Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

XTREME BIKES

#31

Super Scrambler ★ The Race of Gentlemen ★ Cheyenne Bike ★ Cafe Rod

Antihero Drag

by Zombie Garaje

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 (Netehrland), 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@xtremebikes.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

10 Good Vibrations
24 Antihero Drag
54 Super Scrambler
76 The Race of Gentlemen
102 Cheyenne Bike
130 Café Rod

BONNEVILLE

TRIUMPH

ICONOS BRITÁNICOS
LEYENDAS GLOBALES
PURA REENCARNACIÓN

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

VER VÍDEO

GENERACIÓN BONNEVILLE

RESERVA TU TRIUMPH

Síguenos en:

triumphmotorcycles.es

Aniversario Indian

Este año se cumplen 115 años desde que George Hendee y Oscar Hedstrom empezaron a trabajar juntos para crear Indian Motorcycles. En 1897 George Hendee ya fabricaba motos con el nombre 'American Indian' que luego acortó a "indian". En 1900, tres años más tarde, Hedstrom se unía a la empresa. Hendee y Hedstrom eran antiguos corredores de bicicletas, por lo que decidieron construir una bicicleta motorizada que se pudiera usar como "pace bike" en las carreras.
En 1901 construyeron un prototipo y dos unidades de serie, en 1902 las primeras "Indian" se empezaron a comercializar, y en 190 Oscar Hedstrom establecía un récord mundial de velocidad al rodar a 56 mph.
En 1904 la empresa adoptaba el rojo como color distintivo, y solo un año después fabricaban su primera V-Twin de carreras, que se empezó a comercializar en versión de calle en 1907
En 1923 las Indian se vendían tan bien que Hendee Manufacturing Co. cambió su nombre por el de "The Indian Motocycle Company" (la "R" no se ha usado en la palabra "Motocycle" hasta la actualidad)
En los cinco años que hace que Polaris es propietaria de la marca, la gama de modelos Indian ha crecido rápidamente hasta nueve, siendo las Scout Sixty, Springfield y Chieftain Dark Horse las últimas incorporaciones a la familia.

Ganadora con la ayuda de los Dioses

Construida por Paschalis Tsalamagkas y Yannis Kourougiaouri de H-D Atenas, y seleccionada de entre 211 motos participantes, ésta Iron 883 bautizada como "NYX" en honor a la diosa griega de la noche, ha sido la ganadora de la 2ª Edición del concurso Battle of The Kings organizado por la Motor Co entre sus concesionarios de Europa, África y Oriente Medio.
El equipo de H-D Atenas ha presentado su visión particular de una café racer a la que han dado un aspecto tan "oscuro" como el de la Diosa a la que representa, de la que se dice que tenía tal poder que incluso el propio Zeus la temía. Sea lo que fuere, lo que la "Nyx" deja bien claro es que las Sportster son un excelente punto de partida para todo tipo de preparación, sean del estilo que sean, y que seguimos creyendo que es una lástima que en Milwaukee no se planteen ampliar la familia XL con nuevas propuestas que con toda seguridad los aficionados agradeceríamos.
Más información de la competición Battle of the Kings en: www.h-d.com/customkings

Harley Flat Tracker

Después de más de 4 décadas acumulando campeonatos de flat-track con las XR750R, en Harley han decidido dar un merecido descanso a la “vieja luchadora”, y en colaboración con Vance&Hines han desarrollado la XG750R, un nuevo modelo de competición basado en la Street 750 refrigerada por agua que debutó a manos del piloto Davis Fisher el pasado Junio en los X-Games celebrados en el circuito de las Américas en Austin.
No sabemos si esto supondrá un adiós definitivo a las XR750R que tantos éxitos han dado a la marca, pero está claro que la competencia cada día es más dura, y antes o después había que buscar una alternativa al viejo V-Twin, que por otra parte ya se había ganado un más que merecido descanso.

Proyecto Thruxton BIT2

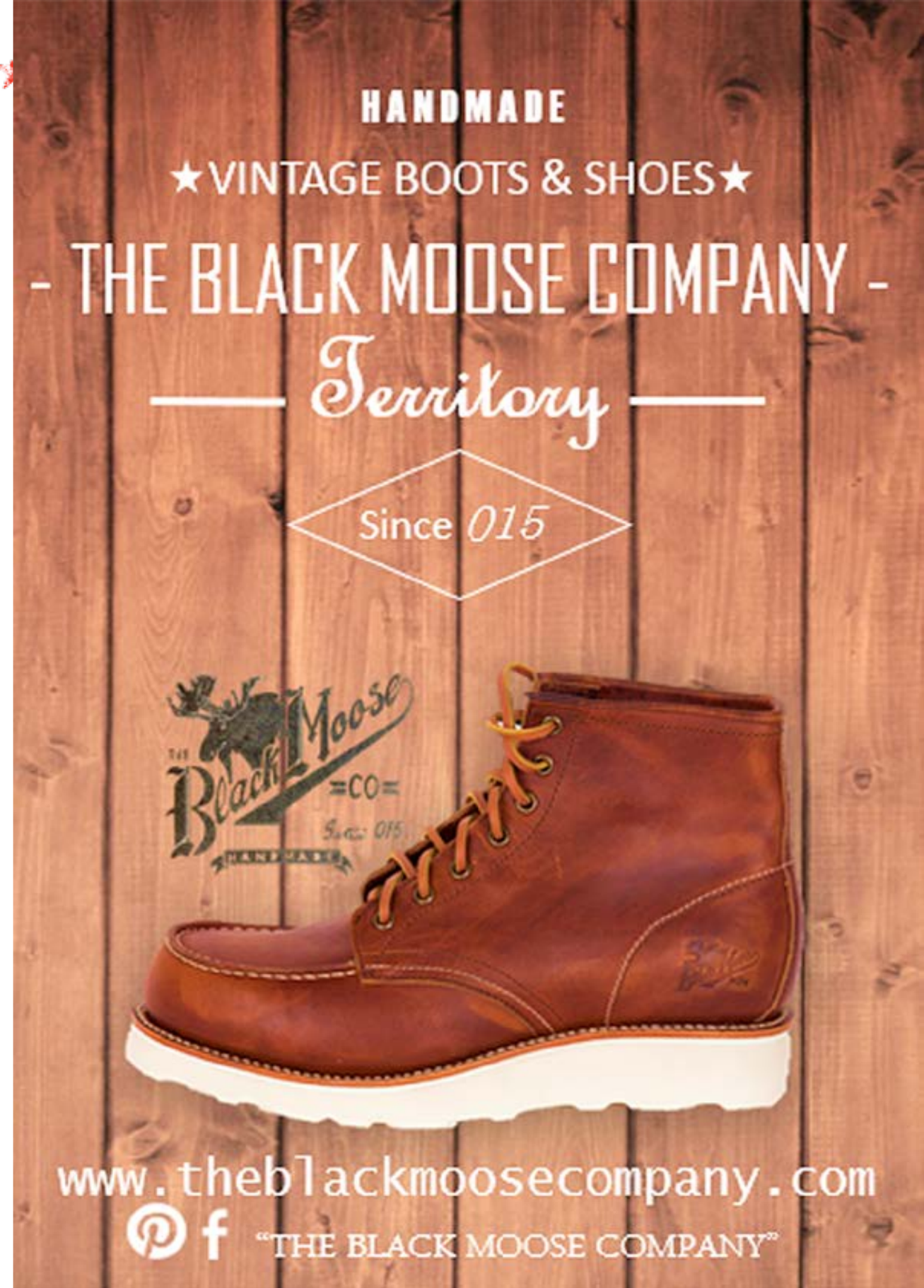
Un claro ejemplo de la fructífera colaboración entre dos iconos británicos del mundo de la moto como Barbour International y Triumph es el proyecto con base Thruxton R que ambas firmas han encargado a Down & Out Café Racers

En la BIT2 Thruxton Café Racer se combinan perfectamente el estilo clásico con las tendencias actuales en una creación que llama poderosamente la atención con detalles como las llantas negras con los neumáticos Firestone Champion, el semi carenado de aluminio hecho a mano, que al estar posicionado más bajo da a la moto un look más agresivo y contemporáneo, o el faro situado en el lateral al estilo de las motos de las carreras de resistencia.

Barbour Internacional ha dejado su huella con detalles como los corchetes utilizados a modo de embellecedores en la cúpula, el asiento tapizado con el famoso tejido de algodón encerado característico de la firma de moda británica, o el cinturón de chaqueta que sujeta el depósito de gasolina.

La BIT2 Thruxton R Café Racer es una muestra más del gusto de Triumph por lo clásico sin por ello renunciar a la última tecnología aplicada. Tras su presentación en The Bike Shed Londres, esta Thruxton R tan especial recorrerá distintos eventos europeos.

Si no tuviste la suerte de asistir a su puesta de largo, aquí tienes el vídeo del “making off” de la BIT2 para que lo disfrutes



Verano Ducati

Si en breve piensas comprarte una Scrambler estás de enhorabuena, porque Ducati ha preparado una promoción para los compradores de éste modelo (excepto Italia Independent) con la que tendrán un descuento directo en su precio de 800€, el 3er año de garantía oficial gratuito, y un pack de productos Ducati Scrambler de regalo valorado en 650€.

Las únicas condiciones para poder aprovechar éstas condiciones especiales son comprar la moto antes del día 31 de Agosto, y financiarla a través de Ducati Financial Services.

INK FOR
Urban Clothing designed
by tattoo artists for urban people
C/ Galicia, 2 03600 Elda, Alicante (Spain) +34 965 390 291
Email: info@ink4ever.eu www.ink4ever.eu

Adiós a un mito

50 años después de su lanzamiento, Kawasaki ha anunciado el fin de la serie W con un modelo “Final Edition” que estará disponible en edición limitada en todos los distribuidores de la marca el próximo otoño.
Fiel al concepto original de la W1 de mediados de los años 60, Kawasaki lanzó con gran éxito la W650 en 1998, a la que años más tarde seguiría una nueva versión de 800cc que con sus líneas sencillas y su look marcadamente retro está considerada por muchos como la mejor moto neo-retro del mercado.
Como es lógico, en Kawasaki esperan que ésta “Final Edition” destaque el legado de las W800 y suponga un final *digno para este exitoso modelo.*

Estilo y Protección

La marca italiana PMJ está tomando mucha fuerza en toda Europa con una colección que incluye pantalones vaqueros y chaquetas. Todas las prendas están confeccionadas en Italia, donde PMJ cuenta con una fábrica con más de 30 años de experiencia en el sector de la moda.
Para garantizar nuestra seguridad, en todas las prendas se utiliza el Twaron, una fibra sintética que se usa en la fabricación de chalecos antibala, y que supera con creces la resistencia a la abrasión de cualquier otro material.
www.promojeans.it

Horizon Jacket

Con la mentalidad de crear la ropa más duradera, minimalista y moderna posible, la marca de ropa de acción Aether acaba de lanzar una de las mejores chaquetas de moto del mercado.
Con sus costuras selladas, el cuerpo de tres capas realizado con un campo de Nylon japonés es muy resistente a la abrasión, impermeable, y sorprendentemente transpirable gracias a un bien estudiado sistema de refrigeración mediante cremalleras.
Para conseguir un alto grado de seguridad y comodidad, la Horizon cuenta con protecciones extraíbles D30 en codos, hombros y espalda, que tienen la particularidad de estar fabricadas con un material muy maleable que se endurece en caso de impacto.
Está disponible en verde, azul o negro
www.aetherapparel.com

Taylor Stitch

En 1973 Albert Kemp descendía de un submarino de la Armada EE.UU. y se gastaba su paga en una tienda de ropa de cuero de Massachusetts en una cazadora estilo Café Racer de color marrón whisky. Impresionado por la calidad de aquella prenda, 42 años más tarde su hijo Nick, diseñador en Taylor Stitch, decide realizar una versión actualizada adaptándola como prenda de moto, para lo que se puso en contacto con Golden Bear de San Francisco, el fabricante original, donde todavía conservaban los patrones.

Para adaptarla al nuevo uso en Taylor Stitch han contado con la ayuda de James Crow, de Crow Metal Company, y West América, con un resultado que sitúa a esta cazadora muy cerca de la perfección. El único problema es que al estar hecha con materiales excedentes de stock es posible que una vez que se acaben no se puedan volver a fabricar.

www.taylorstitch.com

La gama **Sport Heritage** evoluciona y pone de manifesto la filosofía **"Faster Sons"**. Modelos con carácter que combinan estilo retro y tecnología de vanguardia. Basada en la icónica XS650, la nueva **XSR700** es una moto atemporal, para los que aprecian los modelos clásicos y disfrutan conduciendo. Da rienda suelta a la imaginación y customízala para convertirla en una moto única.

XSR700 edición 60 aniversario desde 7.799€

www.yamaha-motor.es

YAMAHA
Revs Your Heart

Belstaff Suit

Los avances técnicos y los materiales que emplean los fabricantes de equipamiento para motorista en las prendas actuales nos ofrecen unos niveles de seguridad que los pilotos de hace solo unas pocas décadas jamás soñaron tener.
Eso no quita para que algunas marcas estén aprovechando la fiebre vintage que se ha desatado en el sector de la moto por todo el planeta, para volver a fabricar prendas que tenían guardadas en el baúl de los recuerdos.
Un caso concreto es el de Belstaff, que con éste mono de cuero recupera el espíritu de aquellos tiempos de cascos Cromwell y hombres como Ángel Nieto, Santiago Herrero, Giacomo Agostini, Renzo Pasolini o Mike Hailwood, que han escrito algunas de las más bellas páginas de la historia del motociclismo de competición.
www.belstaff.com

Speed & Strength Clothing

Diseñadas pensando en aquellos que buscamos la máxima seguridad sobre la moto, pero que también queremos que sea suficientemente discretas cómo para que podamos usarlas en nuestro día a día, Speed & Strength Clothing nos propone un amplio catálogo de ropa para hombre y mujer fabricada con multitud de diferentes tipos de tejidos entre los que, con toda seguridad, encontraremos los que mejor se adapten a nuestros gustos.
www.ssgear.com

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%

A2 LIMITABLE A2

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.

999CM³
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.

Antihero Drag

Después de muchos años transformando motos, en Zombie Garaje han realizado infinidad de trabajos en los que han tenido que buscar soluciones que parecían imposibles; unas veces reutilizando piezas viejas, y otras adaptando las que tenían o fabricándolas de la nada.

Texto: XTB; Fotos: Pepe Marín

La temporada pasada, tras 6 meses de trabajo, devolvían a la vida la vieja FHL del 73 que publicamos el pasado Agosto en ésta misma revista, con la que consiguieron ganar bastantes premios en los diferentes Bike Shows en los que participaron. La moto gustó mucho, pero al estar pensada para circular legalmente Joaquín tuvo que dejar para otro proyecto algunas ideas que le rondaban la cabeza.

“Esta moto no tiene limitaciones técnicas porque en Zombie Garage querían experimentar y desarrollar todas aquellas ideas que tuvieron que dejar en el cajón para otra ocasión”

La moto que hoy nos presentan está hecha con la única idea de participar en Bike Shows, así que no tiene las limitaciones de la anterior. Es más, no tiene “ninguna” limitación porque Joaquín quería experimentar y desarrollar todas aquellas ideas que tuvo que dejar en el cajón para otra ocasión. Una de ellas era usar un neumático Dragster que llevaba tanto tiempo llevando de un rincón a otro del taller que llegó a pensar en venderlo para perderlo de vista. Al intentar hacerlo encontró una página web repleta de fotos de los años 70 y 80 en la que descubrió un Dragster Top Fuel que le dejó tan alucinado que inmediatamente decidió construir uno. Tenía un neumático, así que solo le quedaba dar forma al resto.

La elección de la moto donante en la que trabajar fue una Harley Softail Standard con motor Evo del 84, un modelo ideal para hacer un Bobber pero complicado de convertir en un dragster. Aun así el reto le motivaba y como no le asustaba enfrentarse a todas las adaptaciones que tendría que hacer se puso a trabajar de inmediato. Lo primero fue bajar sustituir los amortiguadores por unos struts regulables que fabricó él mismo; una vez ajustados ya se podía montar la rueda trasera. Al principio agradeció no haberse desprendido del neumático, pero según avanzaba el trabajo se iba arrepintiendo por momentos; no solo no encajaba por su exagerada anchura, sino que también le obligó a sustituir la correa de transmisión por un kit de conversión a cadena de FXR que tuvo que modificar para que no rozase. Una vez que todo estuvo en su sitio recortó el guardabarros dándole la forma de un bonito y corto colín en el que la rueda trasera queda prácticamente al descubierto. No es nada efectivo a la hora de evitar salpicaduras pero queda bonito, que a fin y al cabo es de lo que se trata.

“La llanta delantera de 18” con su neumático Firestone 3.5 Deluxe y espectacular buje Yamaha con freno de tambor de doble leva es una de las piezas que más personalidad da a la Antihero”

El siguiente punto en el que debía trabajar era el tren delantero. Joaquín quiso aprovechar la horquilla original porque su diámetro y el avance de las tijas le parecían adecuados, pero al bajar la altura de la parte delantera se vio obligado a recortar los 13cm de barra que sobresalían de la tija superior. También cambió los muelles por otros más cortos, sustituyó el aceite por uno más denso, y finalmente le colocó las torres y el manillar recortado de una FLH del 73 con un acelerador de recorrido interno.

La llanta delantera de 18” es una de las piezas que más personalidad da a la Antihero. No la llanta en sí misma o su neumático Firestone 3.5 Deluxe, sino el espectacular buje Yamaha con freno de tambor de doble leva que Joaquín usó para fabricarla; una bonita pieza que le costó mucho esfuerzo (y dinero) encontrar, cuyo soporte izquierdo aprovechó para sujetar el faro Hella de rallye que –entre otros muchos detalles- da a la moto ese estilo tan retro racing que tiene.

Aún quedaba mucho por hacer pero el proyecto empezaba a tomar forma, y en la elección del depósito de gasolina no se podían equivocar. Después de mucho pensar llegaron a la conclusión de que uno pequeño era la mejor opción para una moto de estas características, así que optaron por el de una vieja Ducati de 50cc. Estaba casi destrozado por el óxido que montones de capas de pintura no habían podido ocultar, pero después de mucho trabajo de restauración y adaptación quedó perfecto. El color lo decidió la hija pequeña de Joaquín, para la que el amarillo es el color de la felicidad.

“El carenado de horquilla en forma de bala es en realidad es el cono de una hélice de avioneta recortado y adaptado”

La Antihero se distingue del resto de motos hechas en Zombie Garage por tener todos los mandos en las manos. Con la derecha se manejan el acelerador y el freno delantero, y con la izquierda el freno trasero y la palanca de cambio con embrague fabricada por Joaquín con un manillar viejo y un puño Moon que parece sacada de un hot rod.

Y por fin llegamos al corazón de la Antihero, que estaba necesitado de algunos cambios mecánicos y estéticos urgentes. Para los primeros se usó un carburador Dellorto doble cuerpo de 40mm con trompetas de admisión que encaja tan bien con la filosofía drag racing como los cortos escapes blancos, el radiador de aceite, o el reloj de presión situado a la izquierda del motor, bien a la vista del piloto. En cuanto a la estética se refiere, unas rocker boxes EMD tipo Shovel fueron suficientes para cambiar el look del motor

“La Antihero es el resultado de diez meses de dormir poco, invertir enormes cantidades de dinero, beber litros y litros de cerveza, y tomar decenas de aspirinas. Pero el esfuerzo, al menos para Joaquín, ha merecido la pena”

Una de las piezas que más nos ha gustado de la Antihero es el carenado de horquilla en forma de bala, que en realidad es el cono de una hélice de avioneta recortado, adaptado y pintado en efecto cromo para que tuviera el mismo aspecto del colín.

La Antihero es el resultado de diez largos meses de robar horas al sueño, invertir montones de dinero, beber litros y litros de cerveza, y soportar cientos de quebraderos de cabeza. Pero tanto esfuerzo, al menos para Joaquín, ha merecido la pena. Vosotros juzgaréis si tenemos razón.

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

MOTOR HARLEY-DAVIDSON CYCLES

Harley-Davidson Madrid
MAKINOSTRA

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

facebook.com/MAKINOSTRAHD
@MakinostraHD

Super Scrambler

La llegada de la Ducati Scrambler al mercado ha supuesto toda una revolución para el mundo de las dos ruedas...

Texto: D.R. Fotos: Whiplash Racing Media

La marca de Borgo Panigale no solo se ha caracterizado a lo largo de su historia por sus motos de carácter deportivo y sus incontables éxitos en competición. A finales de los 60 nacía la Scrambler en versiones de 250, 350 y 450cc. Era un modelo que se desenvolvían bien en ciudad, carretera, y hasta en pequeñas incursiones off-road, así que no tardó en convertirse en todo un best seller a un lado y otro del Atlántico en tiempo record.

A Tony Proust, el dueño de Analog Motorcycles las Scrambler antiguas le gustan mucho. También le gustan sus descendientes modernas, pero para hacer la moto de aventura con la que escapar de la ciudad los fines de semana que Del Thomas le había encargado, la primera le parecía demasiado pequeña y el motor monocilíndrico no terminaba de convencerle (y Del ya había restaurado una 350) y la segunda quedaba descartada porque no querían utilizar una moto moderna como punto de partida para el proyecto.

La tercera opción

Del había localizada en California una GT860 de 1975 que podía ser la solución. El motor era un L-Twin de cárteres cuadrados y aunque no tenía silenciosos, asiento ni luces, y los neumáticos estaban completamente podridos la compró, así que el proyecto Scrambler estaba en marcha oficialmente.

Una vez que estuvo en Analog Tony la desmontó por completo para trabajar en las suspensiones. Si iba a ser una Scrambler tenía que asegurarse de que el motor no arrastrase las tripas por el suelo, así que instalo un juego de amortiguadores Fox Podium RC1 en el basculante original, a los que acompañó con una horquilla de Triumph Tiger de la se aprovecharon manillar, tijas, y hasta las pinzas de freno de la moto británica. Siguiendo las indicaciones de,empresa especializada en suspensiones, Tony recortó un par de pulgadas las barras para mejorar la geometría. Por último se radió una llanta de 19” en la que adaptaron al buje Ducati original unos discos de frenos de Honda CB550 aligerados y perforados por Godffery´s Garage, con lo que la Super Scrambler se comportaría igual de bien dentro y fuera de la carretera.

Ahora era el momento de centrarse en la estética. Tomando como punto de referencia un depósito de gasolina de Scrambler antigua, Tony hizo un molde de espuma que Craigh Rodsmith reprodujo en aluminio. Es algo mayor que el original, y su parte posterior queda perfectamente acoplada a las líneas del asiento monoplaza artesanal. La carrocería, completamente minimalista, se completó recortando y adaptando los dos guardabarros al nuevo estilo de la moto, en el que no podía faltar un buen portaequipajes que permitiera transportar todos los enseres necesarios para pasar un fin de semana al aire libre. Este es de aluminio y lo hicieron en Free Form Designs, que también se encargaron de los reposapiés y los adaptadores de los discos de freno delanteros, y es un prototipo que no tardará en estar disponible en el catálogo de Analog. Las bolsas de viaje que sujeta proceden de Cotter Pin, que crearon en algodón encerado gris una versión de su Adventure Roll y Tool Book para la Super Scrambler.

“El color Frozen Valencia Orange de BMW queda realmente bien con el aluminio pulido de los lados del depósito y el logo antiguo de Ducati”

Para terminar con la carrocería solo quedaba escoger el color. Del sugirió pintar la moto en verde y tapizar el asiento en marrón, pero Tony le convenció de usar una combinación de colores como la de las Scrambler. El amarillo quedaba descartado porque no le gusta y en negro se vería muy triste así que solo quedaba la opción del naranja. Escogieron el Frozen Valencia Orange de BMW, que con los laterales del depósito en aluminio pulido y el logo de Ducati antiguo da a la moto un aire retro que hay que reconocer que queda espectacular.

Como no podía ser de otra forma en una moto de estas características, Tony se encargó de que los escapes estuvieran bien alejados del suelo fabricando un 2 en 2 con colectores con recubrimiento cerámico y silenciosos de acero tipo megáfono. De evitar que el conductor se achicharre el interior de la pierna izquierda se encarga un bonito escudo térmico de acero inoxidable. Una pieza que vista de forma individual puede parecer irrelevante en el conjunto del proyecto, pero que nos da una idea muy precisa del cuidado que Tony Proust pone en esos pequeños detalles que al final son los que marcan las diferencias entre los mejores constructores y el resto. Y desde luego que viendo la Super Scrambler nos ha quedado claro que Analog Motorcycles pertenece a ese selecto club

“El toque final llegó desde Cotter Pin, los especialistas en equipamiento de viaje, que les proporcionaron una nueva versión en algodón engrasado gris de sus Adventure Roll y Tool Book”

General

Moto>Super Scrambler
Modelo base>Ducati GT860
Año>1975
Propietario>Del Thomas
Constructor>Tony Proust
Taller>Analog Motorcycles
País>USA

Motor

Fabricante>Ducati
Tipo>L-Twin
Cilindrada>860cc
Carburadore>Reconstruidos
Escape>Artesanal hecho con piezas de Cone Engineering
Recubrimiento cerámico>Hy Tech Powder Coating
Batería>Earth X
Electricidad>Analog

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Ducati modificado
Subchasis>Cortado 4”
Horquilla>Triumph Tiger modificada
Manillar>Triumph Tiger
Faro>Honda
Protector faro>Analog
Soportes>Analog
Llanta delantera>reconvertida a 19”
Radios>Buchanan´s
Aro> Buchanan´s pintado con poder coat
Eje>Triumph modificado para usar el buje Ducati
Bomba freno> Brembo
Discos freno>Honda CB550 con espaciadores artesanales
Pinzas>Nissin
Latiguillo>Hel artesanales
Neumático> Continental TKC80 Twin Duro
Guardabarros>Recortado y adaptado
Depósito de gasolina> Craig Rodsmith de aluminio
Base asiento>Artesanal
Tapizado>Rod´s Design
Basculante>Ducati
Amortiguadores>Fox Podium RC1
Llanta trasera>19”
Freno> Tambor
Neumático> Continental TKC80 Twin Duro
Guardabarros>Artesanal
Piloto e Intermitentes>LED
Pintor>Kiel de Crown Auto Body
Pinstriping>Brando de Crown Auto Body
Powder coat>Analog y J&J Powder Coating
Portaequipajes>Free Form Designs
Bolsas y porta herramientas>Cotter Pin

CHOOSE & DRIVE

HARLEY-DAVIDSON MOTOR CYCLES
AUTHORIZED RENTALS

ESPACIO **HARLEY-DAVIDSON** BCN

www.espaciohd.com

C/ JOAN GÜELL Nº207 - TEL. (+34) 933 394 874

HARLEY-DAVIDSON in BARCELONA

The Race of Gentlemen

Arena, Aceite, Gasolina...
...¡Y mucha diversión!

Imagina una playa de dimensiones espectaculares con un viejo parque de atracciones al que el inigualable Bruce Springsteen hace referencia en algunas de sus canciones. Ahora llénala con coches y motos de principios del siglo pasado...y ya tienes el Race of Gentleman

Texto y fotos: D.R.

Por supuesto que esto es mucho más fácil de decir que de hacer. Para empezar el Oilers Car Club, los organizadores de este evento que se ha convertido en una cita obligatoria para los amantes de los coches y las motos en su vertiente más “auténtica”, se aplican a fondo cada año para recuperar hasta en los detalles más insignificantes la vertiente más “auténtica” del automovilismo y el motociclismo de competición, ya que The Race of Gentelmen más que una carrera de aceleración es un salto atrás en el tiempo.

Chiringuitos, carteles anunciadores, la vestimenta de participantes y organización, y hasta los vehículos auxiliares como la ambulancia o la grúa que encontramos en la playa de Wildwood (New Jersey) , parecen formar parte de un gigantesco decorado digno de una producción de Hollywood en la que las pin ups de ropas ajustadas y peinados imposibles, y las cazadoras de cuero de sus acompañantes de pelo engominado tienen los papeles protagonistas.

“Durante dos días y dos noches la playa de Wildwood parece un decorado digno de la mejor producción de Hollywood”

Y es que enfrentarse a otros aficionados sobre la arena de la playa con hot rods o motos de la Segunda Guerra Mundial, envuelto del olor a gasolina y aceite que impregna el ambiente debe ser una experiencia muy difícil de olvidar. Y no solo para quienes tienen la suerte de poderla experimentar detrás de un manillar o un volante, sino también para los espectadores, que dos días y dos noches se sentirán trasladados como por arte de magia a una época en la que todo era mucho más sencillo que en el mundo actual en el que vivimos, para disfrutar con éstas carreras de aceleración de motos y coches modificados, algunos con casi un siglo de antigüedad, que a pesar de las múltiples averías que los persiguen a lo largo de todo el fin de semana, cuando funcionan lo hacen a la manera que se hacía hace décadas: sin vergüenza, miedo ni contemplaciones.

En cuanto al reglamento se refiere, la organización pretende que todo esté en consonancia con el periodo comprendido desde principios de la década de 1920 hasta finales de los años 40, así que para cumplir con el espíritu del evento se hace una rigurosa pre selección de los participantes, que en el momento de la inscripción tendrán que mandar una foto del vehículo.

“Averías constantes, manos manchadas de aceite, olor a gasolina y perfume barato… The Race of Gentlemen es la cultura hot rod en estado puro”

Se da mucha importancia a la apariencia, así que todos los vehículos seleccionados se tienen que preparar al estilo de los auténticos vehículos de carreras de la categoría en la que participen, y no se admiten coches tipo sedán ni pick ups a no ser que estén muy modificados.

En el caso de las motos el reglamento es más excluyente, ya que obligatoriamente tiene que estar fabricadas en los USA y tienen que ser de 1947 o anteriores. Ni que decir tiene que no se admiten piezas aftermarket. Motores, carburadores, transmisiones y mecanismo de embrague tienen que ser de la época, así que en Wildwood no veremos muchas manetas de embrague en el manillar. Las horquillas telescópicas no están prohibidas pero tienen que aprobarse. Con las suspensiones que no tendrás problemas es con las Harley Springer y las Indian Girder o de ballestas, pero debes tener cuidado que las llantas no sean de aluminio, que conserve sus frenos de tambor, y que los neumáticos no sean de motocross ni de banda blanca.

“En estos pueblos costeros de Nueva Jersey es posible que con solo cerrar los ojos escuches “Racing in the Street”... Bruce Springsteen forjó en ellos su leyenda”

Aun a pesar de la rigurosidad del reglamento (y que conste que no hemos expuesto ni la mitad de los requisitos) los miembros de muchos clubes motociclistas de la zona no dejan pasar la oportunidad de sacar del garaje sus Harley, Indian y Excelsior para demostrar que aunque tengan decenas de años a sus espaldas, siguen en buena forma y todavía son capaces de entusiasmar a los aficionados igual o más que los viejos hot rods.

En resumen: Que si te gustan los coches, las motos y el ambiente vintage, y quieres vivir una de las experiencias más divertidas e inolvidables de tu vida no te puedes perder el The Race of Gentlemen. Pasear por la playa o de noche por las calles de Wildwood es un verdadero espectáculo porque no es habitual, ni siquiera en Estados Unidos, ver tal cantidad de coches modificados con tanta clase como los que encontrarás en éste viaje en el tiempo. No te arrepentirás.

888-FIX-DOOR
SULLEN
SULLEN
MEN AND WOMEN URBAN WEAR
www.sullen.es
MADE IN THE U.S.A.
Una forma diferente de vestir, marca la diferencia
Para ser punto de venta Sullen, pide información en: info@sullen.es

Cheyenne Bike

En la Convención Internacional del Tatuaje de Londres de hace un par de años, Game Over Cycles presentaba una moto con la que dejaba alucinados a todos los presentes...

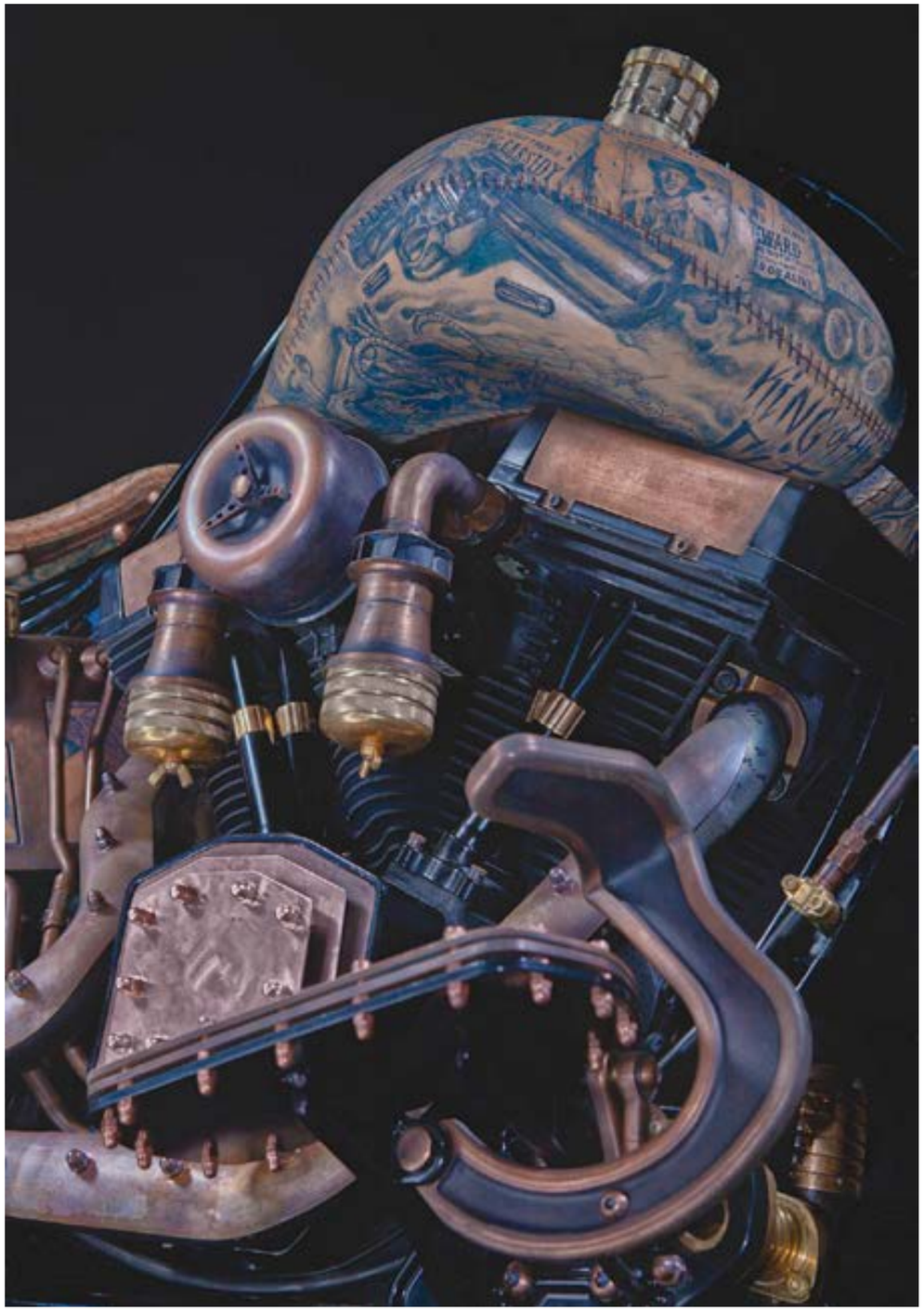
Photos: Tomasz Pulsakowski Model: Kinga Majchrowska Makeup: Anna Juzko

Realizada por Stanislaw Myszkowski en colaboración con la empresa alemana distribuidora de equipamiento profesional para estudios de tatuaje Cheyenne y Zodiac, el mayorista holandesa de piezas aftermarket, la “Recidivist” (Reincidente) es un homenaje a la ingeniería motociclista moderna y a la cultura del arte milenario del adorno corporal permanente.

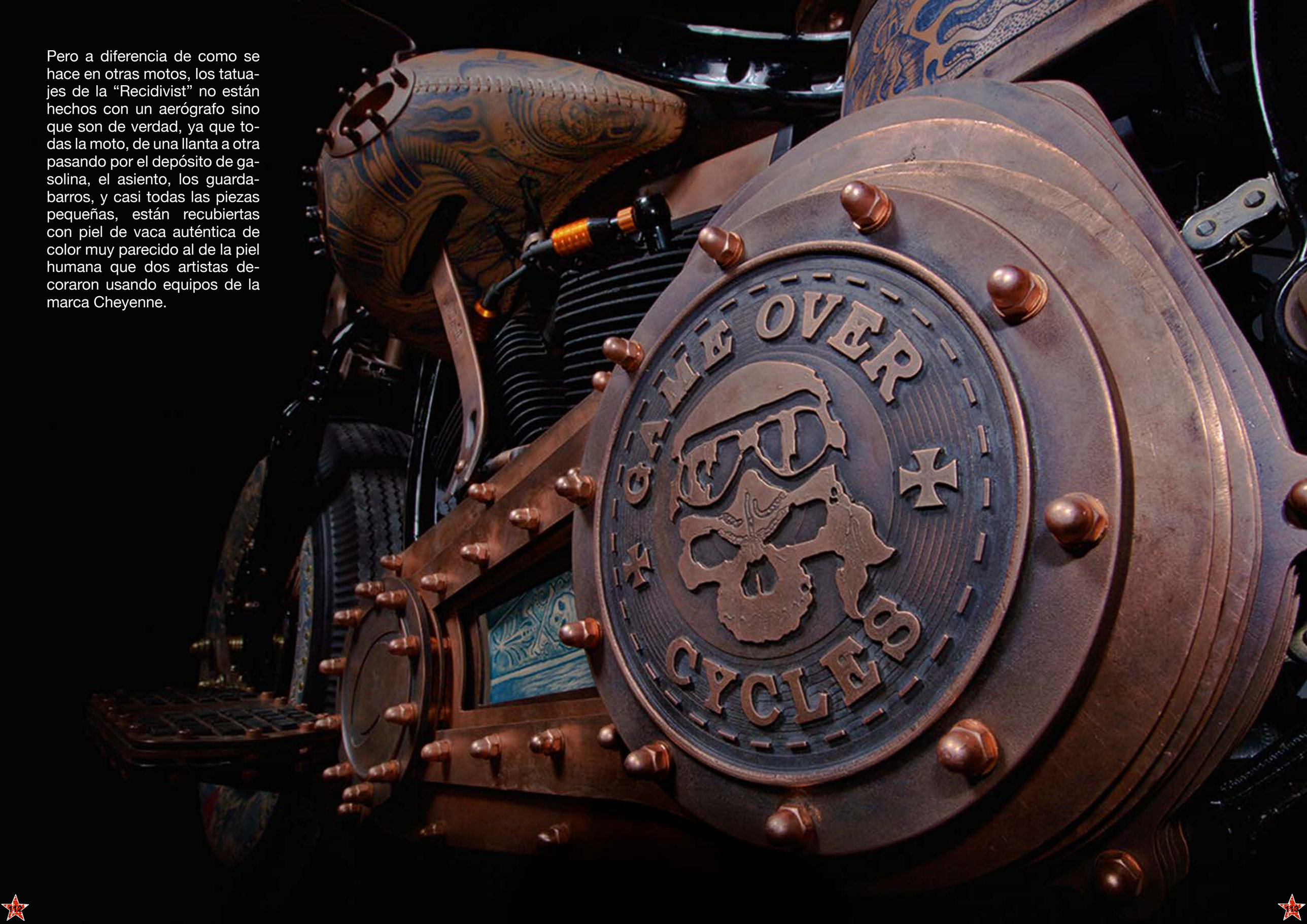
De todos es sabido que los mundos de la moto y el tatuaje siempre han estado muy relacionados entre sí. En los tiempos en los que hacerse tatuajes no era una moda ni estaba tan bien aceptado socialmente como ahora, para los bikers norteamericanos eran una forma de expresar su carácter individualista y su estilo de vida.

“ Al propietario de Game Over Cycles se le ocurrió combinar su pasión por las motos custom y las pieles customizadas ”

En los años posteriores a la II Guerra Mundial muchos veteranos llevaron una vida casi al margen de la ley, pero a pesar de los tiempos difíciles de la post guerra, siempre estuvieron dispuestos a la hora de ayudar a sus conciudadanos cuando los necesitaban. Una historia muy similar a la que se cuenta a través de los tatuajes que decoran la carrocería de ésta moto: la de un hombre de carácter fuerte que valora la honestidad, la expresión personal, y la sensación de libertad.



Pero a diferencia de como se hace en otras motos, los tatuajes de la “Recidivist” no están hechos con un aerógrafo sino que son de verdad, ya que todas la moto, de una llanta a otra pasando por el depósito de gasolina, el asiento, los guardabarros, y casi todas las piezas pequeñas, están recubiertas con piel de vaca auténtica de color muy parecido al de la piel humana que dos artistas decoraron usando equipos de la marca Cheyenne.



“A diferencia de como se hace en otras motos, los tatuajes de la “Recidivist” no están hechos con un aerógrafo sino que son de verdad”

La Construcción de la moto

La idea de realizar este proyecto se debe a que Stanislaw, el propietario de Game Over Cycles, siente verdadera pasión por las motos y las pieles customizadas, y se le ocurrió combinarlas integrado en la moto elementos característicos del estilo de vida turbulento de los bikers de la posguerra y de la industria del tatuaje. Esto lo podemos ver en infinidad de detalles como la horquilla, cuyas formas recuerdan a una máquina de tatuar, o en el tubo de escape, que es una réplica tan perfecta de una máquina Cheyenne que al arrancar la moto las agujas se mueven igual que cuando nos inyectan la tinta bajo la piel.

La palanca de arranque tiene la forma del detonador de una bomba, el piloto está integrado en un puño americano, las pinzas de freno de la rueda delantera tienen la forma de unas esposas, y las manetas de embrague y freno son como una navaja de mariposa y están colocadas en posición invertida, y para facilitar las cosas más aún, el cambio es “suicida”.

La “Recidivist” tardó cinco meses en construirse usando como punto de partida una Harley Softail de la que solo se aprovecharon el motor Twin Cam 96 y parte del chasis original. El resto de piezas que se usaron se construyeron artesanalmente en Game Over Cycles.

“Para que fuera posible aplicar los tatuajes, el cuero se tuvo que someter a un proceso de impregnación especial”

Tatuajes

Para que fuera posible aplicar los tatuajes sobre su superficie, el cuero que cubre la “Recidivist” tuvo que someterse a un proceso de impregnación especial en la empresa polaca Kult Motor DRP que duró más de un mes. Una vez hecho esto se “vistió” la moto con su traje de piel Thomas Lech de Individuum Tatto Studio y Christoher Królak de Steel Will Tattoo Factory, fueron los artistas encargados de tatuarla a lo largo de 250 horas. Inspirándose en los motivos que decoran los cuerpos de algunos miembros de la comunidad biker crearon personajes de ficción y reales que cuentan la historia de un hombre de vida poco ejemplar en la que no faltaban órdenes de arresto, armas, cigarros, botellas rotas, cuchillos, navajas, y hasta escenas de la época de la ley seca… Eso sí, ningún tatuaje se colocó al azar. Todos están en sitios concretos pensados de antemano y parten del faro, en el que se tatuó una mariposa nocturna que siempre es atraída por la luz.

El resultado del trabajo en equipo de estos dos tatuadores y Game Over Cycles puede que no sea del agrado de todo el mundo pero hay que reconocer que es excepcional. Y si la idea de Stanislaw era sorprendernos y conseguir publicidad para su taller y la marca de máquinas de tatuaje profesional Cheyenne…desde luego que lo ha conseguido porque no creemos que nunca nadie se haya atrevido a hacer algo semejante.

“El resultado del trabajo en equipo de estos dos tatuadores y Game Over Cycles puede que no sea del agrado de todo el mundo, pero hay que reconocer que es excepcional”

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

OMD · RSD · RED WING SHOES · BARBOUR INTERNATIONAL · ICON · BELL HELMETS · Schott N.Y.C. · Biltwell Inc. · DEUS · LEVI'S VINTAGE CLOTHING

Café Rod

Pocas veces nos paramos a investigar las raíces y los orígenes de los constructores y dueños de las motos que publicamos aquí. En esta ocasión, sabemos que el ADN de esta V-ROD lleva sangre croata, y que a su constructor, Max D. Krpanic, todos sus amigos le conocen como Dr. Mechanik.

Texto: Xavier Escrichs; Fotos: Andy Schwarzkopf

Aunque instalado en Alemania desde hace años, el dueño y constructor de esta V Rod nació en Opatija, un pequeño pueblo de Croacia cuyo principal interés reside en tener uno de los mejores circuitos de velocidad del mundo. Nacer tan cerca de una de las catedrales del antiguo “Continental Circus” tiene que marcar, por lo que Max, contaminado desde la cuna por el virus de la velocidad cual zombi de las dos ruedas, construyó su primera moto a los catorce años, y a los 16 ya se ganaba la vida arreglándolas en un taller.

132

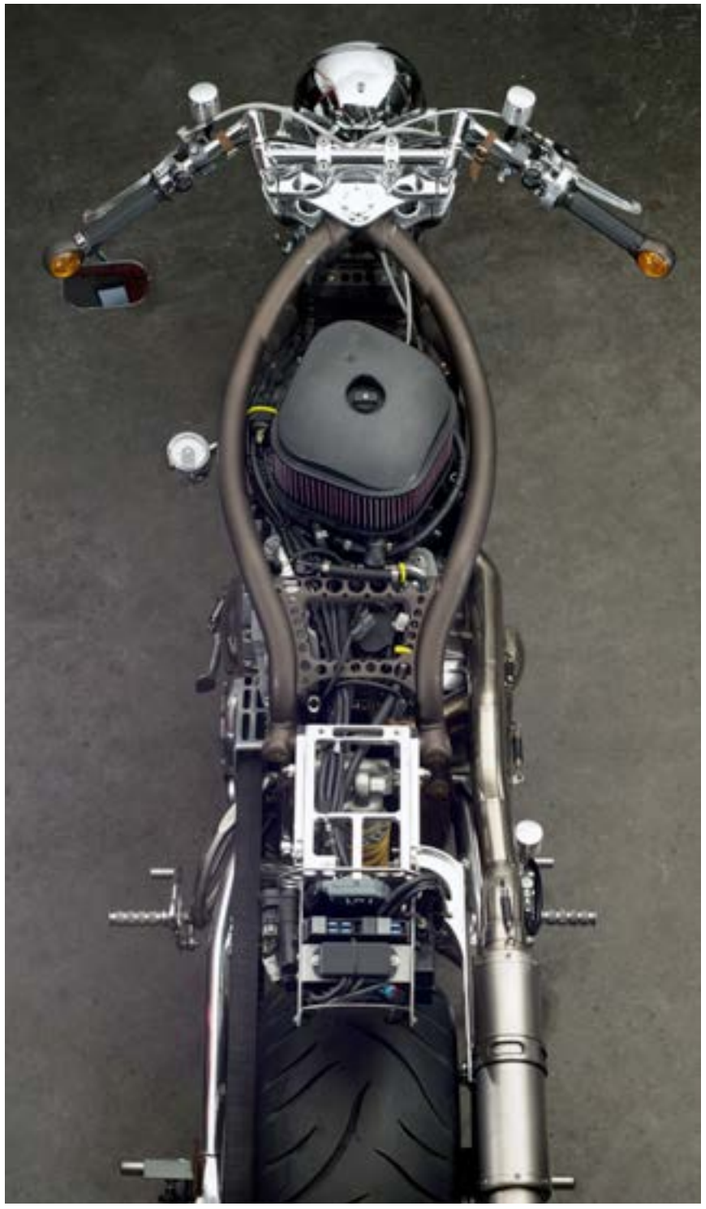
En la década de los 90 emigró a Alemania donde se instaló redirigiendo su vida profesional al sector de las cuatro ruedas, especializándose en automóviles Jaguar y Maserati clásicos. El saber arreglar motos y coches hizo que Max aprendiera por sí mismo de sus aciertos y errores y perfeccionase sus habilidades cada día, lo que le ha llevado a convertirse en un reputado constructor que desde 2004 se dedica profesionalmente a transformar las motos de todos aquellos que se niegan a ser un borrego más dentro de la manada.

“ Los primeros bocetos tenían mucho que ver (salvando las distancias, claro está) con las café racer que rodaban por la North Circular Road londinense en los 60 ”

El nacimiento

En 2007 Max construyó una V Rod cuya línea imperante era un manillar cuelgamonos. Unos años más tarde el dueño, un actor austríaco, tuvo con ella un accidente del que lo único que se pudo salvar fueron el motor y la electrónica. El “cadáver mecánico” volvió a High-End Customizing, el taller de Max, donde desarrollaron los primeros bocetos de la moto que el actor tenía en mente, y que tenía mucho que ver (salvando las distancias, claro está) con las café racer que rodaban por la North Circular Road londinense en los 60.

El primer punto sobre el que se tuvo que actuar fue el bastidor, ya que en el accidente había quedado inservible. El nuevo se rebajó de peso tanto como fue posible, lo que derivó en un ahorro de 12Kg respecto al original, conseguido gracias a detalles como los nuevos tubos de la cuna delantera, que ahora son de aluminio en vez de hierro, el basculante, también del mismo material, el sistema de suspensión tipo UniTrack, en el que encontramos un ultraligero mono amortiguador Öhlins de carreras, o el escape de acero inoxidable y titanio, con el que se ahorraron 4kg respecto al que la V Rod montaba en origen.



“ Los neumáticos quizás sean excesivamente “gordos” para una café racer, pero quedan bastante bien en el conjunto ”

El depósito de combustible de 18 litros es otro de los elementos surgidos de las manos de Max; un bonito tanque que sustituye al falso depósito original, en el que por fin pudo colocar el tapón de un antiguo Jaguar de 12 cilindros que guardaba desde hacía años para alguna ocasión especial. El empleo del aluminio también se extiende a otras piezas –todas realizadas por el propio Max- como las llantas de 18 pulgadas. En la delantera montó un freno perimetral de Buell XB, y en la posterior un disco que se esconde detrás de la corona de transmisión que se ha convertido en una de las señas de identidad de la mayoría de transformaciones que hace.

La medida de los neumáticos, 120mm delante y 250mm detrás, quizás sea un poco excesiva para una café racer, pero teniendo en cuenta la moto que se ha usado como punto de partida hay que reconocer que quedan bastante bien en el conjunto.
Del trabajo de pintura se encargó Anthony Martin, un artista de Los Ángeles que es un viejo amigo de David y actualmente reside en Stuttgart

“ Con la minuciosa elección de materiales, esta café racer pesa 60Kg menos que cuando salió de la Motor Company ”

Con el minucioso trabajo de elección de materiales hecho por Dr. Mechanik, esta café racer con base Harley es 60Kg más ligera que cuando salió de la factoría de Milwaukee, y la fusión de dos conceptos bien diferenciados: el estilo de las clásicas transformaciones sport de los 60, y las nuevas tecnologías aplicadas a mejorar el rendimiento de nuestras máquinas.

DOWNLOAD
DESCARGA

The Wild Side of Vintage
CAFE RACERS

www.xtremebikes.es