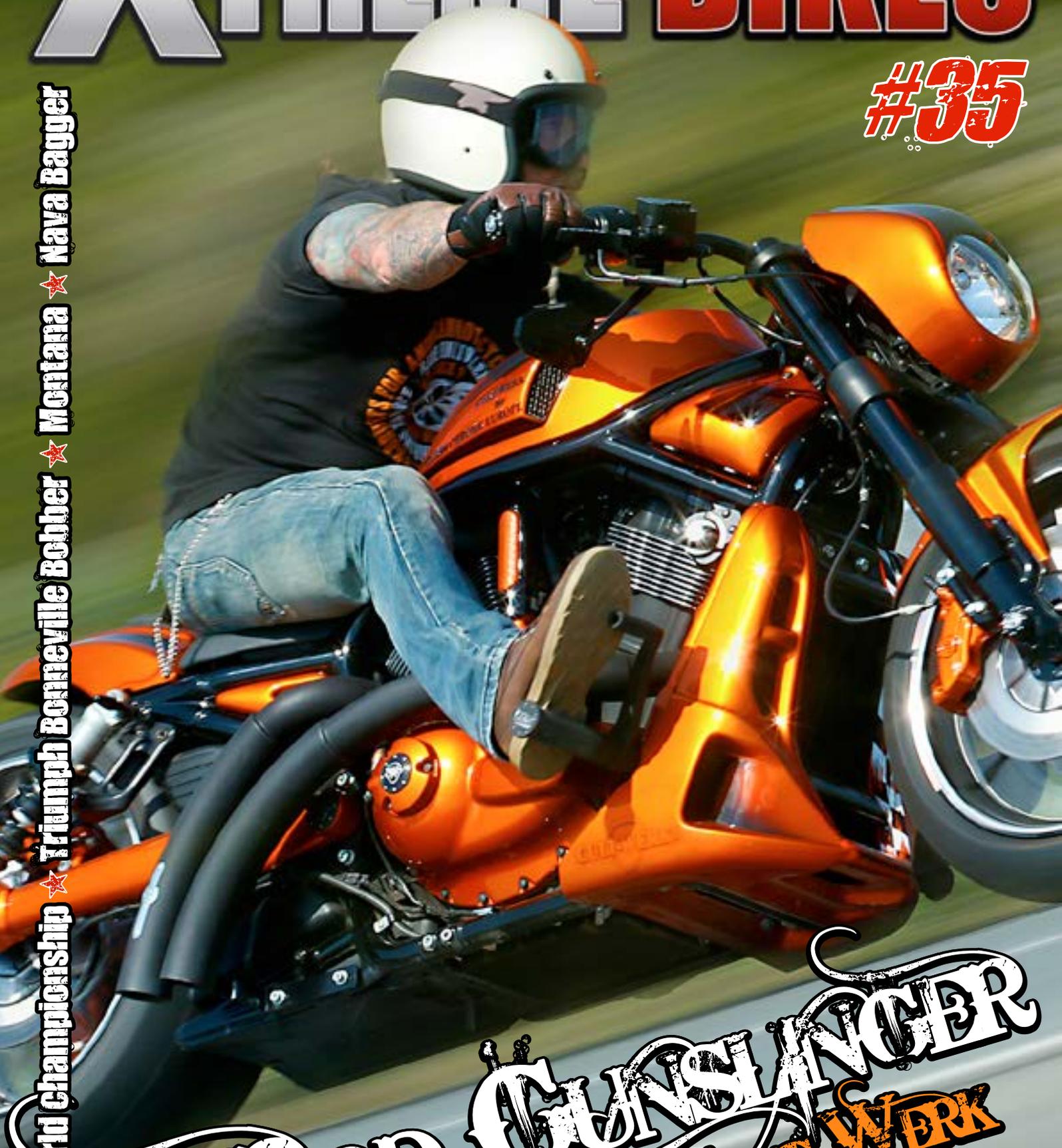


Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

XTREME BIKES

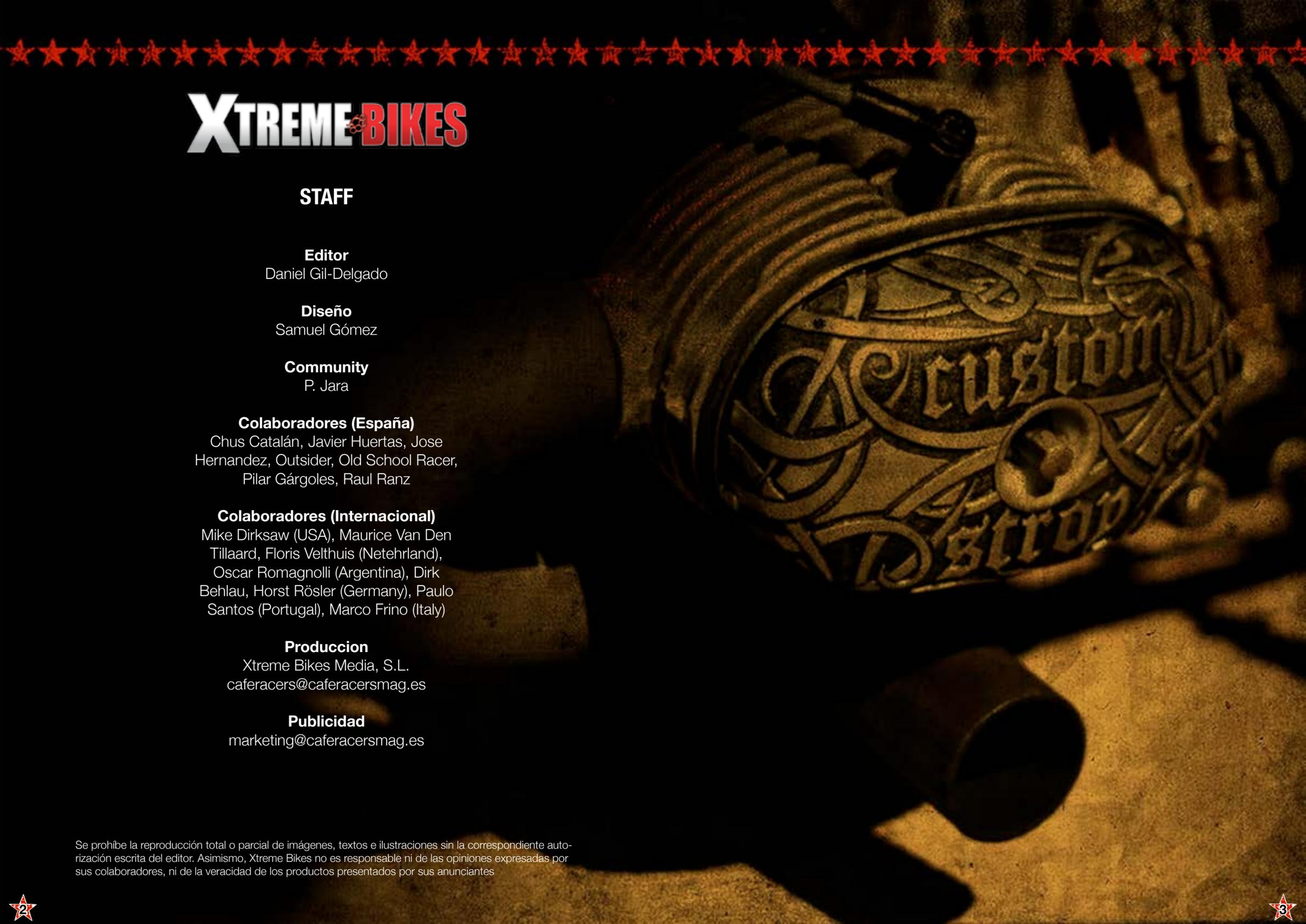
#35



AMD World Championship ★ Triumph Bonneville Bobber ★ Montana ★ Nava Bagger

V-ROD

GUNSLINGER
BY GULF WERK



XTREME BIKES

STAFF

Editor

Daniel Gil-Delgado

Diseño

Samuel Gómez

Community

P. Jara

Colaboradores (España)

Chus Catalán, Javier Huertas, Jose Hernandez, Outsider, Old School Racer, Pilar Gárgoles, Raul Ranz

Colaboradores (Internacional)

Mike Dirksaw (USA), Maurice Van Den Tillaard, Floris Velthuis (Netehrland), Oscar Romagnolli (Argentina), Dirk Behlau, Horst Rösler (Germany), Paulo Santos (Portugal), Marco Frino (Italy)

Produccion

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

Publicidad

marketing@caferacersmag.es

Se prohíbe la reproducción total o parcial de imágenes, textos e ilustraciones sin la correspondiente autorización escrita del editor. Asimismo, Xtreme Bikes no es responsable ni de las opiniones expresadas por sus colaboradores, ni de la veracidad de los productos presentados por sus anunciantes



Sumario

Good Vibrations	8
V-Rod Gunslinger	24
AMD World Championship	50
Triumph Bonneville Bobber	100
Montana	122
Nava Bagger	142

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

Piper J Moto

Salvo en contadísimas ocasiones, en las que se incorpora tecnología aplicada desde el segmento de la motocicleta (Yamaha T-Max, BMW C, Aprilia SRV 850 u Honda Integra) al hablar de scooter a la mayoría nos vienen a la cabeza imágenes de motores basculantes, ruedas pequeñas y carrocerías de plástico. O al menos así era hasta que Piper J Moto desarrollara una moto que, con el aspecto de un scooter retro, esconde bajo su carrocería una parte envidiable, así como un motor que a poco que te descuides girando el acelerador puede hacer que los ojos se te den la vuelta en las cuencas.



Para empezar cuesta creer que bajo esa estética inocente se escondan multitud de piezas procedentes de KTM, entre las que no falta ese monocilíndrico 690 Duke que con sus 65v de potencia parece haber sido diseñado en el mismísimo infierno. Alrededor de este propulsor se ha realizado un chasis en el que se han adaptado las llantas, frenos y suspensión delantera de la Duke original. No así la trasera, que es del tipo Push Rod que se usa en F1, y que también lleva un basculante diseñado y fabricado por ellos. El cambio de 6 marchas, como en todo scooter que se precie, es manual, pero también se puede accionar electrónicamente mediante una GCU



La carrocería, que en sus formas recuerda a la Velocette Vogue, es lo más llamativo del conjunto, pero lo más sorprendente es que a pesar de su aspecto clásico la Piper no pierde ni un ápice de la mala leche de la moto austriaca de la que procede. Prueba de ello es una velocidad punta cercana a 200 km/h, y una aceleración de 0 a 100 de 4 segundos. La Piper J Moto se fabrica artesanalmente, y cada ejemplar se puede personalizar al gusto de su futuro propietario lo que demuestra su exclusividad. El precio no lo sabemos, pero en este caso creemos que no es lo más importante.

Battle of the Kings

Harley-Davidson acaba de anunciar la puesta en marcha de una nueva edición del Battle of The Kings, el concurso de transformaciones que tan buena acogida ha tenido entre los concesionarios oficiales de la marca de Milwaukee.

Esta nueva edición se enfoca en la personalización de uno de los tres modelos de la gama Dark Custom en la que se encuadran las Iron 883, Forty-Eight, y Roadster, aunque será en este último con el que los concesionarios de la región South West Europe, a la que pertenecen España y Portugal, tendrán que demostrar sus habilidades y creatividad.

La gran final europea de la 'Battle Of The Kings III' tendrá lugar en noviembre del año próximo en el Salón EICMA

de Milán, uno de los eventos del mundo de las dos ruedas más importante a nivel internacional.



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

COLABORADORES:



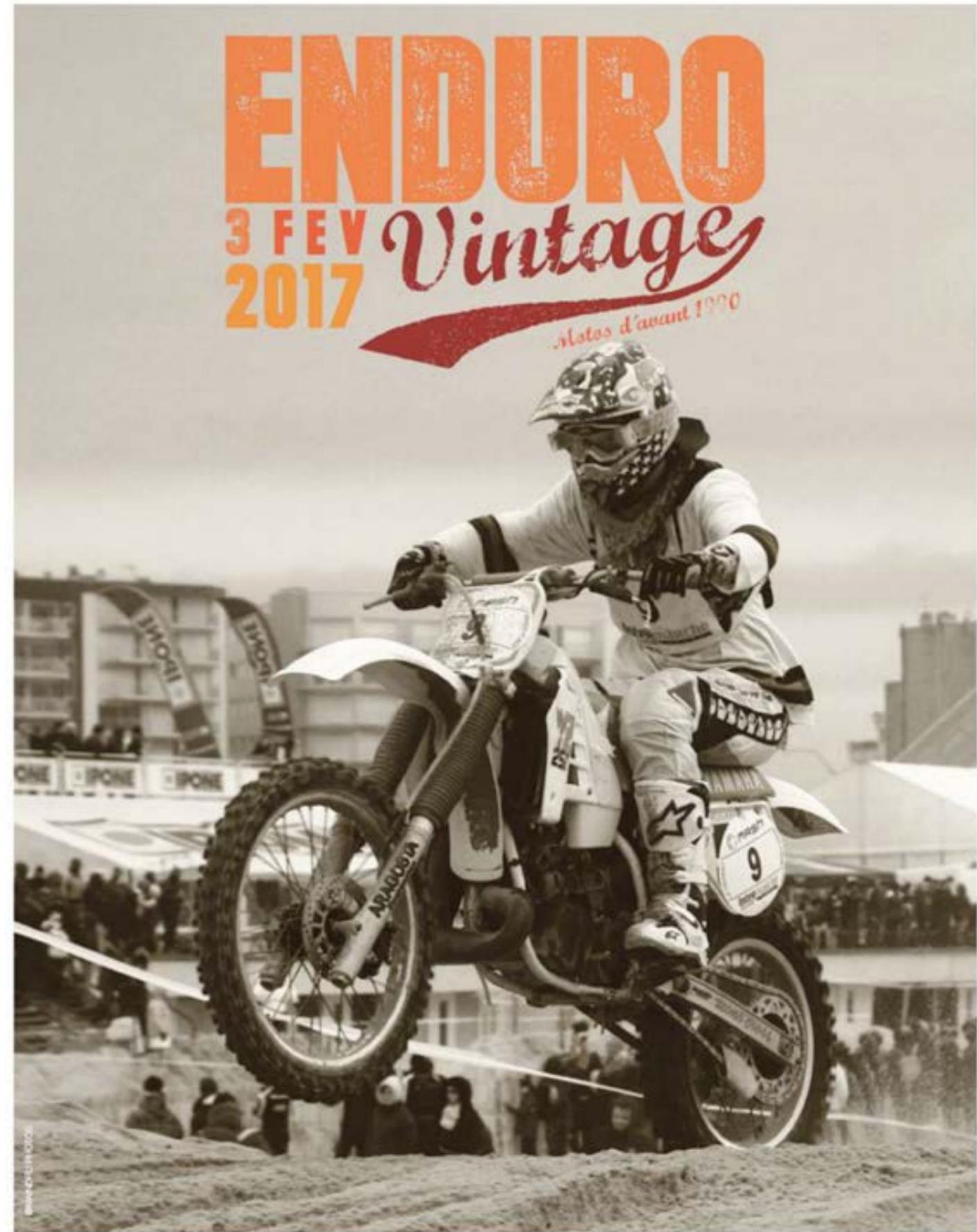
 FERIA VALENCIA

Belstaff 2017

Esta temporada la marca Belstaff explota a fondo su herencia motociclista con una colección de moda con la que deja claros su pasión y compromiso con el mundo de las dos ruedas.

Para realizar ésta línea de ropa de aires setenteros el equipo de diseño se inspiró en la película "On Any Sunday" que el

piloto y actor Steve McQueen protagonizó en aquella década, y consta de todo tipo de prendas para hombre y mujer en las que se mantiene la apariencia rudo de la ropa técnica motorista, pero confeccionada con materiales más suaves de forma que también pueda usarse en la calle con comodidad.



Indian & Red Wing Shoes

Indian Motorcycle y Red Wing Shoes han firmado un acuerdo de colaboración para que la conocida marca de calzado fabricará la línea de botas "American Motorcycle Boots" que desde el pasado mes de Julio se comercializa exclusivamente a través de la red de concesionarios Indian o vía online

La colección consta de los modelos de hombre Worthington y Spirit Lake, y el Conelly de mujer. El primero y último están inspirados en las clásicas botas Engineer, mientras que el Spirit Lake lo está en el conocido Iron Ranger de Red Wing.

Como toda la producción de la marca de Minnesota los tres modelos están fabricados de forma artesanal, y llevan la suela adherida mediante el sistema Good Year, lo cual nos garantiza su calidad y resistencia.



www.indianmotorcycle.com

HANDMADE

★ VINTAGE BOOTS & SHOES ★

- THE BLACK MOOSE COMPANY -

Territory

Since 015



www.theblackmoosecompany.com



"THE BLACK MOOSE COMPANY"



Boda Skins



Inspiradas por el alma del rock and roll y fabricadas de forma completamente artesanal, las cazadoras de cuero Kay Michaels realizadas por Boda Skins son las únicas del mercado en las que se ofrecen al menos que nosotros sepamos, 100 años de garantía (!) Fabricadas en diferentes colores de piel de gran calidad y con patrón para hombre o mujer, cuentan con protecciones homologadas en espalda, hombros y codos. Solo se comercializan a través de la página web de la empresa, y se pueden personalizar con las cremalleras en diferentes colores a elegir.



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.**



Trilobite Moto



Seguro que cuando patentaron los primeros pantalones vaqueros en 1873, Jacob Davis y Levi Strauss nunca imaginaron que en la década de los 50 su creación irrumpiría de forma aplastante en la sociedad y se convertiría en la prenda de vestir más extendida del planeta.

Por este motivo muchas firmas especializadas en equipamiento disponen de algún modelo destinado al uso en moto en el que fusionan discreción y seguridad a partes iguales. Un buen producto a destacar procede de Trilobite, una marca checa en la que se han especializado en el equipamiento de estilo tejano, que cuenta

en su catálogo con 7 modelos que son un ejemplo de equilibrio entre pantalón vaquero y prenda de moto de calidad muy apta tanto para despla-

zamientos diarios por ciudad como por carretera. En España pueden adquirirse a través de:

www.moremotoracing.com



ALABADA POR LOS PURISTAS Y AMADA POR LOS ROCKEROS. LA MOTO MÁS DIVERTIDA QUE PUEDES PROBAR. LA ROYAL ENFIELD GT CONTINENTAL.



Cascos para heroínas

A la vista del enorme éxito obtenido por el Distinguished Gentleman's Ride para recaudar fondos con los que estudiar y prevenir el cáncer de próstata, estaba claro que antes o después tenía que surgir un evento de similares características pero orientado a la mujer.

Pues bien, la primera edición de esta reunión caritativa que tuvo como protagonistas a diferentes grupos de féminas motoristas se realizó el pasado mes de Abril en Londres se llama Helmets for Heroines, y consistió

en una ruta desde el Hospital de Chelsea hasta el Mercado de Smithfield, donde se exponían veinte cascos decorados por artistas emergentes y ya consagrados donados por Biltwell y Motorcycle Storehouse, que al final de la jornada se subastaron para donar la recaudación conseguida a la Breast Cancer Care Association.

Aunque todavía queda mucho tiempo para la próxima edición todavía se pueden hacer donaciones en:

www.helmetsforheroines.com



Helmets
for Heroines



VINTAGE



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



dynamycline
www.dynamycline.es



ATWYLD

Tras el poco usual nombre de ATWYLD, que según Anya Violet, Jaime Dempsey y Corinne Lan Franco, los tres amigos que han fundado la marca, es un término que se han inventado para describir esos momentos únicos entre miedo y emoción que produce rodar en moto por encima de nuestras posibilidades de pilotaje, está la idea de diseñar y fabricar diferentes tipos de prendas técnicas para las mujeres motoristas.

Por el momento su gama de productos se limita a una cazadora de piel de tipo clásico, dos pantalones de corte vaquero con tejido Dupont y Kevlar, un jersey con protecciones del mismo tejido en las zonas sensibles a impacto, y una armadura con protecciones D30 desmontables en hombros, codos, antebrazos y espalda que podremos llevar bajo cualquier prenda.



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



V-Rod! Cunninghamer

Lo creas o no la V-Rod, la "muscle bike" de Harley-Davidson, ya ha cumplido 15 años de vida. Un modelo con el que los de Milwaukee han atraído a sus filas a una nueva generación de aficionados europeos que seguramente nunca hubieran pensado comprarse una Harley convencional...

TEXTO Y FOTOS: HORST ROSLER



Y

como era de esperar, de la mano de esa nueva generación de usuarios también llegó una nueva generación de transformadores que probablemente tampoco se habrían medido en este mundillo de no ser porque sabían que el fabricante de coches deportivos Porsche había colaborado estrechamente con Harley en el desarrollo de este modelo que revolucionó la escena custom internacional en su presentación (Julio de 2001), con el que Harley demostraba al mundo que a pesar de su historial y su bagaje como fabricante de motos de estilo clásico también sabía hacer máquinas dignas del siglo en que vivimos.

Como suele ocurrir con todos los modelos recién nacidos, las primeras V-Rod tuvieron algunos problemas de juventud que la fábrica no tardó en solucionar, pero que ayudaron a que rápidamente surgieran pequeñas empresas dispuestas a solucionar las carencias de la nueva Revolution con depósitos de gasolina con mayor capacidad, llantas traseras anchas, e infinidad de piezas

y accesorios diseñados para mejorar sus prestaciones y su estética. En Custom Chrome Europe detectaron rápidamente que la V-Rod tendría un buen número de seguidores en el viejo continente, y siendo el principal distribuidor europeo de piezas aftermarket no tardaron en sumar a su catálogo una buena parte de los productos de esa industria auxiliar.



“ El 15° Aniversario de la V-Rod era una buena excusa para que en Custom Chrome incorporasen al programa Bolt On and Ride”una moto de esta familia de la Motor Co ”





En estos años Harley ha vendido muchas V-Rod, y Custom Chrome muchísimas más piezas de las que nunca habrían imaginado vender, así que el tiempo ha dado la razón a unos y a otros. A Harley por haber sido capaces de llegar a ese cliente que nunca habría comprado una moto de la marca americana, y al gigante del accesorio por su visión de futuro al apostar por aquel nuevo modelo que con el tiempo les ha ayudado a incrementar su

facturación considerablemente. Y ya que hablamos de tiempo, el que este verano pasado se haya cumplido el 15º aniversario de la V-Rod ha sido una buena excusa para que CCE la incorpore a su programa "Bolt On and Ride" (que viene a ser algo así como: "atornillalo y sal rodando") mediante el que seleccionan a un reconocido constructor para que les transforme una moto con las piezas que distribuyen.



El elegido este año por CCE para hacerse cargo del proyecto fue el taller austriaco Cult Werk, precisamente uno de los fabricantes que les suministran piezas, donde a la hora de enfrentarse al diseño tomaron la decisión de potenciar el carácter de dragster urbano de la moto añadiéndole ese toque “macizo” tan del gusto de los bikers germanos que tan bien encaja con el estilo de la

Night Rod, aunque con la particularidad de que pudiera usarse como moto para todos los días incluso con acompañante. Nada difícil de hacer puesto que en Cult Werk cuentan con un extenso surtido de piezas de fabricación propia en el que no faltan guardabarros, colines con asiento de pasajero integrado, o depósitos de gasolina (vale, tapas de filtro de aire) con diferentes diseños.



“ La V-Rod ha encandilado a muchos usuarios que nunca habrían contemplado como opción una moto de la marca americana ”



Para la carrocería de la Gunslinger se escogió una carcasa de filtro en la que se integra el panel de instrumentos original de forma que el puesto de conducción se ve libre de accesorios. Es más grande que la original y a cada lado lleva una toma de aire que le dan un aspecto imponente. A esta le acompañan diferentes embellecedores para el motor y los huecos del chasis, las tapas Cult Werk Racing del radiador, y un guardabarros con suficiente rigidez como para soportar el peso de un pasajero. Después que todas estas piezas pasaron por Pfeil Custom Paint para que las cubrieran con el color CCE Orange Candy, es aconsejable mirar la moto con las gafas de sol puestas para que no se nos queme la retina.



Otras marcas que han contribuido a llevar a cabo el proyecto Gunslinger fueron los también austriacos BSL que aportaron un juego de escapes Rainbow Hot Shot gracias a los que el V-Twin, que se mantiene estrictamente de serie salvo por el módulo Thunder Max y los filtros K&N, tiene 112Hp que nos permitirán rebasar los 200kmh sin dificultad siempre que las vértebras nos sujeten el casco sobre los hombros sin que el viento nos lo arranque de cuajo, o catapultarnos de semáforo a semáforo con la velocidad de un disparo.





“ Viendo el resultado final, está claro que elección de los austriacos Cult Werk para este proyecto fue una decisión muy acertada ”



Pero un motor potente no sirve de nada si no va acompañado de una parte ciclo a la altura de las circunstancias, por lo que en Cult Werk equiparon su V-Rod con unas llantas RevTech Velocity con discos de freno de la misma marca de 11,8 y 11,5 pulgadas delante y detrás respectivamente y sistema de frenada avanzado Thunderbike. En el tren delantero se mantuvo la horquilla invertida

original endureciendo su funcionamiento con muelles de nueva factura, y los amortiguadores se sustituyeron por unos Öhlins S36, así que los Metzeler M880 se pegan al asfalto como si fueran de chicle, permitiéndonos disfrutar con la Gunslinger de tal forma que cuesta trabajo creer que estemos a los mandos de una Harley... Y eso es todo un elogio.





General

Moto>Gunslinger
Propietario>Custom Chrome Europa
Modelo base>VRSCDX Night Rod
Constructor>Cult Werk
Tiempo>4 Meses
País>Austria

Motor

Fabricante>Harley-Davidson
Tipo>V-Twin Revolution
Cilindrada>1.247cc
Alimentación>EFI + Thunder Max
Filtro de aire>Sprint Filter / Cult Werk
Escapes>BSL Rainbow
Embellecedores de radiador>Cult Werk
Potencia>112Hp
Sistema eléctrico>Modificado por Cult Werk

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>H-D
Horquilla>H-D
Tijas>Cult Werk
Faro>V Rod
Carenado>Cult Werk
Manillar>Fehling Drag bar
Puños> Cult Werk racing
Espejos>Victory universales
Intermitentes delanteros>Thunderbike Stripe
Llanta delantera>RevTech Velocity
Medida>3.50 x 18"
Disco de freno>RevTech 11,8"
Pinza>Brembo
Neumático> Metzeler ME880 130/60-18
Guardabarros>Cult Werk
Falso depósito>Cult Werk
Asiento>Cult Werk
Mandos avanzados>Thunderbike
Basculante>V Rod
Amortiguadores>Öhlins
Llanta trasera> RevTech Velocity
Medida>8.50 x 18" 260/40-18
Disco de freno>RevTech 11,5"
Pinza>Brembo
Neumático> Metzeler ME880
Guardabarros>Cult Werk
Piloto>Kellermann
Intermitentes traseros> Kellermann
Pintura>Pfeil Custom Paint
Color>CCE Orange Candy



“ Todas las piezas de la Gunslinger están disponibles en el catálogo del gigante de la distribución aftermarket ”



II Special Bikes Cult Valencia

BESPOKE MOTORCYCLES EXHIBITION

NOVIEMBRE
11-12-13



CAFE RACERS
BRATS
TRACKERS
SCRAMBLERS
CHOPPERS
BOBBERS



AMD World Championship



El Campeonato del Mundo de Constructores AMD se ha celebrado una vez más en el Salón de Colonia, reuniendo a 67 constructores de 23 países que presentaban a concurso 82 motos en el certamen germano. Aún no hemos vuelto al nivel de las ediciones previas a la crisis, pero al menos parece que poco a poco la situación vuelve a la normalidad...

TEXTO: XTB; FOTOS: SARA VINEY, ONNO WIERINGA Y FRANK SANDER

E

El pasado mes los japoneses de Suicide Customs conseguían alzarse con la victoria de la categoría Freestyle en el Campeonato del Mundo de Constructores AMD, lo que significa que ésta es la tercera vez en las 12 ediciones celebradas que un constructor procedente del país del Sol Naciente se hace con el anillo de campeón en el que, hoy por hoy, es el bike show más importantes del mundo.



AM... of C
OFFICIAL
AMD
WORLD
CHAMPIONSHIP
OF CUSTOM BIKE
BUILDING

Con una cifra record de más de 200.000 visitantes, más de 40 nuevos modelos presentados al público y la prensa especializada internacional, y la puesta en marcha por primera vez de un área custom que contó con más de 100 stands de profesionales del sector entre los que se contaban las distribuidoras de piezas

aftermarket Custom Chrome Europe, Motorcycle Storehouse, fabricantes como Daytona Twin Tec, Cometic Gaskets, Jekill & Hide o SW Motech, conocidas tiendas y talleres custom entre los que no faltaban Fred Kodlin, Dr. Mechanik, Marcus Walz, Independent Choppers, Big Boys Cycles, HBS, Hells Kitchen Old School Parts,

No Limit Custom, o los suizos Midland Choppers, por citar solo a algunos de los presentes, Robin Bradley, Neil Blaber, y el resto del equipo del AMD saben que a pesar de que la cita germana se realiza cada dos años, la repercusión mediática que un salón como el Intermot da al WCCBB supone un respaldo que sería

prácticamente imposible de conseguir en cualquier otro evento relacionado con el mundo de las dos ruedas, por lo que han cerrado un acuerdo de larga duración con la dirección de la Feria para que Colonia siga siendo la sede "oficial" del Campeonato del Mundo de Constructores durante al menos cinco ediciones más.





Koh Niwa, el máximo responsable de Suicide Customs, vivía toda una serie de peripecias antes de poder participar en el concurso ya que su moto, una V-Twin de 1000 cc llamada "Rumble Racer", fue embala y enviada por barco desde Japón hasta Alemania parcialmente montada. Una vez que la moto llegó a Europa Niwa

tuvo que cumplimentar un proceso en aduanas terriblemente burocrático para recuperarla, y una vez hecho esto terminar de montarla a contrareloj para pasar las pruebas que le permitirían participar en el bike show. La recompensa a su inquebrantable tesón y buen hacer le llegó en forma de anillo de campeón.



Rumble Racer
 Suicide Customs (Japón)
www.suicidecustoms.com



El constructor alemán Michael Naumann con la ayuda de su colega Olli Schulze alzaban una vieja Sportster Ironhead a la segunda posición de la máxima categoría gracias a un excelente trabajo en el que queda patente que sabiéndose mezclar componentes antiguos y modernos se pueden hacer grandes motos.

2

Simple Iron
Neumann & Co (Alemania)



El ex Campeón del mundo Fred Kruger Bertrand ya está acostumbrado a subir a recoger premios al escenario del AMD. En ésta edición no tuvo tanta suerte como en la anterior, en la que ganó de largo con una espectacular BMW 1600, y su proyecto LADD con motor S&S Cycle de 103 pulgadas quedó en 3ª posición.



Ladd
Kruger Motorcycles (Bélgica)



Aunque cueste creerlo, a los constructores norteamericanos nunca les ha ido bien la confrontación directa con los de este lado del charco, por lo que suelen preferir quedarse a competir en los bike shows de su país. No obstante Larry Moore y su mujer, Karen, han rubricado su paso por el viejo continente con una más que merecida 4ª plaza que les permite volverse a casa con el orgullo intacto y la cabeza bien alta

4

Kontroled Kaos
Larry Moore (USA)



Puede que no fuera la más bonita ni la más espectacular de entre todas las motos que encontramos expuestas sobre la moqueta del Intermot de Colonia, pero hay que reconocer el mérito de Francesco Bella, su creador, que a excepción de algunas piezas como el pistón, carburador, ruedas y bujías, ha fabricado el resto de componentes de la moto –incluido el motor– completamente a mano.



Alcatraz 521

North Coast Customs (Italia)

www.northcoastcustom.it







Big Kahuna
PDF Motociclette (Italia)





30Th Anniversary Pan

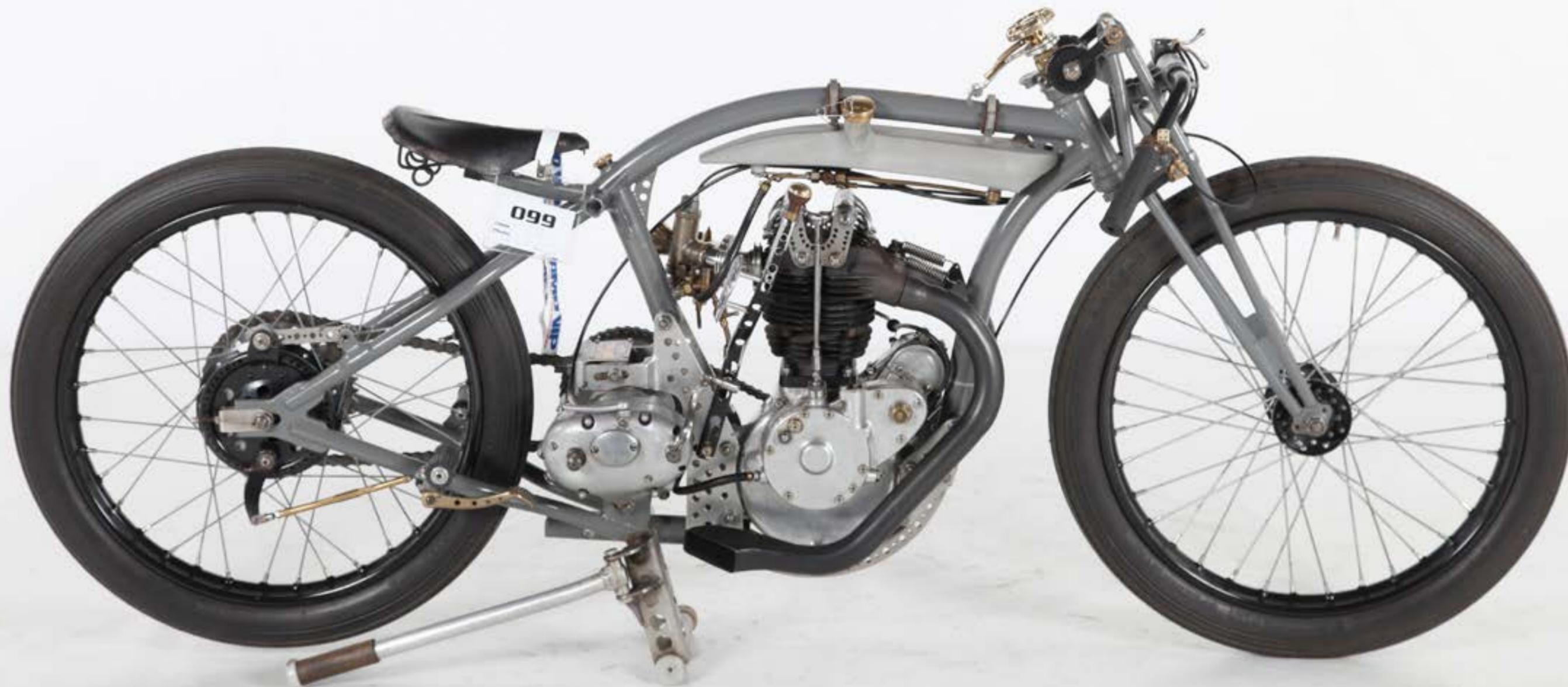
Thunderbike (Alemania)

www.thunderbike.de





Alan Special
Jean-Claude Barrois (Francia)







Road Fever
Medaza Cycles (Ireland)





CR1100

Crazy Racers (Francia)

www.crazyracers.fr





BiPlane
Tondo Garage (Italia)





1

Milwaukee Mile

German Motorcycle Authority (Alemania)

www.german-motorcycle-authority.com







Beckman
Iron Custom Motorcycles (Ucrania)
www.ironmoto.com.ua





White Phantom
Kingston Custom (Alemania)
www.kingston-custom.de





The Z Project

Sur Les Chapeaux De Roues (Francia)

www.surleschapeauxderoues.com



El próximo AMD World Championship será en octubre de 2018, la que será la 13ª edición, así que mientras tanto disfrutemos de los ganadores y fijémonos en sus formas y soluciones porque serán las que marquen la tendencia durante los dos próximos años.





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



Presentación: Triumph Bonneville Bobber

Si hace un par de meses os adelantábamos la posibilidad de que en Triumph estuvieran trabajando en el desarrollo de un modelo bobber con base Bonneville, la noticia ahora queda confirmada por parte de los de Hinckley con la presentación que han organizado en Londres para la prensa internacional...





E

El nuevo miembro de la familia Bonneville apareció entre la multitud sorprendiendo a todos los presentes en el Brutal Beauty Party que Triumph organizó en The Print Works, entre los que se encontraban numerosas celebridades que se quedaron asombradas ante la personalidad que la nueva máquina británica transmite a través de sus líneas de estilo retro.

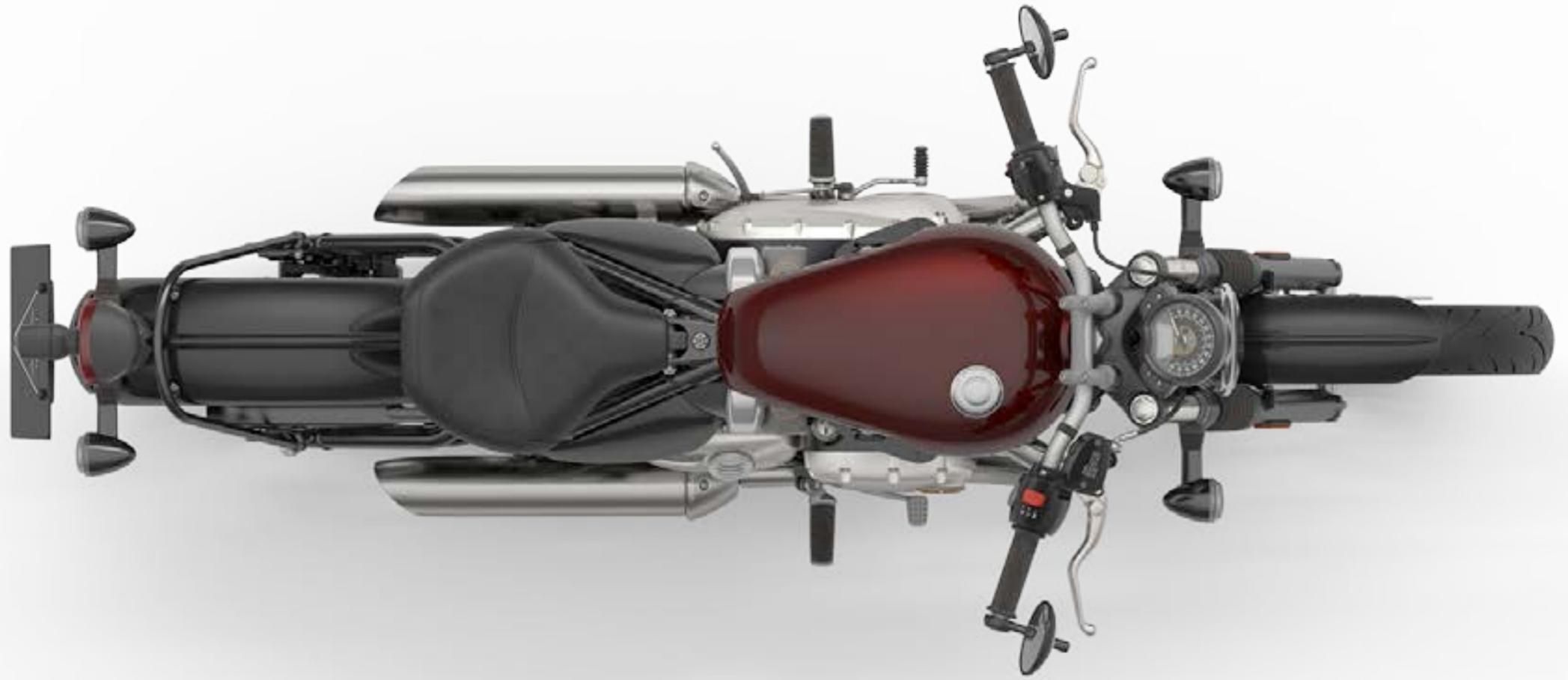
Y es que la Bonneville Bobber tiene una silueta de hot-rod de fábrica tan difícil de olvidar como su carácter, que se mostró en todo su esplendor en las carreras de aceleración que se celebraron después de la presentación entre los ex campeones del mundo de motociclismo Carl Fogarty y Freddie Spencer, para que los invitados pudieran ver en primera persona las impresionantes prestaciones del bicilíndrico High Torque de refrigeración líquida de 1200cc procedente de la T120 que propulsa la Bobber.



La nueva Triumph ha maravillado a propios y extraños como la gran protagonista de un evento hecho a su medida y del que podéis ver un pequeño resumen en [este vídeo](#). Sin ir más lejos, Paul Stroud, Director Internacional de Ventas en Triumph Motorcycles, declaraba: *“la nueva Bonneville Bobber es una moto completamente nueva que quita el aliento con su asombroso aplomo, una gran presencia y autenticidad sin igual, por lo que era justo organizar un lanzamiento igual de impresionante antes de que la moto haga su debut ante el gran público en el EICMA de Milán el próximo 8 de noviembre.”* Por su parte, Steve Sargent, Responsable de Desarrollo de Producto de la marca explicaba: *“tras presentar hace un año la nueva generación Bonneville era lógico plantearse cómo debería ser una auténtica bobber de hoy en día, al igual que ya hicimos con la Thruxton R al pensar en una café racer verdaderamente moderna, o con la T120 al desarrollar el concepto de un verdadero icono clásico como la Bonneville*

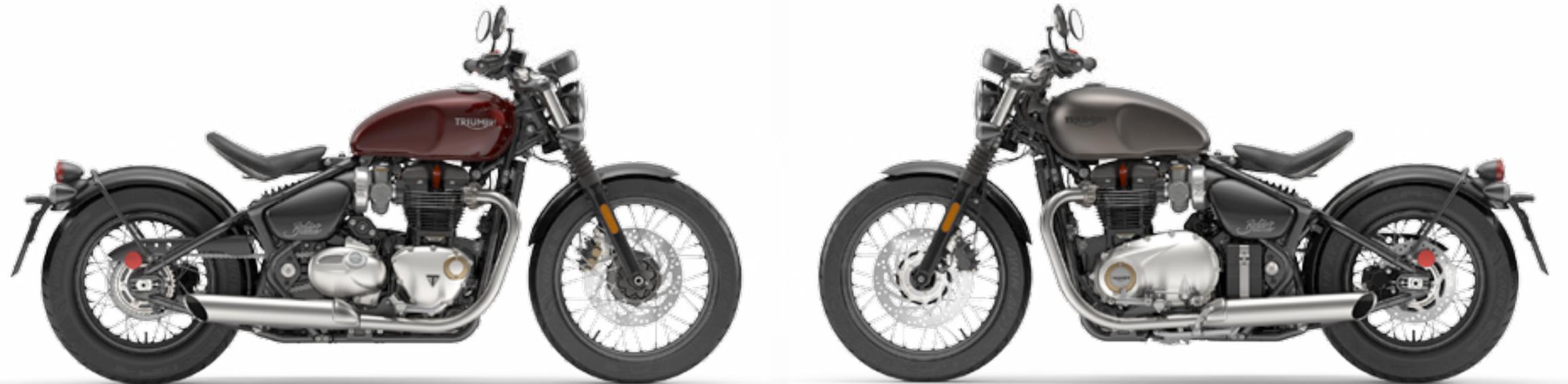


Al igual que el resto de modelos de la nueva generación Bonneville, el motor de la Bobber equipa la más moderna tecnología bajo un estilo cargado de personalidad: acelerador electrónico, dos modos de conducción (ROAD y RAIN), sistema de control de tracción desconectable, embrague asistido, sistema de inyección camuflado bajo la apariencia de carburadores, y refrigeración líquida con un exclusivo radiador y un ventilador más grande, con el que la Bobber se beneficia de un extenso intervalo entre revisiones de nada menos que 16.000 km.





El verdadero desafío para los ingenieros de Triumph era conseguir una auténtica bobber sin que el control y la comodidad de conducción se vieran afectados, para lo que diseñaron una nueva parte ciclo que se adapta como un guante al singular estilo de la Bobber, ya que entre otras muchas cosas permite adaptar la posición de conducción a la altura y los gustos del conductor, que incluso podrá regular la situación del minimalista panel de instrumentos de doble esfera minimalista.



A estas características dinámicas hay que sumarle el plus de control que le aporta la combinación de llantas de 19" y 16" delante y detrás respectivamente, calzadas ambas con unos neumáticos Avon Cobra radiales que reducen la masa suspendida mejorando la manejabilidad de la moto cuando rodamos a velocidades altas.





Para conseguir la característica estética de las máquinas de las décadas de los 40 y 50, el nuevo chasis está equipado con un basculante que le da aspecto hardtail, que se ha diseñado con un

enfoque similar al de las H-D FXST de los 80 y la mayoría de custom japonesas, salvo en el detalle de que el nivel de sus acabados del está mucho más cuidado que en de las motos de la com-

petencia. Para reforzar esa apariencia "old school" del conjunto también se ha recurrido a despojar la Bonneville T120 de la que procede de todos los elementos que no fueran esenciales.



Como ya imaginaréis, en Triumph tienen claro que la mayoría de los futuros propietarios de una Bonneville Bobber no tardarán en personalizarlas, por lo que ya han preparado un catálogo con más de 150 accesorios en el que no falta el clásico manillar cuelga monos, diferentes tipos de asientos

y respaldos, o piezas con las que optimizar su rendimiento como los escapes Vance&Hines o los amortiguadores Fox regulables que Triumph ha desarrollado conjuntamente con estas dos firmas norteamericanas. Pero lo verdaderamente importante es que con esta nueva moto Triumph comple-

ta una amplísima gama de modelos con la que puede satisfacer las necesidades de todo tipo de motoristas, y si sus Triple y Tiger ya están a punto de convertirse en iconos, y las nuevas Bonneville se venden más rápido de lo que se fabrican, no nos extrañaría nada que en cuanto salga a la venta

este nuevo miembro de la familia Bonneville, que es el bobber más "auténtico" de entre todos los modelos que se han fabricado estos últimos años, remueva el segmento custom hasta sus cimientos.

www.triumphmotorcycles.es



**"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

Montaña

Harley ha vivido mucho tiempo sabiéndose la marca mejor valorada para hacer transformaciones, pero para bien o para mal... las cosas no siempre son eternas.

TEXTO: CR; FOTOS: CORTESÍA DE ZADIG
MOTORCYCLES





El enorme interés que ha despertado en todo el mundo el renacimiento del movimiento café racer, la irrupción en el mercado de las R-nineT, Scrambler y Heritage de BMW, Ducati y Yamaha, y la llegada de una nueva gama de neo clásicas por parte de Trium-

ph, han removido el segmento de las motos personalizadas hasta los cimientos haciendo que los de Milwaukee, por primera vez en muchos años, hayan tenido que “ponerse las pilas” para no perder la posición de privilegio en la que estaban.



“Cualquier Harley, de la pequeña Sportster al modelo más alto de gama, tiene tal número de fieles seguidores que no hacía falta cambiarles nada... al menos hasta ahora”

En esta revista siempre hemos mantenido que la competencia es buena porque nos hace esforzarnos para superar a nuestros adversarios. Esto se puede trasladar a cualquier segmento del mercado, pero centrándonos en el de la moto, que es el que nos interesa, significa que los

consumidores seremos los principales beneficiarios de más y mejores productos entre los que elegir. Cualquier Harley, desde la Sportster al modelo más alto de la gama, tiene tal cantidad de seguidores que los de Milwaukee se podían permitir el lujo de hacerles cuatro cambios y

vendérselos al siguiente año como un nuevo modelo sin que nadie se quejara. Pero tal y como decía Bob Dylan: Things Have Changed (las cosas han cambiado) y para el resto de marcas no le tomen la delantera Harley puso en marcha el concurso "Battle of The Kings". Una iniciativa

con la que además de poder descubrir versiones "nuevas de verdad" de modelos ya conocidos, ha quedado bastante claro que aquellos que decían que los concesionarios de la marca solo servían para hacer revisiones y montar accesorios se equivocaban.





El modelo elegido para la “batalla” de este año fue la incombustible 883 de la que en estas páginas ya hemos publicado dos versiones muy diferentes de estilo dirt track por cuenta de los españoles de H-D Tarraco y los germanos de Rick’s Motorcycles. Pero todavía teníamos pendiente encontrar una buena café racer, y no ha sido hasta ahora que nuestro colega Fabrizio Giorda-

no de Zadig Motorworks nos ha puesto a huevo ésta “cafetera” que ha construido conjuntamente con Mekadrama, el concesionario de Harley-Davidson más grande de Bélgica, con la idea de desarrollar un juego de piezas “plug and play” con las que cualquier dueño de una Sportster 883 o 1200 pudiera convertir su moto en una café racer en tiempo record.

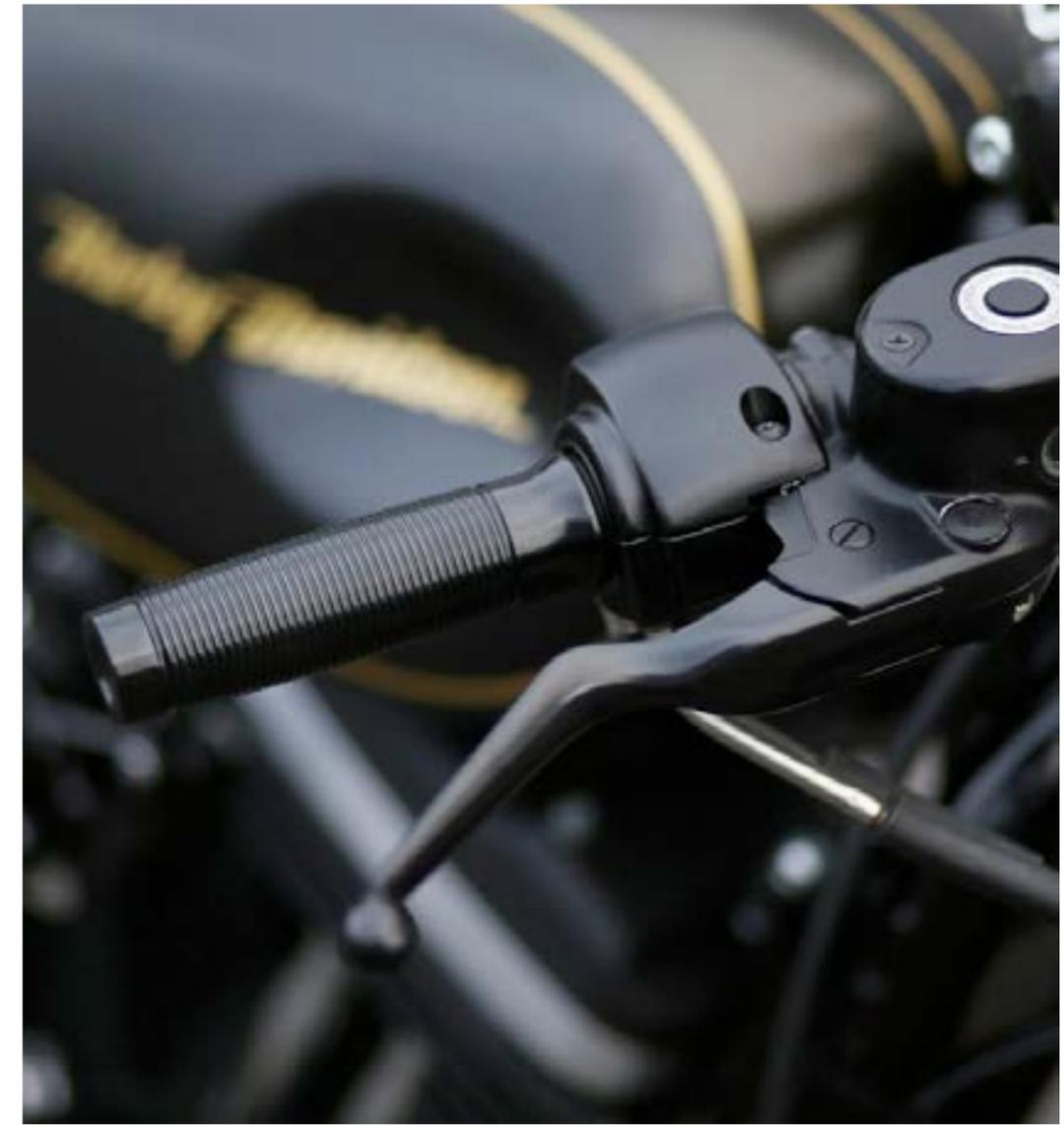


El resultado del proyecto es la Tony Montana (sí, se llama igual que aquel gánster encarnado por Pacino en "Scarface" que se ponía hasta las cejas de farlopa), a la que en Mekadrama comenzaron rediseñando todo el sistema eléctrico y las suspensiones mientras que Fabrizio se entretenía con el diseño de las piezas de aluminio mecanizado, el nuevo depósito de gasolina que cubre la barra

centra el chasis y el asiento-colín. Los reposapiés y el manillar originales cedieron su espacio a un juego de estriberas retrasadas y a unos semimanillares RSD, y del catálogo de accesorios Harley proceden, entre otras muchas cosas más, el kit de recolocación del velocímetro y la caja del filtro de aire.

“Como decía Bob Dylan: Things Have Changed (las cosas han cambiado), y para no quedarse atrás Harley puso en marcha el concurso “Battle of The Kings” entre sus concesionarios”

Para garantizar que la Sportster se comportaría como una verdadera café racer se le endurecieron las suspensiones. En la delantera colocaron aceite más denso y unos nuevos muelles con posibilidad de reglaje, y en la trasera sujetaron los amortiguadores a unas pletinas atornilladas a los soportes originales del basculante, con lo que además de modificarles el ángulo de inclinación alinearon el subchasis a nivel estético y levantaron la sección trasera de la moto 45mm para cargar peso sobre el tren delantero.





“ El motor gira más alto, en la zona baja del tacómetro está más lleno que en la versión original, y además mantiene el sonido característico Harley ”

Con el prototipo de escape 2 en 1, que en las 100 unidades que se tiene previsto fabricar en edición limitada llevará silencioso Screaming Eagle, se mantiene el característico e inconfundible sonido Harley. Adaptarlo obligó a los mecánicos de Mekadrama a retocar los parámetros de la inyección, pero a cambio se ha conseguido un v-twin que gira más alto de vueltas

y en la gama baja del cuenta rpm parece estar más "lleno" que en su versión original. Y si a esto le sumamos que con la transformación la Sportster ha adelgazado nada menos que 45 kilos, no hace falta reseñar que estamos frente a una moto que según Fabrizio es rápida, potente, y muy divertida de manejar.

Por cierto: Fabrizio no lo confirma ni lo desmiente, pero alguien nos ha soplado que el ejemplar 01 de esa serie limitada aparecerá en la 2ª parte de Scarface, así que si queréis una de estas Sporty poneros en contacto con Mekadrama lo antes posible, porque en cuanto aparezca en la gran pantalla los 99 restantes volarán a toda velocidad. Estáis avisados



CHOOSE & DRIVE



ESPACIO **HARLEY-DAVIDSON** BCN

www.espaciohd.com 

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

HARLEY-DAVIDSON in BARCELONA



Nava Bagger



Las motos personalizadas se diseñan para que sus dueños las podamos usar a diario sintiéndonos diferentes. El problema es que después de un tiempo se parecen demasiado a otras muchas que nos cruzamos por las carreteras...

TEXTO: XTB, FOTOS: CORTESÍA DE NAVA CYCLES



Las Baggers son un buen ejemplo de motos que cuando se customizan siguen un mismo patrón que, con toda seguridad, copiarán montones de transformadores de todo el mundo. Y es que cuando algo se pone de moda, los diseños de pintura, el diámetro de las llantas, la marca y anchura de los neumáticos, y algunos pocos detalles más son los que marcarán las diferencias entre unas motos y otras, obligando a que los transformadores pongan en marcha toda su creatividad para

nadie pueda echarles en cara que copian las ideas de otros. Una tarea muy, pero que muy difícil, habida cuenta de que cualquier moto con la que se pretenda hacer viajes de larga distancia requiere, de forma obligatoria, elementos como las maletas laterales que te permitan tener una buena capacidad de carga, y un parabrisas o un carenado que ofrezca protección contra el viento (que no “protección” aerodinámica) para tener un mínimo de comodidad de marcha.





“ Como toda bagger que se precie, la de Nava Cycles también debía llevar el equipamiento que caracteriza a todas las de su especie ”



Cuando Luis Ángel Arias, el dueño de Nava Cycles, se planteó construir una bagger para su uso personal sabía perfectamente que su moto debería tener el “obligatorio” equipamiento que llevan todas las máquinas de su especie, pero en lugar de partir de uno de esos modelos que ya lo llevan todo, que habría sido lo fácil (y lo más lógico), prefirió currárselo por su cuenta escogiendo como punto de partida una Yamaha Star Rider, un espectacular power cruiser que la marca de los tres diapasones no llegó a comercializar fuera de los USA, al menos de forma oficial, y que precisamente se caracteriza por la sobriedad de su equipamiento de serie.



“ Las defensas no son un acierto estético, pero al menos evitarán que en caso de caída media moto acabe “desparramada” por la carretera ”

La “singularidad” del modelo en cuestión obligó a Luis Ángel a dar un giro de 180° a la estética original, por lo que su primer paso fue estudiar a fondo lo que podría aprovechar y lo que tendría que eliminar para llevar el proyecto a buen término. En el tren delantero la Star tiene una horquilla demasiado larga e inclinada como para montar una llanta de gran diámetro sin poner en entredicho la manejabilidad en cuanto decidamos alejarnos del aburrimiento de las autovías y buscar algo de acción en las carreteras nacionales. La parte buena es que las tijas mantienen la horquilla firmemente sujeta al chasis, y como a pesar de su longitud las barras no flexan y los muelles e hidráulicos trabajan bien se podía “colgar” un carenado de dirección que no rozara el neumático cada vez que se apretara la maneta del freno. Y eso era una ventaja porque el batwing pesa lo suyo. No solo por la cantidad de capas de fibra de la que está hecho y los soportes que lo sujetan, sino también porque como suele decirse está “alicatado hasta el techo”, y el equipo multimedia que una trampilla retráctil oculta de las miradas indiscretas cuando la moto está aparcada, los altavoces de generosas dimensiones y todo lo demás también añaden peso al tren delantero, que se completó con un envolvente guardabarros que recuerda ligeramente los Dragger que Arlen Ness puso de moda hace años, y que están resurgiendo actualmente gracias al fenómeno bagger.



“ El falso radiador hace que nuestra vista se desvíe hacia el motor, e inmediatamente nos percatemos de su procedencia asiática ”





Tanto el depósito de gasolina como el asiento son los originales. El primero se mantuvo tal y como salió de la fábrica, pero al asiento se le ha modificado el puesto del pasajero para evitar que la mujer de Luis Ángel tenga una

excusa para pedirle el divorcio. Debajo de este ya no encontramos similitudes con la Star Rider porque toda la sección trasera se ha convertido en un enorme maletero que nos permitirá viajar con la casa a cuestas, en el que

resalta la posición central del silencioso del escape 2 en 1 artesanal gracias a la que las dos maletas tienen la misma capacidad. Luis Ángel también montó un amortiguador más largo y duro para que su bagger no arrastre el

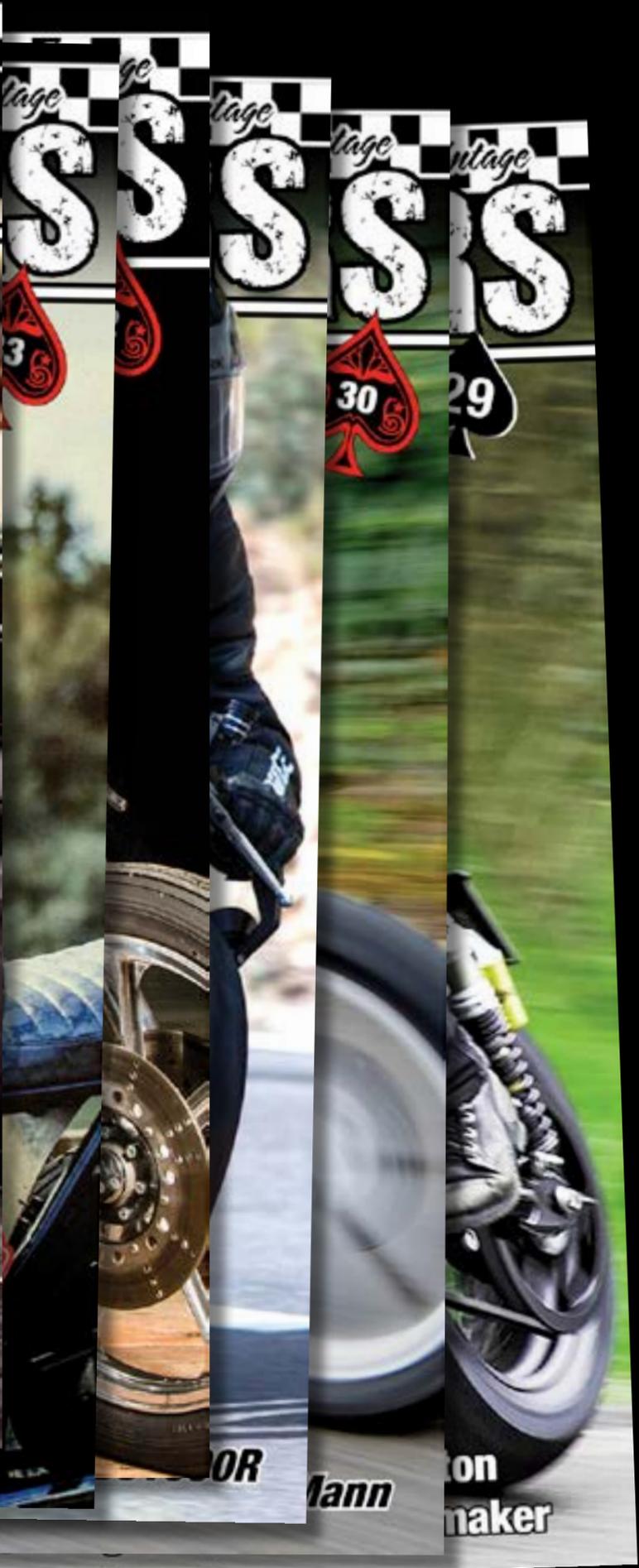
culo por el asfalto cuando viaja a plena carga. Algo que por desgracia no puede hacer tan a menudo como a él y a su mujer les gustaría, aunque solo sea para ver si son capaces de cruzarse por ahí con un bagger como el suyo.

The Wild Side of Vintage
CAFE RACERS



*Honda Wrench Kings
Super Sport*

- ♠ *Triumph Bonneville Bobber*
- ♠ *Honda Chapell* ♠ *RX-King Cafe Racer*
- ♠ *Intermot 2016: La Máquina de los sueños*
- ♠ *H-D Montana* ♠ *Yamaha SCR950 "Chequered"*



The Wild Side of Vintage
CAFE RACERS



www.xtremebikes.es