el fin de semana, contó con más de 200 motos participantes, todas procedentes en su mayoría de Europa y USA, a las que este año se sumaba una invitada especial que su constructor se traía desde Kuwait.







La calidad de los trabajos va mejorando en cada edición, lo cual hace cada vez más complicado al jurado elegir las mejores motos de cada una de las categorías en las que se divide un bike show en el que te encontrabas motos con un minucioso y cuidado trabajo artesanal, junto a otras que apenas tenían detalles de terminación. Tampoco abundaban los trabajos de pintura excesivamente elaborados como el de Eleanora Kustom Works, que ganó el premio de pintura, lo que nos hace sospechar que está llegando el momento de las motos funcionales por encima del estilo.





Fred Krugger, el dos veces campeón del mundo AMD, comentaba que lo que más le gusta del MBE es que le brinda la oportunidad de poder ver reunidas bajo el mismo techo tantas custom bikes de primer nivel, y la fuerte sinergia que se ha creado en Italia entre empresas de diferentes sectores.





En resumen podemos decir que esta 8ª Edición del Motor Bike Expo, como todas las anteriores, ha sido tan exitosa como todos imaginábamos que sería, a pesar que lamayoría de asistentes han sufrido ciertas alteraciones físicas como vello erizado, sonrisa estúpida de oreja a oreja, o corazón acelerado ante la vista de una moto bonita, el sonido de un motor Gilera, o la pintura de un depósito de gasolina. Síntomas claros que confirman una grave enfermedad que tiene cómo única cura el uso permanente de un vehículo de dos ruedas. Y a ser posiblemente seriamente modificado por su propietario.







# Sullen

MEN AND WOMEN URBAN WEAR

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



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





# Ducati X-Diavel

## Una apuesta descarada

Ducati entra en el dominio Cruiser y lo hace a su manera inimitable, presentando una verdadera Cruiser con todo el diseño, tecnología y prestaciones que uno puede esperar de una pura sangre Ducati.







**D**

denominada X-Diavel, une dos mundos: el mundo de las Cruiser (baja velocidad, conducción relajada, largos recorridos y una ergonomía con los pies hacia delante) y el mundo Ducati, caracterizado por el estilo italiano, ingeniería refinada y un rendimiento sin precedentes.

La X-Diavel garantiza la “excitante baja velocidad” típica de una Cruiser y la adrenalina de la Competición que Ducati ha hecho propia. Eso es lo que significa la X en la X-Diavel: la fusión de dos mundos aparentemente separados y distantes en una moto, una soberbia combinación donde ambos se acompañan sin comprometerse.



5.000; 60; 40. Tres números que resumen el concepto X-Diavel: 5.000 es el régimen de revoluciones al que el motor bicilíndrico alcanza el par motor máximo (13,1kgm). Es un régimen extremadamente bajo para un motor Ducati pero perfecto para una Cruiser. Además, a 2.100rpm el propulsor de la X-Diavel ya proporciona un par de más de 10kgm, con una curva extremadamente plana en toda su zona de utilización hasta el régimen máximo de revoluciones. Sin embargo, el motor sigue siendo un Ducati hasta la médula, con una potencia máxima de 156 CV y un rendimiento emocionante en toda su gama de revoluciones.







Para obtener ese rendimiento, los ingenieros de Ducati llevaron el motor Testastretta en su última etapa de desarrollo hasta crear el Ducati Testastretta DVT 1262. Al aumento de cilindrada junto con el sistema DVT (Desmodromic Variable Timing), da como resultado la entrega de lleno y fluido par motor a bajo régimen, pero garantizando un rendimiento de moto deportiva cuando se gira el acelerador hasta el fondo. Además, el trabajo de diseño del Ducati Testastretta DVT 1262 ha sido meticuloso: por ejemplo, la relocalización de la bomba de agua entre los cilindros en V significa que los manguitos del sistema de refrigeración ya no son visibles por el lado izquierdo.





60, es el número de las diferentes configuraciones ergonómicas para el piloto. La X-Diavel ofrece un gran margen para la personalización gracias a las

4 diferentes posiciones de las estriberas, 5 asientos diferentes y tres manillares distintos. También es posible fijar un mullido asiento para el pasajero, incluso

con un discreto respaldo. Todo esto, entonces, porque la conducción confortable significa una plena "emoción a baja velocidad".







Por último, 40, es el máximo ángulo de inclinación que se puede alcanzar. La X-Diavel es una Ducati y como tal garantiza un rendimiento mecánico y la emoción de una moto deportiva, pero sólo cuando quieras realmente llevarla al límite. Los ajustes del bastidor, suspensiones, frenos y parte ciclo se han diseñado para maximizar la divertida conducción de estilo deportivo, pero sin comprometer el confort y la manejabilidad fácil que son esenciales al explorar las autopistas a un ritmo más relajado.







La X-Diavel es la primera Ducati que usa una transmisión final por correa. Como debe ser en el mundo Cruiser, este sistema se ha desarrollado para la X-Diavel por los ingenieros de Ducati para asegurar una transmisión fiable y segura de la potencia proporcionada por el Ducati Testastretta DVT 1262. La transmisión por correa cuenta con las ventajas de un funcionamiento más silencioso, limpieza, mantenimiento reducido y una respuesta más fluida al acelerador como se desea de una Cruiser.







El diseño y la tecnología se fusionan de nuevo en el alumbrado Full-LED, que juega un papel clave en el estilo de la X-Diavel. Como todas las últimas generaciones de las motos Ducati la X-Diavel ofrece la plataforma Bosch Inertial Measurement Unit (IMU), que mide dinámicamente los ángulos de cabeceo e inclinación además de las variaciones relativas de la velocidad, elevando así aún más los estándares de rendimiento y seguridad.

Este sistema, junto con los Ducati Traction Control (DTC), Riding Modes, Bosch ABS con asistencia en curva, control de crucero y el innovador Ducati Power Launch (DPL) que convierten a la X-Diavel en una joya tecnológica que ofrece un alto rendimiento y, sobre todo, seguridad.







También disponible en la versión S, la X-Diavel cuenta con un esquema de color solo en negro (en la versión S el negro mate se convierte en brillo). La moto también cuenta con el innovador DRL (Daytime Running Light) en el frontal, horquilla con tratamiento DLC, pinzas de freno delantero Brem-

bo M50, un asiento especial y componentes con deslumbrantes acabados mecanizados. Entre estos se incluyen llamativas llantas de aleación y tapas de la correa de distribución en aluminio, consiguiendo una gran seducción al combinarse con la pintura negro brillante.





La Diavel hace una declaración de intenciones con absoluto descaro mientras refuerza el mantra "Prestaciones Ducati redefinidas" al usar lo último en soluciones de vanguardia para lograr una suavidad de funcionamien-

to inusitada incidiendo definitivamente en el confort y la funcionalidad. La Diavel continúa ofreciendo una brillante mezcla entre belleza demoledora, tecnología de absoluta vanguardia, diseño innovador y placer de con-

ducción extraordinario, una motocicleta que sigue siendo punto de referencia en el segmento sport cruiser... una justa recompensa para los diseñadores e ingenieros que la crearon.





24th Annual Yokohama

# Fleet Road Custom Show 2015

Este año estuvo a punto de no celebrarse, así que como nadie sabe lo que puede pasar en el futuro, te aconsejamos que si de verdad te gustan las motos de estilo old school, crees que ya lo has visto todo, o simplemente quieres asistir a uno de los mejores eventos custom del mundo, te guardes unos días de vacaciones para diciembre...

TEXTO & FOTOS: SHINYA TAKEDA







es que el último mes del año hay una cita a la que ningún aficionado a la cultura custom debería dejar de asistir aunque solo sea una vez en su vida, porque el "Hot Rod Custom Show" que se celebra en el recinto Yokohama Pacifico, es uno de esos eventos que no se te olvidarán jamás, en el que se da cita bajo el mismo techo lo mejor de lo mejor de las industrias de la moto y el hot rod.









Como suele ser habitual, en ésta 24ª edición el recinto también abrió sus puertas desde las 8 de la mañana hasta las 5 de la tarde. Esta hora de apertura tan temprana puede pareceros algo “intempestiva” a muchos occidentales, pero os aseguro que si quieres que tu cerebro pueda procesar todo lo que hay en el HRCS no tienes más remedio que madrugar, porque 650 motos, 300 coches, y más de 270 estands de vendedores de ropa, accesorios y todo tipo de cosas que puedas imaginar, y artistas del aerógrafo y el pinstriping, todos mezclados bajo esa apariencia de “caos controlado” que nos caracteriza a los japoneses, es demasiada información para asimilar en un solo día.











El lema principal de este año era "Save the Yokohama Hot Rod Custom Show" (Salvemos el YHRCS), que es la lógica continuación de la campaña "Be Calm, Not Loud" (manten la calma y no hagas ruido) de la pasada edición, mediante la que los organizadores pretenden convencer a los asistentes para que no molesten con el ruido de sus motos y coches a los vecinos que residen en la zona, que han exigido a las autoridades que prohíban celebrar el YHRCS. Una petición tan estúpida e intransigente como la de todos esos que se compran una casa al lado de un circuito de carreras y luego se quejan de contaminación acústica, pero que puede acabar con este evento por el que en tan solo un día pasaron más de 15.000 aficionados, y que atraía la atención de la prensa internacional como ningún otro show de los que se celebran en Japón.











Entre las motos podías encontrar modelos de todas las marcas y años. Motores de 1 a 6 cilindros propulsando espectaculares bobber, chopper y café racer, todas ellas con ese inconfundible y característico estilo nipón que ha “arrasado” el mundo entero, expuestas por sus constructores en unos cuidados stands que te dejaban embobado y te hacían volver a recorrer el recinto una y otra vez para que no se te escapara ni un solo detalle. Y es que si hay algo en lo que los constructores japoneses son insuperables es en su buen gusto y su habilidad para elevar a la categoría de obra de arte cualquier pieza de una moto por insignificante que sea.











Como era de esperar, Asterisk Custom Works, Brat Style, Cherry's Company, Cycle West, Ground Work, Heiwa, Hide Motorcycle, Iron Chain, Motorcycles Den, Kid Custom Factory, Luck Motorcycles, OWL Craft, Sure Shot, Shun Craft Works, Trash Department, y otros muchos constructores japoneses no faltaron a ésta cita anual para que los asistentes pudiéramos admirar sus últimas creaciones junto a las de algunos invitados ilustres que en su gran mayoría venían de Norteamérica.









A nivel de actividades no hubo nada nuevo con respecto a otras ediciones: buenas bandas de música amenizando el show a todo volumen, mujeres guapas, sesiones de pinstriping en directo, estands donde gastarte el sueldo, los habituales concursos de pintura, y como plato fuerte un imponente bike show en el que los miembros del jurado lo tuvieron que pasar muy mal, porque

el nivel de los concursantes ponía muy difícil elegir qué motos eran las mejores. En resumen: Si visitar Japón ya es de por sí una experiencia inolvidable para cualquier occidental (eso me dicen mis amigos extranjeros) , si alguna vez lo hacéis coincidiendo con el Yokohama Hot Rod Custom Show os parecerá aún más alucinante, así que espero que algún año os animéis a acompañarnos.







HANDMADE

★ VINTAGE BOOTS & SHOES ★

- THE BLACK MOOSE COMPANY -

Territory

Since 015



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

  "THE BLACK MOOSE COMPANY"

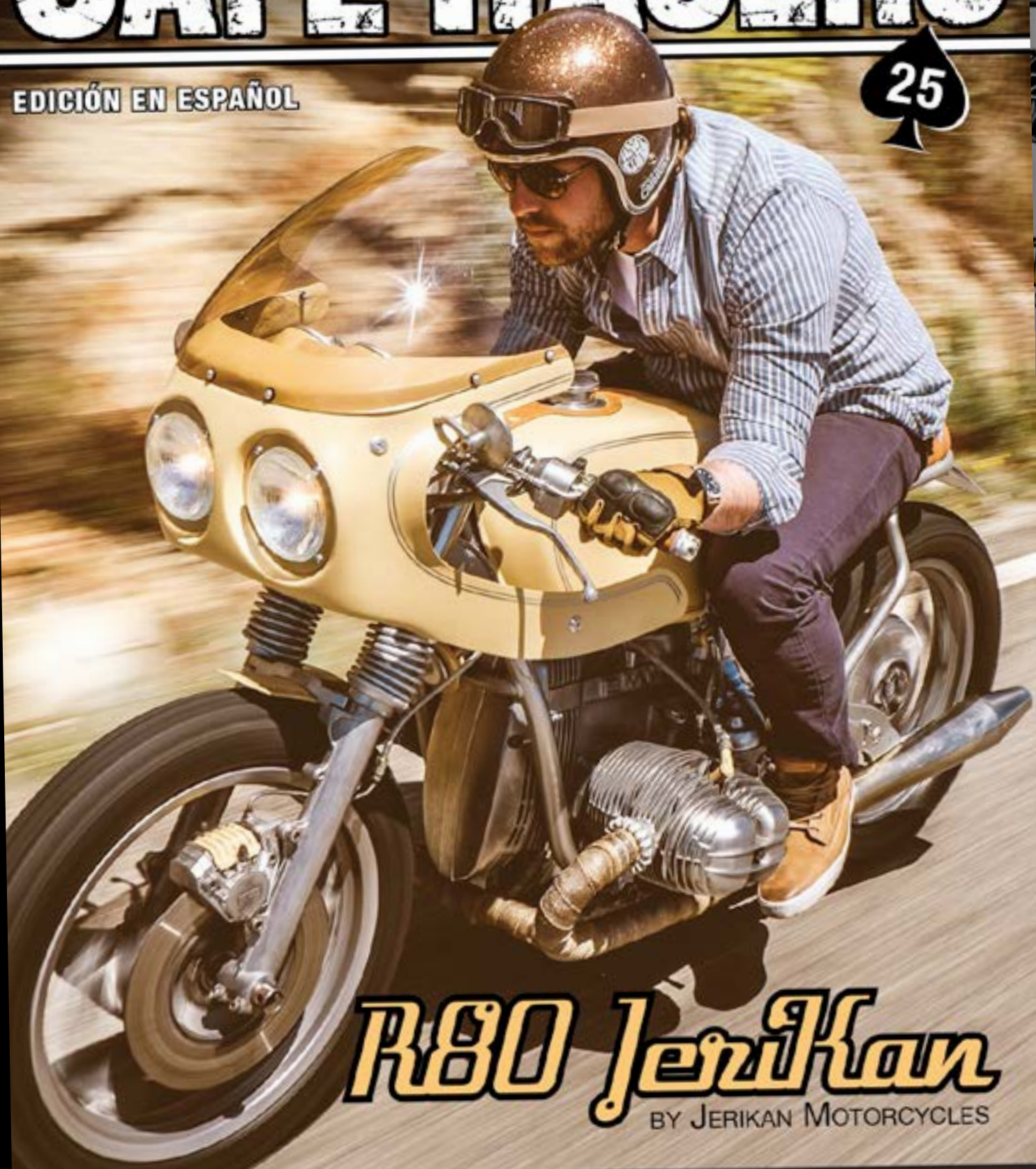


The Wild Side of Vintage

# CAFE RACERS

EDICIÓN EN ESPAÑOL

25



## R80 JeriKan

BY JERIKAN MOTORCYCLES

Un mito llamado Bonneville // Lady Mirror by Kustom Garage  
Ducati X-Diavel // Verona Motor Bike Expo // Xtreme Speed by Pepo



The Wild Side of Vintage

# CAFE RACERS



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