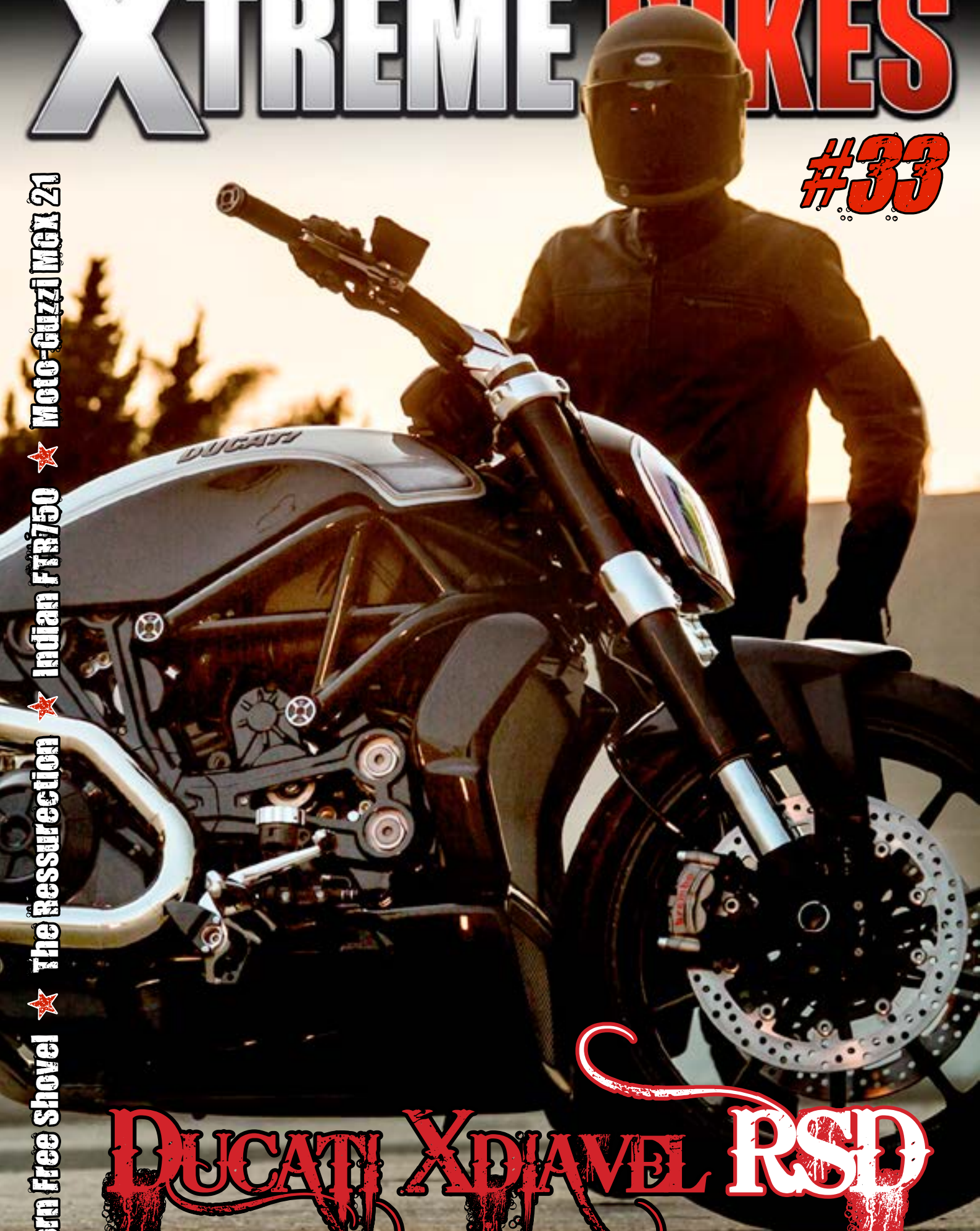


Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

XTREME BIKES

#33

Born Free shovel ★ The Resurrection ★ Indian FTR750 ★ Moto-Guzzi MGX 21



DUCATI XDIAVEL RSD



Editorial

Acaba de empezar septiembre, así que la mayoría ya estamos de vuelta en casa listos para enfrentarnos a la realidad; vuelta a ver el careto del jefe, la vuelta al cole, la vuelta a buscar dónde aparcar, la vuelta a esperar al fin de semana para rodar en moto sin prisa... Apenas han pasado unos días, y de no ser porque el banco acaba de cargar nos los gastos de la tarjeta de crédito y que el calor todavía aprieta, creeríamos que las vacaciones son algo irreal que nunca ha pasado, así que para que para ayudaros a sobrellevar la depresión post vacacional y que septiembre no se os haga tan cuesta arriba os hemos preparado un número que estamos seguros que os gustará porque viene cargadito de buen material que Mike Dirsaw ha recopilado en su viaje al Sturgis Rally para probar la Guzzi MGX-21, y que, dicho sea de paso, ha dado mucho de sí.

La protagonista de a portada es la Ducati XDiavel que en Roland Sands Design han hecho por encargo de la firma de Bolonia, que por primera vez acudía de forma oficial a la cita de Dakota el Sur. La Born Free Shovel que le sigue es nada menos que una vieja Hydra Glide del 55 que el dueño de Bobber Garage hizo para perderse un par de semanitas por las carreteras de Norteamérica. Seguramente habría ido algo más cómodo con la bagger "Ressurrection" del reportaje siguiente, pero Reini, su creador, es un biker de la vieja escuela y rodar con una moto color rosa no era lo que más le apetecía.

Lo que sí que nos apetecería a más de uno es ver cómo va esa FTR 750 de competición que Indian ha preparado para hacerle la vida menos fácil a la Motor Co en el campeonato USA de flat track, o incluso probar a "subirnos por las paredes" en el muro de la muerte del que os contamos un poco de su historia. Como decíamos al principio, Mike ha tenido la suerte de ser uno de los privilegiados escogidos por Guzzi para probar la máquina con la que entrarán en el segmento de las bagger de gama alta. Una moto con la que ha rodado por las Black Hills, y que le ha gustado tanto como al resto de periodistas que estuvieron en la presentación.

Esperamos que éste número de septiembre os guste, o que al menos os sirva para sobrellevar con más ánimo la vuelta a la rutina diaria. Hasta el mes que viene

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@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
- 33 Ducati XDiavel RSD
- 57 Born Free Shovel
- 83 The Ressurrection
- 99 Indian FTR750
- 115 The Wall of Death
- 135 Moto-Guzzi MGX 21

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

Ponte elegante por una buena causa

Ya está abierto el plazo de inscripción para la quinta edición del Distinguished Gentleman's Ride que se celebrará el próximo domingo 25.

Una vez más, mujeres y hombres de todo el mundo se pondrán vestirá sus mejores galas y se pondrán a los mandos de sus motos clásicas para recaudar fondos con los que luchar contra el cáncer de próstata. Por tercer año consecutivo Triumph será el patrocinador de éste evento



que en su pasada edición reunió 37.000 participantes en 410 ciudades de 90 países, y recaudó 2,3 millones de dólares. Una cifra que se destinó íntegramente a programas de salud, investigación contra el cáncer de próstata, y prevención de suicidios a través de la Movember Foundation, que este año se incorpora, junto con la marca de relojes Zenith, al Distinguished Gentleman's Ride como colaboradores oficiales. ▶



▶ Para participar a los Rides no es obligatorio hacer donaciones, pero al igual que en anteriores ediciones, Triumph premiará con una de sus Modern Classic a aquellos que consigan recaudar más fondos para cumplir con el objetivo que se ha marcado la organización, que este año se sitúa en 5 millones de dólares.

El Distinguished Gentleman's Ride no está cerrado exclusivamente a propietarios de motos Triumph, así que cualquier rider que cumpla con el código de vestimenta de etiqueta requerido para la ocasión será bienvenido independientemente de la marca y el modelo de moto que lleve.

Por el momento en España ya están confirmados 10 Rides que puedes consultar en las web de Triumph o la página oficial del DGR, en las que podrás ver el listado de las ciudades en las que se celebrará, inscribirte, y conocer horarios, puntos de encuentro y otros detalles de interés. ■



www.gentlemansride.com

www.triumphmotorcycles.es

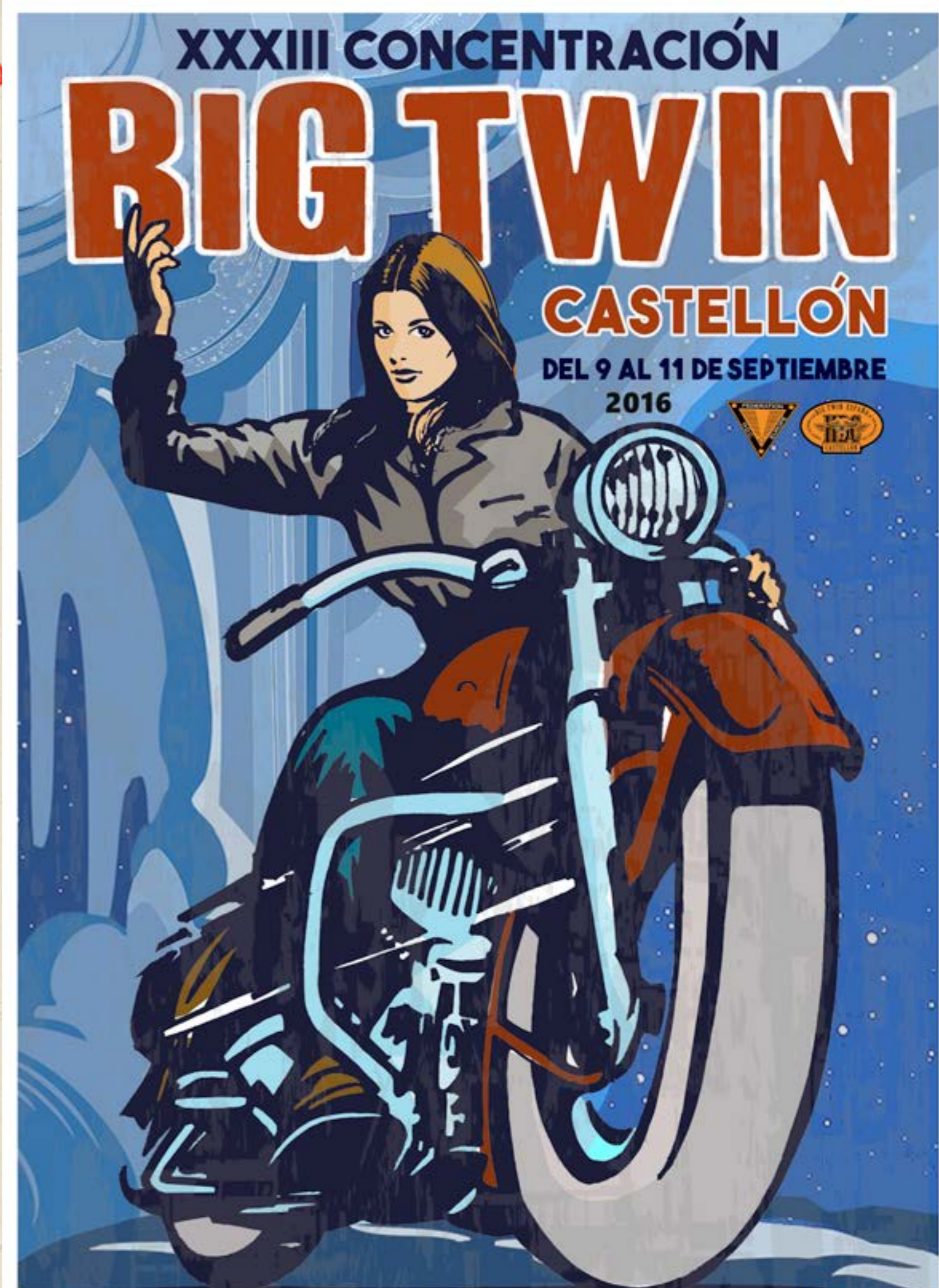
Operación "Octane"



Tras el éxito obtenido con el concurso entre concesionarios que Indian realizó utilizando como base la Indian Scout, ahora es Victory la que se suma a ésta alternativa y convoca la "Operación Octane"

Los concesionarios de la marca que estaban interesados en participar tuvieron hasta el 16 de agosto para inscribirse, y antes de finales del próximo mes tendrán que tener sus motos listas, ya que se abrirá un periodo de 2 semanas para

que los aficionados votemos online por nuestra favorita. Los dos primeros clasificados, tanto de USA como de cualquier otro país del mundo, serán notificados el 30 de noviembre, y tendrán un premio de 5,000\$ y 3.000\$ respectivamente. ■

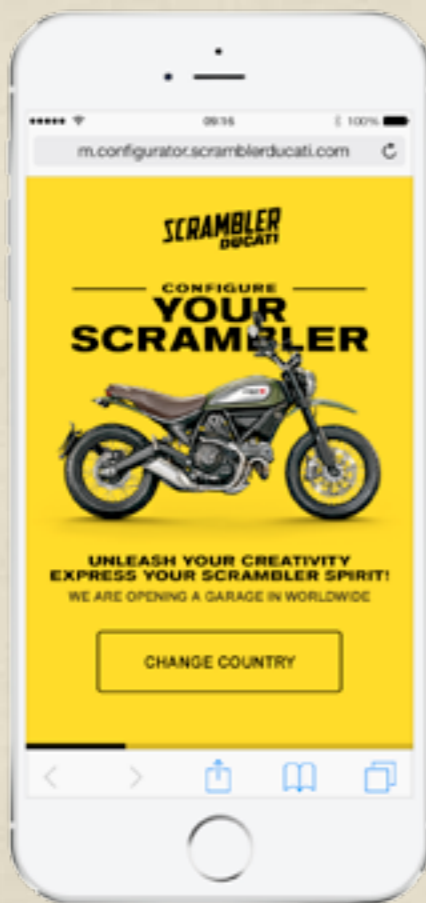


Configura tu Scrambler

El configurador Scrambler es un proyecto inédito, que se ha diseñado para que los usuarios pongamos en marcha nuestra imaginación personalizando con los más de 60 accesorios que tiene disponibles cualquiera de los seis modelos que conforman la familia Ducati Scrambler.

La plataforma ofrece once puntos de vista de la moto en alta definición que incluyen los perfiles laterales, tres cuartos, trasero, delantero, desde arriba y desde el puesto de conducción, e incluso se pueden personalizar los ajustes, para garantizar una representación fiel con la realidad.

También existe la opción 'Súbete a tu moto', una función adicional que permitirá al cliente



compartir su configuración con el concesionario Ducati Scrambler más próximo a su domicilio para recibir información útil en tiempo real, así como compartirla en las redes sociales. Recientemente Ducati también ha abierto un canal de YouTube en el que lanzará la primera aplicación Scrambler dedicada a la comida urbana: The Taste of Joy* (El sabor de la alegría). ■



El configurador Ducati Scrambler lo tienes online en:

Configurator.scramblerducati.com



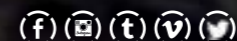
SCRAMBLER DUCATI



THE LAND OF JOY

NEW SCRAMBLER DUCATI

DESDE 6.990 €*



scramblerducati.com



SIXTY2



ICON



CLASSIC



FULL THROTTLE



URBAN ENDURO



FLAT TRACK PRO

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

Adiós a una leyenda



A partir de ahora el Lunes 25 de julio de cada año será recordado como un día triste para todos los aficionados a las carreras velocidad máxima en tierra, ya que Sam Wheeler, diseñador, constructor y piloto de la EZ Hook que estuvo evolucionando a lo largo de los últimos 20 años, falleció en un terrible accidente durante una sesión de pruebas en Bonneville en la que pretendía batir

el record de rodar en una sola pasada a 355.303 mph que él mismo logró en los BUB Speed Trials de 2006. Wheeler siempre mantuvo que: "si algo se puede soñar, se puede hacer". Su sueño de sobrepasar la barrera de las 400mph ha terminado a sus 72 años, pero llevaba viviendo sus sueños desde 1.986 y eso es lo único que realmente importa. ■



HANDMADE

★ VINTAGE BOOTS & SHOES ★

- THE BLACK MOOSE COMPANY -

Territory

Since 015



www.theblackmoosecompany.com



"THE BLACK MOOSE COMPANY"

Indian 2017

Indian Motorcycles ya ha hecho pública su gama 2017, en la que destacan dos novedades muy interesantes: por un lado, la posibilidad de limitar la potencia de la Scout Sixty para que se pueda conducir con el carnet A2, y por otro la incorporación al salpicadero de los modelos Roadmaster y Chieftain de una pantalla táctil de 7" que ofrece al conductor todos los sistemas de información y gestión del estado de la moto que con una resolución de 800x480 píxeles no solo es la pantalla de info-entretención más grande de la industria, sino que también destaca por su facilidad de utilización incluso ▶



Good Vibrations



► con guantes, y por ser la que cuenta con mayor luminosidad y velocidad de respuesta. En el resto de la gama salvo las Chief Dark Horse y Chieftain Dark Horse, que se quedan tal y como estaban, la principal novedad radica en nuevas

decoraciones disponibles salvo en las Scout y Scout Sixty, que éste año cuentan con amortiguadores traseros recalibrados, estética del cableado eléctrico mejorada, codo de escape trasero rediseñado para dejar más espacio para

las piernas, embellecedores nuevos en los cojinete del basculante, y ángulo de giro incrementado. A lo que hay que sumar que en el caso de la Scout ahora podremos elegir entre siete combinaciones de color diferentes. ■



START YOUR LEGEND

Scout Sixty

INDIAN MOTORCYCLE COMPANY

1901

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.



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.

Bonneville Bobber

Triumph no deja de sorprendernos, y tras la completísima remodelación que han hecho este año a la gama "Modern Classic", ahora trabajan en una Bonneville que incrementará el número de integrantes de la familia en el segmento custom.

La nueva criatura de los de Hincley, de la que como podemos ver en las fotos ya circula una unidad de prueba, es un Bobber propulsado por el motor de refrigeración líquida de la T120 Black, instalado en un bastidor completamente nuevo en el que destaca un basculante "A" frame con una suspensión tipo cantilever que le da la apariencia de un chasis rígido.

Como es normal Triumph seguirá mejorando sus modelos América, América LT y Speedmaster, que cada día cuentan con más seguidores, y con ésta nueva Bonneville Bobber espe-

ran satisfacer a todos aquellos aficionados que llevaban tiempo demandando a la Motor Co un modelo similar en su gama de modelos de iniciación a la marca.



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

Motos para Superhéroes

Harley-Davidson y Marvel han creado conjuntamente una colección de Harleys específicamente diseñadas para algunos de los más famosos

Street Glide Special modificada especialmente para Groot, la Breakout de Thor y la 883 Iron de Black Widow, que junto con la Street Glide Special del

aniversario, son algunos de los ejemplares más significativos. Precisamente la exhibición de la "Captain América" del célebre personaje de comic en el establecimiento Myers de Sidney animó a la Motor Company a invitar a sus concesionarios australianos y neo zelandeses a crear sus propias motocicletas basadas en algún personaje de la factoría Marvel. El resultados de esta iniciativa han sido 16 preciosas motos que podéis ver y votar en www.h-dmarvelcustoms.com para participar en un sorteo en el que podréis ganar un viaje a Hollywood y Las Vegas con Harley-Davidson y Marvel.



= NUEVA XSR900 POR 9.899€ =
 = BORN CUSTOMIZED =

Descarga la nueva App My Garage y crea tu propia Sport Heritage

MY GARAGE

XSR900

Descubre la nueva XSR900

La XSR900 es sinónimo de autenticidad y carácter. El brutal motor tricilíndrico Crossplane de 850cc que ruge en su interior junto con su estilo clásico, brindan al piloto una experiencia de conducción única. Una moto que recoge el testigo de las míticas deportivas de Yamaha y sus legendarias victorias, como la TZ750 de Kenny Roberts. Da rienda suelta a la imaginación y customízala para convertirla en una moto única.



XSR900 edición 60 aniversario desde 10.199€

www.yamaha-motor.es

Protégete de las multas

Todos sabemos que rodar en moto a 120 Km/h aburre a las ovejas, y el que más y el que menos también sabe cómo presupuestar una multa por exceso de velocidad (y eso si tenemos la suerte de que no tengamos que reciclarnos por pérdida de puntos) así que una buena idea para evitar que las autoridades nos metan la mano en el bolsillo es ésta discreta pulsera

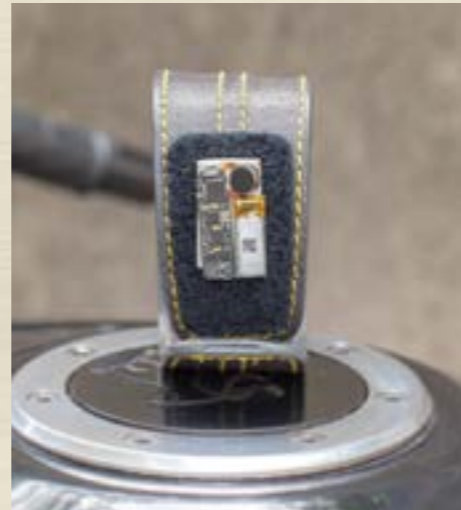
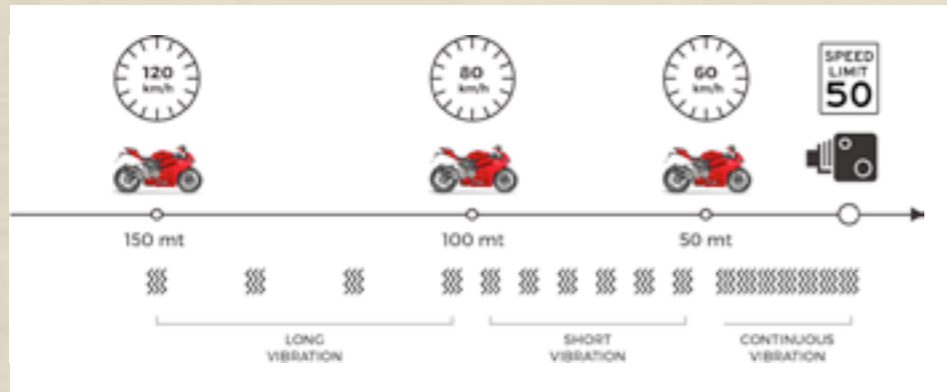
Woolf fabricada en Italia, cuyo funcionamiento es tremendamente sencillo.



La pulsera se conecta vía Bluetooth a un smartphone al que previamente habremos instalado una App que reconoce las zonas habituales de controles de velocidad y ubicación

de los radares fijos, de forma que cuando nos aproximamos a cualquiera de ellas la pulsera emite vibraciones que aumentan en intensidad a medida que nos acercamos al radar.

Según sus creadores, si realizamos trayectos diarios de dos horas su autonomía nos permitiría 15 días de uso sin necesidad de recargar su batería, una sencilla operación que se realiza a través de un puerto micro USB que lleva incorporado. La pulsera Woolf ya está desarrollada y se calcula que se empezará a comercializar en verano de 2017. ■



MONEGROS CYCLES-73

MOTORCYCLE APPAREL FOR RIDERS



París, 175
08036 Barcelona
Tel. 933 105 912

info@monegroscycles.com
facebook.com/Monegroscycles

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

www.monegroscycles.com

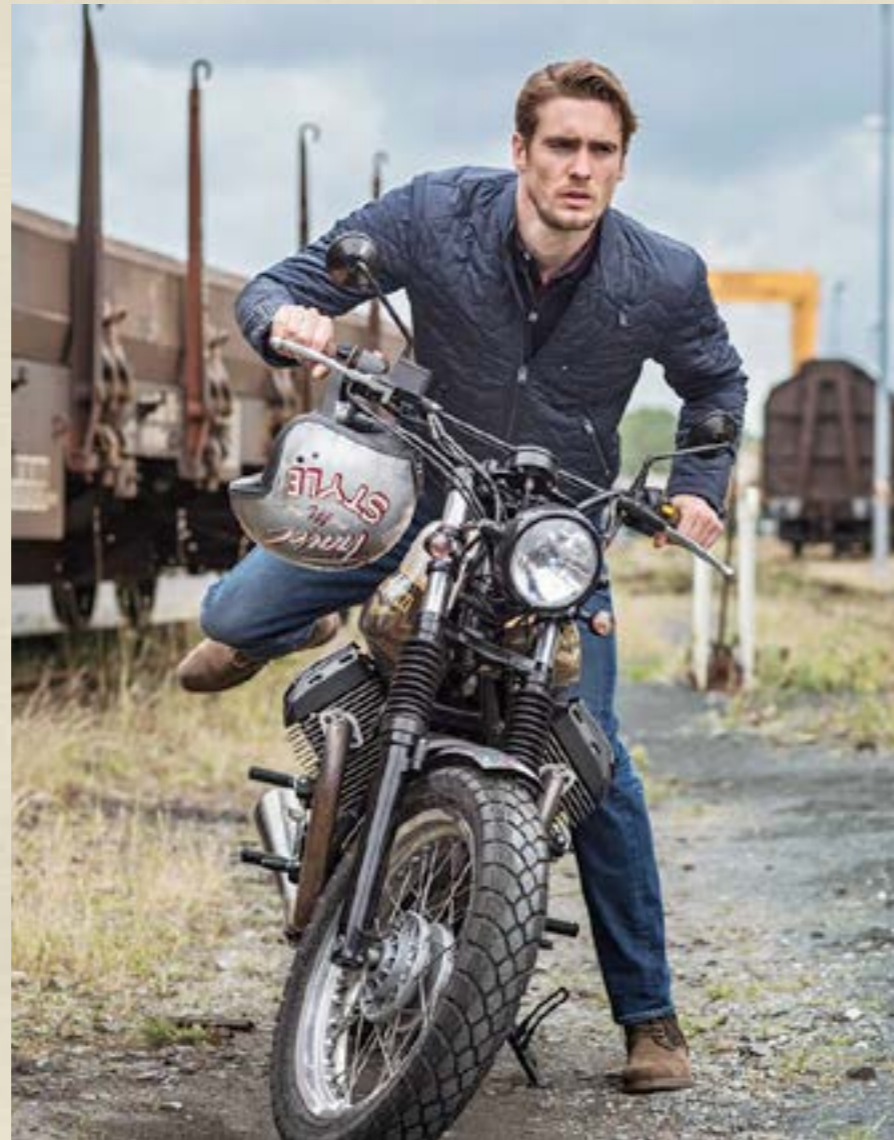
Inspiración Vintage

Aunque no fabrican ropa de moto ni se lo plantean, Vanguard-Clothing es una marca que desde sus inicios siempre estuvo muy vinculada al mundo de la moto a través de las diferentes colecciones que han ido lanzando desde sus inicios, ya que siempre estuvieron inspiradas por algunos modelos de motos clásicas -casi siempre Moto.Guzzi- por las sensaciones “únicas” que las motos antiguas son capaces de transmitirnos.

La originalidad de este fabricante holandesa se refleja en un especial cuidado por los detalles así como en la búsqueda de la atemporalidad en el diseño de unos productos que se ajustan a nuestro cuerpo como un guante, lo cual los hace ideales para montar en moto.

En conjunto, esta es la base para un look casual y formal en cualquier momento del día, en cualquier parte del mundo ■

www.vanguard-clothing.com



Ugly Bros



Trabajos, hace ahora diez años nació en Corea la empresa Ugly Bros cuyos fundadores, todos ellos motoristas y a su vez con amplios conocimientos en el sector textil, se marcaron el objetivo de fusionar la necesaria seguridad que ofrece la ropa técnica, con prendas de vestir de cuidado diseño que podremos utilizar en nuestra vida diaria.

Aunque la “estrella” de su catálogo son los pantalones vaqueros en su producción, toda artesanal y con rigurosos controles de calidad, también hay sitio para pantalones y cazadoras de diferentes tejidos y estilo, guantes, camisetas, y un largo etcétera. ■

www.uglybros.com



Urban Spirit

La conocida empresa Montblanc quiere seguir incrementando el catálogo de productos con los que satisfacer las demandas de sus seguidores más fieles, por lo que ha desarrollado una línea de cascos de moto para lo que ellos denominan "gentleman rider". Inspirados en los cascos de competición de los 70, el Urban Spirit es un claro ejemplo de simplicidad bien conseguida ya que bajo su decoración en riguroso color negro encontramos perfectos detalles de acabado como el cuero micro perforado que permite que se vean los reflectantes incorporados en la calota, o las espectaculares gafas/pantalla que lleva de serie



El interior en piel muy suave al tacto, el clásico cierre de doble anilla, y sobre todo su tacto, nos hacen pensar que Montblanc han puesto tanto esmero a la hora de hacer estos cascos que se comercializan en

versión integral y jet como el que ponen en sus prestigiosas estilográficas y bolígrafos. Toda una garantía de calidad, aunque por desgracia, su precio no esté al alcance de todo el mundo. ■

www.montblanc.com



VINTAGE



Más de 25 decoraciones distintas.
Pantalla solar escamoteable.
Interior desmontable y lavable.
Modelos sujetos según ley europea vigente.



dynamicline by montblanc Meisterstück
www.dynamicline.es





Ducati Diavelo RSD

El Sturgis Rally se está convertido en el epicentro del motociclismo mundial. Cada año son más las marcas que se esperan al evento de Dakota del Sur para sus presentaciones.

TEXTO: MIKE DIRKSAW; FOTOS: DUCATI

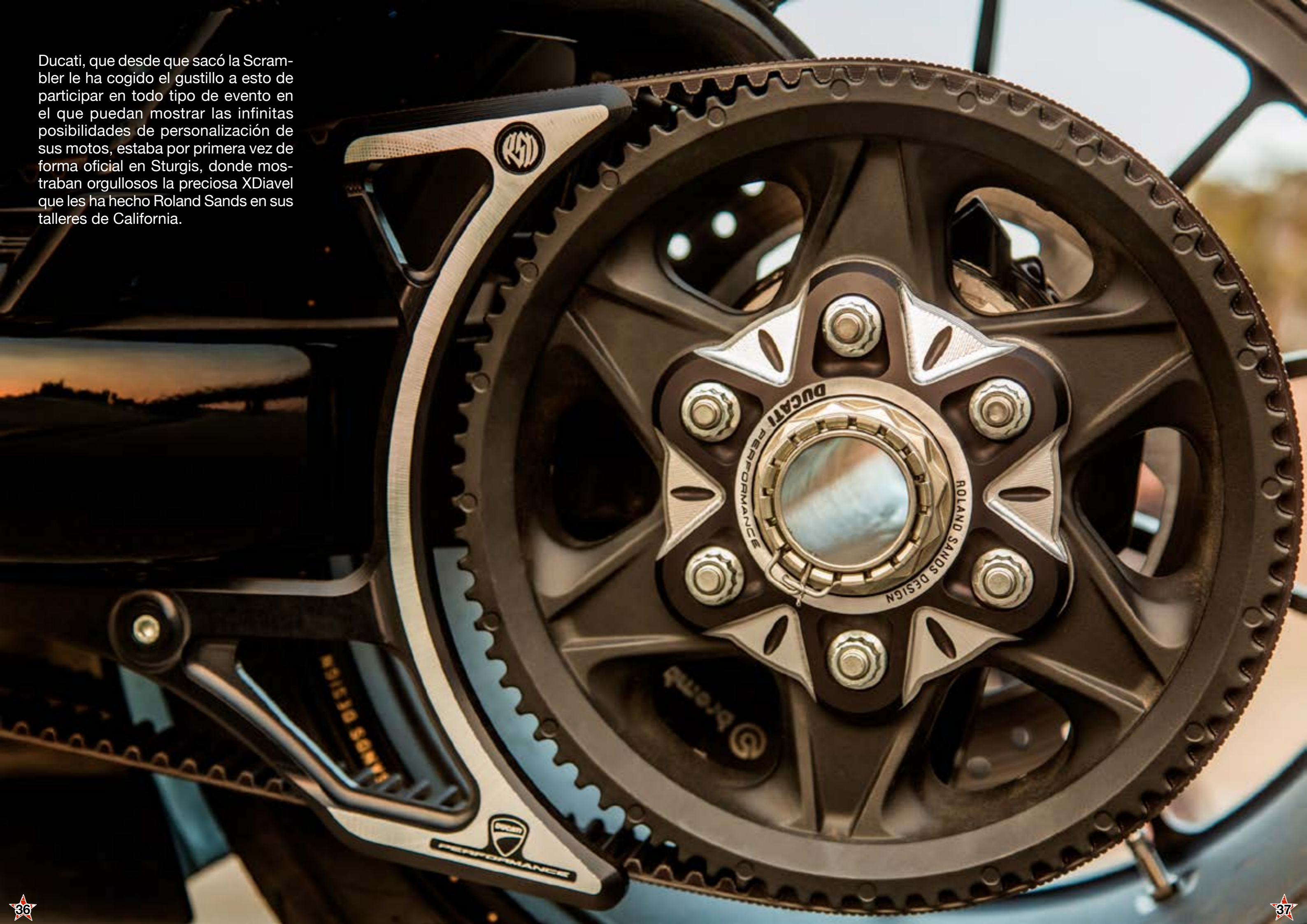
E

L STURGIS RALLY ES EL mayor evento motociclista de los USA, y uno de los pocos eventos custom del mundo capaz de atraer a más de medio millón de aficionados cada año, así que es normal que para los transformadores y constructores, las principales empresas de piezas

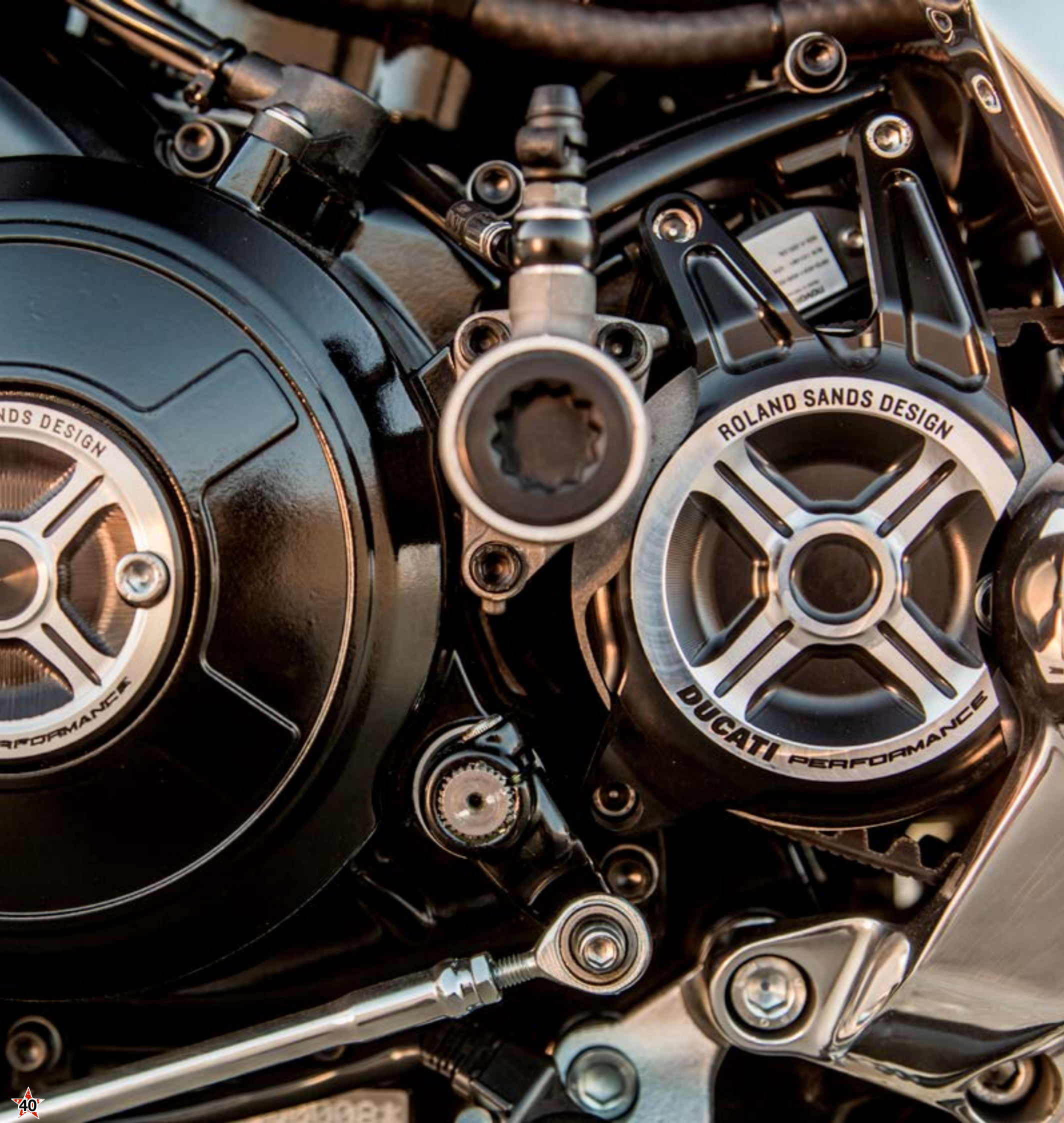
y accesorios aftermarket, y por supuesto las fábricas, Sturgis se haya convertido en el punto de encuentro imprescindible para que todos presenten sus últimas novedades.



Ducati, que desde que sacó la Scrambler le ha cogido el gustillo a esto de participar en todo tipo de evento en el que puedan mostrar las infinitas posibilidades de personalización de sus motos, estaba por primera vez de forma oficial en Sturgis, donde mostraban orgullosos la preciosa XDiavel que les ha hecho Roland Sands en sus talleres de California.



“Roland es de los que piensa que por mucha potencia que tengas en el puño derecho, nunca es suficiente”



Lanzada al mercado este mismo año, la Ducati XDiavel es un modelo en el que se combinan el gusto de los motociclistas americanos por las motos capaces de ofrecer altos niveles de par motor a pocas

revoluciones y la típica postura de conducción made in USA, con el styling y las altas prestaciones de las europeas más deportivas que las motos de la firma boloñesa representan como ninguna otra marca.



Al agresivo e inconfundible aspecto de la XDiavel, que recientemente ha ganado el premio de diseño Red Dot de 2016, ahora hay que sumar ésta nueva versión RSD que es puro ejercicio de estilo. Esta concept cuenta con unos acabados de primerísima clase y un diseño que refleja fielmente la fuerte personalidad del californiano, que para esta ocasión vistió la Ducati con una espectacular carrocería monocasco artesanal que deja bien a la vista el característico chasis multitubular Ducati, una rueda delantera de 19" que junto con las nuevas tijas da más agresividad al tren delantero y mejora la estabilidad en línea recta a altas velocidades, y por último una importante colección de piezas de aluminio mecanizado con las que Sands ha convertido ésta XDiavel en una custom-sport más radical aun si cabe que el modelo original, pero sin haber hecho más cambios que los necesarios para que la Cruiser de Ducati se acerque en lo posible a los gustos de los motoristas americanos.





“Al agresivo e inconfundible aspecto de la XDiavel, ahora hay que sumar ésta nueva versión RSD que es puro ejercicio de estilo”





La XDiavel RSD sigue el mismo patrón que otras motos realizadas en RSD. Los 156 Cv de potencia del motor de 1.262 cc no hacían necesario hacerle nada, pero Roland es de los que piensa que por mucha potencia que tengas en el puño derecho nunca es suficiente, así que decidió que lo mejor para que el motor respirase con más libertad sería montarle un nuevo escape menos restrictivo que el de la XDiavel de serie, que remató con un par de

silenciosos RSD tipo Shotgun que no sabemos si habrán ayudado a incrementar su potencia, pero que desde luego hacen que la moto se haga notar y que todas las cabezas se giren a su paso, que al fin y al cabo era uno de los principales objetivos del equipo dirigido por Jason Chinnock, el CEO de Ducati USA, para el que la XDiavel RSD representa el espíritu de individualidad que ha hecho del Sturgis Rally una concentración tan especial.



Además de los escapes, las llantas de radios y la carrocería que luce ésta XDiavel, en RSD también han creado una línea de piezas especiales y accesorios que ya están disponibles en el catálogo de Ducati Performance que se comercializa a través de la red de concesionarios de la marca, entre los que encontramos diferentes tipos de retrovisores, tapas de motor diseño custom de la XDiavel, Roland Sands Design ha creado una línea exclusiva de accesorios especiales y componentes, que figuran en el catálogo Ducati Performance, y que actualmente están disponibles en la red Ducati para vestir la que según el propio Roland Sands es un *“lobo con piel de cordero con el que se puede sacar a relucir lo mejor de la tecnología deportiva de la máquina boloñesa.*

**"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

Born Free Shove!

El Born Free Show es un evento relativamente nuevo. No es de los más multitudinarios, pero las 8 ediciones celebradas han bastado para que sea un referente para los adictos al old school y a las concentraciones al estilo tradicional...

TEXTO: XTB, FOTOS: BOBBER GARAGE



S

E CELEBRA EN UN rancho de Silverado, una pequeña localidad situada en el Sur de California con sabor a viejas películas del Oeste; los asistentes plantan sus tiendas de campaña junto a sus motos en el mismo recinto, sobre el césped, y el ambiente que se respira durante el fin de semana no tiene nada que ver con el mercantilismo, el pijoterío hípster, y el halo de extrema gilipollez que envuelve a la mayoría de eventos motociclistas actuales. En resumen: es una cita solo apta para bikers curtidos por miles de kilómetros de carretera que ya empieza a ser conocida a éste lado del Atlántico.



A Reini, el dueño de Bobber Garage, unos amigos que lo habían conocido de casualidad le hablaron tan alucinados de lo que habían visto en el Born Free Festival que inmediatamente le inculcaron las ganas de ir. No por promocionar su negocio, porque tiene claro que

ningún biker americano en su sano juicio iba a ir hasta Liechtenstein para encargarle que le construya una moto, sino porque le parecía la mejor excusa para darse el gustazo de rodar en moto por las carreteras californianas durante un par de semanas y de paso olvidarse del taller,

los clientes, las facturas, y todos los marrones relacionados con el trabajo diario, así que después de no mucho pensarlo decidió que debía ponerse las pilas. Tenía que hacerse una moto con la que ir.





“Reini lleva más de 20 años conduciendo Harleys. El mismo tiempo que lleva transformándolas en Bobbers Garage, su taller.”

Las monturas que se suelen ver por el BFF son vieja escuela pura y dura. La mayoría son choppers y bobbers con viejos motores Knuckle, Pan, y Shovel, pero nunca faltan Triumph de la era Meriden ni una representación más que considerable de diggers y choppers

rígidos con motores japoneses entre los que el rey indiscutible es el Honda CB750. Aunque a Reini le gustan todas sus preferidas son las motos de Milwaukee (que para eso Bobber Garage está especializado en ellas) así que la elección estaba clara.





Que tuviera chasis rígido era innegociable por lo que era fundamental buscar una moto antigua. Sus deseos se materializaron pocos meses después en forma de una Hydra Glide del 55 que se salvó por los pelos de un siniestro destino gracias a que Reini la encontró pocos antes de que los curritos de un desguace la metieran en la prensa para convertirla en un cubito de hierro. No hay que ser un lince para imaginar cómo estaba, pero tenía la documentación en regla... y eso sí que era importante.

“Sus deseos se materializaron en forma de una Hidra Glide del 55 que salvó de la prensa de un desguace”





Cuando Reini desguazaba lo poco que aún quedaba por desguazar estaba convencido de que no podría aprovechar nada más que los papeles pero se equivocaba. El chasis Wishbone, con 6 décadas a cuestas y montones de capas de roña, no tenía ni una sola fisura. No podía decirse lo mismo de Knucklehead

que prefirió sustituir por un Shovel de 1600cc que tenía en el taller y que hacía poco tiempo que había rehecho con piezas nuevas, al que adoptó el cambio de cuatro marchas original de la Harley Hidra con el embrague suicida incluido, filtro de aire S&S, y un doble sistema de escape.



De la moto original también conservó el tambor de freno delantero y el tamaño de las llantas, que son unas H&V de radios calzadas con gomas Firestone de 5.00 x 16". El resto de componentes es una amalgama de piezas que Reini

guardaba en el almacén entre los que encontramos una vieja horquilla Springer, manillar cuelgamonos Chopper King, asiento monoplaza tapizado por Spirit Leather, faro Bates, depósito Peanut...



“Mientras desmontaban lo poco que aún quedaba por desguazar, se iban convenciendo de que lo único aprovechable serían los papeles”





Lo mejor del caso es que a mitad de la construcción un cliente se encaprichó de la moto, y cuando Reini le comentó que la estaba construyendo para llevársela de vacaciones a USA, este le contestó que estaba dispuesto a pagársela por adelantado aunque se la entregara al volver del viaje. Reini aceptó, y por consideración dejó que el cliente eligiera la pintura. Eso sí, con la condición de que Marcus Pfeil se encargase de ella. Ah, del tema del viaje ya os hablaremos otro día.






“El Knuckle estaba tan mal que prefirió sustituirlo por un Shovel que hacía poco que había reconstruido con piezas nuevas”

CHOOSE & DRIVE



ESPACIO **HARLEY-DAVIDSON** BCN

www.espaciohd.com 

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

HARLEY-DAVIDSON in BARCELONA



The Resurrection

Aquí donde lo veis, éste espectacular bagger comenzó sus días bajo las formas de una Harley Road King bastante maltrecha. Su dueña se llama Kelly Hedgepeth, y puede estar más que orgullosa del “bicharraco” con el que rueda...





M

UCHAS VECES HEMOS ESCUCHADO AQUELLO de: “hecho por bikers y para bikers”. Chris Eder era, y es, un biker de pura cepa. Uno de esos tíos que usa la moto los 365 días del año tanto si llueve como si nieva o hace sol. También hacía muchos kilómetros al año con un viejo chopper que cargaba hasta los topes con bolsas y mochilas que ataba con pulpos al manillar y al sissybar, y en no pocas ocasiones se encontró tirado en una cuneta por calcular mal la autonomía de un depósito demasiado pequeño como para llegar en marcha a la siguiente gasolinera.

“Si te gusta disfrutar la moto en pareja, llegar a destino medianamente descansado, y poder cambiarte de ropa después de una buena ducha, las bagger son una opción a tener en cuenta”

Los chopper y bobber le siguen gustando mucho, pero sufrir en primera persona las limitaciones de hacer muchos kilómetros con ellos le hizo llegar a la conclusión de que si no quieres tener que viajar con una furgoneta cargada de latas de gasolina, disfrutas la moto en compañía, o simplemente te gusta llegar a tu destino relativamente fresco y cambiarte de ropa después de darte una buena ducha, un chopper o un bobber no es el tipo de moto más indicado.



Pero volvamos a Kelly, que además de ser la pareja de Chris también es un pilar importante en la empresa, ya que gracias a su buena labor como relaciones públicas es la principal “culpable” de que Misfit Industries cuente cada día con más féminas entre su clientela. Ella también lleva rodando sobre motos transformadas desde que tiene uso de razón, así que para promocionar una empresa cuya principal actividad es construir baggers no tenía más remedio que tener una propia, por lo que Chris y ella se pusieron a buscar una moto que les sirviera como punto de partida para el proyecto. La candidata no tardó en surgir. Era una Road King de 2012 que consiguieron por muy poco dinero. No importó que estuviera casi destrozada porque de todos modos se tendría que desguazar del primer al último tornillo.



Chris es tan creativo que es capaz de diseñar cantidad de motos con la misma base manteniéndose fiel a su estilo sin repetirse nunca. Las principales cualidades de sus bagger son tener motores potentes, apariencia más ligera que la del resto gracias a la ausencia de carenado, enormes ruedas delanteras, gran capacidad de carga, y carecer de “cachivaches” electrónicos que impidan disfrutar del placer de conducir. La Resurrection sigue todos estos patrones.

“En Misfit Industries son tan creativos que pueden diseñar montones de motos con la misma base manteniéndose fieles a su estilo y sin repetirse nunca”





En cuanto a la mecánica se refiere, se confió a un Twin Cam de 103 pulgadas con filtro de aire Ness y escape Nasty Bastard. En la parte ciclo se aumentó el avance del tren delantero a 44° con un kit Misfit, y se instalaron suspensiones Air Ride y una llanta de 30 pulgadas que da personalidad a la moto sin quitar protagonismo al resto de elementos que la componen. El diseño general es de líneas muy limpias y fluidas, y en él hay que resaltar el excelente trabajo que Chris y su equipo hicieron en el tren trasero, en el que encontramos un guardabarros muy envolvente y dos maletas rígidas equipadas con un sistema de desmontaje rápido que en pocos segundos permite a Kelly convertir la Ressurrection en una espectacular cruiser que maneja como si fuera una bici entre el caótico tráfico de las concentraciones a las que acude con el equipo de Misfit Industries a trabajar.

General

Moto>The Ressurrection
Propietario>Kelly Hedgepeth
Modelo base>Harley Road King
Año>2012
Constructor>Chris Eder
Taller> Misfit Industries
Tiempo>8 semanas
Ciudad>Addison (Texas)
País>USA
Página Web> www.misfitmade.com

Motor

Fabricante>H-D
Tipo>Twin Cam
Desplazamiento>103Ci
Filtro de aire>Arlen Ness
Escape>Nasty Bastard

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Harley modificado
Avance>Kit Misfit 44°
Subchasis>Misfit Industries
Manillar>Misfit Street Rage
Suspensiones>Air Ride



“Sus bagger tienen una estética más limpia y ligera que las de sus competidores, y carecen de todo artilugio electrónico que distraiga nuestra atención”



Sullen

MEN AND WOMEN URBAN WEAR

www.sullen.es



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



Indian FTR750

Esplendor en la hierba

Si el mes pasado os presentábamos el proyecto Hooligan que un poco a modo de entretenimiento realizaron conjuntamente Indian y Roland Sands Design, ahora es la propia fábrica la que se ha encargado de construir una tracker 100% “oficial”...

TEXTO: MIKE DIRKSAW; FOTOS: INDIAN





DESDE COMIENZOS DEL PASADO siglo, Indian y Harley fueron siempre enemigos declarados. Cada fin de semana, después que sus pilotos se enfrentasen entre sí en las diferentes disciplinas en las que participaban, el abismo abierto entre ambas marcas

se incrementaba, y solo se cerró cuando los de Springfield tuvieron que echar la persiana en 1.953 debido a la bancarrota.





**“Había que “hacer marca”,
y la única forma era volviendo
a las carreras”**

Tras años de litigio para hacerse con los derechos del nombre, y no pocos intentos fallidos de reflotar Indian con motos que no dejaban de ser meros “clones” de Harley, en 2011 llegaba la salvación de la prime-

ra marca estadounidense de la mano del potente grupo Polaris, al que le bastaron 3 años para demostrar su enorme capacidad industrial teniendo lista una nueva generación de Indian.





A partir de aquí la historia es bien conocida por todos. Chief Classic y Vintage, Chieftain, Chieftain Dark Horse y Chieftain Roadmaster, Scout, Scout Sixty... y la lista no para de crecer. Indian es una realidad, y sus nuevos propietarios saben muy bien lo que tienen que hacer, y cómo lo tienen que hacer, para devolverla la marca al puesto que le corresponde.

Ahora, con una gama consolidada y bien estructurada, y unos niveles de ventas a nivel mundial que han sobrepasado de largo las previsiones más optimistas había que “hacer marca”, y la única forma era volviendo a las competiciones. Todos hemos escuchado alguna vez la máxima: “para vender el

Lunes hay que “ganar” el Domingo” (que se lo digan a Honda) y en Indian se han aplicado el cuento desarrollando ésta FTR 750 con la que la legendaria marca va a volver a demostrar su valía donde mejor sabe hacerlo: en los campeonatos americanos de flat track. De hecho FTR significa Flat Track Racer.



“La nueva criatura de carreras fue presentada por Bobby Hill y Bill Tuman, dos pilotos históricos del mítico equipo Indian Wrecking Crew”

La nueva criatura de carreras fue presentada por Bobby Hill y Bill Tuman, dos pilotos históricos del mítico equipo Indian Wrecking Crew, y luce en sus placas laterales el número 51 que Turman llevó en la temporada de 1.953 en la que ganó el último campeonato nacional de flat track para la marca.

La FTR está propulsada por un motor V-Twin de 750 cc de refrigeración líquida desarrollado por la propia Indian, que el equipo de desarrollo ha alojado en un chasis doble cuna de acero al cromo molibdeno, diseñado expreso para la especialidad con una corta distancia entre ejes que asegura la maniobrabilidad necesaria.





En cuanto al equipamiento de la parte ciclo, nos encontramos con una horquilla telescópica Öhlins en el tren delantero, que por supuesto carece de frenos, suspensión trasera tipo Cantilever con un monoamortiguador de gas con depósito separado suministrado también por la firma holandesa, y unas preciosas llantas de magnesio de 16 radios equipadas con gomas Dunlop.



El uso de la fibra de carbono en componentes como cubre depósito, asiento, paneles y protectores de horquilla, el aluminio del depósito de gasolina, o el acero inoxidable del doble sistema de escape con silenciosos desarrollados conjuntamente con S&S, están más que justificados para mantener a raya el peso total de ésta máquina con la en Indian están seguros de que dará tantas satisfacciones a la marca como dolores de cabeza a sus rivales... El tiempo lo dirá.

“Para vender el Lunes hay que “ganar” el Domingo” (que se lo digan a Honda), y en Indian se han aplicado bien el cuento”

The Wall of Death



No se puede hablar de un espectáculo como este sin referirnos antes a los motódromos. Aquellas primitivas pistas ovaladas de madera en las que las boardtrackers de la primera década del pasado siglo llegaban a alcanzar velocidades superiores a los 150 kilómetros por hora...

TEXTO Y FOTOS: D.R.



SI TENEMOS EN CUENTA QUE

los coches de la época apenas alcanzaban los 50 kmh de velocidad punta, podemos hacernos una idea de la enfervorecida respuesta de los espectadores a éste tipo de competiciones, recibiendo azotes de inercia en las bancadas de las pronunciadas pendientes de sus curvas mientras, ante sus narices, pasaban motos con propulsores rugiendo libres a toda velocidad por aquellas pistas de entre 200 y 500 metros de longitud montadas sobre impresionantes curvas peraltadas recubiertas de madera.

Pero la combinación de motores muy potentes montados sobre bastidores casi de bicicleta con neumáticos frágiles, primitivos equipos de protección, y nulos sistemas de seguridad, conformaban un panorama terrorífico a cada accidente que se sucedía.







El primero ocurrió en 1912 en el motódromo de Vailsburg en Newark, New Jersey, cuando el piloto Eddie Hasha perdía el control de su máquina estrellándose contra la parte superior de la pista. En apenas pocos segundos Hasha, el corredor Johnnie Albright

y seis espectadores resultaban muertos, y al día siguiente el New York Times dedicaba una detallada crónica que empujó a las autoridades a abrir una investigación que se zanjó con el cierre definitivo tanto de ésta pista como de otras de la Costa Este.



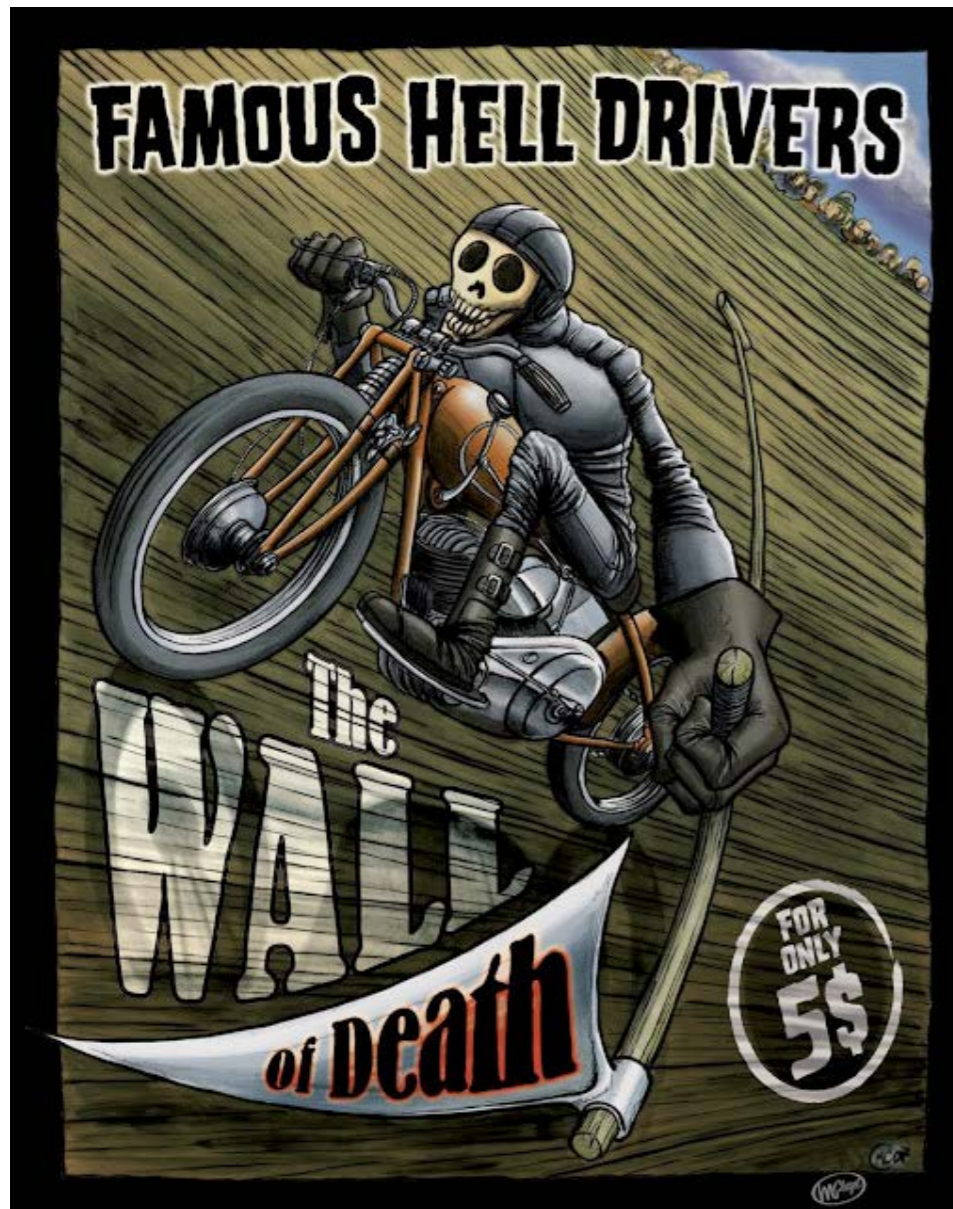
Los Motódromos siguieron en activo durante algún tiempo más, aunque perdieron mucha de su popularidad entre el público general, ya que los accidentes y la atención que les prestaban los medios de comunicación mancharon su reputación de forma irremediable. A mediados de 1.920 las carreras habían pasado de moda, y la disminución de público fue la sentencia final para las pistas de madera.



Actualmente aún se pueden encontrar algunas de estas pistas transformadas en espectáculo de feria. Los llamados Muros de la Muerte, cuyo origen se puede rastrear hasta el Luna Park de la península neoyorquina de Coney Island, son los herederos directos de aquellos Motodromos convertidos en pistas a escala a las que se dotaba de ángulos de hasta 70° y poco más de 10 metros de diámetro en las que los pilotos daban vueltas hasta alcanzar suficiente velocidad para luchar

contra la gravedad y ascender con la moto por sus muros verticales a la vez que hacían toda clase de acrobacias para demostrar al público, situado en la cima de la pista, su habilidad. Pura física aplicada al espectáculo de la moto en el que las Levis, Merkel Excelsior, Thor, y especialmente las Indian Scout, eran las que se desenvolvían mejor por aquel gigantesco barril de madera gracias a su buena relación peso potencia.





Diez años después los Muros de la Muerte ya no resultaba tan llamativos, y para animar al público a seguir asistiendo al espectáculo se introdujeron en coches monoplaza y hasta leones que en alguna ocasión ocupaban la plaza del pasajero en un sí-decar, tal como hizo Walter Kemp en 1.929. La singular propuesta resultaba vistosa y volvió a dar popularidad al espectáculo durante algunos años más, a costa por supuesto de la seguridad del piloto, que de vez en cuando se llevaba algún arañazo poco cariñoso, o de la seguridad de los espectadores, que en más de una ocasión tuvieron que salir corriendo del recinto porque un león se había escapado.





El testigo dejado por los viejos pilotos de aquellos tiempos ha sido recogido en la actualidad por algunos románticos acrobatas motorizados como Samanta Morgan o James E. Strates, que siguen paseando sus respectivos espectáculos, Fearless Lady Riders y Show Cavalcade Thrills, por eventos motociclistas de todo el mundo. En nuestro país el Muro de la Muerte es un espectáculo prácticamente desconocido, pero con toda seguridad tendremos la oportunidad de conocerlo de primera mano en un gran evento “vintage” que se está preparando para la primavera de 2017, en la que, entre otras muchas actividades, sus organizadores quieren dar a conocer éste espectáculo a todos esos aficionados que aún pensamos que los tiempos pasados si no fueron mejores, al menos si fueron más locos y divertidos.

Moto-Guzzi MCGX 21



The Flying Fortress

La vimos en 2014 en el EICMA de Milán, y para ser sinceros nunca nos creímos que pasase de la fase de prototipo. No sería la primera vez que Guzzi presentaba una bonita concept que al final terminaba durmiendo el sueño de los justos por algún rincón perdido de la fábrica...

TEXTO: MIKE DIRKSAW; FOTOS: MOTO-GUZZI

P

OR SUERTE ÉSTA VEZ nos equivocábamos. Para sorpresa nuestra la marca nos invitaba a la presentación de la MGX-21 en el Sturgis Rally de este año, para que comprobásemos en primera

persona que en Mandello di Lario se han tomado muy en serio el lanzamiento de esta nueva máquina que en realidad es una versión mejorada de las California 1400 custom y touring que tienen en la calle desde hace unos años.



Las dos versiones de la California, con las que los italianos han obtenido un más que merecido éxito en los USA, les animó a desarrollar este modelo con el que irrumpen por la puerta grande en el terreno de las bagger más exclusivas. La idea de presentar la Flying Fortress (Fortaleza Volante) en casa del enemigo es toda una declaración de intenciones que podría parecer un tanto arriesgada, pero en Guzzi sabían que la MGX-21 (bautizada

así por su rueda delantera de 21”) tiene argumentos más que suficientes para poner de su parte incluso a los seguidores de Harley, Indian y Victory más reticentes a los productos que no llevan el sello “Made in USA”, entre los que se cuentan algunos compañeros de la prensa que no al término de las sesiones de prueba no podían ocultar unas enormes sonrisas de satisfacción, lo que confirmaba que la Guzzi les había conquistado.



“En Mandello del Lario se tomaron tan en serio el lanzamiento de ésta nueva máquina derivada de la California 1400 que la llevaron a Sturgis para su presentación oficial”

Y es que lo que Moto-Guzzi promete con la MGX-21 cubre de sobra las necesidades de los amantes de las motos de "largo recorrido" más exigentes, que no son otra cosa que una cruiser de turismo que además de capacidad de carga y

estética convincente también tenga un motor potente y fiable, y los últimos avances técnicos. Cuatro requisitos con los que ésta Guzzi no solo planta cara a sus rivales más directas, sino que en muchos puntos las supera.





Para empezar, el V-Twin a 90° es más suave que el motor de sus rivales. Con cuatro válvulas por cilindro, seis velocidades, y “solo” 1.380 cc, rinde 96,6Cv a 6.500 rpm y tiene su par máximo a 3.000 vueltas. Esto convierte al propulsor que las MGX-21 heredado de las Norge y Stelvio en todo un “percherón” que al estar sujeto al chasis de forma flotante con un sistema llamado elastic-kinematic no

deja filtrar molestas vibraciones a los pies ni las manos del conductor. El característico cardan Guzzi también se ha rediseñado para que las reacciones en aceleraciones y reducciones bruscas sean lo más neutras posible, lo que también contribuye a una suavidad de marcha que en las carreteras de curvas por las que rodamos te permitía ir a ritmo bastante alegre.





“En Guzzi saben que la MGX-21 tiene suficientes argumentos para gustar a los seguidores más fieles de Harley, Indian y Victory”

Esto también era posible gracias a su bien estudiada ergonomía. El asiento, a 740mm de altura, es amplio y cómodo, y si mides a partir de 175cm te permite plantar sin problema los dos pies en el suelo. Los manillares te vienen a las manos sin que tengas que ir a buscarlo, y los mandos, con reposapiés convencionales en vez de

las plataformas de la California, están en el sitio justo para que la posición de conducción sea natural, de forma que la sensación de inseguridad que transmiten las grandes ruterías por peso y volumen no se tiene a la hora de ponerte a los mandos de la Guzzi a pesar que con sus 341 Kg en vacío no sea precisamente una peso pluma.



En marcha se mantiene la sensación de tener todo bajo control. El tren delantero, con horquilla convencional con barras de 46 milímetros y la llanta de 21" que da nombre a la moto, pisa con aplomo y no se me hundió en las dos ocasiones que tuve que apretar con fuerza el doble disco de 320mm con pinzas Brembo de cuatro pistones y ABS. Algo que hasta la fecha solo me había pasado con las Victory.

Detrás dos amortiguadores de gas con depósito separado se encargan de mantener el Michelin de 180mm de anchura en contacto permanente con el asfalto. Para frenar la llanta de 16" hay un disco de 282mm con pinza (también firmada por Brembo) de doble pistón.





“Al terminar las sesiones de prueba, algunos compañeros de prensa eran incapaces de disimular una enorme sonrisa de satisfacción”



Antes de salir a rodar nos recomendaron que seleccionáramos el modo de conducción "Touring" en el que la respuesta del motor es dulce pero contundente. Alguna que otra vez sonaba el típico clonck que avisaba que la marcha había entrado, pero no resultaba molesto. La moto con su bajísimo centro de gravedad, no resulta torpe aunque te obliga a calcular bien cuando te metes entre coches porque mide más de dos metros y medio, y tampoco resulta lenta en los cambios

de dirección como hacían pensar sus dimensiones. Muy al contrario, se trata de una moto agradable de llevar y con la que disfrutarás, ya que se mueve con relativa destreza sin olvidar lo que llevas entre piernas; no pidas milagros porque el peso está ahí. El motor es una garantía a bajo y medio régimen para salir de las curvas sin problemas, ya que la respuesta del acelerador es instantánea, y aunque el propulsor titubea algo a 2.000 rpm... a partir de ahí es todo pulmón.

En cuanto a la estética se refiere ahí entramos en el terreno de lo subjetivo. La Flying Fortress podrá gustarte o no, pero no hay ninguna duda que su carrocería de carbono de afiladas formas y sus maletas laterales, que según Guzzi se han diseñado teniendo en cuenta la aerodinámica, al menos aporta un aire nuevo al aburrido segmento bagger.

Por mi parte solo me queda decir que la prueba de la MGX-21 me dejó muy buen sabor de boca, y que no me importaría que Guzzi volviera a invitarme a probarla por esos puertos de montaña de los que tanto habláis los motoristas europeos y que tanta envidia nos dan a los este lado del Atlántico.





“Con la GMX-21 Guzzi irrumpe por la puerta grande en el terreno de las bagger más exclusivas”





General

Moto>GMX-21
Constructor>Moto-Guzzi
Página Web>www.motoguzzi.com

Motor

Fabricante>Moto-Guzzi
Tipo>V-Twin transversal a 90°
Refrigeración> Aire y aceite
Cilindrada>2.380 cc
Diámetro x Carrera> 104 x 81,2 mm
Alimentación> Inyección electrónica
Potencia máxima>96,6 Cv @ 6.500 rpm
Par máximo> 121 Nm @ 3.000 rpm
Cambio>6 velocidades
Sistema de escape>2 en 2 de acero inoxidable
Transmisión final> Cardan

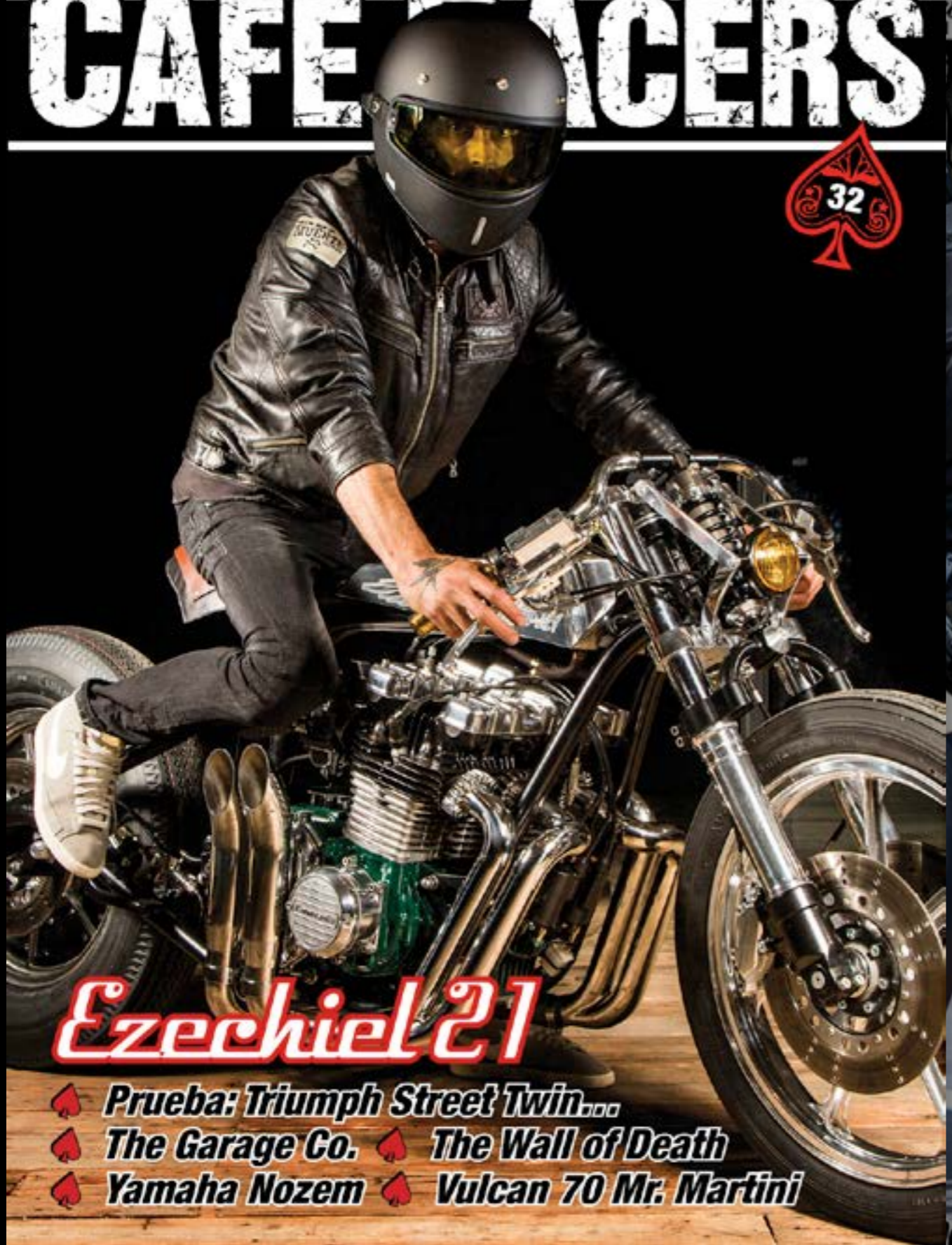
Parte Ciclo

Chasis>Acero al cromo molibdeno
Avance>32°
Distancia entre ejes>1.700 mm
Horquilla>Telescópica con barras de 44.8mm
Recorrido>107.7 mm
Bombas freno>Brembo
Llanta delantera>21"
Discos freno>Flotantes de 320 mm
Pinzas>Brembo 4 pistones de anclaje radial
Neumático> 120/70-21
Amortiguadores>De gas con depósito separado
Recorrido>80 mm
Llanta trasera>16"
Disco freno>Flotante 280 mm
Pinza> Brembo doble pistón
Neumático> 180/60-16

Medidas y Pesos

Longitud>2.560 mm
Anchura>920 mm
Altura máxima>1.275 mm
Altura asiento>740 mm
Peso en vacía>341 Kg con líquidos y batería pero sin gasolina
Capacidad de depósito gasolina>20,5 Litros

The Wild Side of Vintage
CAFE RACERS



Ezechiel 21

- ♠ Prueba: Triumph Street Twin...
- ♠ The Garage Co. ♠ The Wall of Death
- ♠ Yamaha Nozem ♠ Vulcan 70 Mr. Martini



The Wild Side of Vintage
CAFE RACERS



www.xtremebikes.es