

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

# XTREME BIKES



# Tempest

Old Empire Motorcycles

- ★ One Punch Mickey by Zadig Motorcycles
- ★ El bagger rojo by Alfranch Choppers
- ★ Grey Ghost by Misfit Industries
- ★ MZ-Aki by Joe's Garage
- ★ Rustom Forty

# #28





# Editorial

Cuando hace trece años decidimos crear Xtreme Bikes, no fue con la intención de enseñar a nuestros lectores motos prácticas. Todo lo que apareciera en nuestras páginas (hoy en las pantallas de vuestros dispositivos fijos y/o portátiles) debía ser lo más raro, radical, canalla y golfo que fuéramos capaces de encontrar.

Hay meses que resulta más fácil que otros, pero por suerte siempre hay gente que hace motos que nos podrán gustar más o menos, pero que derrochan tanta creatividad que nunca te dejan indiferente. Unas por su sencillez y sobriedad, como la XS650 de Old Empire Motorcycles que protagoniza la portada de este mes, y otras como la bagger de Misfits Industries, cuya exuberante voluptuosidad representa todo lo contrario.

Entre estos dos extremos tan alejados entre sí vais a encontrar otros proyectos que no vamos a desvelar aquí para no estropearos la sorpresa. Solo os diremos que no son motos prácticas, sino los sueños de unos cuantos locos que un día decidieron ser diferentes al resto de los mortales, y gritarlo al mundo a través del sonido de los tubos de escape de las motos que construyen. Motos que, como decía antes, te gustarán más o menos, pero nunca te dejarán indiferente.







# 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](mailto:caferacers@caferacersmag.es)

### Advertising

[marketing@caferacersmag.es](mailto: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
Tempest	24
Rustom Forty	46
One Punch Mickey	62
Grey Ghost	84
MZ-Aki	98
El bagger rojo	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](http://triumphmotorcycles.es)



# Good Vibrations

## Project Scout Contest

El pasado 8 de marzo los seguidores de Indian disfrutaron de música en directo, comida y refrescos en el Boot Hill Saloon de Daytona, durante la elección del ganador del Project Scout, el concurso que la marca ha organizado entre sus concesionarios para seleccionar la Scout mejor transformada.

De entre las más de 40 motos participantes las finalistas fueron la Boardtracker de Motos Illimitées de Torrebone (Canadá), que con su color rojo (el color de "guerra" de las Indian de competición) y sus neumáticos de banda blanca es un tributo a las legendarias Scout que tantas victorias dieron a la marca en la década de 1920; la Fusion de Indian Motorcycles Charlotte que consiguió el premio del público, en la que sus creadores reconocen haber aprovechado

todo lo bueno del modelo moderno, combinándolo con los característicos guardabarros de época que tanta personalidad daban a las Indian, y por último la [OI' #71](#) de Heritage Indian Motorcycles de Northwest Arkansas, que se llevó a casa el premio de Constructores Roland Sands



HANDMADE

★ VINTAGE BOOTS & SHOES ★

- THE BLACK MOOSE COMPANY -

Territory

Since 015



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



"THE BLACK MOOSE COMPANY"





## Sportster Rick's

Cuando en Europa hablamos de kits de conversión a rueda trasera gorda para cualquier moto, es inevitable que pensemos en Rick's. El actual concesionario oficial que la Motor Company tiene en la localidad alemana de Baden-Baden, lleva un montón de años diseñado y desarrollando las llantas anchas más anchas y espectaculares del mercado, así como todo lo necesario para adaptarlas, así que si un día decides que tu moto, sea de la marca, modelo, y país de origen que sea, necesita nuevos "zapatos", lo mejor es que te pongas en contacto directamente con ellos.

Este kit que os mostramos aquí es para Sportster, y las fotos hablan por sí mismas de la gran calidad de sus productos.

[info@wheelsforwinners.com](mailto:info@wheelsforwinners.com)



## Special Bikes Cult

Tras el buen resultado obtenido a finales del año pasado en el Salón 2Ruedas de Valencia, el Moto Oh! de Barcelona será el próximo certamen motociclista en el que se celebre el "Special Bikes Cult". Una muestra de máquinas personalizadas de diferentes marcas y estilos por Born Motor Co, Corb Motorcycles, De Palma Cycles, Easy Rider Girona, Free Kustom Cycles, Espacio Harley, 24 Horas, H-D Shop, Italo Motor, LA Motorcycles, Mercado Libre, Monegros Cycles, Monotronomo Café Racers, Morlako Kustom, Perfect Cycles, Underground Motorcycles, Vintage Addiction, La Sal Café Racers, y Guzzi Moto Box.

Sin duda una buena oportunidad para ver en directo todo lo que se cueca en el mundillo custom y café racer.

15 al 17 Abril en Fira Barcelona

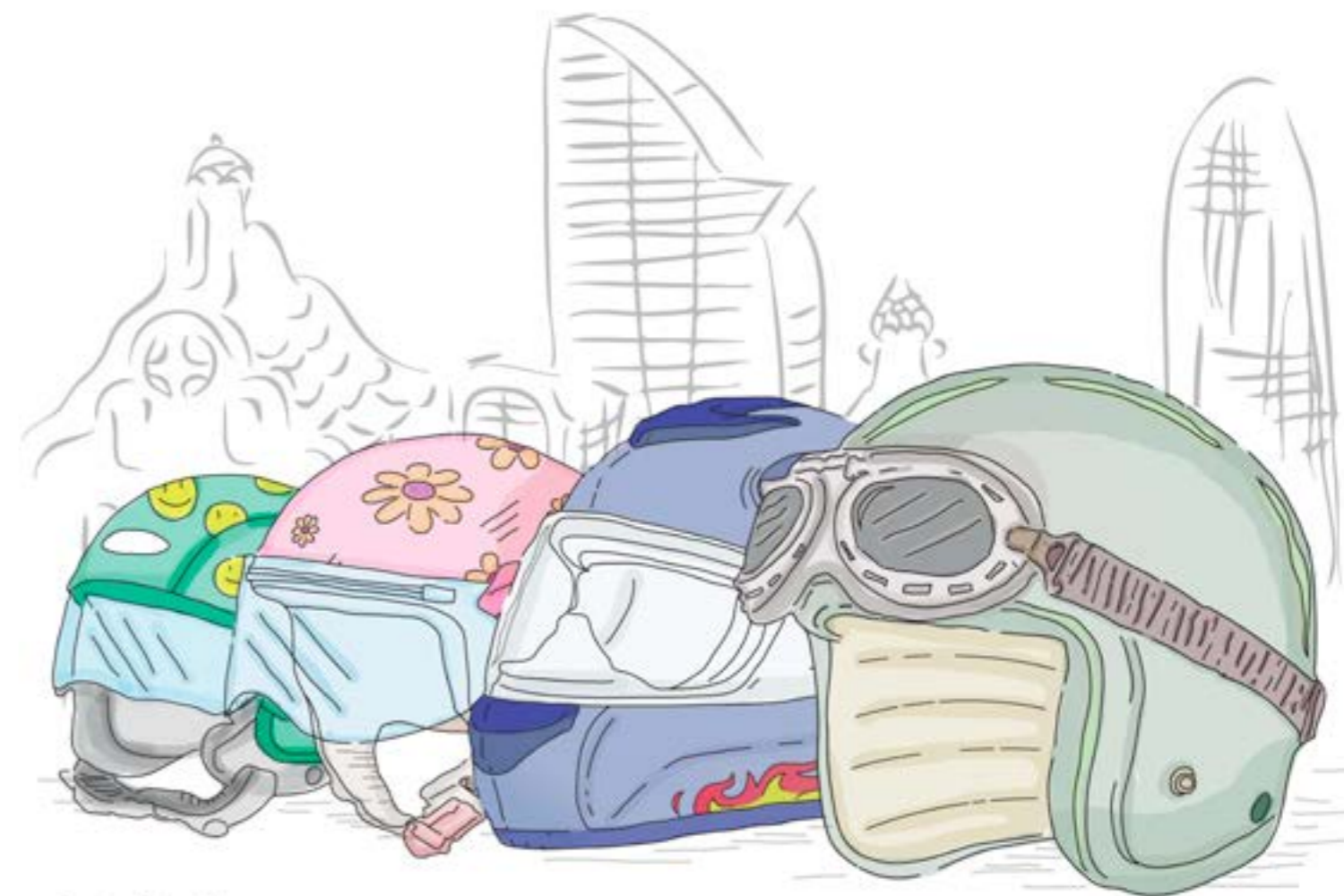


# MOTOH! BARCELONA

15 - 17 ABRIL 2016

RECINTO MONTJUÏC

## TU SALÓN DE LA MOTO



Partner Estratégico



## Moto-Guzzi sigue creciendo

Hasta hace poco la palabra “personalización” parecía patrimonio de una sola marca, y ahora cada fabricante tiene en su gama algún modelo perfecto para que lo convirtamos en una moto completamente adaptada a nuestros gustos.



Como la sencilla estética de ambos modelos se presta a todo tipo de modificaciones, los de Mandello del Lario ya han preparado un impresionante catálogo de accesorios con los que convertirlas en la moto de vuestros sueños.



En Moto-Guzzi no son ajenos a ésta moda, y tras la exitosa V7 de la que hemos perdido la cuenta de cuantas versiones hemos visto, ahora nos ofrecen las V9 Bobber y Roamer con el clásico motor V2 característico de la marca en versión de 853cc.



## Indian Bagger

La primera customización realizada con la base de una Indian Springfield de 2016, causó sensación durante la presentación a la prensa especializada que se llevó a cabo en el famoso restaurante Racing's North Turn de la playa de Daytona.

La “Frontier 111” está hecha por Azzki-kr Custom Baggers de Phoenix, y demuestra el talento de Len Edmondson para construir motos capaces de ganar premios en cualquier bike show, pero que a la vez son completamente funcionales.

En ésta Indian, Edmondson nos ofrece un claro ejemplo de cómo combinar la tecnología moderna de las Indian de última generación, con una estética retro con la que ha llevado a la Springfield a un nivel muy alto.



**9 de abril - 19:00 h - Casino de Lloret**  
**Girona Custom te invita a conocer la nueva Victory Octane**







### Made in Spain

Black Duck Parts es una joven empresa española, cuyo principal objetivo es diseñar y crear piezas especiales con las que satisfacer las demandas de esos motoristas que quieren cosas diferentes a lo que actualmente pueden encontrar en el mercado aftermarket.

Fabricadas para Harley y Victory a mano en bronce macizo, un material usado en la antigüedad para toda clase de joyas y adornos, y de una calidad más que probada, en BDP ponen especial interés para que las piezas de su catálogo no se parezcan a las de ningún otro fabricante.

Actualmente están disponibles en los distribuidores Zodiac, aunque suponemos que también puedes solicitárselas a ellos directamente

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

### Parachic

Si buscas unas gafas cómodas, ligeras, que se ajusten a la silueta de tu rostro como ninguna otra, y que además te permitan practicar cualquier tipo de deporte sin que el viento te moleste en los ojos estás de enhorabuena, porque los productos de la marca italiana Parachic te ofrecen todo eso y más. Con su lente de acetato anti niebla, y una cinta de algodón elástico sujeta a la montura de piel hipo alérgico mediante hebillas de latón y níquel, podremos utilizar las Parachic durante horas sin que en ningún momento nos produzcan sensación de incomodidad.

[www2.parachic.it](http://www2.parachic.it)



# BIKER FEST

INTERNATIONAL

LIGNANO SABBIAORO - UDINE - ITALY

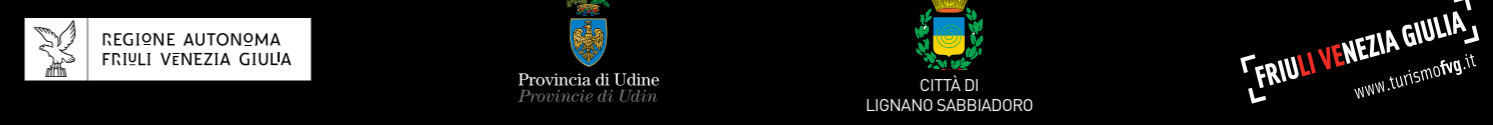
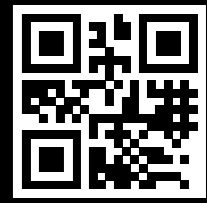
19-22 MAY 2016



# ITALIAN BIKE WEEK

BIKERFEST.IT - FREE ENTRY

**bikerfest.com**  
 info-stand: stand@bikerfest.it  
 Hotel - Camping: booking@bikerfest.it  
 TEL +39. 0432.948777  
 FAX +39. 0432.948606  
 INFO@BIKERFEST.IT  
 Biker Fest International  
 @Biker\_Fest







## Guantes Easy Rider

Estos guantes son la última propuesta de la firma británica 78 Motor Company, que no paran de incrementar su catálogo de equipamiento con prendas que a pesar de su inconfundible estilo retro, nos ofrecen las mismas garantías en cuanto a seguridad de cualquier otra prenda moderna. Hechos a mano con pieles escandinavas, estos guantes "Easy Rider" nos ofrecen una comodidad y terminación imposibles de encontrar en cualquier producto realizado en grandes series.

Los puedes solicitar directamente a través de su página web: [www.78motorco.com](http://www.78motorco.com)



## Belstaff Icon

Diseñada en 1964 en honor de Steve McQueen para celebrar el legado deportivo del celebra actor que un año antes protagonizara La Gran Evasión. Fabricada en grueso algodón encerado de 12oz, y con protecciones acolchadas de diamante en codos, hombros, y dobladillo, la Belstaff Icon nos ofrece suficiente seguridad como para permitirnos enfrentarnos a la carretera con la misma actitud atrevida que lo hacía el célebre actor.

Su diseño en forma de caja imita el del modelo original del año 64, por lo que se recomienda elegir una talla menos de la que usamos habitualmente para que se nos ajuste mejor.



ESTRENA XV950 RACER CADA 3 AÑOS  
DESDE **140€** AL MES

Entrada 2.328€. 35 cuotas de 140€. Última cuota de 4.531,78€. TIN 6,99% TAE 10,99%.



**MI YAMAHA.  
MI ELECCIÓN.**  
PROGRAMA DE COMPRA A TU MEDIDA

**QUÉDATELA / DEVUÉLVELA / RENUÉVALA**

MiYamaha es un programa de compra con el que, transcurridos 3 años, podrás decidir entre quedarte con tu moto, pagando la cuota final como prefieras, devolverla a tu concesionario o renovarla utilizando su valor garantizado.

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

**MiYamaha**  
FINANCE YOUR WAY

**YAMAHA**  
Revs Your Heart

PVP: 9.849€. Entrada: 2.328€. Importe solicitado: 7.521€. Importe total financiado: 7.746,63€ (incluida comisión de formalización del 3%: 225,63€). Importe mensualidad: 35 cuotas de 129,15€ y una última cuota de 4.520,93€. Prima de seguro mensual: 10,85€ (impuestos incluidos). Importe total a domiciliar: 35 cuotas de 140€ y una última cuota de 4.531,78€. Importe total adeudado: 9.431,78€. Precio total a plazos: 11.759,78€. TIN: 6,99%. TAE: 10,99%. Financiación concertada con Banco Cetelem, S.A.U. A-78650348 y sujeta a la aprobación de dicha entidad. Seguro de vida, Incapacidad Permanente, Incapacidad Temporal y/o Desempleo contratados con Cardif Assurance Vie y Cardif Assurances Risques Divers, Sucursales en España. Clave DGS E-129 y E-130, respectivamente con la mediación de Banco Cetelem, S.A.U. Operador de Banca Seguros Vinculado inscrito en el Registro Especial de Mediadores de Seguros con el número OV0046.



# Good Vibrations

## Estilo en tu muñeca

CT SCUDERIA se lanzó al mercado en la feria de Basilea de 2.012 con una gran aceptación por parte de los profesionales del sector y los medios de comunicación. El éxito de la marca no solo está basado en su diseño, marcada personalidad, y buen precio, sino también a una perfecta combinación entre tecnología actual y un estilo retro en el que se nota la pasión que Enrico Margaritelli, presidente y fundador de la marca, siente por las motos en general, y las café racer en particular.



## Shoei Jet

Hay muy pocas sensaciones que puedan ser tan satisfactorias como la de sentir el viento acariciándonos la cara cuando rodamos en moto, y aunque está claro que en cuanto a seguridad un casco integral siempre será superior a un casco Jet, en la firma japonesa Shoei han decidido actualizar uno de sus modelos más clásicos para satisfacer a todos aquellos que no estén dispuestos a renunciar a ese placer.

Disponibles en tallas de la XS a la 2XL, el Shoei JO tiene visera integrada ajustable en 3 posiciones, interior desmontable y cierre doble D.



START YOUR LEGEND  
**Scout Sixty**  
INDIAN MOTORCYCLE COMPANY  
1901

INDIAN MOTORCYCLE

INDIANMOTORCYCLE.ES

ABS DE SERIE EN TODOS LOS MODELOS  
5 YEAR WARRANTY  
Garantía promocional válida para todas las motocicletas Indian® Motorcycle 2015 y 2016 vendidas en Europa. Se aplican condiciones específicas. Por favor contacte con el concesionario para más información.

## START YOUR LEGEND.

TU SCOUT SIXTY DESDE 89€ AL MES  
ENTRADA: 4.965,73€ / 35 CUOTAS DE 89€  
ÚLTIMA CUOTA DE 5.326,69€. / TIN 6.99% / TAE: 10.41%



El Wall of Death. El Wrecking Crew™. La Indian Más Rápida del Mundo... el atrevimiento siempre ha estado en el ADN de la Indian® Scout™. Renacida en el siglo 21 con un chasis moderno y un motor V-Twin de refrigeración líquida que ofrece una potencia fluida y sin esfuerzo. Asiento a baja altura, 643 mm, bajo centro de gravedad y frenos ABS de serie para que puedas aprovechar toda su potencia en cada curva. Hemos tardado años en crearla pero ya está aquí y no va a pasar desapercibida. Acércate a un concesionario Indian Motorcycle® y conoce la Scout™ y la nueva Scout™ Sixty.

999CM<sup>3</sup>  
5 AÑOS DE GARANTÍA  
ABS DE SERIE  
3 COLORES DISPONIBLES

## INDIAN ROAD

FINANCIACIÓN A TU MEDIDA. CONSULTA LAS DIFERENTES MODALIDADES EN TU CONCESIONARIO OFICIAL

PVP: 11.590€. Entrada del 42,845% (4.965,73 €). Importe solicitado: 6.624,27€. Importe total financiado: 6.823€ (incluida comisión de formalización del 3,00%: 198.73€). Importe mensualidad: 35 cuotas de 79,45€ y una última cuota de 5.317,14€. Prima de seguro mensual: 9,55€ (impuestos incluidos). Importe total a domiciliar: 35 cuotas de 89€ y una última cuota de 5.326,69€. Importe total adeudado: 8.441,69€. Precio total a plazos: 13.407,42€. TIN: 6,99%. TAE: 10,60%. Financiación concertada con Banco Cetelem, S.A.U. A-78650348 y sujeta a la aprobación de dicha entidad. Seguro de vida, Incapacidad Permanente, Incapacidad Temporal y/o Desempleo contratados con Cardif Assurance Vie y Cardif Assurances Risques Divers, Sucursales en España. Clave DGS E-129 y E-130, respectivamente con la mediación de Banco Cetelem, S.A.U. Operador de Banca Seguros Vinculado inscrito en el Registro Especial de Mediadores de Seguros con el número OV0046. Oferta válida hasta el 31 de Diciembre de 2016.



# BESPOKE MOTORCYCLES EXHIBITION

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



**BARCELONA**

**15 al 17**

**de ABRIL**

**2016**

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



**Fira Barcelona**



# Tempest

Sus motos han conseguido montones de premios, las piezas y prendas de vestir que crean desde su cuartel general en el Reino Unido se venden en el mundo entero, y aun así, como cantaban Jagger y Richards en el 65 en uno de sus temas más celebres... *"I can't get no satisfaction"*

TEXTO: XTB; FOTOS: CORTESÍA DE OLD EMPIRE MOTORCYCLES







lec Sharp, la mitad del equipo de Old Empire Motorcycles, es de éstos. Las motos le apasionan y disfruta con su trabajo como un niño en una tienda de chucherías, pero siempre se queda con la sensación de no haber hecho las cosas todo lo bien que cree que podría haberlas hecho, así que estará voluntariamente en esa lista de “insatisfechos permanentes” hasta que esté convencido de haber alcanzado la perfección.



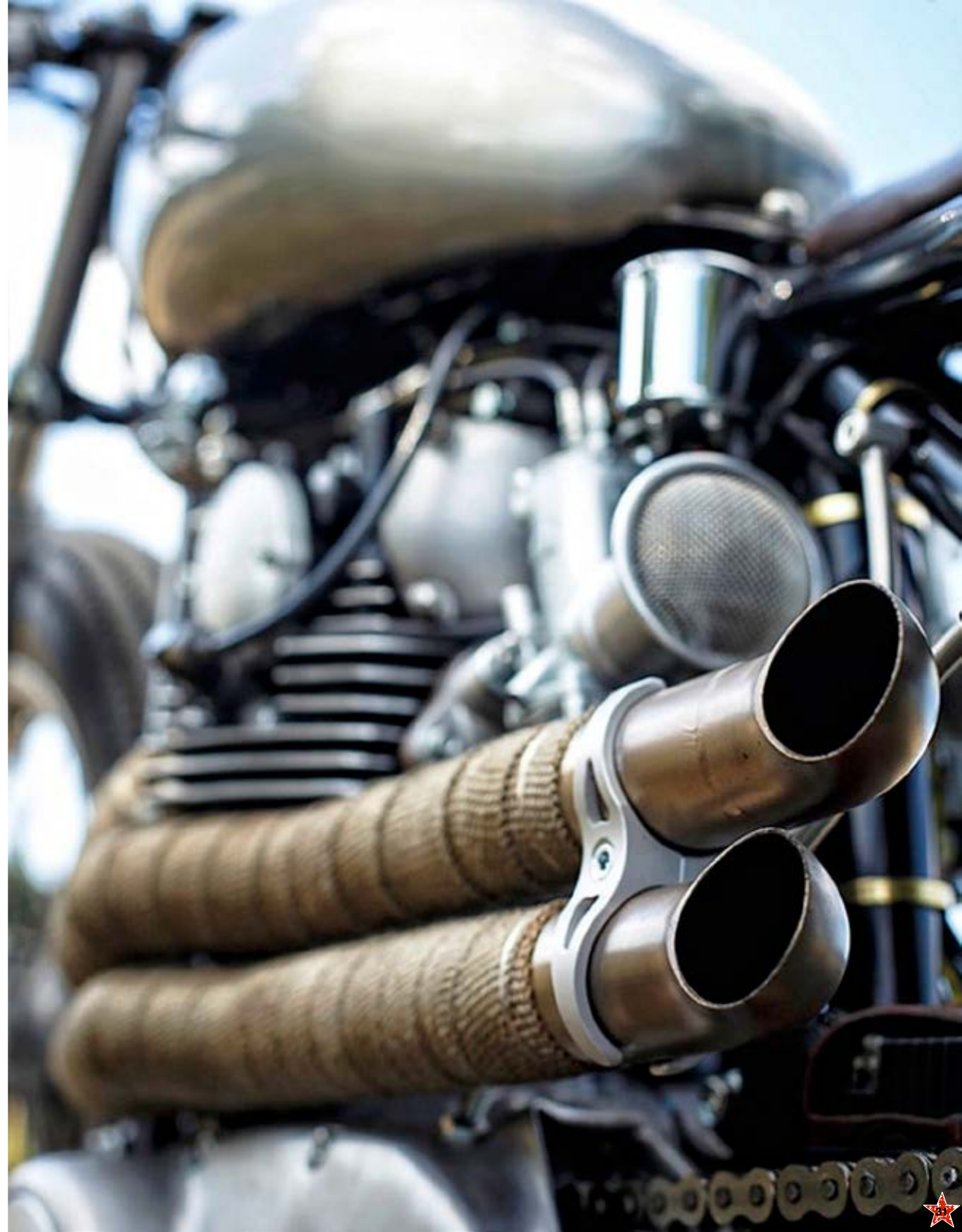


Por suerte para el negocio sus clientes no opinan lo mismo, y cada día son más los que sueñan tener en su garaje una OEM. Motos sencillas en las que, como en esas obras de arte que tanto aprecian los más entendidos, hay que tomarse tiempo para descubrir los detalles que la hacen “única”, y que por regla general suelen ser en los que nunca reparas al primer golpe de vista.





*“ Con los carburadores  
Amal 930 concéntricos  
y los escapes  
artesanales el motor  
corre como un rayo y  
suena como un trueno ”*





Uno de estos entendidos es el tipo para el que se diseñó y creó la "Tempest", que cuando se acercó por OEM sabía perfectamente que quería un bobber minimalista hecho al estilo del taller británi-

co. De lo que no tenía ni idea era de la base que debían usar, pero después de una charla con Alec delante de unas cuantas cervezas acordaron que una XS 6 1/2 sería perfecta.





La que encontraron era del año 79. Apenas tenía piezas originales y parecía que cada uno de sus anteriores dueños, que no debieron ser pocos, aportó su granito de arena para estropearla un poco más que el anterior, así que es-

ta ha hecha un desastre. Pero tenía un chasis rígido que se podría aprovechar y era barata así que la compraron para empezar a trabajar en ella de inmediato. Como la idea era que la moto tuviera poca distancia entre ejes cortaron y

rehicieron todo el chasis. El asiento y la sección trasera están prácticamente pegados a la rueda de forma que apenas quedaba sitio para la pequeña bolsa de piel en la que escondieron una batería Shorai de litio. Para el

asiento Alec quería algo especial, así que en ORM combinaron cuero marrón de grano grueso con un trozo de piel de Alcántara (impermeable y fácil de limpiar) a la que dieron forma de diamantes.







*“ Las motos de OEM son como esas obras de arte que tanto aprecian los más entendidos. Hay que tomarse tiempo para descubrir todos los pequeños detalles que las hacen únicas ”*







Para terminar la parte ciclo, los bujes delantero y trasero se limpiaron a fondo con vapor y se montaron con radios de acero inoxidable en unas llantas de aluminio de 19" calzadas con gomas Firestone. El freno de serie de un solo pistón con latiguillo metálico y el tambor trasero, ambos completamente restaurados, han devuelto a la "Tempest" su capacidad de detenerse.







El resultado de todo este trabajo fue un conjunto pequeño y compacto en el que el motor, que ahora parece mucho más grande, gana protagonismo. El twin paralelo es fiable y para romperlo hay que ser muy bestia o muy descuidado, pero eso no fue excusa para que en OEM no lo abrieran para sustituirle todas las piezas que encontraran desgastadas por el uso y/o el paso del tiempo. Con los carburadores Amal 930 concéntricos que sobresalen por los lados del depósito de gasolina (fabricado con dos depósitos de Royal Enfield) y los escapes artesanales, el motor corre como un rayo y suena como un trueno.





Greg de "Black Shuck Kustom Paint and Design" fue el encargado de dar a la moto ese aire tan de familia que caracteriza a todas las motos de Old Empire Motorcycles. Un taller donde, por suerte para nosotros y los dueños de sus motos, nunca están satisfechos con el resultado y buscan la perfección.





**"Sed bienvenidos al lado oscuro...  
...Nosotros lo llevamos en el ADN"**



Harley-Davidson Madrid

**MAKINOSTRA**

**CONCESIONARIO OFICIAL**

General Álvarez de Castro, 26  
28010 Madrid 914 471 759



facebook.com/MAKINOSTRAHD

@MakinostraHD



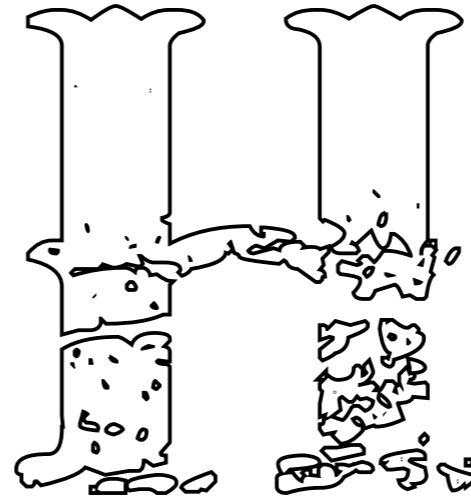
# Ruston Forty

Tal y como indica la placa que luce en el basculante, ésta T100 Bonneville de 2002 rebautizada como Forty se terminó en Enero de este mismo año...

TEXTO: OSR; FOTOS: D.R.







abía llegado el día de entregar éste texto al departamento de diseño, y en la redacción aún no nos habíamos puesto de acuerdo sobre ésta moto. Unos defendían que pertenece a una nueva generación de cafe racers que cada día veremos con más asiduidad por nues-

tras ciudades y carreteras, para otros era una recreación moderna de una board tracker del siglo pasado, y al resto, entre los que me incluyo, nos pareció tan impactante como para que no hubiera necesidad de ponerle ninguna etiqueta. Era una moto magnífica y punto.







Fuera lo que fuese, lo que si nos quedó claro es que Mattia y Roberto de Rustom, el taller que ambos regentan a las afueras de Milán en el que han dado vida a la Boneville Forty, querían que la moto llamase la atención, que la prensa especializada hablase de ella, y por consiguiente de sus creadores... Y lo han conseguido.

Mattia ha sido mecánico durante diez años en un concesionario oficial Triumph, mientras que Roberto tiene una larga trayectoria como transformador así que a nadie de entre sus amigos, conocidos y clientes les extrañó que un día decidieran unir sus fuerzas para tener su propio taller.

*“ No pasa desapercibido el trabajo realizado por Roberto y Mattia en la parte ciclo, a la que cambiaron la imagen rehaciendo el subchasis y reconvirtiendo la suspensión trasera en un sistema tipo Cantilever ”*





Pero vayamos a la Forty. Esta moto está hecha con una Bonneville de 790cc de 2002, lo que significa que es de los modelos con carburadores, que son los preferidos de muchos clientes por su facilidad para incrementar las prestaciones del motor sin necesidad de ser experto en informática. Algo que en el caso de la Forty se consiguió con un kit de pistones de sobre medida, colectores de escape tipo drag liberados de restrictivos silenciosos y un par de imponentes carburadores Keihin FCR39 equipados con filtros K&N ovalados.

Las tapas de primaria, stator y piñón de ataque Speed Merchant, y la de balancines, pintada en AS Design en el mismo color que los puños y la piel del asiento, embellecen la estética del bicilíndrico paralelo dándole un aspecto que a pesar de su sobriedad no pasa desapercibido.



*“ En Rustom querían que la Forty llamase la atención de la prensa especializada para que se hablase de ella y sus creadores...  
Y lo consiguieron ”*





Tampoco pasa desapercibido el trabajo que Roberto y Mattia han hecho en la parte ciclo, a la que dieron un serio cambio de imagen rehaciendo la sección trasera del chasis y reconvirtiendo la suspensión convencional en un moderno sistema tipo Cantilever, atornillando al basculante una barra superior con un mono amortiguador YSS que va desde ésta al chasis. En

el tren delantero se rebajó la altura de la horquilla en 4mm, se endureció con muelles Progressive, y por último se escondió bajo unas tapas artesanales que dan a la parte delantera de la "Forty" una imagen impactante y poderosa que potencia el grueso neumático Crocker Diamond que viste la llanta de radios que, como su hermana trasera, también es de 18".







Bajo su apariencia Art Decó la "Forty" esconde un buen número de gadgets tecnológico integrados en el panel del depósito de gasolina, en el que no faltan controles táctiles y hasta un sistema de navegación GPS conectado al casco del piloto por bluetooth, que justifican este trabajo de más de 300 horas de mano de obra del que ha resultado una de las mejores y más originales Bonnevilles que hemos visto últimamente... Y creednos cuando decimos que en la redacción vemos muchas.







*“ Bajo su aspecto de moto de la vieja escuela se esconden un buen número de gadgets de lo más tecnológico integrados en el panel sobre el depósito de gasolina ”*






# 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





# One Punch Mickey

Zadig Motorcycles está aportando cosas nuevas al segmento de la moto personalizada, a través de una organización sin ánimo de lucro que construye motos para recaudar dinero con el que ayudar a niños con enfermedades graves...

Thanks to photographer [Sebastien Laurent](#) and model [Camille Rochette](#), and a special thanks to Fabian for sharing the bike with us







adig era un filósofo de la antigua Babilonia que, al igual que el creador de la novela que lo protagoniza, el célebre escritor del SXVIII Voltaire, cree en la libertad de expresión y el individualismo por encima de todo. Algo que define a la perfección los

trabajos de Fabian Giordano, un especialista desarrollo de centros de procesamiento de datos, que dedica las noches y los pocos ratos libres que le permite su profesión, a poner su creatividad y talento artístico al servicio de una buena causa.





Con su cuartel general en Bélgica, Fabian, o Zadig Motorcycles, que para el caso viene a ser lo mismo, es de esas personas que siempre hacen lo que quieren, cuando quieren, y cómo quieren, sin dejarse influenciar por las modas o el qué dirán. Un buen ejemplo es esta "One Punch Mickey" que a algunos fans de la Motor Co. les encantará y a otros muchos –no sabemos en qué proporción- les parecerá una herejía.





*“La One Punch Mickey es una moto que amarás u  
odiarás al primer golpe de vista”*







A la hora de diseñar una moto Fabián suele inspirarse en personajes literarios o de película, y esta vez le tocó a Mickey O'Neal, un gitano campeón de combates de boxeo a puño limpio que Brad Pitt interpretaba de forma magistral en Snatch. Para Fabian es mucho más que una simple película de Hollywood porque está ligada a la pérdida de un amigo que falleció en accidente de coche, así que entenderéis que la creación de la "One Punch Mickey" fuera para él un proyecto emocionalmente intenso, con el que pretendió expresar esos momentos oscuros en los que te planteas tus creencias.





Para llevar a cabo el proyecto Fabián puso en marcha toda la creatividad de la que fue capaz usando una “sosa” Harley Sportster 883 de 2007 como punto de partida. El chasis se cortó y modificó para albergar en su interior el aceite motor, dejando así espacio suficiente bajo el asiento para unos sinuosos escapes envueltos con cinta térmica (había que evitar que el bonito asiento artesanal hecho en Italia por Franco Cuoio se caliente como la parrilla de una barbacoa) y coronados por un par de terminales de latón







*“Fabián quiere seguir explorando e introduciendo el proceso de destrucción artística en los proyectos custom, con el propósito de dar a las motos una identidad propia”*







La posición de conducción sobre la moto es tan radical y encorvada que recuerda la de un luchador a punto de saltar sobre su rival. Para conseguirla se rebajó el tren delantero haciendo sobresalir las barras por encima de la tija (que también se endureció con unos muelles Progressive duros), amortiguadores traseros Koni, y unos semi manillares Roland Sands combinados con unas estriberas retrasadas de GSXR montadas sobre soportes custom.






Fabián encontró el depósito de gasolina en un desguace sin ninguna marca de identificación, así que no tiene ni idea de la marca y el modelo de moto del que procede. Lo que sí sabe es la cantidad de horas de trabajo que le llevó modificarlo para esconder en su interior el cableado de la inyección y la bomba de la gasolina. Después de restaurarlo y pintarlo en color rojo sangre dibujó la cruz, grabó en sus laterales el Credo y el Ave María en latín, y por último lo quemó para darle la terminación des-cuidada que también encontramos en el resto de elementos de ésta moto que transmite tanta tristeza.

El faro es el único elemento que aporta un poco de color a la sobria decoración monocromática, con un haz de luz amarilla que, como un rayo de esperanza, trata de abrirse paso en el oscuro mundo en que vivimos.





A close-up photograph of a motorcycle's rear section. The focus is on the brown leather seat with a woven pattern. Below the seat, the rear suspension system is visible, including a black shock absorber with a silver spring, and two brass-colored exhaust pipes. The background is a blurred concrete surface.

*“Las técnicas utilizadas incluyen elementos naturales como el fuego, la corrosión, el agua y la gravedad.”*







# 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)





# Grey Ghost

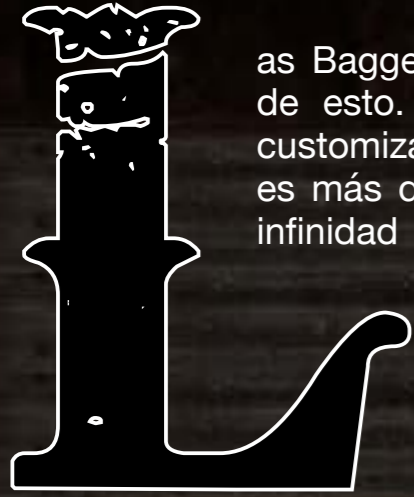


Muchas motos personalizadas se diseñan para que sus dueños puedan usarlas a diario sintiéndose diferentes, pero buscando también que sean prácticas. El problema es que después de un tiempo se corre el riesgo de que se parezcan demasiado a otras que te cruzas por la carretera...

TEXTO: MIKE DIRKSAW; FOTOS: CORTESÍA DE MISFITS INDUSTRIES







as Baggers son el mejor ejemplo de esto. Motos que cuando se customizan siguen un patrón que es más que probable que copien

todo el mundo. Y es que cuando algo se pone de moda los diseños de pintura, el diámetro de las llantas, la marca y anchura de los neumáticos, y pocos detalles más, son

los que pueden marcar las diferencias entre unas motos y otras... a no ser que tengas la enorme suerte de encontrar a alguien capaz de hacer algo diferente.

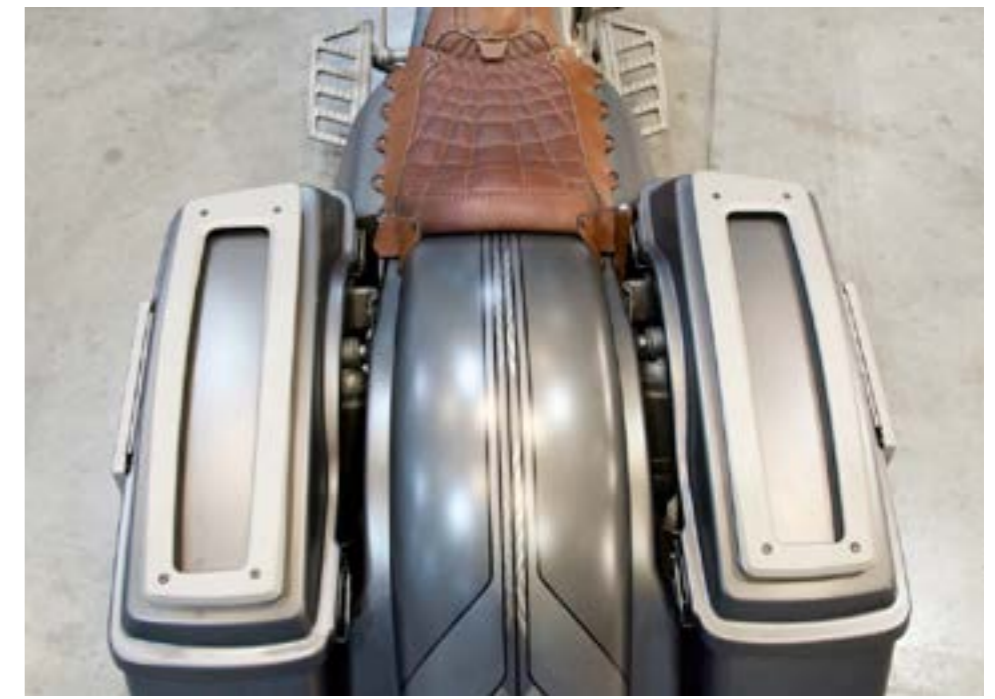




Esto es más fácil de decir que de hacer, porque si Pones “Bagger” en el buscador de tu Pc verás que casi todas las motos que aparecen son prácticamente iguales, así que cuando un amigo nos habló de un tipo de Texas llamado Chris Eder que hacía unas bagger increíbles nos pusimos a investigar. Por lo visto es el dueño de Misfit Industries, una empresa que está en pleno auge, y que tiene un completo catálogo de piezas para el competido segmento de las Bagger que incrementan cada poco tiempo con la incorporación de nuevo material, entre el que destacan unas llantas que han hecho que las motos que construye sean muy populares a uno y otro lado del Atlántico. Uno de sus clientes es el dueño de Gas Monkey, así que si un tío tan “quisquilloso” en todo lo referente a temas de motor como Richard Rawlings tiene una moto hecha en Misfits, seguro que Eder y su equipo no lo hacen nada mal.



*“ Misfit Industries está en pleno auge, y tiene un completo catálogo de piezas para las Bagger ”*







Y es cierto, cuando vimos esta Grey Ghost por primera vez tuvimos claro el motivo de su éxito. Las Bagger no son el tipo de motos que más nos gustan a los que curramos en Xtreme Bikes -al jefe si le molan porque ya es un abuelete- pero esta se sale de lo corriente y está hecha de cojones. Para empezar no tiene el feo y gigantesco carenado Batwings que caracteriza a este tipo de motos, lo cual es un punto a su favor porque eso significa que no

hay sitio para equipos de sonido, ceniceros, videos, teles, lavabos, ni cualquiera de esas cosas que en un moto solo te hace falta si lo que de verdad te gusta es viajar en coche. Lo de las maletas no está mal. Lo damos por bueno porque a según qué edades no se puede viajar (poder se puede, pero no se debe) con un cepillo de dientes y unos calzoncillos como todo equipaje, pero el resto de "gadgets" son perfectamente prescindible.





*“ Sin altavoces ni carenado,  
solo un juego de maletas  
laterales y un montón  
de estilo! ”*







Pero dejemos a un lado los gustos personales y volvamos a la moto. Chris tomó como punto de partida una Road King que bajo su nueva apariencia ya no reconocerían ni en Milwaukee, en la que la parte delantera está dominada por una llanta

sin freno que a pesar de su espectacularidad no eclipsa el resto de un diseño de líneas limpias y fluidas en el que resalta el guardabarros trasero, al que flanquean dos maletas de gran capacidad que copian su silueta. La frase "Steel is Real"

escrita sobre el piloto nos avisa que ni a Chris ni a nadie de su equipo les gusta el plástico ni la fibra. En sus motos solo se usa metal y materiales "auténticos", como el del cuero del asiento hecho en Oklahoma por los chicos de Hix Design.





En cuanto a la parte mecánica se refiere, el motor de la Grey Ghost no solo es uno de los más bonitos que hemos visto en mucho tiempo, sino que además es capaz de mantener sin ningún esfuerzo velocidades de crucero de más de 100mph. Esto es posible gracias a que Ray Price de Harley-Davidson Raleigh (NC) lo sometió a un completo tratamiento 120R. y mejoró su estética con un conjunto de piezas Arlen Ness, que con el escape 2 en 1 Misfits y la terminación en satinado dan al V-Twin clase y un aire muy personal que encaja perfectamente con una decoración que al contrario que en la mayoría de Baggers, llama la atención sin provocarte un shock ni un ataque de ceguera temporal.







París, 175  
08036 Barcelona  
Tel. 933 105 912

[info@monegroscycles.com](mailto:info@monegroscycles.com)  
[facebook.com/MonegrosCycles](https://facebook.com/MonegrosCycles)

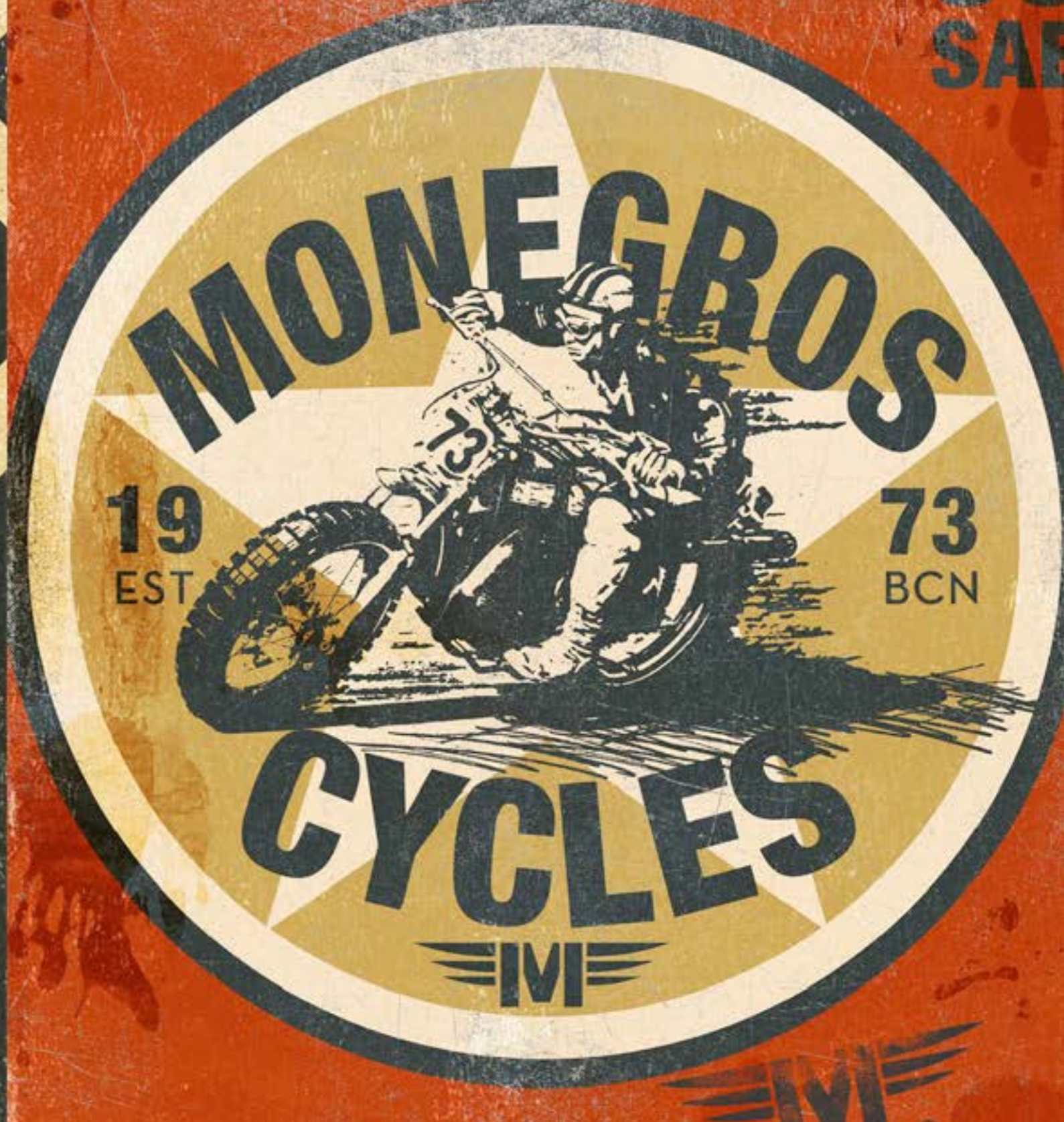
**Horarios Tienda:**

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

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

**MI MONEGROS CYCLES-73**

**MOTORCYCLE APPAREL FOR RIDERS**



**MOTORCYCLE APPAREL FOR RIDERS**

**MONEGROS CYCLES-73**





# MZ-Aki Mestizaje

A los humanos siempre nos ha gustado complicarnos la vida. Y más cuando se trata de temas técnicos, en los que ingenieros, mecánicos, y aficionados han jugado con el mestizaje para encontrar la moto perfecta.

TEXTO Y FOTOS: PAULO SANTOS





# E

sto se daba sobre todo en el mundo de las competiciones, en el que con el chasis de un modelo, el motor de otro, y piezas de aquel de más allá, se podía conseguir un cocktail -no siempre explosivo- que permitía arañar alguna que otra milésima de segundo al cronometro en la siguiente vuelta al circuito.







En nuestro mundillo custom, salvo raras excepciones, ésta práctica es más habitual aunque no lo hagamos con la idea de tener más velocidad, frenar mejor, o que las moto se agarren mejor en las curvas (¿Que os voy a contar a vosotros que no sepáis ya?), si no por motivos estéticos. Otro motivo de mezclar montones de cosas de distinta procedencia puede deberse a temas legales, que es precisamente el caso de éste cacharro tan curioso que se ha construido Joseph Paul Longley en su “Bat-Cueva”... Joe’s Garage.



Todo empezó hace unos años. Cuando Portugal convalidó los carnets de conducir del Reino Unido Joshep tenía el de moto y coche, pero cuando le llegó su nuevo carné se encontró con la sorpresa de que le habían retirado el de moto y en su lugar le habían “regalado” los permisos

de conducir de camión ligero, pesado, semi remolque, y autobús, ... Vamos, que les faltó darle la licencia de piloto de aviación. Evidentemente él reclamó, pero la solución que le dieron fue que se volviera a examinar. ¿Para qué se iban a molestar en buscar registros?







Afortunadamente en Portugal acababa de salir una ley que permitía conducir una moto de 125cc con una potencia máxima de 14,7Cv a todos los que tuvieran carnet de coche, así que ahí encontró para no quedarse de peatón. Por un lado compró una Kawasaki 125 con el motor gripado por muy poco dinero, y por otro consiguió un motor antiguo de MZ que adaptaría a la japonesa, a la que de paso le haría un buen lavado de cara

La idea inicial era convertirla en una Flat Tracker, pero cuando le montó al revés un manillar de Virago 535 se dio cuenta que también podía quedar muy bien como board tracker y ante la duda de si era mejor uno u otro estilo tomó una decisión Salomónica... ¡se mezclan y listo!



Y no solo mezcló los dos estilos si no también todo lo demás porque la MZ-Aki (nombre resultante de la suma de MZ y Kawasaki) lleva tal amalgama de piezas recicladas que los de medioambiente deberían dar un premio a Joe, que es un genio aprovechando lo inaprovechable. Y si no mirad el faro, que es de una bicicleta “pasteleira” de las que usaban antiguamente los agricultores del interior de Portugal, el tubo y el grifo de gasolina, que están sacados de una canalización de gas de cocina, o el tirador de aire que lleva en el manillar que era el acelerador de un corta césped.





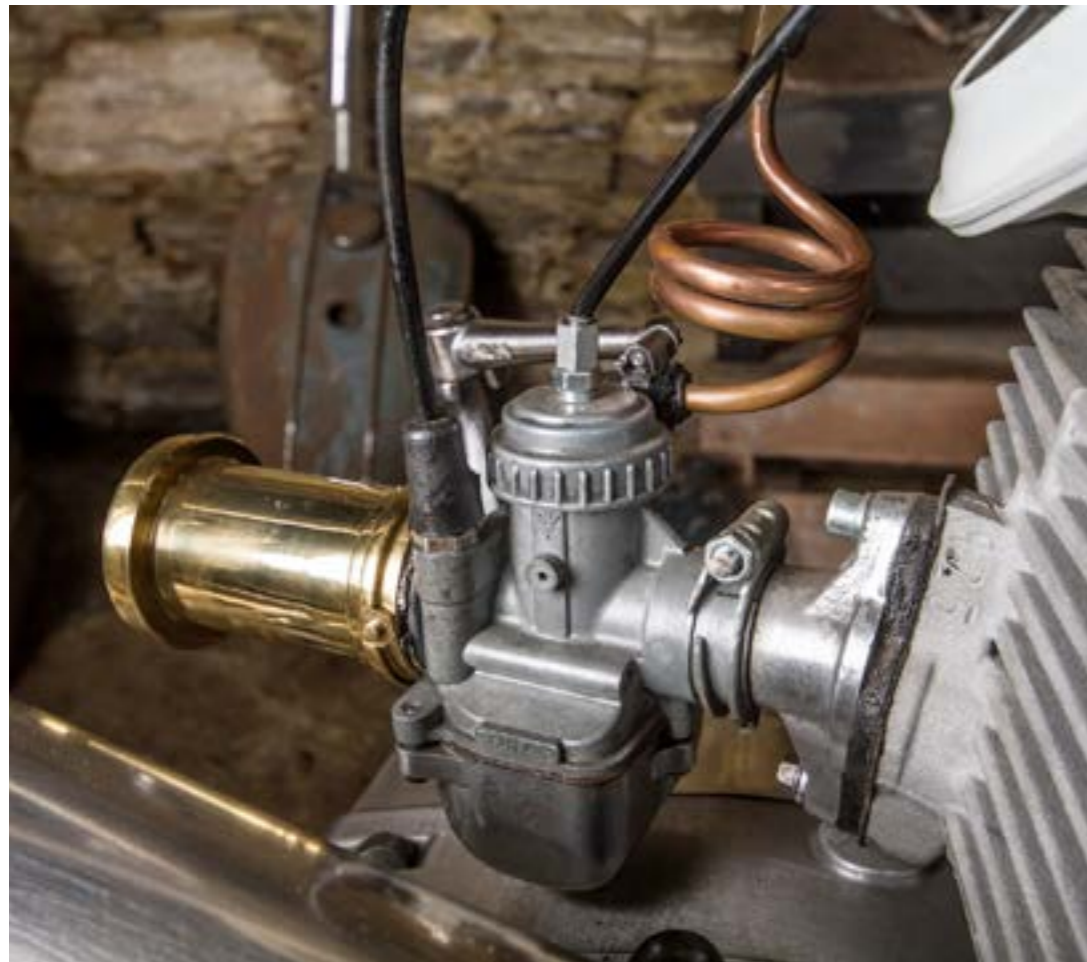
El chasis rígido (¿para qué iba a usar el de serie?) lo construyó él mismo y a partir de ahí se puso a rebuscar trastos con los que completarlo. El tren delantero es el de la Kawasaki, de la que también aprovechó las manetas

de freno y embrague y el acelerador. Los aros de aluminio de las llantas de 18" son de moto de Cross, y los bujes de una moto vieja de la que nunca supo la marca, mientras que el depósito es de un ciclomotor Casal y el asiento y el guardabarros, como ya habréis adivinado, se los hizo él mismo, que también fabricó la tobera de admisión del carburador, el escape y todo lo demás, usando acero inoxidable, aluminio y latón.





Para que el proyecto resultara económico, la falta de accesorios aftermarket se solucionó con pintura, pulimento, ingenio para reciclar, y muchas horas de dedicación y trabajo. El resultado es una moto que se sale de lo corriente y que a pesar de su bajo presupuesto es capaz de hacer que todas las cabezas se giren a su paso.







# El bagger rojo

¿Cuándo termina de customizarse una moto? NUNCA... Porque existen los cambios de imagen que nosotros realizamos y los que aparecen con el paso del tiempo, cuando la moto se va haciendo a nosotros.

TEXTO: PILAR GÁRGOLES; FOTOS: PATH







ace unos meses estuve en el Kustom Art 6, un evento organizado en Argentina por Alejandro Minissale, en el que había una buena muestra de todo lo relacionado con la Kustom Kulture en el país andino, y ver en directo a nuestra protagonista, que entre motos de estilo café racer, un digger, bobbers, algún que otro chopper, Harleys, flakes, cromados, y demás, se mostraba ante todos los asistentes bajo una nueva vestimenta que resaltaba sus provocativas y elegantes curvas.







La decisión de customizar una moto no es algo que empiece y acabe en un determinado momento de nuestra vida. Nuestras motos dicen "todo" de nosotros. Son nuestro propio reflejo, y como tal evolucionan a la misma vez que lo hacemos nosotros con el paso del tiempo. Y esta es la historia de éste bagger rojo... la moto de Adri.





Este proyecto nació hace ya ocho años en Alfranch Choppers, uno de los talleres más grandes y con más solera del panorama custom argentino. Han sido varias las ocasiones en las que he podido conversar con Darío, su propietario, que en mi humilde opinión es uno de los grandes maestros (y defensor a ultranza) de los valores del custom de la vieja escuela. Tucky, que es como le llaman sus amigos, es uno de esos “locos” artesanos que aman crear motos desde cero, y que prefieren echar las horas que haga falta para diseñar y fabricar cada pieza de una moto antes que perder un solo minuto de su tiempo buscando algo que le haga falta en un catálogo. En cierta forma me recuerda a esos músicos que se niegan a que en el estudio de grabación mejoren sus canciones pasándolas por un ordenador porque prefieren que su música suene algo peor, pero que suene “auténtica”.

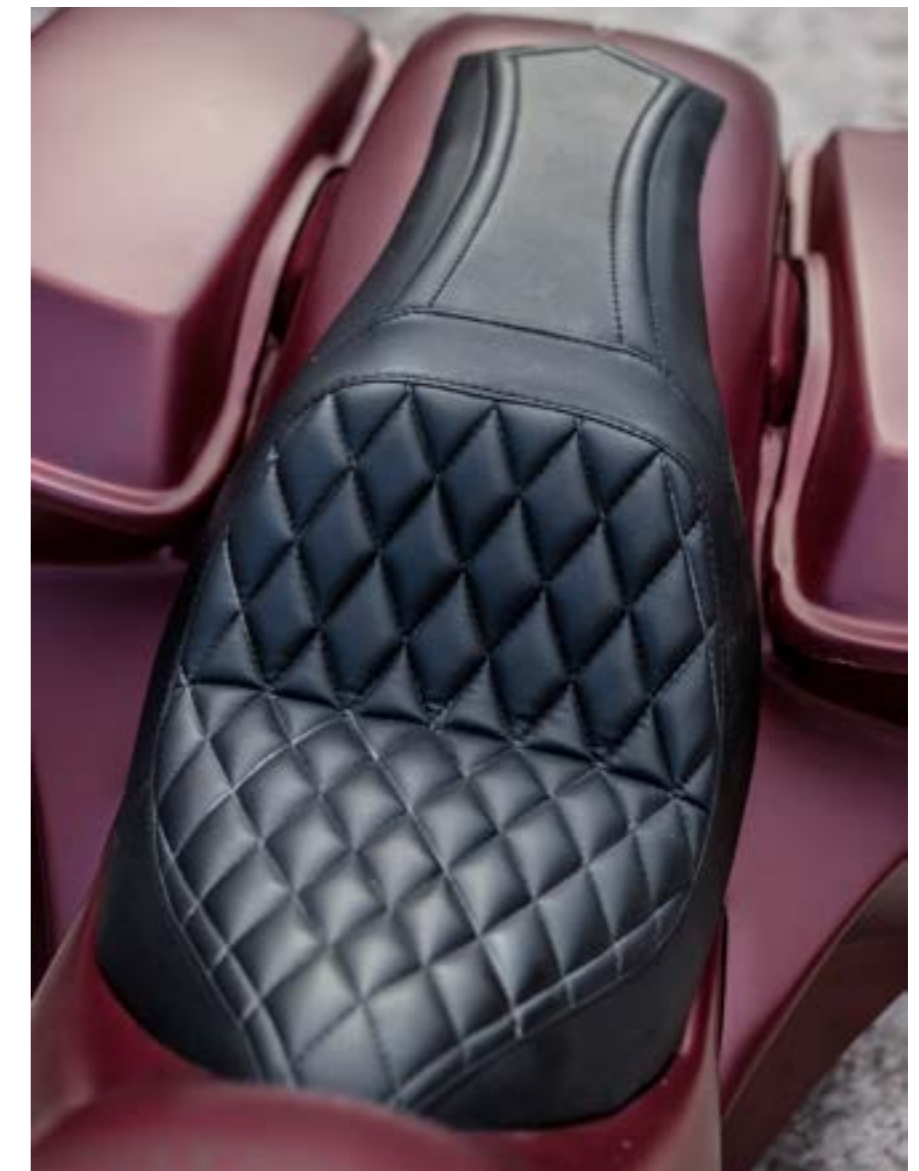






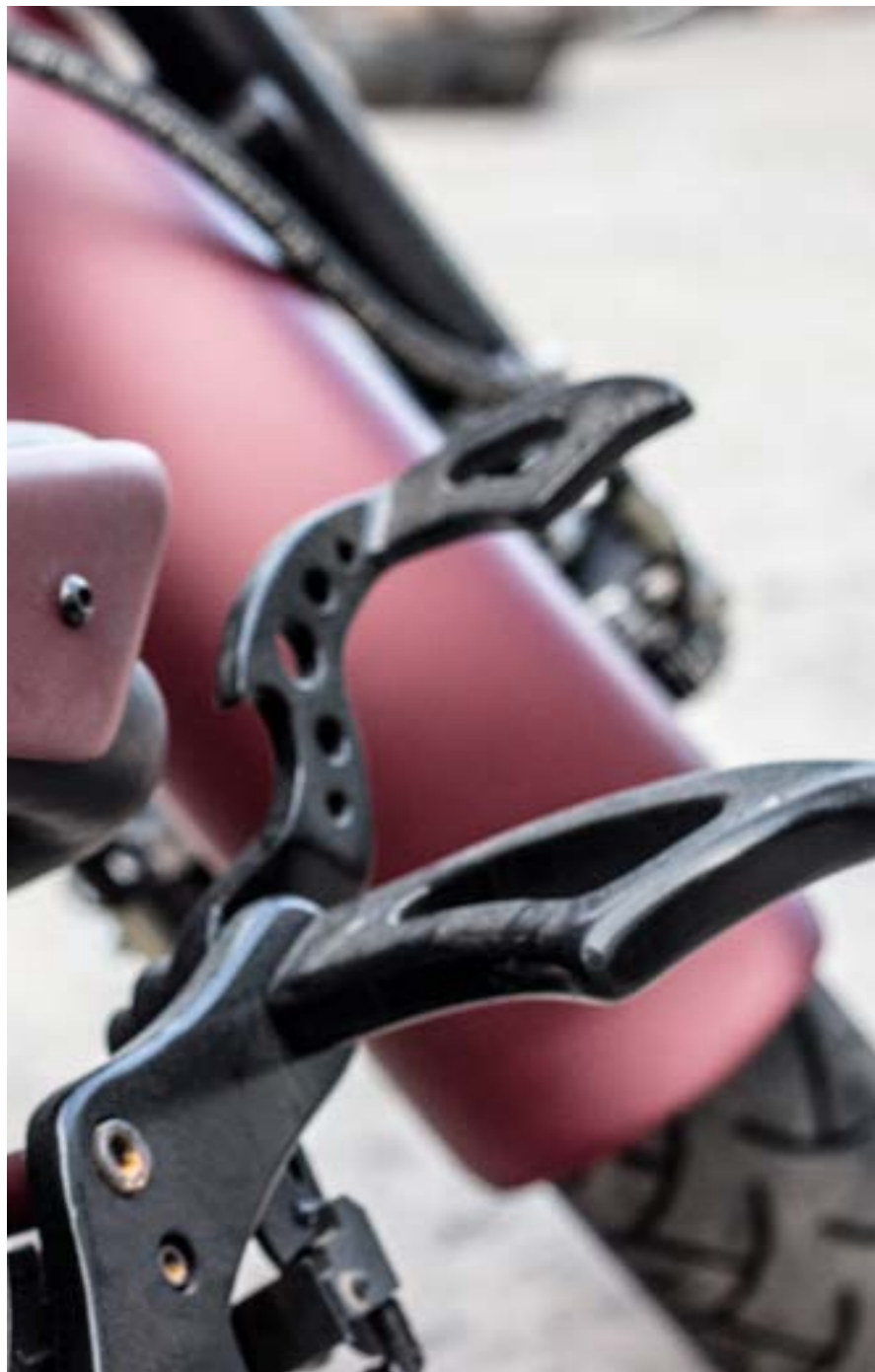
Con ésta moto pasa un poco lo mismo. Vale que siendo originalmente una Kawasaki KZ650 el mercado no ofrecía muchas posibilidades en cuanto a piezas especiales con las que transformarla, pero aun así, Tucky fue capaz de convertirla en una chopper "Prostreet" con la que su dueño anduvo muchos años. Lo único que se usó del modelo de la fábrica de Akashy fue el motor, porque el resto de elementos, incluidos chasis, depósito de gasolina, horquilla, y sistema de escape, fueron piezas "únicas" que se hicieron para ella.

Pero como he dicho anteriormente, nuestra protagonista tuvo que evolucionar para seguir estando a la altura de su dueño, que cada vez viajaba más. Los años y el exceso de kilómetros que llevaban recorridos habían mermado sus prestaciones, y tampoco tenía capacidad para cargar más equipaje que el necesario, así que se planteó una remodelación con la que de paso también se le daría una nueva personalidad.





De este nuevo proyecto se hicieron cargo en Barba Blanca, un taller en el que decidieron dotar a la vieja Kawa de una nueva sección trasera que cumpliera los requisitos de una buena viajera. De la prostreet se dejó el chasis, depósito de gasolina, escapes y estriberas. El subchasis se reforzó para soportar el peso "extra" de una nueva carrocería trasera que la empresa "Desarrollo en Fibra de Vidrio" les fabricó en una sola pieza, y que cuenta con la particularidad de llevar integradas unas maletas laterales de gran capacidad, y que es fácilmente desmontable con tan solo 8 tornillos, lo que permite a Adrian volver a convertirla en una Prostreet cuando no viaja con ella. Ni que decir tiene que desarrollar ésta pieza fue más complicado de lo que puede parecer a simple vista.





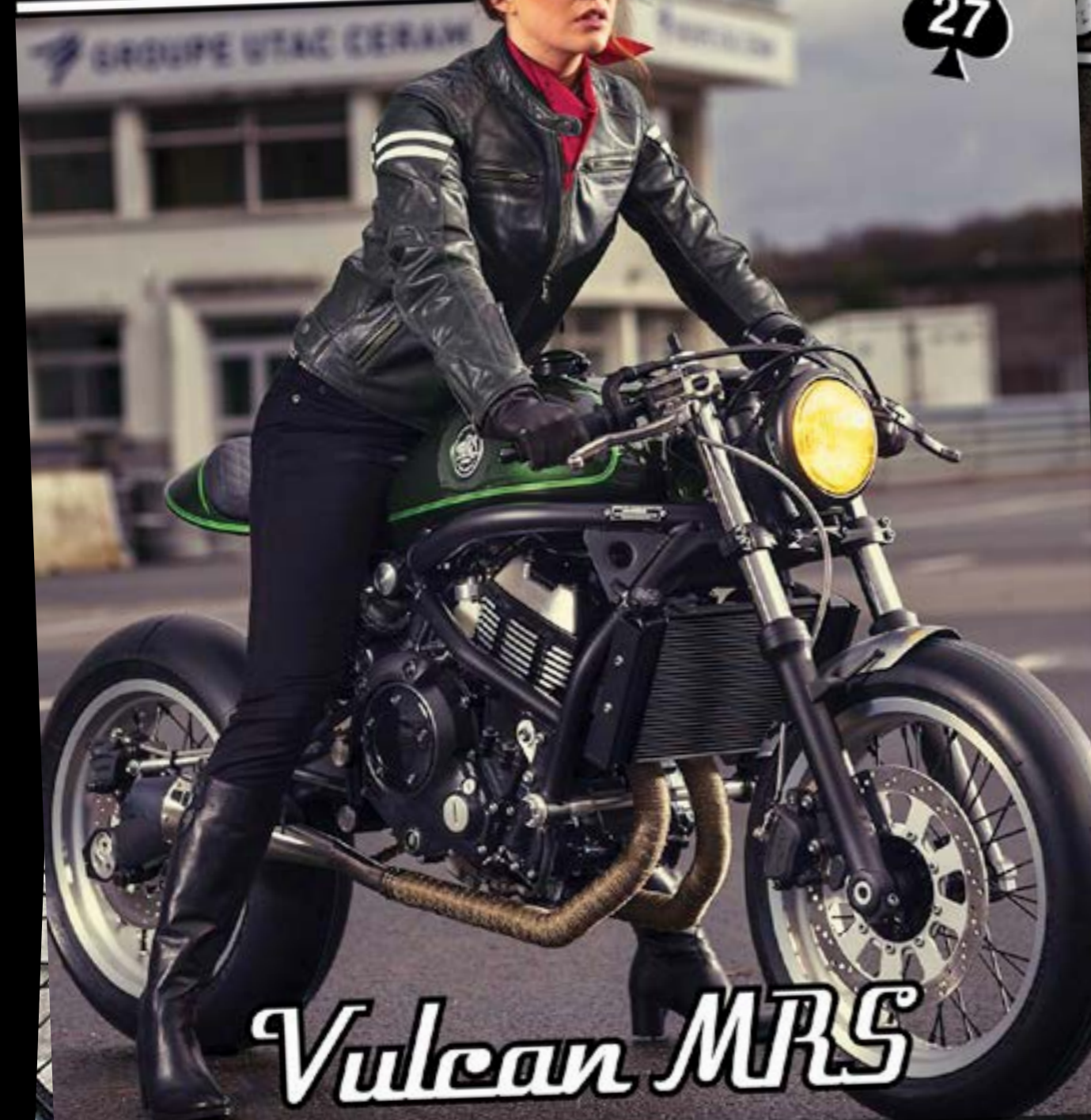


Ya que se embarcaba en estos cambios, Adrian decidió aprovechar para mejorar otros aspectos de la moto como la frenada, para lo que sustituyó la horquilla por la de otra moto más moderna que llevaba doble disco de freno delantero, montar un manillar corto estilo Paul Yaffe, un asiento más cómodo que fabricó él mismo, y volver a pintarla de nuevo. Esta vez en un color rojo San Diego con lacado mate, que con el motor y el resto de piezas en negro dan a éste “Bagger Rojo” un aspecto tan sobrio como imponente. Veremos cuanto tiempo tarda Adrian en “evolucionarla” una vez más.





The Wild Side of Vintage  
**CAFE RACERS**



Santa Maria // Iron Heart // Yellow Weapon  
Cherry's Street // One Punch Mickey  
Ducati X-Diavel // Honda Blacksquare



The Wild Side of Vintage  
**CAFE RACERS**



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