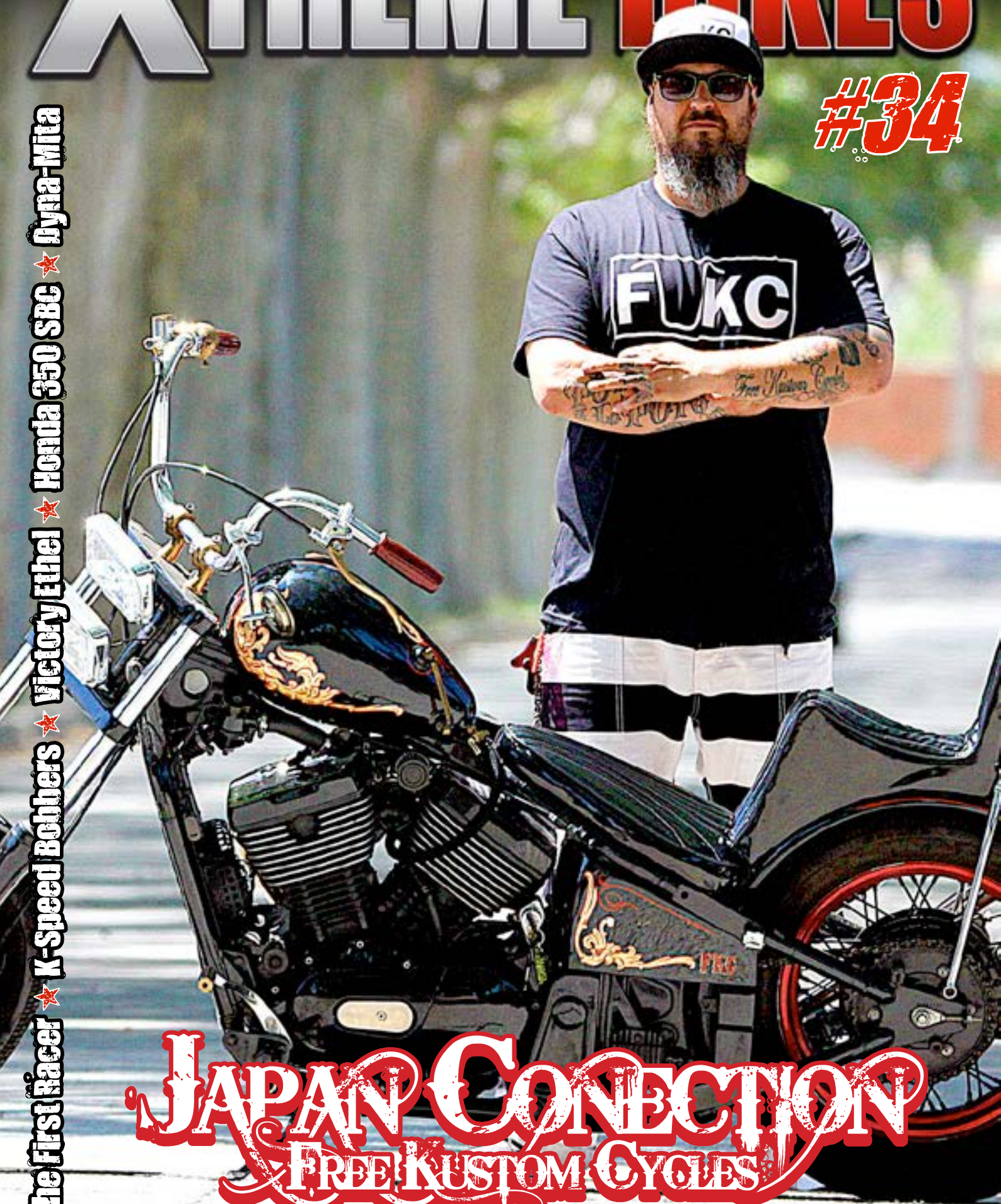


Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

# XTREME BIKES

#34

The First Racer ★ K-Speed Bobbers ★ Victory Ethel ★ Honda 350 SBC ★ Dyna-Mita



JAPAN CONNECTION  
FREE KUSTOM CYCLES





# 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 Romagnoli (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***

- 8 Good Vibrations
- 30 Japan Conection
- 52 The First Racer
- 76 K-Speed Bobbers
- 97 Victory Ethel
- 115 Honda 350 SBC
- 136 Dyna-Mita



**BONNEVILLE**  
TRIUMPH 

ICONOS BRITÁNICOS  
LEYENDAS GLOBALES  
PURA REENCARNACIÓN



*Street Twin*

THRUXTON **R**

BONNEVILLE  
T120 Black

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

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

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

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



Síguenos en:



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

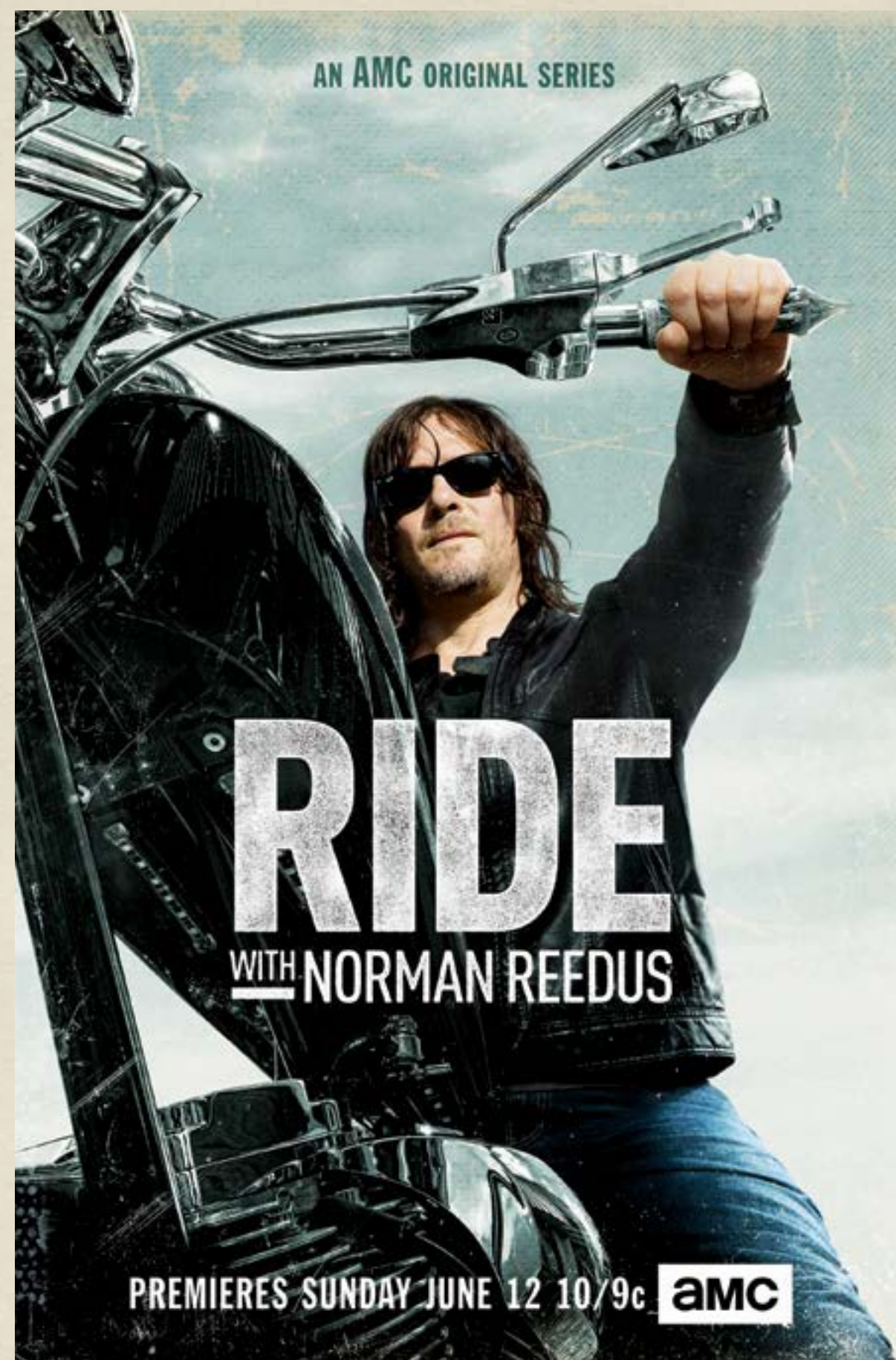


## Norman Reedus cambia los zombis por las motos

El pasado Junio la productora norteamericana AMC estrenaba una road movie de seis episodios cuyo protagonista es Daryl Dixon, el famoso caza zombis de The Walking Dead al que da vida el actor Norman Reedus, que en esta ocasión se interpreta a sí mismo viajando en moto con un invitado diferente en cada capítulo.

Cada episodio de "Ride with Norman Reedus" comienza en una ciudad diferente en la que Norman y su compañero (un actor, músico, amigo, u otro fanático de las motos como él) visitan tiendas de motos, talleres de transformadores, estudios de tattoo, bares de carretera, locales de coleccionistas, y por supuesto hacen montones de

kilómetros con desvíos inesperados y cambios de ruedas no deseados a los mandos de diferentes tipos de motos. Aunque todavía no hay fecha para su estreno en nuestro país, no creemos que el grupo A3 Media, que son quienes se han hecho con los derechos de emisión, tarden en traerla a nuestras pantallas. ■





## Metropolitan Bike R77

Rizoma, la empresa italiana mundialmente conocida por el diseño y producción de accesorios de alta calidad para moto, vuelve a sorprendernos con esta bicicleta Metropolitan R77 que se caracteriza por tener la sencillez y elegancia que la marca italiana imprime a todos y cada uno de sus productos

Cuando alguien piensa comprar una bicicleta es normal que dedique tiempo a repasar detalles como diseño, estética y cualidades técnicas, y por eso en Rizoma no han escatimado medios para fabricar un producto genuinamente "Made in Italy" con el que satisfacer a los clientes más exigentes. La moderna y ligera "Single-Speed" italiana cuenta con cuadro de carbono con un diseño en el que se ha conseguido un equilibrio perfecto entre tecnología y armonía geométrica.

En cuanto a la calidad de su equipamiento cabe destacar, entre otros elementos, su corona en aluminio mecanizado CNC, puños Rizoma Ergo Convex, transmisión por correa dentada, llantas de aluminio de perfil alto en colores negro o naranja flúor, relación de transmisión de 69-33 y sillín San Marco.

La bicicleta se entrega en un lujoso packaging propio de los mejores productos de la marca, soporte propio, caja de herramientas, y por supuesto su certificado de garantía. ■



# Ruedas

MOTORBIKE SHOWROOM

## VOY A DOS RUEDAS...¿Y TÚ?

11, 12 Y 13 NOVIEMBRE 2016

NUEVA, SEMINUEVA, CLÁSICA, ELÉCTRICA, CARRETERA, CUSTOM, SCOOTER, CROSS, TRIKES, OFF-ROAD, QUAD, ACCESORIOS, Y COMPLEMENTOS

COINCIDIENDO CON EL  
GRAN PREMI MOTUL DE LA  
COMUNITAT VALENCIANA  
2016

[dosruedas.feriavalencia.com](http://dosruedas.feriavalencia.com)

COLABORADORES:



FERIA VALENCIA



## Yellow Corn



**A**l igual que las motos con las que promocionan la marca, las cazadoras fabricadas en Tokio por Yellow Corn no son aptas para aquellos a los que no les gusta pasar desapercibidos, aunque eso no quita para que gocen de gran prestigio entre los aficionados japoneses que buscan prendas exclusivas que se salgan de lo normal. Aunque casi todas sus cazadoras están fabricadas en kevlar con inserciones en piel, también cuentan con algunos modelos de cuero de estética muy retro. No son baratos y en Europa son prácticamente imposibles de encontrar, pero si buscas un producto muy exclusivo o te quieres dar un capricho puedes probar a conseguirla en la web. ■

[www.japan.webike.net](http://www.japan.webike.net)



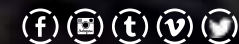
# SCRAMBLER DUCATI



## THE LAND OF JOY

NEW SCRAMBLER DUCATI

DESDE 6.990 €\*



[scramblerducati.com](http://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](http://www.ducati.es)



## Palanca Doble

Si en tu trabajo te ves obligado a vestir de manera formal no querrás que la palanca de cambio de la moto te arruine los zapatos, así que una forma de evitar su desgaste y las características rozaduras es instalando una palanca de punta-tacón con la que te garantizarás su durabilidad. Si eres dueño de una café racer o una clásica puede que no sea la solución que dé a tu moto el aire más "racing", pero el ahorro que te supondrá en zapatos lo compensará. Estas de la foto están fabricadas por Vity's Design en aluminio, y se comercializan con terminación en negro/bronce, negro o cromado. ■



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

## Made in Spain



El que las motocicletas Victory tengan cada día tiene mayor presencia en nuestro país ha animado a la empresa española Black Duck Parts a desarrollar una completa gama de accesorios con las que mejorar la estética de las máquinas de Minnesota .

En su catálogo ya tienen disponible puños, reposapiés, tapas de filtro de aire y llave de contacto, varilla de nivel de aceite, y diferentes medidas de embellecedores bajo los que ocultar la tornillería, a los que en breve sumarán nuevos productos. ■

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

HANDMADE

★ VINTAGE BOOTS & SHOES ★

- THE BLACK MOOSE COMPANY -

Territory

Since 015



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



“THE BLACK MOOSE COMPANY”



## Gama Victory 2017

La entrada en vigor de la normativa Euro 4 sobre emisiones contaminantes ha afectado de forma muy directa al sector de la moto en Europa, y una de sus primeras consecuencias es que una marca como Victory se haya visto obligada a reducir la gama de modelos que comercializarán en el viejo continente a una nueva Octane de 1200cc con motor de refrigeración líquida a la que acompañarán las “Modern American Muscle” Judge, Gunner, y High Ball. ▶



▶ Por el momento las Cross Country, Cross Country Tour, Vision y Magnum de la gama 2016 se seguirán vendiendo en los concesionarios de la marca, así que todavía estáis

a tiempo de haceros con alguno de estos modelos que las estúpidas disposiciones legislativas convertirán en breve en buscadísimos objeto de colección. ▶





▶ Rodney Krois, director general de la marca, asegura que Victory Motorcycles tiene por delante un futuro prometedor. La Octane supuso un importante paso que ha marcado el camino a seguir, y sus re-

cientes participaciones en el TT de la Isla de Man y la Pikes Peak les están sirviendo para desarrollar una serie de nuevos modelos con los que Victory espera darnos muchas sorpresas.

Este año de transición todas las Victory se visten con nuevos colores y cuentan con una nueva línea de accesorios con las que podremos mejorarlas. . ■



# A MODERN AMERICAN THRILL RIDE

¿Crees que sabes lo que es emocionante? Coge una Cruiser Victory, la Moto Americana Moderna y experimenta en cada curva cerrada que encuentres. Como la potencia que surge de su motor Freedom 106 V-Twin, la adrenalina irá desde tu cerebro hasta tu mano derecha, poniendo a prueba tus nervios hasta un poco más lejos. Cuando hablamos de potencia, manejabilidad y estilo, NADA ES COMPARABLE A UNA VICTORY CRUISER.






**APROVECHA ESTAS VENTAJAS!**

**VICTORYMOTORCYCLES.ES**  
 Garantía promocional válida para todas las motocicletas Victory 2015 y 2016 vendidas en Europa. Se aplican condiciones específicas. Por favor, consulte los detalles de la garantía así como las posibilidades de limitación en su concesionario. El ABS viene de serie en la Octane, Gunner, High-Ball, Judge y en todos los modelos Baggers y Tourers.

**RIDE ONE AND YOU'LL OWN ONE.** 



## Vístete de Triumph

Aunque parezca que el buen tiempo se resiste a abandonarnos, ahora es el momento de que revise-mos el equipamiento con el que nos enfrentaremos a los próximos meses de frío y lluvia que se nos avecinan. En Triumph lo saben, y como cada año nos han preparado un catálogo de ropa suficientemente extenso para cubrir nuestras necesidades tanto si queremos prendas informales, ropa técnica, o cazadoras de piel para todo uso con las que nos sentiremos tan seguros sobre nuestras motos, como cómodos a la hora de dejarlas aparcadas

Entre estas últimas queremos destacar el modelo "Daena" para mujer confeccionado con cuero encerado de 1.0 y 1,2mm de espesor, y la "Custom" de hombre. Además de una gran calidad en todos sus detalles de terminación, ambas cazadoras también comparten un corte clásico que no pasa de moda, y cuentan con forro extraíble y protecciones homologadas. Para ver la colección completa te puedes descargar el catálogo desde la web. ■



<http://www.triumphmotorcycles.es/clothing-brochure>



# Urban clothing designed by tattoo artists for urban people



C/ Galicia, 2 03600 Elda, Alicante (Spain) +34 965 390 291

Email: [info@ink4ever.eu](mailto:info@ink4ever.eu) [www.ink4ever.eu](http://www.ink4ever.eu)

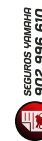


## Legacy

Estas fantásticas bolsas laterales de algodón encerrado y cuero fabricadas por la firma germana Hepco & Becker son una excelente elección para quienes buscamos un producto de buena calidad que no afee la estética de nuestras motos. Disponibles con un sistema de sujeción fijo que es fácilmente adaptable a prácticamente todas las motos del mercado, o mediante la típica cincha que se coloca sobre el asiento del pasajero. ■



[www.be-legacy.com](http://www.be-legacy.com)



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





## La vuelta de Simpson



Su estética al estilo “Star Wars” nos alucinó en los 80 convirtiéndolos en los cascos más deseados, pero que sus creadores nunca se molestaran en homologarlos para usarse en la calle dio pie a que algunas empresas se aprovecharan de su “tirón” copiando descaradamente algunos de sus diseños.

Ahora que todo lo antiguo parece atraer a los usuarios como la miel a las moscas, el departamento de marketing de la conocida marca norteamericana ha decidido reeditar sus modelos más míticos y legalizarlos para que se puedan usar fuera de las pistas de carreras. Si aún no conocéis los cascos

Simpson no os preocupéis, porque que los principales pilotos de drag racing y automovilismo lleven años confiando su seguridad, es la mejor prueba de que su calidad está más que demostrada. ■

[www.simpson-europe.com](http://www.simpson-europe.com)



**M** MonegrosCYCLES-73

MOTORCYCLE APPAREL FOR RIDERS



París, 175  
08036 Barcelona  
Tel. 933 105 912

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

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

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



## Joey Dunlop: El hombre que conquistó el TT

John L. Matthews dirigía hace tres años un documental sobre la figura de Joey Dunlop, el piloto norirlandés imbatido durante años en el Tourist Trophy de la Isla de Man, al que la gran mayoría de aficionados consideramos el mejor especialista de la historia en circuitos urbanos. En este documental titulado "Joey, el hombre que conquistó el TT", intervienen John McGuinness, Phil McCallen, Brian Reid, Mick Grant, Ron Haslam, Roger Marshall, Jim Dunlop o Neil Tuxworth, todos ellos grandes figuras de esta especialidad, lo cual lo convierte en imprescindible para todos aquellos a los que siempre nos fascinó la valentía de estos pilotos capaces de rodar a velocidades de vértigo entre vallas de piedra, árboles, farolas y fachadas de edificios. El **2 de julio** de 2000, después de haber ganado las categorías de 600 y 750 en la carrera ▶



▶ *Pirita-Kose-Kloostimetsa* celebrada en Estonia, el "Rey de la Montaña" falleció a los 48 años al perder el control de su 125 y estrellarse contra los árboles del bosque que circundaba la pista. Con grandes conocimientos de mecánica desde que era muy joven, Joey empezó a correr en moto en la calle contra sus colegas hasta que en 1969 decidió tomarse las cosas más en serio y participar solamente en carreras "legales". En **1977**, con tan solo 25 años, participaba por segunda vez en TT de la Isla de Man y **ganaba la categoría Jubilee Classic a los mandos de una Yamaha**, haciendo que Honda Britain se fijara en él y lo mantuviera como piloto oficial durante toda su carrera profesional a lo largo de la que consiguió **más de 200 victorias en carreras urbanas** con mecánicas de la marca del ala dorada de todas las cilindradas y configuraciones. ▶





# Good Vibrations

▶ En España participó en la carrera puntuable para el mundial TT-F1 que se celebró en Montjuich en 1984, y dos años después, otra vez en el mundial de TT-F1 en el circuito de Jerez. Entre sus logros encontramos nada menos que 5 campeonatos del mundo consecutivos de TT-F1 (1982-1986), 26 victorias en el Tourist-Trophy de la Isla de Man, 24 victorias en el Ulster GP, 13 victorias en la North West 200, 31 victorias en la Southern 100. Un extenso palmarés que se sirvió para que en 1986 le concedieran la condecoración MBE (Miembro del Imperio Británico) por sus servicios al motociclismo, y en 1986 la OBE (Oficial del Imperio Británico) por su labor humanitaria. ■



**Joey Dunlop**

February 25, 1952 - July 2, 2000



**VINTAGE**



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



dynamycline *es*  
www.dynamycline.es





# Japan Connection

## La Vulcan de FK C

Free Kustom Cycles es un taller suficientemente conocido en nuestro país cómo para no necesitar presentación. Marcos, su dueño, es fan de las mecánicas japonesas y de las preparaciones que se hacen en aquel país, así que nadie mejor que el para hablarnos de su moto personal...

FOTOS: CHUS CATALÁN





# E

n contra de lo que muchos creen, el que alguien tenga un taller de customizaciones no significa que por fuerza tenga que tener una moto de una marca determinada. De hecho a mi gustan todas las motos, pero de las japonesas me quedo con su

fiabilidad, sus prestaciones, pero sobre todo con la buena relación calidad precio que tienen. Por eso el día que me surgió la oportunidad de hacerme con una Kawa Vulcan no la desaproveché.





*“ En contra de lo que muchos creen, el que alguien tenga un taller de customizaciones no significa que por fuerza tenga que tener una moto de una marca determinada ”*





Evidentemente dedicándome a lo que me dedico no podía mantenerla tal y como salió de fábrica, así que no tardé en meterle mano. Empecé despojándola de todo lo que no fuera imprescindible y ya que estaba aproveché para simplificar en lo posible la instalación eléctrica. Esto incluyó esconder todo el cableado por dentro de los tubos de chasis y eliminar los conmutadores del manillar sustituyéndolos por dos botones,

uno para la bocina y otro para el arranque, que puse en el hueco que hay entre el asiento y el final del depósito. Justo entre los “guevos”. Batería, CDI, relé de arranque, fusibles y resto de componentes eléctricos que no se pudieron eliminar van en una caja situada debajo del asiento, que se oculta tras las tapas laterales que fabriqué artesanalmente a la medida del chasis.







Para manillar escogí uno de XL Hugger original que sujeté con unas torres Kustom Tech puestas al revés. No es cómo deberían ir, pero ahora la posición de conducción me resulta mucho más cómoda en todo tipo de trayectos, Para rematarlo le monté manetas y bomba de freno de Kustom Tech y puños en metalflake de Easyriders Tokio, a quienes también les compré el depósito de gasolina EGG del me gustaban mucho las formas y ese nervio central que recorre la parte superior de arriba a abajo.

Para adaptarlo tuve que soldar dos roscas a la viga central y hacerle unos soportes nuevos, pero una vez colocado disimula completamente la espantosa viga cuadrada del chasis. Para aprovechar hasta la última gota de gasolina que le cabe (que no es mucha) re Coloqué la posición del grifo tipo vintage que encargué en After Hour Choppers, y fabriqué un nivel de gasolina externo que me ayuda a “controlar” para no tener que empujar.

***“ Para hacer el sissybar no usé soplete. Le di las formas que tiene, incluida la del aro al que se sujeta el piloto de coche fúnebre, doblando los tubos a mano ”***







En la parte ciclo mantuve la horquilla original con sus tijas y botellas, pero al tren trasero decidí eliminarle la suspensión sustituyendo el monoamortiguador central por un tirante rígido con el que bajé la altura de la moto y pude colocar un guardabarros anclado al basculante que va prácticamente pegado al neumático al que le fabriqué los soportes.

Para hacer el sissybar no usé soplete. Le di las formas que tiene, incluida la del aro al que se sujeta el piloto con lente de cristal de coche fúnebre que encontré en Ebay, doblando los tubos a mano. Para mi gusto queda bastante bien y aguanta el peso de un pasajero así que el examen de rigidez lo superó con nota.



Para que el acompañante vaya más cómodo recorté el anclaje de las estriberas traseras y las coloqué unos centímetros más arriba con unos reposapiés Chopper Dave's de fundición de aluminio. Para el asiento tenía claro desde el principio lo que quería. Me gusta la estética Frisco de los chopper de los sesenta, así que me hice en fibra de vidrio la base de un King & Queen. Gracias a Xtrim Seats, que se encargaron de fabricar el relleno de espuma y gel y de tapizarlo en charol, mi mujer y yo podemos hacer montones de kilómetros de un tirón sin cansarnos. Algo que no se puede hacer ni con los asientos originales.





***“ Si te gusta la estética Frisco de los chopper de los sesenta, un asiento King & Queen es una pieza que no puede faltar ”***







Free  
Kustom  
Cycles

Como no podía ser de otra forma, que para eso Free Kustom Cycles es el importador para España de los productos de la marca yanqui-nipona, el filtro de aire es un Mooneyes.

Hubo que fabricar un aro para que los tornillos del soporte original coincidieran con los de la tobera que me dio mucho curro, pero quedan tan bien como los escapes. Los colectores están fabricados y soldados por mí, y rematados con dos colas de pez soldadas en posición opuesta que le dan el toque de cola de sirena (Mermaid Tail) que buscaba... ¡y suenan de muerte!



Para el tema de la decoración conté con tres de mis mejores amigos: Diego de Diego's Garage, Kilian de Pic-As Studio y Elias de Wasted Wheels. El primero se encargó de pintar todas las tapas del motor en negro brillo y los aros de las llantas

en metalflake rojo. Kilian de la horquilla, el color base y el acabado final de la carrocería, y Elías del diseño en pan de oro con perfiles rojos y de los diferentes pinstriping y letterings que lo acompañan. Quiero dar las gracias a todos los clientes y amigos

que me apoyaron durante el proceso de construcción de ésta moto, y a Monika, mi mujer, por su paciencia, el apoyo incondicional que siempre me brinda, y el ánimo que me da para seguir en ésta profesión que tanto me gusta.



**“ De la decoración se encargaron tres de mejores amigos: Diego de Diego's Garage, Kilian de Pic-As Studio y Elias de Wasted Wheels ”**





**"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



# The First Racer

Las motos personalizadas se diseñan para que sus dueños las usemos a diario sintiéndonos diferentes. Lo triste es que antes o después nos parecerán iguales a muchas otras que nos crucemos en la carretera...

TEXTO: XTB; FOTOS: SÉBASTIAN LAURENT POR  
CORTESÍA DE KD MOTORCYCLES; MODELO:  
CAMILLE ROCHETTE





# E

sta es una máxima que suele cumplirse con cierta regularidad, salvo que hayas tenido la precaución de elegir como punto de partida una moto que se salga de lo corriente. Pascal Demeulemeester y Laurent Kesteloot tuvieron claro desde el primer momento que si para dar a conocer KD Motorcycles Belgium, el taller que habían inaugurado juntos, caían en la tentación de realizar un proyecto basándose en la marca de motos que usa todo el mundo, no solo no destacaría, sino que terminaría siendo “uno más” en el gigantesco maremágnum de talleres que hay en Europa.





***“ Para dar a conocer KD Motorcycles Belgium, Pascal y Laurent no podían realizar un proyecto basándose en la misma marca de motos que usa todo el mundo ”***







A ambos socios les une su gran pasión por la construcción de motos y por todo lo relacionado con la cultura custom de los 60 y 70; dos décadas en las que las mejores chopper que solían aparecer en las revistas de la época estaban propulsadas por me-

cánicas británicas y o japonesas. Esto les llevó a elegir para el proyecto que tenían en mente una Bonneville T140 ES, una vieja gloria diseñada por Triumph Engineering antes de que la empresa de Meriden se declarase en bancarrota.





El motivo de elegir este modelo en lugar de la T120 de la que deriva se debió a la facilidad para conseguir recambios con los que reconstruir el motor en caso de que fuera necesario. Encontrar éste ejemplar fue más complicado de lo que imaginaban. También tuvieron que pagar un sobreprecio pero les mereció la pena porque además de estar en muy buen estado, al menos aparentemente, el cubicaje de su twin paralelo era de 750cc en vez de los 650cc de su hermana, y lucía un par de carburadores Amal que no podían estar más nuevos. ¡La moto prometía!





***“En la rueda delantera de 21” llama la atención el precioso tambor de doble leva procedente de una moto tan carismática como la Laverda 750SF”***





Pero las apariencias engañan. El tío que se la vendió resultó ser uno de esos carbonazos que para que los neumáticos parezcan más nuevos los embadurna con cierto refresco de cola del que no vamos a decir la marca, y echan serrín a la caja de cambios para que las marchas no rasquen cuando des esa típica vuelta a la manzana que a todos nos dejan hacer cuando vamos a comprar

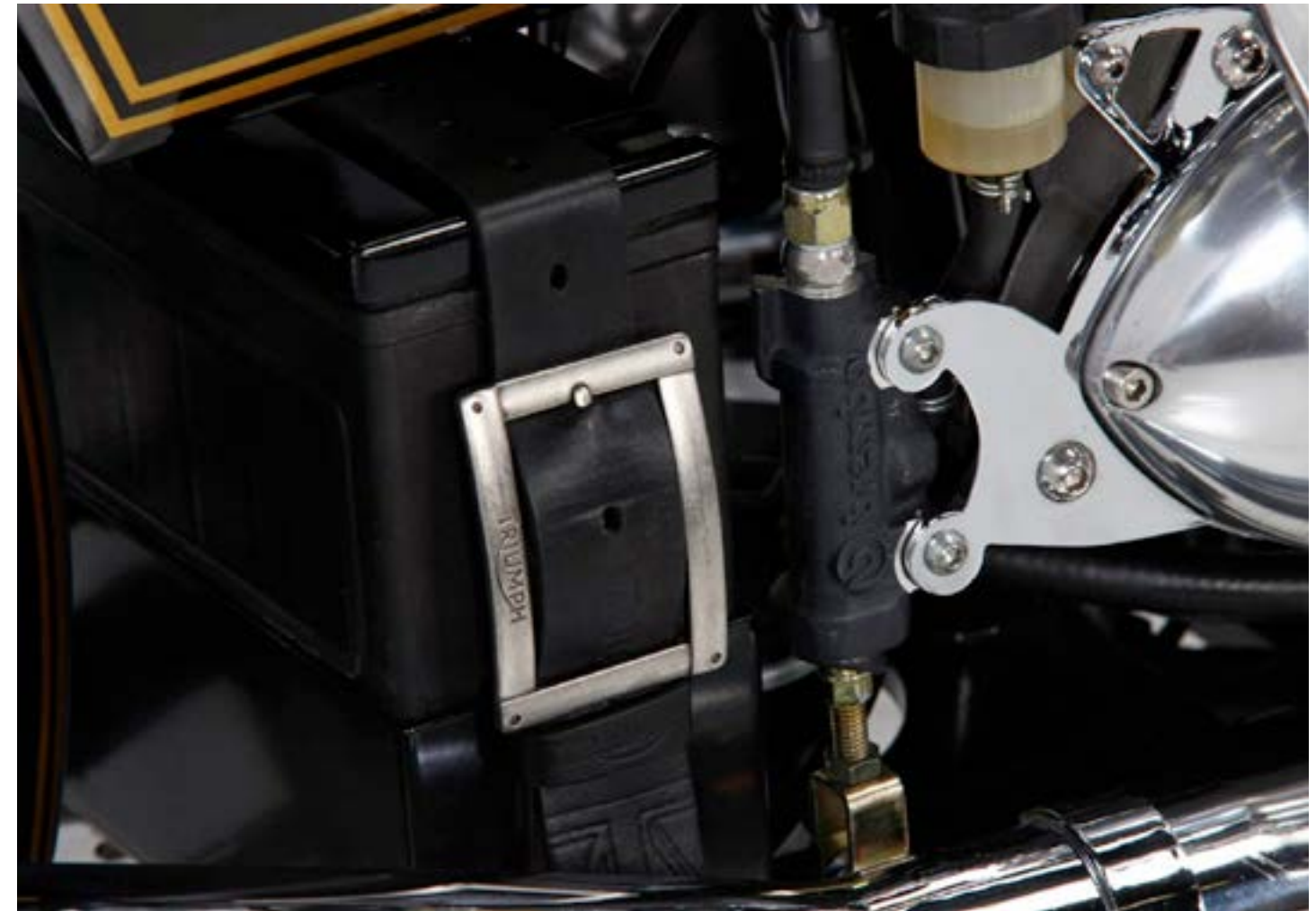
una moto usada. La realidad fue que los carburadores estaban tan buenos como prometían pero el motor no tenía compresión y el cambio y el embrague estaban hechos polvo, así que al final tuvieron que tirar de contactos en Reino Unido y comprar una transmisión de cinco velocidades, pistones con segmentos y un juego de juntas para devolverle el brío perdido.





Una vez reconstruido el motor lo mandaron a Retro Chrome para que un par de semanas después se lo devolvieran tan bonito y reluciente como aparece en las fotografías. Ellos mientras tanto se encargaron de fabricar un nuevo chasis inspirado en el

original pero con la sección trasera rígida y 30° de lanzamiento en la pipa de dirección. La suspensión delantera es de Harley. Para mejorar su rendimiento y darle más rigidez se le montaron muelles Hagon y un puente de horquilla Norman Hyde.



***“ En KD Motorcycles tuvieron que tirar de contactos en Reino Unido para comprar una transmisión, pistones con segmentos, y un juego de juntas para devolver al motor el brío perdido ”***





Un detalle que destaca mucho es el freno delantero. La T140 llevaba disco, así que encontrar en la llanta delantera de 21" ese precioso tambor doble leva de Laverda 750SF era una agradable sorpresa. No será ni la mitad de efectivo que un freno moderno pero a bonito... pocos le pueden hacer sombra.

En la parte trasera Pascal y Laurent fueron menos creativos. Aquí se conformaron con una llanta Harley de 16" con disco y pinza PM y bomba Brembo.





***“ Para mejorar su rendimiento y dar más rigidez al tren delantero, a la horquilla se le montaron muelles Hagon y un puente de horquilla Norman Hyde ”***

Para completar la moto los dos amigos hicieron un “mix” con piezas propias, restauradas y compradas (de estas últimas hay que resaltar que fueron pocas) y tras 950 horas de trabajo tuvieron lista la First Racer. Una moto con la que han cosechado multitud de premios importantes (incluido un Campeonato del Mundo AMD), lo que demuestra que acertaron al pensar que si quieres destacar no debes seguir la corriente al resto.





## General

Moto>First Racer  
Propietarios>L. Kesteloot y P. Demeulemeester  
Modelo base>Triumph T140ES  
Año>1981  
Constructor>KD Motorcycles Belgium  
Tiempo>950 Horas  
País>Bélgica

## Motor

Fabricante>Triumph  
Tipo>Twin paralelo  
Cilindrada>750cc  
Cambio>Triumph T140 5 velocidades  
Carburadores>Amal  
Filtros>Trompetas de admisión  
Escapes>Trumpet

## Parte Ciclo & Accesorios

Chasis> KD Motorcycles  
Tipo>Rígido  
Avance>30°  
Horquilla>Harley modificada  
Tipo>Telescópica  
Puente de horquilla>Norman Hyde  
Faro>Bates  
Manillar>Semi manillares LSL  
Velocímetro>Triumph  
Llanta delantera>KD Motorcycles 21"  
Freno>Tambor Laverda 750 SF  
Neumático> Avon Speedmaster MKII 3.00 x 21  
Depósito de gasolina>Triumph  
Depósito aceite>KD Motorcycles  
Asiento> Monoplaza KD Motorcycles / Biltwell  
Soporte batería>KD Motorcycles  
Llanta trasera>H-D 16"  
Freno/Pinza>Performance Machine  
Bomba freno>Brembo  
Neumático> Avon Speedmaster MKII 5.00 x 16  
Guardabarros>KD Motorcycles  
Soportes> KD Motorcycles  
Piloto>Rog Belgium de los 50's  
Pintura>KD Motorcycles  
Cromados>Retro Chrome






# CHOOSE & DRIVE



ESPACIO **HARLEY-DAVIDSON** BCN

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

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

**HARLEY-DAVIDSON** in BARCELONA







Aunque cada vez queden menos ejemplares tal y como la fábrica de Múnich las trajo al mundo, encontrar en cualquier país europeo una BMW bóxer de 2 válvulas todavía es relativamente sencillo...





**“ Estas dos motos, una R100 del año 91 y una R80 del 85, son de K-Speed, una empresa de recambios y accesorios con sucursales en toda Tailandia ”**



Las viejas bóxer son duras y fiables como pocas. Nunca fueron baratas, y ahora que se han puesto de moda y todo el mundo las busca para transformarlas, su cotización se ha disparado al nivel del de algunas motos modernas. Aun así, si estás dispuesto a pagar lo que te piden por

ellas te podrás dar el gustazo pasearte en una de las mejores motos europeas del siglo pasado

Pero eso podrás hacerlo si vives en Europa o USA. En Tailandia y otros países asiáticos comprar una bóxer de aire es casi imposible ya que una R 69 cuesta la friolera de 28.000

Dólares, así que encontrar un par de ejemplares modificados como los que protagonizan este reportaje es como si nos hubiera tocado la lotería, porque con esos precios los dueños de motos clásicas las prefieren mantener de serie para que no pierdan valor. Estas BMW R100 del año 91 y R80 del 85 son propiedad de K-Speed, una empresa de recambios y accesorios con sucursales en todo el país que Eak y Krieng dirigen desde la central de Bangkok. El “culpable” de la transformación fue el primero, que convenció a su socio de la importancia de habilitar en el almacén una pequeña zona como taller (una excusa como otra cualquiera para tener donde entretenerse en sus ratos libres) Las dos estaban en estado original y las eligieron porque les gustaba mucho la estética de sus motores





# Bosbster

Así es como en K-Speed han bautizado a la R100 después de que Eak decidiese hacer unos cambios en la parte ciclo como reducir el recorrido de la horquilla recortándole las barras, modificar y reforzar el soporte del amortiguador y sustituir éste por un YSS sobre el que encontramos un asiento "mono" con

el que parece que el piloto fuera sentado sobre el aire. La llanta trasera de 18" ahora coincide en anchura con la anterior, y en ambas se han calzado unos Firestone. Uno de los detalles que le otorgan más personalidad a la moto es el depósito de gasolina. Eak es un fan de la extinta industria española.

En general le gustan todas las motos nacionales de off road de los años 70, pero como siente cierta predilección por la marca Bultaco estuvo buscando durante mucho tiempo un depósito de Sherpa T o de Pursang MK6 o MK7 que por desgracia no encontró. Bueno, sí que los encontró en cierta web de compra

venta de piezas para clásicas pero no estaban en buen estado y se los querían cobrar como si fueran de oro, o que en lugar de taiwanés fuera de Gilipollilandia así que compró el de una Honda TL125 que además de parecerse bastante no le dio ningún problema a la hora de adaptarlo al tubo superior chasis.





Otras piezas que ha usado son un manillar plano y bajo del catálogo de la empresa equipado con manetas y soportes Takegawa, piñas de conmutadores reducidas a la mínima expresión, y un pequeño cuenta kilómetros con LED's. Para terminar el apartado iluminación Eak se conformó con un pequeño faro y un piloto que asoma por debajo del asiento.

Aunque como suele decirse vulgarmente los motores BMW bóxer son "carne de perro", Eak tuvo la precaución de dar un buen repaso

al flat twin R100. La verdad es que con un cambio de segmentos, juntas, muelles de válvulas y un buen reglaje de los carburadores Bing, que ahora respiran a través de filtros K&N, quedó como nuevo. Con los silenciosos tipo megáfono se ha conseguido ganar algo de potencia. No mucha, pero tienen un sonido bronco que te hace hervir la sangre, y en una moto de promoción eso es fundamental.





**“ En muchos países del sudeste asiáticos comprar una bóxer de aire es misión imposible. El precio de las R69 ronda los 28.000 Dólares ”**





# Brat Bobber

El Segundo “capricho” de los chicos de K-Speed es la R80. A Krieng le gustó la idea de que su socio rebajara la altura de la moto porque las BMW son como un “andamio” para la estatura media de los taiwaneses, y la idea de pararse en los semáforos de puntillas o tener que buscar las

aceras para apoyarse le provocaba ansiedad, así que le pidió que hiciera algo parecido en la suya pero con un asiento más cómodo y algo más alto. Eak repitió la fórmula de recortar barras, eliminar subchasis y soldar uno nuevo rediseñado, y cambiar el amortiguador por otro más corto

que el original, que en la Brat Bobber no inclinó tanto como en la suya. En cuanto al tipo de manillar, piñas, manetas y soportes ambas motos coinciden porque proceden de su propio catálogo. El velocímetro, faro y piloto de freno también pero como la idea no era hacer dos

motos exactas se montaron diferentes modelos. Algo que también hicieron con el depósito, que en la Brat Bobber es una preciosa pieza artesanal construida expresamente para la moto, aunque curiosamente también tiene cierta similitud con el de algún modelo de la marca española del dedo rampante.







A pesar de tener  
tros y ser seis años más  
guo, el motor de la Brat Bobber  
estaba mejor de compresión que el de  
su hermana mayor, así que el trabajo se limitó  
a un reglaje, cambio de aceite y filtros (el de aire es un  
K&N tipo original) y ajustar la carburación a los nuevos silen-  
ciosos. Las tapas

Las dos motos están pintadas de forma tan discreta (quizás demasiado) que  
lo único que resalta en su decoración son los logos de BMW en los flancos de sus  
depósitos. Aun así, Eak y Krieg no pueden evitar ser el centro de atención allí donde  
vayan ¿O es que pensaban que con semejantes motos podrían pasar desapercibidos?

más kilóme-  
anti



**SUPERBIKE PARTS**

**KING OF NAKEDBI**

**SINCE.2002**



**“ Las BMW son demasiado altas para la estatura media de los taiwaneses, así que no había más remedio que rebajarlas ”**



***“ Aunque las dos motos están pintadas de forma demasiado sobria, Eak y Krieg no pueden evitar ser el centro de atención allí donde vayan ”***



T





# Sullen

MEN AND WOMEN URBAN WEAR

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



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





# Victory Ether



Tal y como os comentábamos hace un par de números en la sección de noticias, Victory ha puesto en marcha entre sus concesionarios un concurso denominado “Operación Octane”, cuyo fin es encontrar la mejor personalización realizada con éste modelo...



T

odos los participantes deben mandar las fotos de sus proyectos antes del día 24 de este mes, y dos semanas después se abrirá un periodo de votaciones online en el que se elegirán las dos Octane que merecen llevarse los 3.000 y 5.000 dólares de premio que hay en juego.

Rick Fairless, el dueño de Stokers Dallas, es uno de los concesionarios de la marca que más rápido ha hecho los deberes. Pero no porque supiera de la existencia del concurso, del que se ha enterado a la vez que el resto, sino porque lleva en el sector de la customización de motos más de dos décadas, y desde el mismo día que firmó el contrato de distribuidor con la marca de Minnesota tuvo claro que tenía que crear de inmediato una línea de accesorios para que sus clientes habituales, que son de la que no se suben en una moto de serie ni por todo el oro del mundo, pudieran modificar sus Victory sin que tuvieran que adaptar piezas diseñadas para otras marcas.







**“ El freno trasero se ha trasladado al lado izquierdo de la llanta, y la pinza actúa directamente sobre la corona de transmisión ”**



Como decía una vieja canción: Ethel es el nombre de una de las pocas chicas buenas que aún quedan en el mundo. Es hermosa por dentro y por fuera, los chicos la persiguen, y las chicas la envidian... Una denominación que encajaría como un guante con ésta Octane si no fuera porque Rick y su mujer tienen una hembra de Pastor Inglés traviesa y malísima (dicho en el buen sentido) por la que escogió el nombre de la moto: Ethel: La Octane Malvada. En Stokers Dallas son famosos por las curiosas pinturas de estilo psicodélico

que decoran todas las custom que salen del taller, algo que se ha convertido en una especie de sello personal de la casa, pero con la Ethel Rick se ha "cortado" para que no solamente guste a sus seguidores más incondicionales. De ahí que por esta vez, y suponemos que sin que sirva de precedente, haya elegido darle una terminación en acero crudo para que pase algo más desapercibida que el resto de su producción... Si es que una moto como esta puede pasar desapercibida en algún sitio.







Aparte de esto, que al fin y al cabo es secundario porque cada cual tenemos nuestros propios gustos, el principal objetivo de Rick fue convertir la Octane en una “luchadora callejera” que se desarrollara de forma más eficaz entre el tráfico urbano. Ese es uno de los motivos por los que incrementó la medida original de las llantas a 18”. Una decisión acertada pero que no termina de cuadrar con los 180mm de anchura del

Dunlop delantero, porque tanta goma por fuerza tiene que restar agilidad a la moto al sortear coches y obstáculos, aunque Rick mantiene que junto con la horquilla tipo Girder que fabricó para el tren delantero y la suspensión trasera rebajada en 50mm la moto reacciona rápido y bien incluso con asfalto en mal estado, así que no seremos nosotros quienes osemos llevarle la contraria. ¡Faltaría más!



**“ Rick se ha “cortado” con la decoración de la Ethel para que la moto no solo les guste a sus seguidores más incondicionales ”**



Del modelo original se aprovechó la carrocería modificando el panel central del depósito con un relieve que llega hasta el tapón de tipo aeronáutico y ensanchando y acortando los guardabarros. En el trasero se sustituyó el alargado piloto por otro más pequeño y se eliminó el faldón que sirve de soporte para la matrícula y los intermitentes, para que el enorme "Donut" trasero de 240mm quedara a la vista y también se pudiera apreciar que el freno se trasladó a la izquierda de la llanta, y la pinza ahora actúa sobre la corona. Salvo el espectacular escape 2 en 4 en 1 artesanal, que habría que pedirlo por encargo, el resto de piezas de la Ethel son de la empresa creada por Rick para surtir a los propietarios de Victory de material "especial", así que si tenéis una Octane o cualquier otro modelo de la marca se las podéis encargar a través de su página web: [www.RFCustomParts.com](http://www.RFCustomParts.com)





## General

Moto>Ethel  
Propietario>Rick Fairless  
Modelo base>Victory Octane  
Constructor>Stroker Dallas & RF Custom Parts  
País>USA  
Página Web>

## Motor

Fabricante>Victory  
Tipo>V-Twin 60°  
Refrigeración>Líquida  
Cilindrada>1.179cc  
Cambio>6 velocidades  
Colectores escape> 2 en 4 en 1 RF Custom Parts

## Parte Ciclo & Accesorios

Faro> RF Custom Parts  
Manillar> RF Custom Parts  
Puños> RF Custom Parts  
Llanta delantera>5.5 x 18"  
Neumático> Dunlop 180mm  
Guardabarros>Victory modificado  
Soportes> RF Custom Parts  
Depósito de gasolina>  
Asiento> RF Custom Parts  
Bolsas laterales>RF Custom Parts  
Amortiguadores> RF Custom Parts de gas con depósito separado  
Llanta trasera>8.5 x 18"  
Neumático>Dunlop 240mm  
Guardabarros>Victory modificado  
Soportes> RF Custom Parts  
Piloto> RF Custom Parts  
Soporte matrícula> RF Custom Parts  
Pintura>Gary Queen (OSC)





**“ Para terminar este proyecto en el que se usaron un montón de piezas fabricadas previamente por RF Custom Parts, la empresa de Rick, se invirtieron cuatro meses ”**







# Honda 350 SBC

**Dos por el precio de una...**

Steel Bent Customs están en ese pequeño grupo de talleres que desde sus inicios se dieron cuenta del crecimiento que las café racer experimentarían en los USA...

TEXTO: XTB; FOTOS: CORTESÍA DE STEEL BENT CUSTOM



# S

Si algo distingue a los americanos es que son muy suyos. En todo lo relacionado con el mundo del motor siempre han tenido sus propias ideas, y que de repente les diera por algo tan europeo como las café racer, que son lo opuesto a lo que ellos entienden por una custom bike, fue algo que no dejó de sorprender a propios y extraños a los dos lados del Atlántico.







*“ Las motos se tiraron más de un año arrinconadas en el patio trasero acumulando más mugre y óxido del que tenían cuando llegaron al taller ”*



Los americanos están acostumbrados a exportar su estilo de vida. Tanto que a veces da la sensación de que algunos de los que en estos últimos años le han cogido el gustillo a las motos retro con semi manillares, estribas retrasadas y asientos con colín, intentan “venderlos” que son ellos los que han inventado el movimiento café racer. Por suerte no todos se lo tienen tan creído. Michael Mundy es el dueño de Steel Bent Custom, un taller de Florida en el que les gustan las motos japonesas de los 70 y 80 y siempre tuvieron claro que si querían

desmarcarse de sus competidores tendrían que dejar de lado las motos americanas y hacer cosas diferentes. Eso no significa que de vez en cuando no les mole que un cliente les encargue un bobber o una chopper con motor japonés (el cliente siempre es el que manda), pero a ellos les va más el rollo de las potentes naked de la vieja escuela.







Precisamente ésta CB 3 ½ es una de esas transformaciones que están en las antípodas de las café racer que suelen hacer. Michael la vio anunciada en el periódico y como el tío vivía relativamente cerca del taller se acercó a su casa para verla. Estaba hecha una mierda pero era barata y le daban otra igual para recambio así que se quedó con ella. Con la cantidad de trabajo que tenían en el taller sabía que las dos motos

estarían dando tumbos de un lado a otro del taller una temporada pero no le importó. Las motos estuvieron más de un año arrinconadas en el patio acumulando más mugre y óxido del que ya tenían, así que cuando Michael se acordó de que en su lista de deseos tenía pendiente construir un bobber se acordó de ellas. La idea era usar las dos motos para hacer una, pero como ambas estaban igual de mal optó por reconstruirlas a la vez y que fueran exactamente iguales salvo en el color.



**“ En comparación con el resto de transformaciones que suelen hacer, ésta (s) CB del 73 suponen un cambio radical en la producción de Steel Bent Custom ”**





## Bobbers, bobbers, bobbers...

A partir de aquí hablaremos como si solo se tratara de una moto. La idea de un chasis rígido rondaba por su cabeza porque siempre le han gustado los diseños simples, así que en cuanto la moto estuvo desguazada al completo le cortó

la sección trasera. El sitio del basculante y los amortiguadores ahora está ocupado por un hardtail de XS650 que le proporcionaron sus colegas de Cycle One. Que Michael decidiera soldarlo en vez de atornillarlo a la estructura

principal le obligó a rediseñar los tubos que hay entre el motor y la rueda, pero visto el resultado está claro que el exceso de trabajo mereció la pena.





La suspensión delantera es la original restaurada con muelles, retenes y unos fuelles que luego se protegieron con unas fundas hechas a medida que, junto con las manetas colocadas en sentido inverso, dan al tren delantero un aire muy retro.

Las dos llantas de radios también son nuevas. La delantera se hizo partiendo del tambor de una Honda CL350 de off road y la posterior del buje original, con lo que Michael dio por terminada la parte ciclo.





*“ Que a ellos les vayan  
las naked de la vieja  
escuela no significa  
que de vez en cuando  
no les apetezca hacer  
un bobber o una buena  
chopper ”*





El sistema eléctrico se simplificó a la mínima expresión. Está pensado para que la moto arranque a patada, pero se ha conservado una pequeña batería escondida en el falso depósito de aceite tipo barril que hay debajo del asiento monoplaza, para mantener un voltaje uniforme en los pocos componentes que alimenta, que se reducen al faro y el piloto.

De toda la moto lo que seguramente llama más la atención es el sistema de escape formado por cuatro tubos independientes de acero inoxidable que hacen un ruido de mil demonios. La cinta que los cubre evita que la pierna del conductor se achicharre como si la hubieran echado a la parrilla de una barbacoa pero aun así el calor que desprenden se deja notar. Es un pequeño inconveniente pero lo compensa el que sea algo diferente a lo que hacen el resto de constructores. Y como dice Michael: “para lucir hay que sufrir”.





*“ Ya sea en rojo o en verde, hay que reconocer que estos dos bobbers con base CB lucen igual de bien ”*





Conozco a Pepo Rosell hace suficiente tiempo como para saber que las Harley nunca han estado entre sus motos favoritas...

TEXTO: DGD-H; FOTOS: JOSÉ CEPAS POR CORTESÍA DE XTR PEPO

# Dyna-Mita





P

ero está claro que con la edad todos evolucionamos (lo malo es que generalmente suele ser a peor), así que para mí ha sido una grata sorpresa descubrir que en su nueva etapa profesional al frente de XTR, Pepo tenga la mente abierta a experimentar cosas nuevas, y que por fin haya decidido incluir en su larga lista de transformaciones un modelo de la Motor Co.







Eso sí, de manillares cuelga monos, mandos avanzados, asientos a ras del suelo, cromados, y demás detalles característicos del custom "Made in USA" mejor ni hablamos, porque no podemos olvidar que Pepo es conocido en toda Europa por sus motos deportivas, especialmente con base Ducati, y cuando la velocidad se lleva en la sangre no hay qué ni quien te la saque.

Por eso atreverse a modificar una Harley era un reto triple, ya que no podría parecerse en nada a la típica "cerda" de Milwaukee, su comportamiento debía ser completamente diferente al de éstas en todos los sentidos, y además debía tener sitio para un pasajero. ¡Casi nada!



*“Esta Dyna debe ser de una de las pocas Harley con las que puedes llegar a una curva “pasado de rosca” y no tienes que encomendarte a todos los santos de tu devoción”*







Respecto a las líneas de la moto, Pepo quería que la imagen fuera de estilo más europeo que americano, por lo que optó por hacer un diseño estrecho y poco voluminoso en el que se mezclan sutilmente detalles que habitualmente encontramos en motos de estilos tan dispares como las dirt track y los Bobber. El depósito de gasolina, sin ir más lejos, es el de una Yamaha SR 500 que hacía años que daba vueltas de un rincón a otro del taller. Una

vez adaptado al chasis junto con el asiento la estampa recordaba a un "pepino" de los cincuenta o sesenta. Con unos semi manillares por debajo de la tija casi habría parecido una Vincent de carreras (salvando las distancias, claro está), pero no pudo ser porque el dueño estaba empeñado en un manillar ancho y se tuvo que colocar uno de cross que Pepo, con buen criterio, acompañó de un porta número frontal que da a la moto un aire racing muy agresivo.





Una vez que todo estuvo puesto en su sitio la moto aún se veía demasiado larga por lo que Pepo decidió “tirar de radial” para acortar sus dimensiones. Ese también fue el momento de hacerle una buena cura de adelgazamiento y de trasplantarle la horquilla invertida y el conjunto de frenos Tokico con discos flotantes de una Supersport, con lo que la Dyna-Mita ahora debe ser una de las pocas Harley con las que llegas a una curva “pasado de rosca” y puedes permitirte frenar tarde y tumbar a saco sin tener que encomendarte a todos los santos de tu devoción. Y eso que aún no le han puesto los amortiguadores definitivos.





*“Una vez que todo estuvo adaptado, la estampa recordaba a la de los “pepinos” de los cincuenta o sesenta”*





Para sacar todo el rendimiento posible al V-Twin y que nada entorpeciese su visión se fabricó un escape nuevo. Los colectores están completamente ceñidos a los cilindros y se unen bajo de la caja del filtro de aire en una sola salida rematada por un silencioso Turn Out.



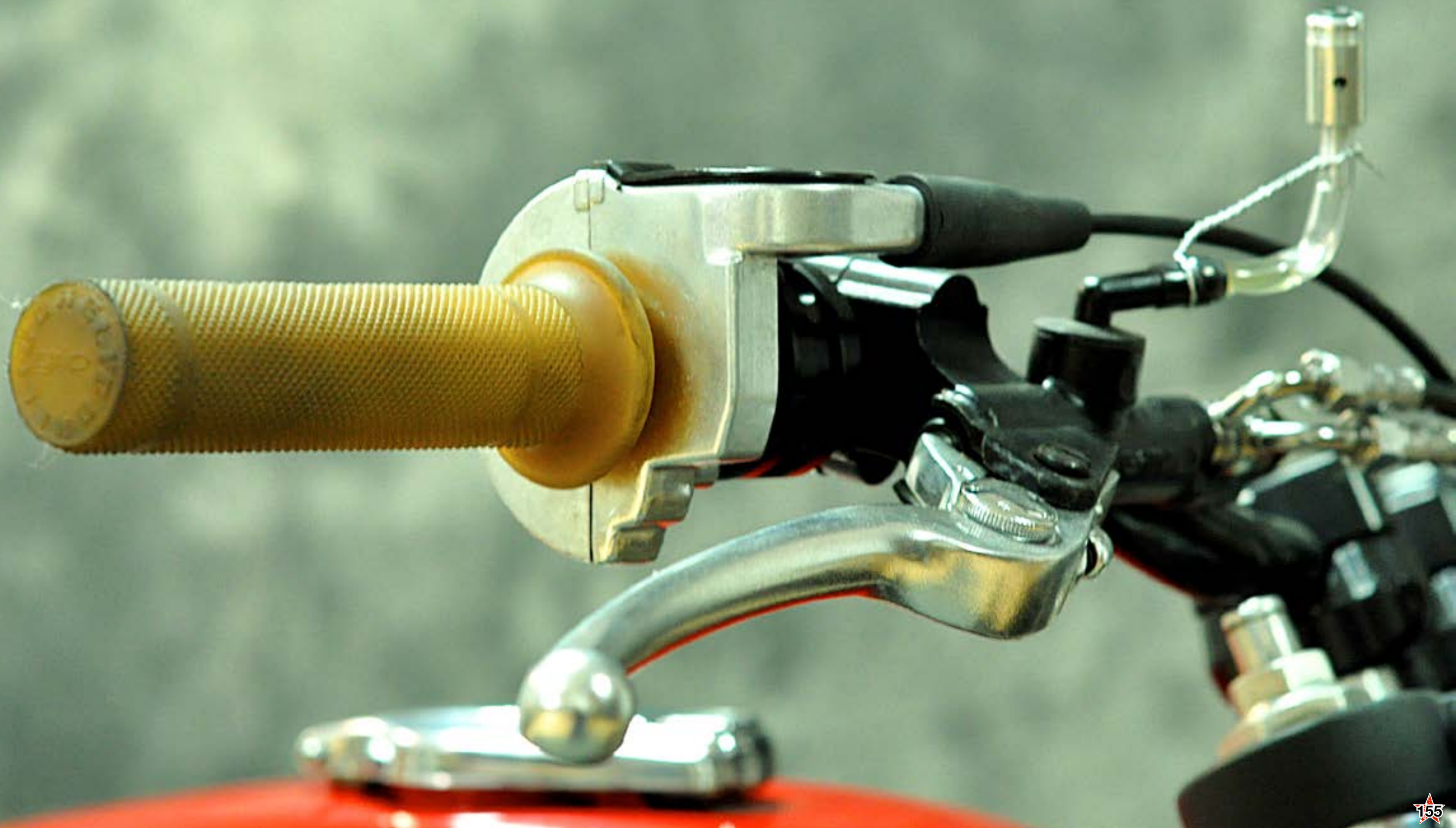


En cuanto a la decoración se refiere, Pepo siempre ha tenido claro que sus motos no se llevan bien con el color negro. A él le van los tonos vivos, y si son como el color rojo de Ducati antigua que eligió para ésta ocasión mejor que mejor. El logo tampoco es el que luciría el dueño de una moto de Milwaukee para decorar los flancos del depósito, sino que recuerda a los emblemas de las fábricas europeas de antaño. Aunque parece el cruce de los de BMW y Ducati Meccanica la idea se sacó de la foto en blanco y negro de una Harley de los años 20.

Gabrielle  
by **XTR**



***“ El dueño se empeñó en un manillar ancho, así que en XTR Pepo colocaron uno de motocross que, con buen criterio, acompañaron de un porta número que da a la moto un aire muy agresivo ”***





El dueño de la moto está feliz de lo bien que va su Dyna-Mita, y Pepo encantado del resultado de su trabajo, y sobre todo orgu-

lloso de que la mayoría de gente coincida en que: "no parece una Harley"... Al fin y al cabo ese era el objetivo.





The Wild Side of Vintage

# CAFE RACERS

THE DISTINGUISHED GENTLEMEN'S RIDE



200  
PAGINAS !!

- ♠ *Motos, cuero y rock 'n' roll*
- ♠ *Regularitá* ♠ *Guzzi V8 Vanguard*
- ♠ *Yamaha Sub Zero* ♠ *El Fenómeno Rukus*
- ♠ *Honda CBX 250 "Tigra"* ♠ *Spirit of Japan*



The Wild Side of Vintage

# CAFE RACERS



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