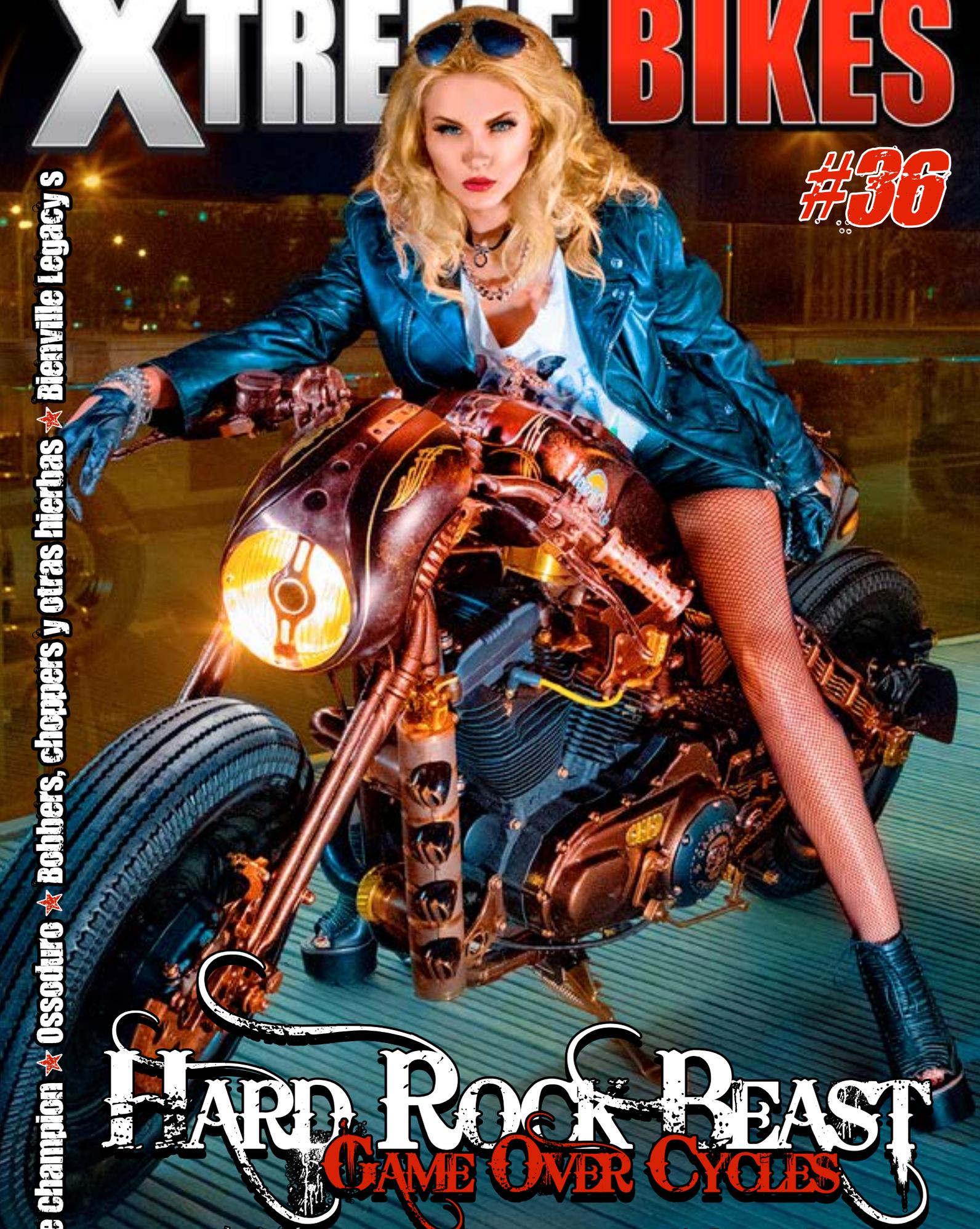


Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

# XTREME BIKES

#36

The champion ★ Ossoduro ★ Bobbers, choppers y otras hierbas ★ Bienville Legacy s



# HARD ROCK BEAST

GAME OVER CYCLES

★ Salon 2 Ruedas de Valencia ★ Special Bikes Cult ★



## ***Recuperar la ilusión***

Este es el último número de 2016, así que una vez más tocaría despedir el año con los tópicos habituales de cada mes de diciembre. Pero esta vez nos los vamos a saltar, que ya somos todos mayorcitos para saber dónde nos aprieta el zapato.

Motociclisticamente hablando el año ha sido muy bueno. Las marcas han mejorado sus resultados respecto a los anteriores, y las previsiones para éste al que en breve daremos la bienvenida apuntan a que las cosas serán aún mejor para marcas como BMW, Ducati, Harley, Triumph o Yamaha, que al involucrarse como lo han hecho en el hasta hoy tan denostado segmento de las personalizaciones, han podido descubrir que la idea de apoyarse en profesionales que llevan años dedicándose en cuerpo y alma a esta actividad que roza el arte, lejos de serles perjudicial, les ha beneficiado allanándoles el camino para llegar a un tipo de clientes que nunca nos hemos dejado llevar por las leyes de la lógica. Y mucho menos por lo que dijera el mercado.

Siempre habrá quien compre una 125 o un scooter por necesidades de movilidad, y motoristas a los que les gustan sus motos tal y como salen de fábrica, pero también somos muchos miles de usuarios para quienes la compra de una moto supone mucho más que satisfacer la necesidad de tener un medio de locomoción con el que desplazarnos cada día al trabajo.

Personalizar nuestras motos es una decisión visceral, y como tal, tiene una importantísima carga emocional. Les ha costado lo suyo, pero parece que las grandes marcas por fin lo han entendido, y en cada salón internacional nos han presentado nuevas propuestas con las que hacemos recuperar eso tan importante que hemos perdido durante los años de crisis... la ilusión.

Feliz Navidad a todos



# 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

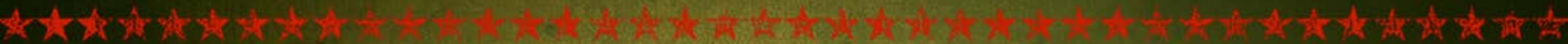
Xtreme Bikes Media, S.L.  
caferacers@caferacersmag.es

### 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	10
Hard Rock Beast	36
The Champion	66
Salón 2 Ruedas de Valencia	92
Special Bikes Cult	104
Ossoduro	142
Bobbers, choppers y otras hierbas	158
Bienville Legacy	176





FOR THE RIDE

# ESCUCHA ESTO. ES TU MOMENTO. *Street Cup*



A2 MODELO LIMITABLE

**BONNEVILLE**

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

**IMPONENTE, MINIMALISTA Y ACCESIBLE PARA TODOS.**

La nueva Street Cup llega dispuesta a desafiarte a devorar la ciudad o a escapar de todo por retorcidas carreteras secundarias. Su motor Bonneville de 900cc te ofrece toda su potencia y par motor donde más lo necesitas para lograr una experiencia de conducción verdaderamente adictiva. Además, será limitable al A2 a partir de primavera y viene cargada de tecnología imprescindible para el motorista de hoy en día: ABS, control de tracción desconectable, embrague asistido, faro trasero de LED y toma USB bajo el asiento. La Street Cup te está esperando en tu concesionario Oficial Triumph. Pruébala.

Desde 10.500 € (PVPR)



VER VÍDEO



GENERACIÓN BONNEVILLE



YA EN TU CONCESIONARIO

Síguenos en:



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

## Scrambler Café Racer

La prueba de que Ducati es una de las marcas que mejor están capitalizando las propuestas hechas por los profesionales con los que han contado a la hora de transformar las Scrambler la tenemos en la rapidez con que los de Borgo Panigale están incorporando nuevos miembros a ésta exitosa familia.

Ahora es el turno de la Scrambler Café Racer, una reinterpretación en clave sport del modelo de los '60 en la que no faltan detalles tan característicos de

aquella época como la decoración en riguroso color negro acompañado del ajedrezado tan típico de la época, semi manillares, guardabarros cortos, escape Termignoni de doble salida, neumáticos deportivos, y un largo etcétera con el que esta Scrambler sin lugar a dudas tocará la fibra sensible de aquellos motoristas que queremos algo retro que se salga de lo normal y, más importante aún si cabe, que se pueda personalizar a nuestro antojo sin excesivas complicaciones. ▶



▶ De las intenciones deportivas de la Scrambler Café Racer no solo dan fe los números que decoran las tapas laterales con los que Ducati rinde homenaje al exitoso piloto Bruno Spaggiari y hace un guiño a una parte de la historia del motociclismo con la que el espíritu "Land of Joy" se siente identificado, sino también en otros detalles como la tapa de la plaza del pasajero, los retrovisores en los extremos los semi-manillares, o las nuevas llantas de 17" de 10 radios calzadas con gomas Pirelli de 120 y 180mm delante y detrás respectivamente. Al igual que en su hermana Desert Sled, el motor bicilíndrico de 803cc de la Café Racer también ha sido "bendecido" con la certificación Euro4, y de paso recibe algunos cambios estéticos como el acabado en negro, y unas tapas de balancines recortadas y aletines de refrigeración mecanizados. ▶

# Good Vibrations



► El sistema de acelerador electrónico es nuevo y la electrónica se recalibre para ofrecer una entrega más suave a bajas revoluciones. Sus cifras máximas son de 75 cv a 8.250 rpm y un par motor de 68 Nm a 5.750 rpm. Asequible para todos los públicos y divertido en manos expertas.

Los frenos recurren a un sistema Brembo de simple disco de 330 mm con pinza radial de cuatro pistones para el tren delantero, y un disco de 245mm con pinza de simple pistón en el de detrás, asistidos por el ABS Bosch que desde la entrada en vigor de la nueva normativa europea se ha hecho obligatorio para

todas las motos de 125cc en adelante. Si te ha gustado la Scrambler Café Racer no tendrás que comerte la cabeza eligiendo decoración porque sólo estará

disponible en acabado Black Coffee con bastidor negro y llantas doradas. Estará disponible en los concesionarios de la marca a partir del mes de abril. ■



## VINTAGE



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



dynam<sup>ic</sup>line by jordan brand  
www.dynam<sup>ic</sup>line.es



## Rompiendo moldes

Husqvarna, la marca propiedad de KTM, ha presentado en el EICMA de Milán una naked urbana de aires futuristas con la que pretenden hacerse un hueco en el mercado de las máquinas On Road. Según sus creadores, la Vitpilen 401, de la que ya habíamos visto algunos prototipos, no es una moto de fuera carretera adaptada, sino un modelo de carácter deportivo completamente nuevo que se ha diseñado y fabricado desde cero pensando en un uso 100% asfáltico. ▶



▶ Con el fin de dar sensación de ligereza, en el diseño de la moto se ha prescindido de todo aquello que no fuera absolutamente necesario. De esta forma encontramos una carrocería en la que depósito de gasolina, asiento

y tapas laterales se funden formando una estructura monocasco en la que el chasis multitubular tipo treillis queda completamente a la vista. El propulsor de la Vitpilen 401 es el mismo monocilíndrico de

375 cc de 44Cv que montan las KTM Duke, y la parte ciclo está equipada con componentes de probada calidad como la horquilla invertida WP con barras de 43 mm, llantas aluminio de radios, o frenos Brembo con discos flotantes y ABS. ▶





► Para “rematar la faena”, la marca sueca también mostraba en Milán una segunda versión del modelo pero equipado con un semicarenado que además de ser muy aerodinámico también se ha diseñado para que regule la refrigeración del

motor. De momento no sabemos si ésta versión “Aero” se llevará finalmente a la producción, pero en caso afirmativo no sería antes de 2018 puesto que la Vitpilen 401 no llegará a los concesionarios de la marca antes de otoño de 2017.

Por cierto, podrían aprovechar este tiempo para pensar otro nombre con el que bautizarla, porque más que de una moto parece que estemos hablando de algún nuevo tipo de fármaco. ■



# 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.**



## La "Más Bonita" de Milán

La 74ª edición del EICMA celebrada la segunda semana de noviembre, aglutinó todas las novedades mundiales sobre dos ruedas para 2017. El stand de Ducati, en el que se exhibían siete novedades para el próximo año fue uno de los que más visitantes atrajeron de todo el certamen milanés. El resultado de la encuesta realizada por la revista italiana Motociclismo entre los aficionados coronó por quinto año consecutivo a un modelo de Borgo Panigale como "Reina del Show de Milán". Galardón que en esta edición recaía sobre la nueva Ducati SuperSport con más de 12.000 votos de los asistentes a EICMA y usuarios de la web de la prestigiosa revista italiana,



con los que la firma boloñesa ya acumula 8 trofeos. La Ducati SuperSport se ha diseñado pensando en aquellos usuarios que se sienten atraídos por las motos de carácter deportivo pero que no renuncian al confort y a la facilidad de conducción. ■

Además de la versión estándar, la gama SuperSport incluye una versión S equipada con suspensión Öhlins totalmente ajustable, cambio semiautomático (Ducati Quick Shift up/down) y tapa de colín. Llegará a los concesionarios en marzo



## Guantes

De apariencia tan ruda como los de un granjero o un jinete de rodeo, los guantes artesanales que Moto Stuka fabrica en los USA representan una completa dedicación al diseño simple y elegante.



Hechos con materiales de altísima calidad, cada par de guantes tiene un color único que embellece con el uso y el paso del tiempo. ■

[www.motostuka.myshopify.com](http://www.motostuka.myshopify.com)

## Botas clásicas

Si estás buscando unas botas de caña alta para rodar en moto, en Lewis Leathers han sacado del baúl de los recuerdos el mítico modelo Motorway que tantos seguidores tuvo entre los aficionados a las carreras callejeras en la década de los 60.

Su precio (más de 450€) puede parecer algo exagerado para los tiempos que corren, pero su estilo, y sobre todo la gran calidad de los materiales con los que están fabricadas, compensan sobradamente el sacrificio. ■

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



## Royal Enfield Himalayan

En la línea de la rutería BMW GS descrita en la noticia anterior (salvando distancias en cuanto a tamaño y precio) Royal Enfield aprovechaba el EICMA de Milán para presentar a los aficionados europeos un nuevo modelo que bajo el sugerente nombre de Himalayan, supone para la firma hindú adentrarse en profundidad en el cada día más en auge sector de las motos para todo uso.

La Himalayan, cuyo nombre nos hace pensar inmediatamente en viajes y aventuras por cualquier tipo de terrenos, ▶



▶ es una moto tan “amable” en cuanto a concepto, precio y mantenimiento como el resto de sus hermanas, pero a diferencia de estas, se deja de lado la estética retro que las caracteriza en beneficio de una moderna parte ciclo desarrollada por Harris Performance, que con una distancia libre al suelo de solo 220mm, asiento bajo, y suspensiones de largo recorrido pero de altura poco intimidatoria, permitirá tanto a los conductores experimentados como a los más noveles practicar conducción on y off road con total seguridad. ▶



▶ El propulsor de la Himalayan es un motor de carrera larga con árbol de levas en culata con mucho par a bajas revoluciones, lo cual nos permitirá una conducción suave en marchas largas que facilita los ascensos en pistas y las maniobras entre el tráfico denso. Gracias a su nuevo diseño y a la calidad y ligereza de los materiales elegidos para su fabricación, el

monocilíndrico LS410 permite espaciar el mantenimiento entre cambios de aceite en más de 10.000Km, y su bajo consumo ofrece una autonomía de 450 kilómetros con los 15 litros de capacidad del depósito de gasolina, lo que significa que podemos plantearnos cualquier tipo de aventura de fin de semana sin temor a quedarnos tirados en medio de la nada. ▶



# Good Vibrations



► En cuanto al equipamiento se refiere, la Himalayan no tiene nada que envidiar a los modelos de mayor cilindrada (y precio) de la competencia, ya que cuenta con todo lo necesario: anclajes para las maletas duras, equipaje blando y porta-latas formando parte

integral de su diseño, completo panel de instrumentos desde el que controlar velocidad, dirección, temperatura ambiente, duración del viaje, intervalos de servicio y múltiples cotas de distancias, neumáticos mixtos, equipo de frenada compuesto por dos

discos de 300 y 240mm delante y detrás respectivamente, ABS, y lo más importante, una ergonómica posición de conducción y bajo centro de gravedad gracias al que los conductores de talla media llegaremos con los dos pies al suelo sin dificultad. ■



ROYAL ENFIELD

WWW.ROYALENFIELD.COM/ES



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



Financiación de 4.500€, correspondiente al modelo GT Continental 535, cuya pvp es de 5.199€. Entrada no financiada de 699€. 36 cuotas de 125 €. Gastos de apertura 490€. Importe total adeudado 4.990€. TIN 0%. TAE 792%. Promoción válida hasta 30 de Junio de 2016. Financiación sujeta a la aprobación de Banco Bilbao Vizcaya Argentaria S.A. Algunos de los componentes y accesorios mostrados en la fotografía no forman parte del equipamiento de serie.  
 Álava 945 101 801 Albacete 967 611 120 Alicante 966 083 205 Asturias 985 792 673 Barcelona 932 406 030 Cáceres 927 236 655 A Coruña 981 177 710 Gerona 972 510 648 Granada 649 000 039 Guipúzcoa 943 636 802 Huelva 959 419 019 Las Palmas 928 315 019 Madrid 911 168 631 Málaga 952 330 061 Melilla 952 695 574 Murcia 968 243 507 Sevilla 954 680 350 Tarragona 977 771 373 Tenerife 922 387 445 Valencia 963 164 158 Vigo 986 190 077 Zaragoza 976 460 850  
 Atención al cliente 902 271 149. Contacta y solicita tu prueba.

## Vuelve la BMW G/S



► La nueva GS, propulsada por el conocido boxer refrigerado por aire/aceite de 1700 c.c. y 110Cv de potencia, y con una parte ciclo equipada con horquilla telescópica convencional, Paralever trasero con amortiguador central, y llantas de radios, ofrece una gran variedad de posibilidades de personalización

Un vistazo a la R nineT Urban G/S demuestra que es la viva imagen de su predecesora, puesto que incluso reproduce su combinación de colores prácticamente sin cambios. Al igual que hace más de 35 años, el depósito de combustible y el guardabarros delantero en una posición alta están acabados en Blanco Luminoso, con una carcasa del faro delantero prácticamente exacta a la de la GS de antaño. ■

No es tan escandalosamente alta y aparatosa como las motos con las que Hubert Auriol y Gastón Rahier conquistaron en los años 80 las playas de Dakar, pero no se puede negar que esta nueva

R NineT GS se parece bastante a aquellas máquinas que el primer día de cada año partían con destino a África desde la Plaza de la Concordia de París. Y es que el interés que despiertan actualmente las motos

“todo uso” de carácter retro ha animado a la firma germana a aprovechar la plataforma de la R nine T para desempolvar aquel concepto con el que tan bien les ha ido a lo largo de los años. ►



## Alforjas Pack Animal

A Chris Hansen y Mike y Jenny Linquist, los fundadores de Animal Pack, les gustan las motos clásicas. Eso significa que materiales como el Gore-Tex, nylon balístico tratado con UV, poliéster, y el resto de productos modernos creados artificialmente por el hombre están desterrados de su vocabulario.

Esto les suponía tal problema a la hora de encontrar alforjas adecuadas para transportar su equipaje que decidieron aunar esfuerzos y empezar a fabricar unas alforjas que tienen la particularidad de llevar un sistema de sujeción inspirado en el de las cinchas de las sillas de montar a caballo que permiten adaptarlas a todo tipo de motos sin necesidad de un soporte específico para ellas, así como desmontarlas fácilmente cuando lleguemos a destino.

Fabricadas en sarga encerada, algodón y cuero grueso, las alforjas Pack Animal puedes adquirirlas a través de su página web:

[www.packanimal.co](http://www.packanimal.co)



## Rizoma



La nueva colección de accesorios presentada para algunos de los últimos modelos de motos aparecidos en el mercado, deja claro por qué Rizoma es una de las marcas líderes del mercado

El trabajo llevado a cabo en el desarrollo de estas líneas de accesorios para las BMW R nineT Scrambler, H-D Softail Slim, la gama Classic de Triumph y la impactante Ducati X-Diavel es un impecable ejercicio de estilo capaz de atraer las mira-

das como un imán, ya que los accesorios desarrollados para cada una de ellas acentúa su belleza manteniendo el espíritu legendario de estos mitos del motociclismo, convirtiéndolos en una excelente interpretación moderna. ■



## Nueva Honda Rebel



Recientemente presentada en el Long Beach International Motorcycle Show de California, la nueva Honda Rebel supone una agradable sorpresa para todos aquellos que pensábamos que la marca del ala dorada había dejado completamente de lado el segmento custom/cruiser. En la Rebel se combinan los estilos de la vieja y nueva escuela para despertar el interés

de las nuevas generaciones de motoristas, y especialmente de las féminas, que gracias a la altura del asiento (690mm) y la estrechez del conjunto, a lo que hay que sumar una po-

sición de conducción neutra y relajada gracias a los reposapiés situados en posición intermedia, encontrarán en la Rebel una moto en la que se sentirán muy cómodas. ▶



▶ Un nuevo bastidor de acero tubular traza unas líneas modernas y originales de estilo 'bobber', con la parte trasera desnuda y equipada con un neumático de perfil ancho. El vigoroso motor de la Rebel, un bicilíndrico en paralelo de 471cc, 8 válvulas y refrigeración líquida, apto para el carnet

A2, deriva del popular grupo termodinámico de la gama Honda de 500cc. Para sus funciones de crucero, se ha revisado el mapa de la inyección (PGM-FI), con una entrega de par más contundente a bajas vueltas, reteniendo al mismo tiempo el tacto suave y lineal de su entrega de potencia y

ofreciendo un comportamiento gratificante y una gran facilidad de manejo. La fecha de llegada a España aún está por confirmar, pero ya sabemos que estará disponible en colores: Negro Graphite, Plata Armored Mate Metalizado y Rojo Millennium. ■



## Radical Racer

Cristina Benella, una verdadera rocker radical, es la fundadora junto con su amigo Fulvio Terminelli de Radical Racer, una nueva firma italiana en la que combinan a partes iguales su pasión por el mun-

do de las motos clásicas con el de la confección artesanal más tradicional. Todas las cazadoras que tienen en su aún pequeña producción, que se limita a siete modelos, son de un cuero de

primerísima calidad que se adapta a nuestro cuerpo como una segunda piel proporcionándonos una comodidad sin igual. ■

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



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)

## Mima tu clásica

Es una pequeña joya que guardamos en el garaje requiere especial mimo, atención y cuidados muy superiores a los de una montura contemporánea, por lo que es conveniente que pongamos mucho cuidado a la hora de elegir el tipo de aceites que utilizamos para lubricar sus componentes, ya que generalmente son motos que pasan muchos periodos de inactividad requieren de aceites capaces de crear una



capa protectora en todas las superficies internas para evitar la corrosión durante esos periodos. Pensando en este tipo de máquinas, Sikolene ha desarrollado una gama especial de aceites denominada Classic, que compuesta por una decena de formulaciones nos servirá para preservar los motores, cajas de cambio y piezas metálicas de nuestras queridas clásicas y vintage. ■



## Bolsa de Herramientas



Hechas a mano en Holanda con dos tipos diferentes de cuero, remaches y hebillas de bronce, y correas pensadas para que podamos sujetarlas a la moto, estas bolsas de herramientas serían un regalo

perfecto para quedar bien con cualquier amigo éstas navidades de no ser porque Duke&Sons, sus creadores, son una empresa tan pequeña y tan

obsesionada por la calidad de sus productos, que no te garantizarían que la tuvieras a tiempo porque solamente fabrican bajo pedido. ■

[www.etsy.com/es/shop/DukeAndSonsLeather](http://www.etsy.com/es/shop/DukeAndSonsLeather)



## Comodidad en el puño



Aunque pueda parecer una tontería, hay muy pocas cosas que puedan amargarte tanto un viaje largo como unos puños mal diseñados ergonómicamente.

En LowBro Custom son motoristas. Esto significa que cono-

cen perfectamente este problema, por lo que ya llevan unos cuantos años empleándose a fondo e investigando con diferentes compuestos de caucho para encontrar la solución.

Estos puños que nos proponen están moldeados mediante

inyección en caucho Krayton. Las bandas que circundan su diseño atemporal están científicamente calculadas para permitir la correcta canalización del sudor de las palmas de las manos cuando circulamos sin guantes. ■



## Gafas Baron Rojo

Las “Barón Rojo” de la firma Emgo Roadhawk son unas gafas retro de estilo aviador perfectas para usarse con cualquier tipo de casco jet. Tienen un suave y cómodo cojín negro que las mantiene ajustadas a la cara, mientras que su lente, de material acrílico anti arañazos con tratamiento anti vaho y protección UV400, aísla nuestros ojos del viento y los insectos. Las “Red Baron” tienen un ajustador para la pantalla de tres posiciones, entradas de aire y una cinta elástica que

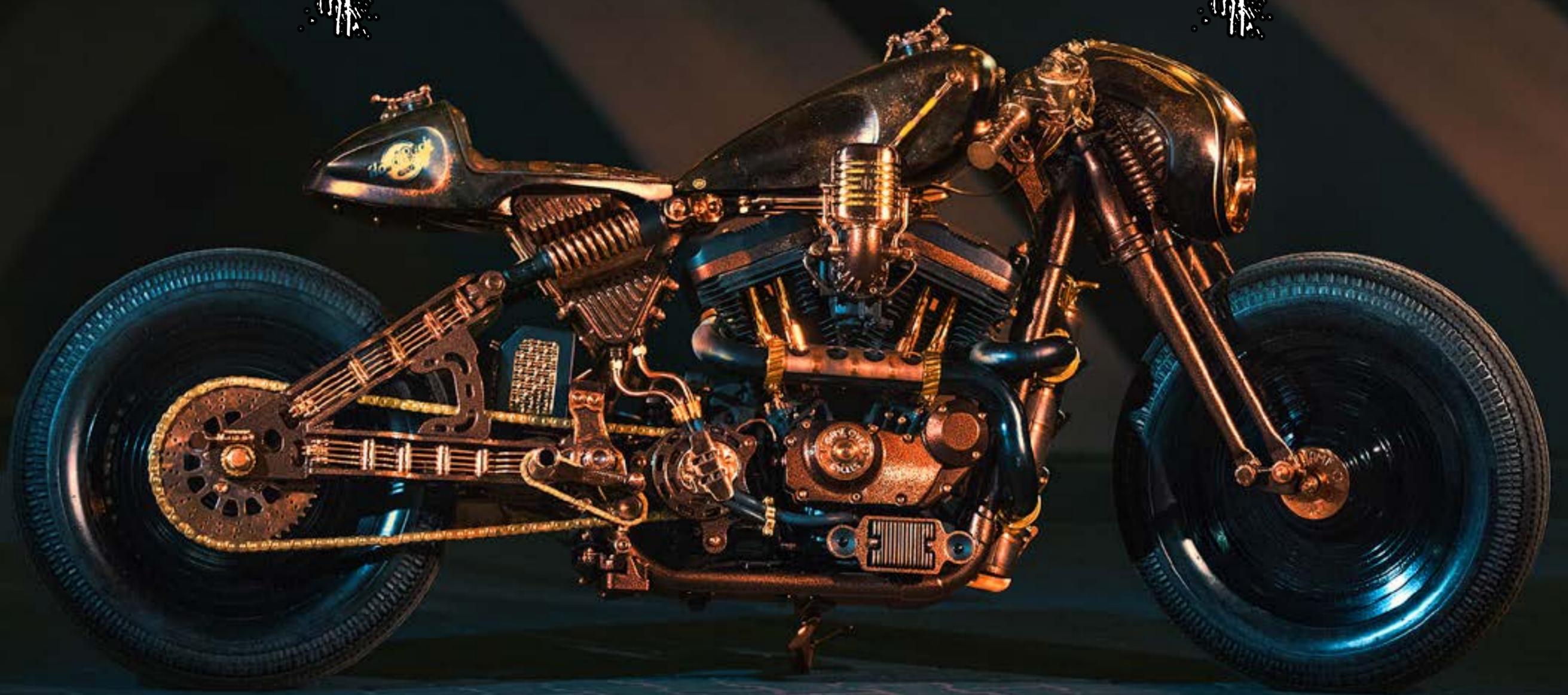


nos permitirá ajustarlas al tamaño de la calota de cualquier tipo de casco.

De momento solo se comercializan a través de Amazon y eBay. ■



# Hard Rock Beast



Los habituales de ésta revista seguro que recordáis la moto recubierta de piel y tatuada de los chicos de Game Over Cycles que publicamos en el número... Pues bien, como podéis ver, en el taller polaco no se andan con medias tintas cuando se trata de hacer motos que llamen la atención...

TEXTO: XTB, FOTOS: TOMASZ PULSAKOWSKI, MODELO: CARLA SONRE, ESTILISMO Y MAQUILLAJE: ALICJA KWIATKOWSKA  
PELUQUERÍA: ATELIER FRYZJERSTWA LA PROVOCATION KATARZYNA ZŁAMANIEC



**B**

n Octubre del pasado año, en la filial de Cracovia del mundialmente conocido restaurante norteamericano Hard Rock Café tomaban la decisión de añadir una Harley customizada a su extensa colección de objetos relacionados con el Rock and Roll. Como es lógico buscaban un taller capaz de hacer algo espectacular y que llamara mucho la atención. Alguien les habló de Game Over Cycles (GOC). No era la primera vez que escuchaban aquel nombre, así que tras hacer unas cuantas averiguaciones se pusieron en contacto con Stanislaw Myszkowski, el alma mater de la empresa, para verse y hablar del tema en persona. El mismo día de la reunión todo quedó zanjado en menos de una hora. En GOC se encargarían de convertirles una Sportster 883 en un símbolo del rock 'n roll lifestyle.



Stanislaw captó rápidamente la idea de lo que quería su cliente y no tardó en ponerse manos a la obra desguazando la Sporty en cuanto se la llevaron al taller. Para empezar el proyecto modificó la sección trasera del chasis con un basculante que salta a la vista que es una pieza que se ha llevado sus buenas horas de trabajo. No solo por sus formas, que recuerdan las

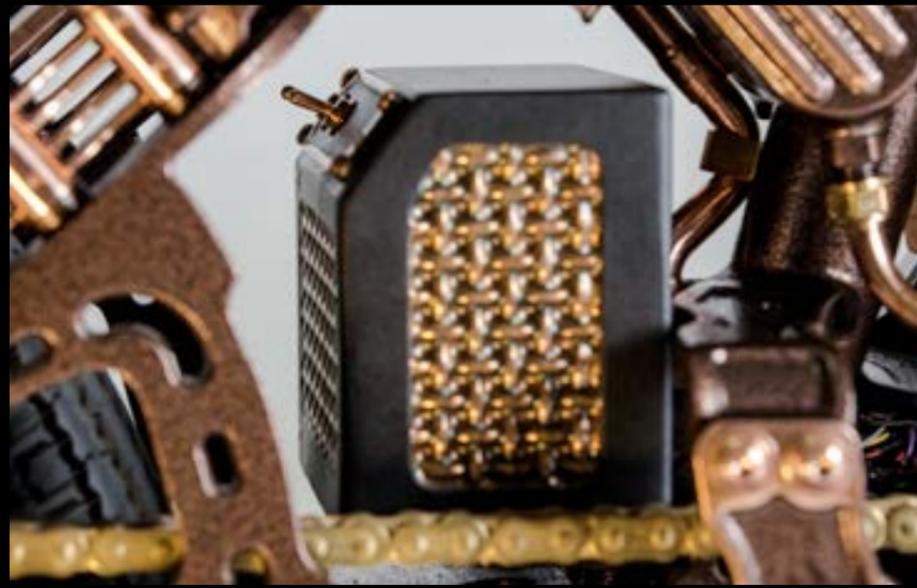
de una suspensión Cantilever que en lugar de llevar un solo amortiguador tiene uno a cada lado del depósito de aceite, sino sobre todo por su apariencia, que es la de un par de mástiles de guitarra de tal realismo que incluso el tensado de la cadena se hace con una copia exacta de una clavija que tira del eje de la rueda a través de una tuerca dentada.

***“ En cada moto temática que construyen, en Game Over Cycles les gusta acercarse en lo posible a la filosofía de la empresa del cliente que confía en ellos ”***





El motivo de la doble amortiguación se debió a la necesidad de buscar un sitio nuevo para alojar la batería y algunos componentes más del sistema eléctrico, que ahora están a buen recaudo en una preciosa caja con la forma de un amplificador Fender antiguo, cuya estética encaja perfectamente con el cuerpo de guitarra que además de sujetar las bobinas también sirve para cebar el carburador de gasolina.



***“Las únicas piezas originales son el V-Twin y parte de la base del asiento.  
El resto se crearon específicamente para dar vida a este proyecto”***





Las únicas piezas originales que encontramos en la "Hard Rock Beast" son el V-Twin Sportster 883 y parte de la base del asiento de cuero. El resto de piezas se crearon específicamente para dar vida a este proyecto del que el propio Stanislaw nos explica su concepto: "En cada moto temática que construimos en Game Over Cy-

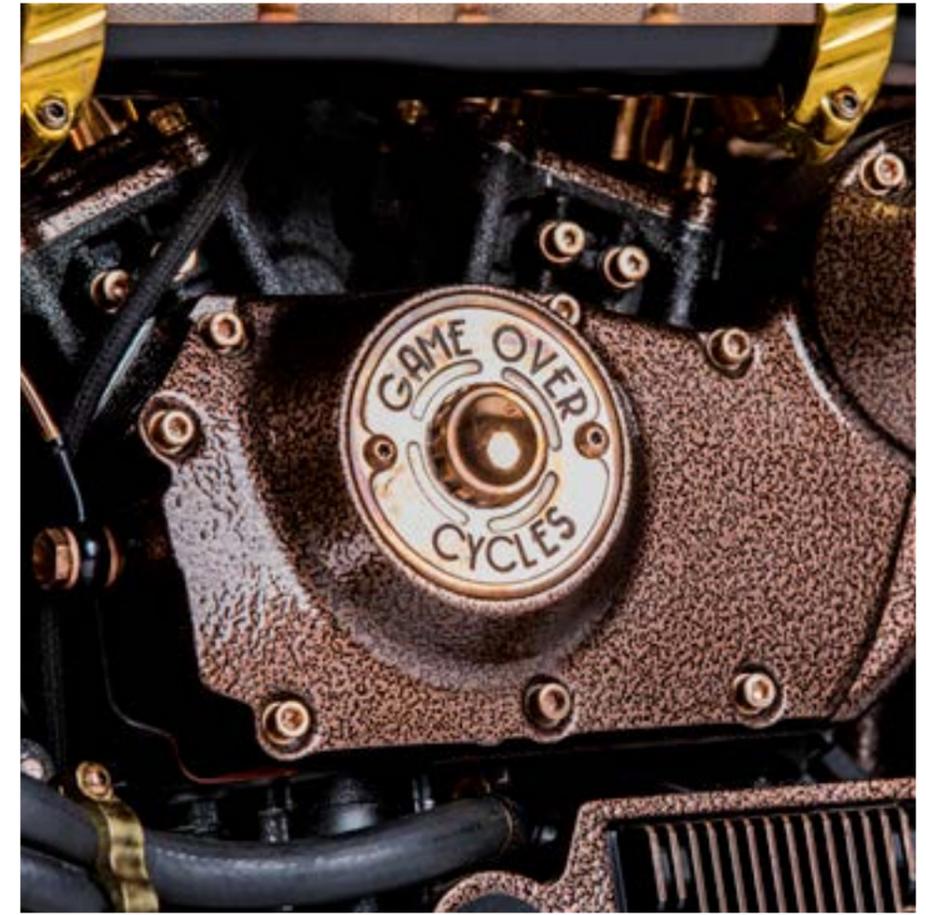
cles nos gusta acercarnos el máximo posible a la filosofía de la empresa del cliente que confía en nosotros, y la expresamos a través de las piezas artesanales que diseñamos y fabricamos después de haber hecho un riguroso estudio que nos sirve para identificar los detalles que creemos que mejor encajan en esa filosofía".

A close-up photograph of a watch case and bracelet. The watch case is black with a textured, possibly leather or carbon fiber, finish. The bracelet is made of a metal mesh, likely stainless steel or titanium, with several cylindrical metal links. The watch is set against a dark, blurred background with some bokeh light spots.

*“Esta café racer parece estar hecha con piezas sacadas de una fábrica de instrumentos musicales”*



Esta máxima está llevada al extremo en esta café racer que parece estar hecha con piezas sacadas de una fábrica de instrumentos musicales, ya que a todo lo anteriormente descrito hay que añadirle otros muchos detalles como la varilla del cambio que simula ser el brazo de un giradiscos, el escape en forma de saxofón situado en la cuna delantera del chasis, cuyo sonido se puede ajustar abriendo o cerrando las llaves de la misma forma que un saxofonista saca las notas de su instrumento, el asiento de cuero repujado con las notas del Highway to Hell de AC/DC acompañadas del icónico 666 que enfatiza metafóricamente la imagen infernal de ésta canción.



*“Las referencias al mundo de la música están repartidas por toda la moto”*

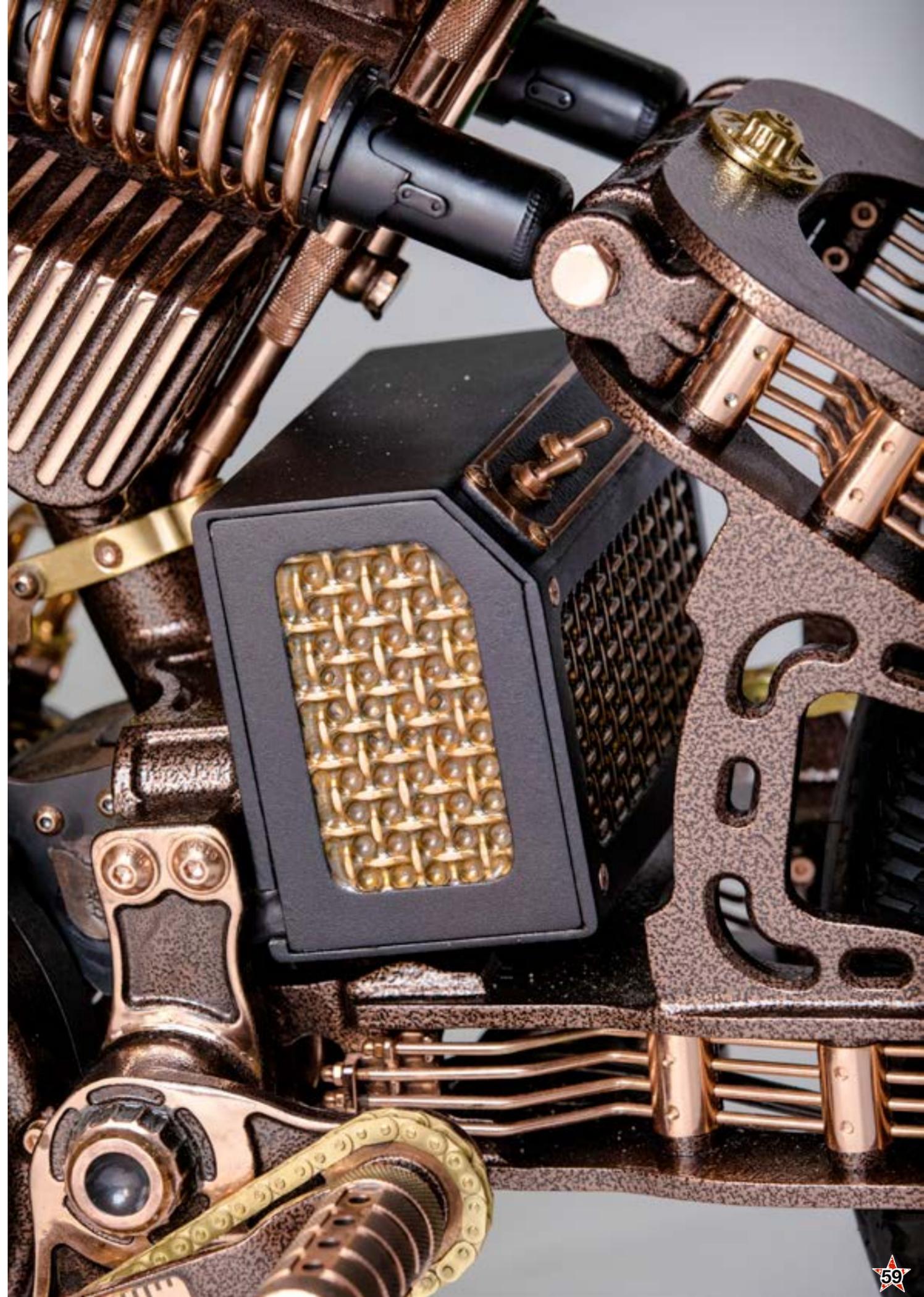


No se pueden pasar por alto otros detalles como el velocímetro y el indicador de presión de aceite imitando los diales de una máquina de café, los cierres de los tapones de los depósitos de gasolina y aceite que funcionan como los de una botella de whisky antigua. Incluso la decoración

está llena de simbolismos. De ella se encargó el aerógrafosta Piotr Parczewski, que cubrió la "Hard Rock Beast" con una inusual textura porosa que junto con el color que ha dado a todas las piezas metálicas copian el del techo del Hard Rock Cafe de Cracovia.

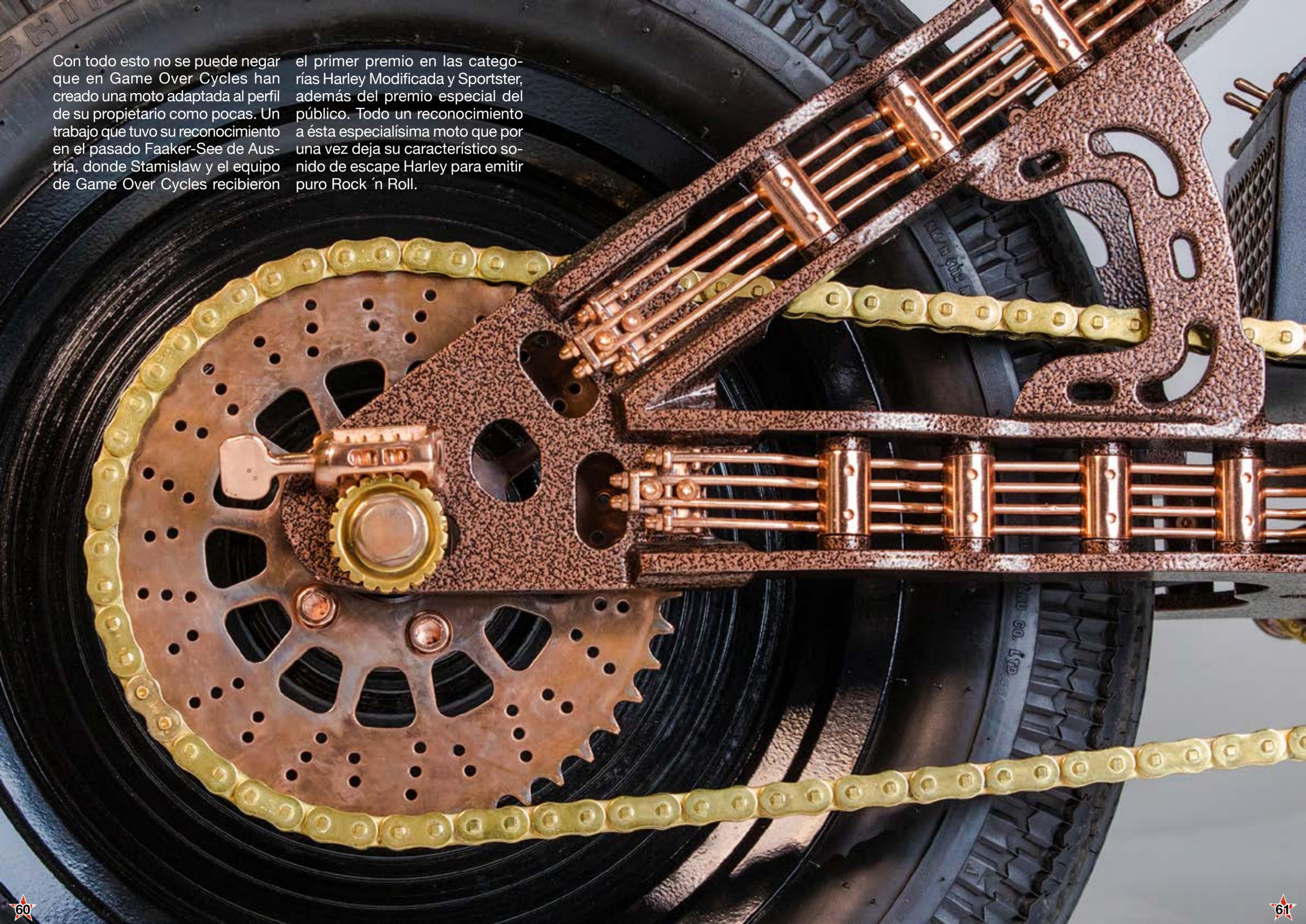


***“Los primeros puestos en categoría Harley Modificada, categoría Sportster, y premio del público en el Faaker See de este año, nos dan una idea muy precisa de la calidad del trabajo de Game Over Cycles”***



Con todo esto no se puede negar que en Game Over Cycles han creado una moto adaptada al perfil de su propietario como pocas. Un trabajo que tuvo su reconocimiento en el pasado Faaker-See de Austria, donde Stanislaw y el equipo de Game Over Cycles recibieron

el primer premio en las categorías Harley Modificada y Sportster, además del premio especial del público. Todo un reconocimiento a ésta especialísima moto que por una vez deja su característico sonido de escape Harley para emitir puro Rock 'n Roll.





## General

Moto>Hard Rock Beast  
Propietario>Hard Rock Café Cracovia  
Modelo base>Sportster 883  
Año>2004  
Constructor>Game Over Cycles  
País>Polonia  
Página Web>[www.gameovercycles.pl](http://www.gameovercycles.pl)

## Motor

Fabricante>H-D  
Tipo>V-Twin  
Cilindrada>883cc  
Filtro de aire>GOC  
Escape>GOC sonido variable  
Tapas motor>GOC

## Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>H-D modificado  
Horquilla>Springer modificada  
Tija superior>GOC  
Faro>GOC  
Manillar>GOC  
Velocímetro>CCE  
Llanta delantera> Fat Boy de 16" modificada  
Depósito de gasolina>GOC  
Depósito aceite>En el colín (GOC)  
Asiento> Kamil Machuła  
([www.kmleather.pl/](http://www.kmleather.pl/))  
Reposapiés>GOC  
Basculante>GOC  
Amortiguadores>Progressive Suspension  
Llanta trasera>Fat Boy de 16" modificada  
Pintura y aerografía> Piotr Parczewski  
([www.aerograf.com.pl](http://www.aerograf.com.pl))





ESTAMOS AQUÍ DESDE ANTES  
DE QUE TE CRECIERA LA BARBA.



SÍGUENOS:



Harley-Davidson Madrid

**MAKINOSTRA**



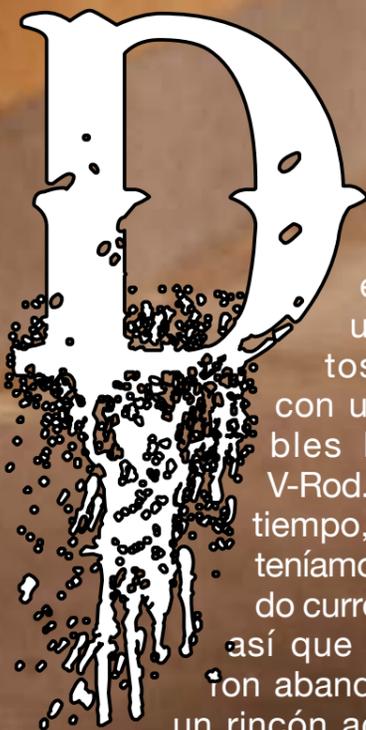
SCREW IT, LET'S RIDE.

# The Champion



Este proyecto empezó hace cinco años en la Faaker-See en Austria. Iba recorriendo los stands con una birra en la mano empapándome de la atmósfera, y de repente reparé en uno de piezas usadas. No pude resistir la tentación de rebuscar en él para ver si encontraba algún tesoro oculto...

TEXTO: IVO "HARRY" KOLLARIK; FOTOS: ELENA SLOVAKOVA  
CONSTRUCTOR: UNAUTHORIZED MOTORCYCLES ([WWW.UNAUTHORIZED.SK](http://WWW.UNAUTHORIZED.SK))



Después de unos minutos me topé con unas increíbles llantas de V-Rod. Pasó algún tiempo, y siempre teníamos demasiado curro en el taller así que se quedaron abandonadas en un rincón acumulando polvo. También se me presentó la oportunidad de comprar una horquilla invertida de Buell y no lo dudé, porque en mi cabeza empezaba a formarse la imagen de cómo podrían quedar con las llantas lenticulares. Comencé a dibujar bocetos y combinaciones con diferentes motores y chasis hasta que di con un Softail Santee cromado al que solo le tuve que dar 3° más de avance. En aquel momento me frené porque aun ni siquiera tenía motor, pero las todas las piezas encajaban entre sí como un guante.





*“ Comencé a dibujar bocetos y combinaciones con diferentes motores y chasis hasta que di con un Softail Santee cromado al que solo le tuve que dar 3° más de avance ”*



Mientras tanto estábamos trabajando en una Sportster 1200 con chasis rígido. Tenía un depósito de gasolina Lowbrow Custom que al dueño no le parecía suficientemente grande, así que decidí incluirlo en mi proyecto personal. Ruedas, hor-

quilla, bastidor, depósito... Cuando tenía todo junto para pensar cuales debían ser los siguientes pasos a seguir apareció un tipo por el taller que vio el potencial del proyecto y decidió quedárselo. Al final acordamos que terminaría la moto para él.

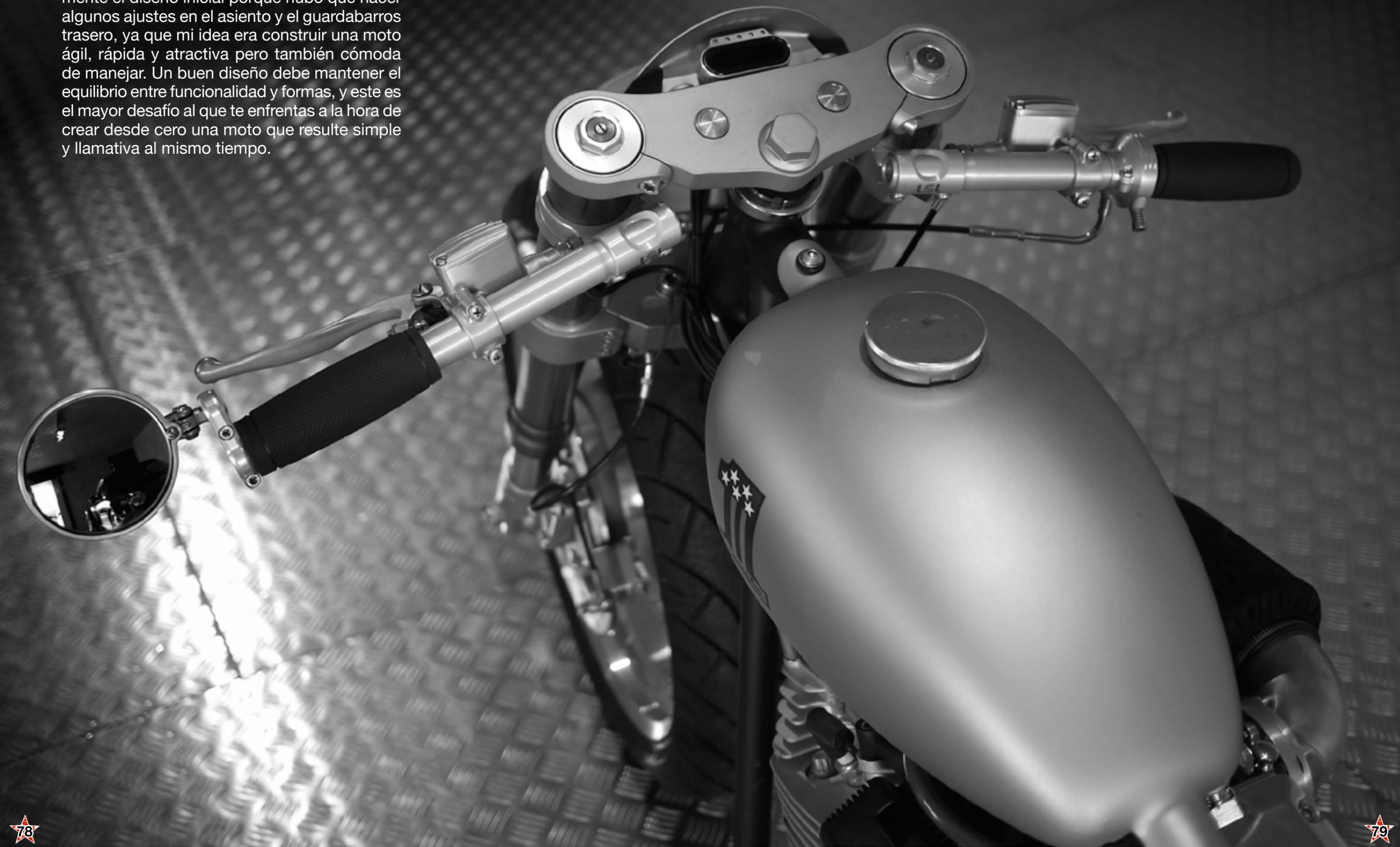
“Hay una caja con el nombre S&S para usted” gritó el mensajero desde la puerta del taller. Por fin llegaba el motor a mis manos, un S&S 96 Súper Stock con acabado natural. Me encantan estos V-Twin, de hecho inicialmente había pensado en un S&S KN-Kone, una combinación de Knuckle y Evo que le habría dado a la moto un aspecto muy old-school, pero por desgracia el precio era tan “asombroso” como el diseño en sí, así que me conformé con el Evo 96.



***“ El conjunto tomaba forma a la velocidad que los diferentes componentes se iban acomodando en su sitio ”***



El conjunto iba tomando forma a la velocidad que los diferentes componentes se iban acomodando a su sitio. 88 piezas que en su momento formarían un todo. No seguí estrictamente el diseño inicial porque hubo que hacer algunos ajustes en el asiento y el guardabarros trasero, ya que mi idea era construir una moto ágil, rápida y atractiva pero también cómoda de manejar. Un buen diseño debe mantener el equilibrio entre funcionalidad y formas, y este es el mayor desafío al que te enfrentas a la hora de crear desde cero una moto que resulte simple y llamativa al mismo tiempo.



Una vez todo terminado llegaba la hora de elegir el color. Una mala elección en este punto podía estropear todo el trabajo. Personalmente habría preferido dejarla con el chasis sin pintar y con las piezas de aleación porque habría quedado espectacular. Casi convengo al dueño de que la dejara así, pero al final cambié de opinión y decidí darle una buena capa de pintura.



**“ Una mala elección del color podría haber estropeado todo el trabajo ”**



¡Hecho! ¡La Campeona estaba lista para rodar! En ese momento tuve una extraña mezcla de emociones encontradas. Por un lado la felicidad de verla terminada y por otro la pena de saber que no es tuya y que tienes que dársela a su dueño, mezcladas con cierto nerviosismo porque todo vaya bien. Sólo quedaba montar la pata de cabra y bajarla del elevador. No puedo esperar para ponerla en marcha y dar una vuelta por la ciudad para comprobar que todo estuviera bien y ajustar la carburación.



HARLEY  
PARKING  
ONLY  
ALL OTHERS WILL BE TOWED  
← →  
SEP 1981 BY 101

World's Finest Products For Harley-Davidson™ POWERPLUS

GOOD  
MAIL

La historia de "The Champion" termina con el 1er premio en la categoría Freestyle de Faaker-See tras el que se le entregó a su dueño, que la esperaba ansiosamente. Un encargo con el que logré personificar mi idea de belleza y simplicidad unidas en un mismo diseño.



***“ A la hora de entregársela a su dueño experimenté una mezcla de emociones encontradas. La felicidad de verla terminada, y la tristeza de saber que no sería mía ”***





# 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)

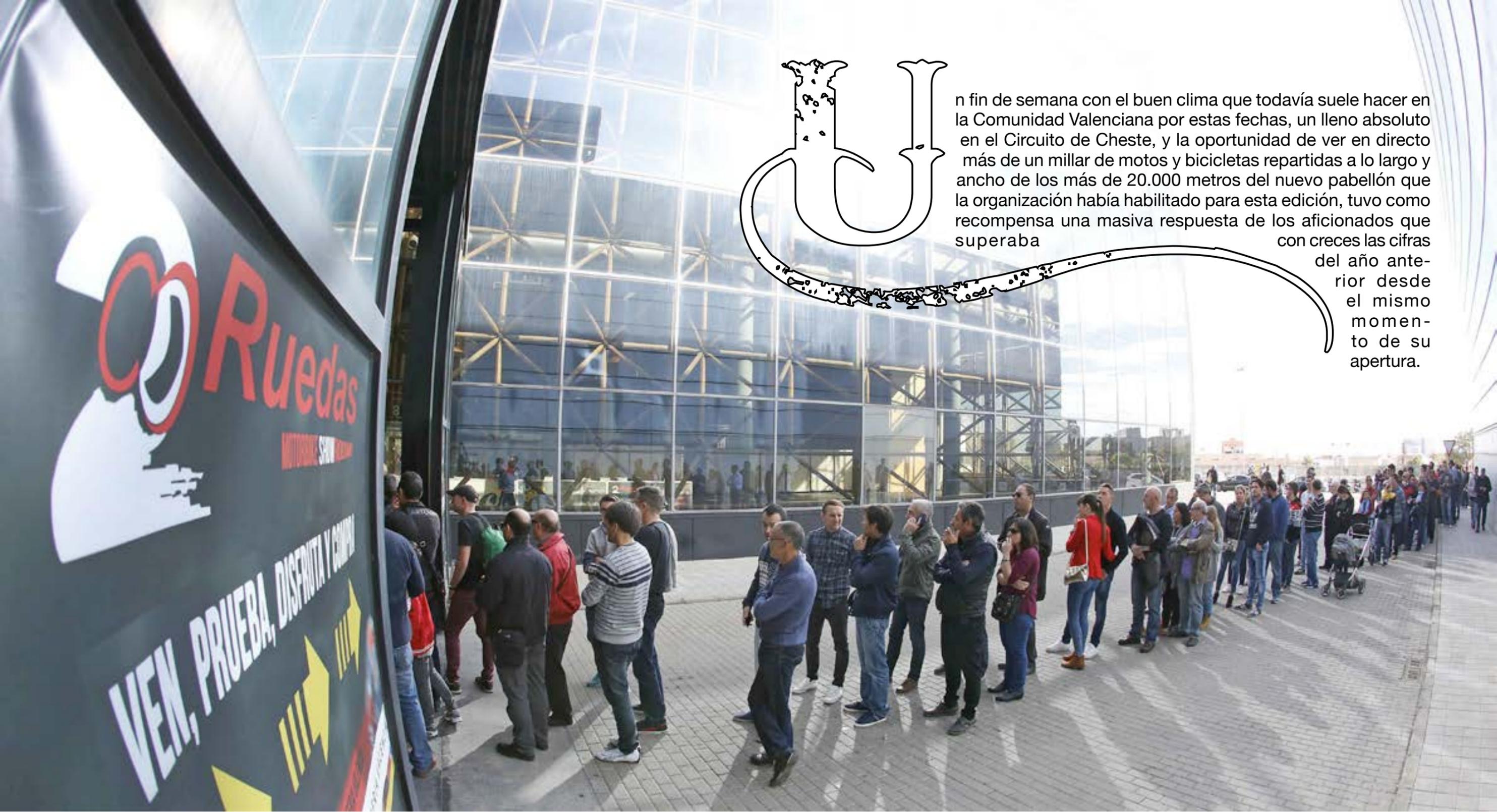


# Salón 2 Ruedas de Valencia

La cuarta edición del Salón de la Moto 2Ruedas, que una vez más se celebraba coincidiendo con la última prueba del Campeonato del Mundo de Motociclismo, abría sus puertas el pasado 11 de Noviembre...

 **Ruedas**  
MOTORBIKE SHOWROOM





En fin de semana con el buen clima que todavía suele hacer en la Comunidad Valenciana por estas fechas, un lleno absoluto en el Circuito de Cheste, y la oportunidad de ver en directo más de un millar de motos y bicicletas repartidas a lo largo y ancho de los más de 20.000 metros del nuevo pabellón que la organización había habilitado para esta edición, tuvo como recompensa una masiva respuesta de los aficionados que superaba con creces las cifras del año anterior desde el mismo momento de su apertura.





Según los propios expositores ésta ha sido la mejor edición de todas las que se han celebrado hasta la fecha. Y no solo por el hecho de que la próxima entrada en vigor de la normativa Euro 4 haya animado a muchos a comprar sus motos aprovechándose de los precios especiales que todas las marcas ofrecían, sino también por la cantidad de personajes del mundo de las dos ruedas que se daban cita en Valencia, entre los que nos encontrábamos con el ex campeón del mundo venezolano de 250cc en 1983 y 1986 Car-

los "Pana" Lavado, Manuel "Champi" Herreros, (doble campeón del mundo en 80cc) que recibía un homenaje en forma de placa conmemorativa del acto, Nico Terol o la piloto murciana Ana Carrasco, que es la segunda fémica española que participa en el Mundial. A esto había que sumarle que durante todo el fin de semana hubo un intenso programa de actividades en el que se contaba con exhibiciones de stunt, freestyle y trial bike a cargo de Emilio Zamora, Antonio Carlos Farias, o Juan de la Peña.







La cuarta edición del Salón de la Moto 2Ruedas se clausuró la tarde del domingo con un éxito rotundo tanto a nivel comercial como de visitantes. Según las estimaciones de la organización, este año el número de visitas se había incrementado con respecto a la pasada edición en más de 14% lo cual suponía un registro de algo más de 20.000 visitan-

tes. Este incremento, según explica Matilde Juan, presidenta del salón y responsable de las concesiones de marcas como Triumph y Kawasaki en la capital del Turia: *“evidencia la consolidación plena de estos eventos entre los aficionados a las dos ruedas”*. En este sentido, para Matilde Juan, *“estamos, sin duda, ante la mejor edición del 2Ruedas de*

*todas las celebradas”* y destaca *“no sólo el hecho de que se hayan podido captar muchos visitantes nacionales que estuvieron el fin de semana en Valencia con motivo del Gran Premio, sino que además, se ha notado especialmente este año al comprador valenciano, que se ha acercado a la feria a ver, probar y comprar sus nuevos modelos de moto y bici”*.

Para esta empresaria, la feria *“ha cumplido sobradamente sus objetivos comerciales. Se está notando que tanto 2Ruedas es un certamen que aún en un mismo espacio la variable de ocio con un escaparate comercial en el que el comprador tenía a su disposición una importantísima flota de vehículos entre los que elegir”*.



# Special Bikes Cult

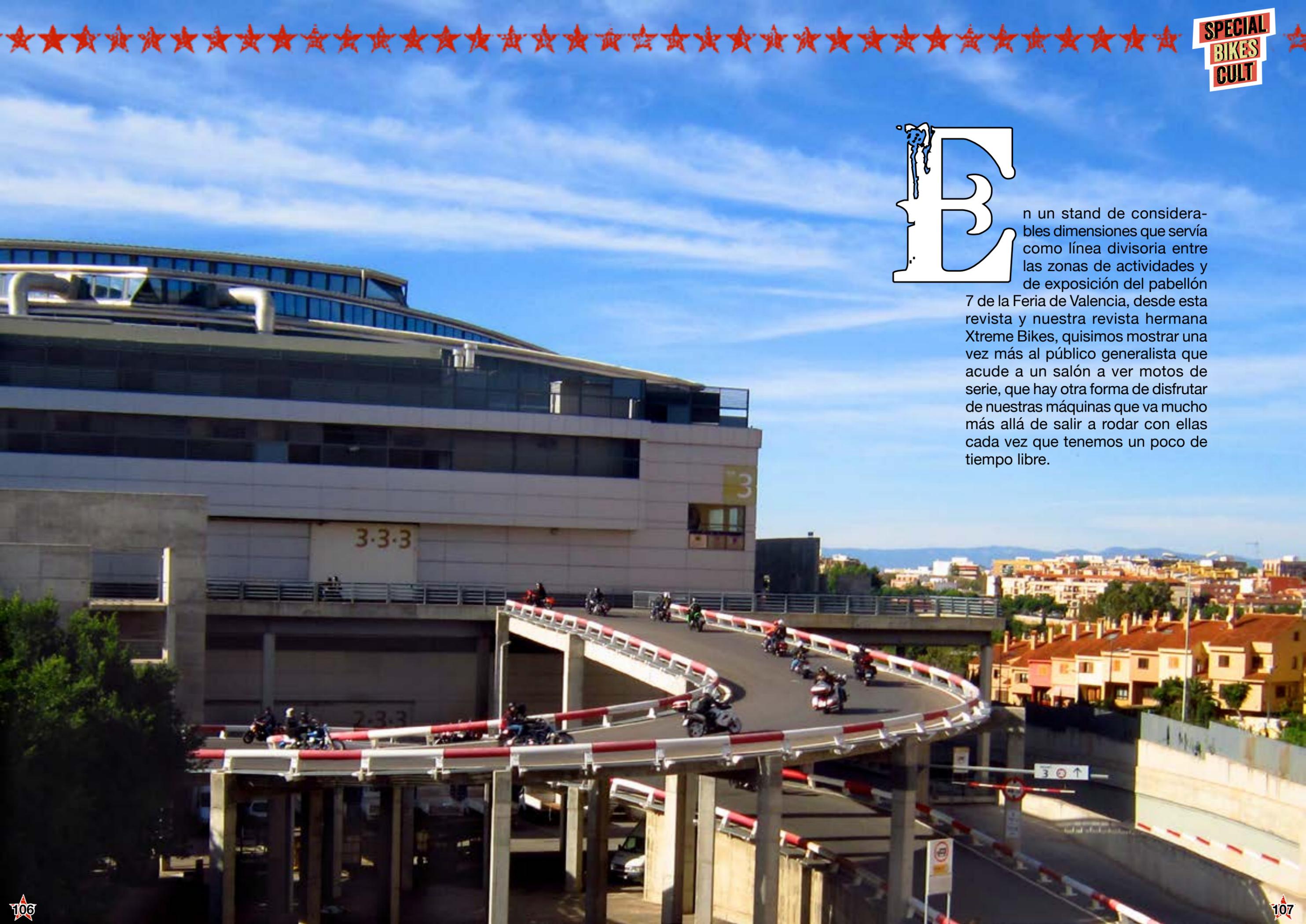


Por segundo año consecutivo, el Special Bikes Cult aportaba al Salón 2 Ruedas el toque de exclusividad del cada día más en auge sector de la moto personalizada...

E

n un stand de considerables dimensiones que servía como línea divisoria entre las zonas de actividades y de exposición del pabellón

7 de la Feria de Valencia, desde esta revista y nuestra revista hermana Xtreme Bikes, quisimos mostrar una vez más al público generalista que acude a un salón a ver motos de serie, que hay otra forma de disfrutar de nuestras máquinas que va mucho más allá de salir a rodar con ellas cada vez que tenemos un poco de tiempo libre.







El mundo de la personalización –a pesar de las limitaciones que impone tener que legalizar cada reforma que se haga por pequeña que sea- crece en nuestro país a pasos agigantados, y tener una moto hecha enteramente a nuestro gusto puede ser tan, o más gratificante, que la simple posesión de una máquina exactamente igual a otras muchas que puedas encontrarte rodando por tu ciudad.









Por eso en el Special Bikes Cult hemos querido mostrar que el mundo de las transformaciones es infinito en cuanto a posibilidades se refiere, como lo demostraba el que en nuestro stand no hubiera un solo tipo de motos transformadas, sino que se reunieran en el mismo espacio máquinas de todas las tendencias que actualmente podemos encontrar en el sector.

Motos que además de compartir un espectacular trabajo artesanal tenían la particularidad (salvo dos ejemplares destinados exclusivamente al uso en competición) de estar homologadas, y por lo tanto ser aptas para circular por la calle de forma legal, ya que consideramos que exhibir motos bonitas pero que no puedan usarse no habría tenido ningún sentido.





Una filosofía que comparte con nosotros una fábrica como Yamaha, que para esta segunda edición del Special Bikes Cult no quiso dejar pasar la oportunidad de mostrar en nuestro stand una XSR "Aniversario" completamente de serie, alrededor de la que expuso las preparaciones Faster Sons que algunos de sus concesionarios oficiales de Barcelona (Corver), Teruel (Motos Loscos), Alicante (Alicante Motor) y Valencia (Saica) habían realizado para el concurso Yard Built usando este modelo como punto de partida. En total eran 6 espectaculares motos que cualquier aficionado un poco "manitas" podría hacer en su propia casa usando los accesorios disponibles en el catálogo de la marca de los tres diapasones.







El resto del espacio estaba repartido entre diferentes profesionales, casi todos ellos procedentes de la Comunidad Valenciana, salvo Nava Motorcycles que se traían desde León una gigantesca Dropseat de Big Bear Choppers modificada por ellos mismos y la Yamaha Bagger que publicábamos el mes pasado en Xtreme Bikes, y Clayman Motorcycles que venían desde Toledo.









Tampoco quisieron faltar a la cita Acosta Project con su última Suzuki Gixer streetfighter, Alma Motorcycles que presentaba una preciosa Bandit 400 café racer, Extreme Choppers con nada menos que siete motos entre las que había desde una Harley Heritage recién restaurada a la

que se le había montado un sidecar hasta una XV750 convertida en café racer, pasando por Suzuki's BMW's y Harleys; las habituales Benelli de Ladynni Classic, las preparaciones tipo Brat Style con diferente bases a cargo de Lizard Motorcycle Club, las BMW Boxer y una H-D Sportster de

Malaburra, un pequeño dragster urbano hecho a partir de una Hyosung Aquila de My Way Garage, y por último una moderna CB600 transformada por Octane Motorcycles, un taller nuevo en el panorama levantino, y un par de espectaculares trabajos de Sueca Iron, un taller de gran prestigio

internacional gracias a sus resultados en el Campeonato del Mundo de Constructores AMD, en el que recientemente han empezado a fabricar una línea propia de piezas de aluminio de gran calidad y excelente diseño que dará mucho que hablar en los próximos meses.

No seremos nosotros los que caigamos en el error de escribir que ésta 2ª edición del Special Bikes Cult fue un rotundo éxito, porque además de resultar pretencioso no nos corresponde a nosotros hacerlo. Con haber acercado un poquito el mundo de las

motos transformadas a muchos aficionados que poco o nada saben de su existencia nos damos por satisfechos. Y mucho más cuando el mismo día de la inauguración veíamos a algunos profesores de FP Automoción y de la Universidad Politécnica de Valencia

dar explicaciones a sus alumnos poniendo como ejemplo las motos que teníamos en el stand... Y eso sí que es importante, porque el interés que mostraban aquellos futuros mecánicos e ingenieros es el que garantizará la continuidad de nuestro sector.



# 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



# Ossoduro

Imagina que eres constructor y un día te llega a la puerta del taller una moto subida en una grúa. El motor va mal, le faltan montones de piezas, y el dueño anda corto de presupuesto...Vamos, lo que suele llamarse un regalito envenenado.

TEXTO: XTB; FOTOS: CORTEWSIA DE EMPORIO ELABORAZIONI  
MECCANICHE





**B**

este fue el panorama que Andrea y el resto del equipo de Emporio Elaborazioni Meccaniche se encontraron una mañana. Una Yamaha Dragstar del 92 hecha polvo, que el conductor de la grúa debería haber llevado directamente al desguace en vez de al taller romano con el recado de: “el dueño me ha dicho que en unos días os llamará”. El tío tardó dos semanas pero llamó. Catorce días en los que en EEM no

sabían qué coño hacer con aquel montón de chatarra que no merecía la pena ni vender al peso. Pero era de un cliente y amigo y no era cuestión de tirarla al contenedor. Las motos que le habían hecho anteriormente eran un par de café racers de acabados limpios y perfectos, y ahora quería una de esas que parece que haya puesto en marcha un sicópata después de haberla tenido metida en un charco durante una buena temporada. Justo lo contrario



**“ El proyecto consistía en hacer una moto que pareciera que la hubiera puesto en funcionamiento un sicópata después de haberla tenido metida en un charco una buena temporada ”**

Lo primero que hubo que hacer fue recopilar las piezas que le faltaban. El depósito de gasolina lo solucionaron

con el de una vieja Guzzi que montaron en el bastidor girándolo 180°. Tuvieron que modificarle la base, cerrar el hueco del tapón original y el del grifo de la gasolina y hacer otros nuevos. Como el tapón llevaba una tapa se les ocurrió usar ese espacio para montar una primitiva consola en la que están ubicados los interruptores de la luz y la puesta en marcha, el botón de arranque y los testigos. Las hendiduras para las

rodillas de los laterales no sirven para nada pero quedan bien, te hacen olvidar que el depósito está al revés, y te animan a comerte el tarro para averiguar su procedencia. Su decoración también merece un capítulo aparte. No solo porque se le ha soldado un abrebotellas de bar que tiene la friolera de 60 años (imaginaos la cantidad de cervezas que se habrán abierto con él) sino también por el excelente trabajo realizado a mano alzada por Francesco Bacheri, uno de los pintores más innovadores de la actual escena artística romana.



*“ El conductor de la grúa debía haberla llevado al desguace, pero la dejó en el taller con el recado de: “el dueño me ha dicho que en unos días os llamará ”*



Pero sigamos con la lista de “piezas aftermarket”: en el tren delantero encontramos una llanta de 21” de una Honda Dominator a la que se ha cubierto el lado izquierdo del buje con una carcasa de Fiat 500, y el carenado se hizo con chapa en la misma línea estética del depósito. El pequeño asiento es una plancha de recortado a mano y sujeta al puente del chasis con dos muelles prácticamente rígidos ya que no hacía falta que hicieran de amortiguador, ya que para eso está la suspensión tipo Cantilever, que funciona estupenda-

mente, y el cambio se puede accionar indistintamente mediante la palanca de pie o una manual que tiene como empuñadura un viejo pistón. Como también está situada a la izquierda del motor la única forma de poder embragar y cambiar de marcha a la vez era intercambiando la función de las leva del embrague y freno. Según Andrea al principio es difícil y más de una vez apretó el embrague cuando lo que quería hacer era frenar y viceversa, pero una vez que te acostumbras se hace automáticamente.



***“La decoración ha sido cosa de Francesco Bacheri, uno de los pintores más innovadores de la actual escena artística romana.”***

En cuanto a la postura de conducción es cómoda. El manillar cuelga monos está pensada para que los brazos se estiren a la altura hombros y no haya que adoptar posturas circenses, y las estriberas, que se sustituyeron por dos planchas de skateboard, tienen

suficiente superficie para colocar los pies cómodamente. Para terminar el apartado estético se instaló un guardabarros anclado directamente al basculante que se mantiene a pocos milímetros del neumático tipo gánster de 170mm de anchura.

En cuanto a la mecánica, el bicilíndrico en "ve" se tuvo que desmontar completamente para sustituir pistones, aros y juntas. Después de colocarle un embrague nuevo y mejorar su respiración con un escape dos en uno con silencioso Fishtail volvió a funcionar con

la finura característica de los propulsores Yamaha, con lo que la moto se devolvió a su propietario, que está encantado con el iron-bobber minimalista y nada convencional que le han hecho sus colegas.





**“ El abrebotellas soldado al depósito tiene la friolera de 60 años. Imaginad la cantidad de botellines que habrá abierto ”**



París, 175  
08036 Barcelona  
Tel. 933 105 912

info@monegroscycles.com  
facebook.com/MonegrosCycles

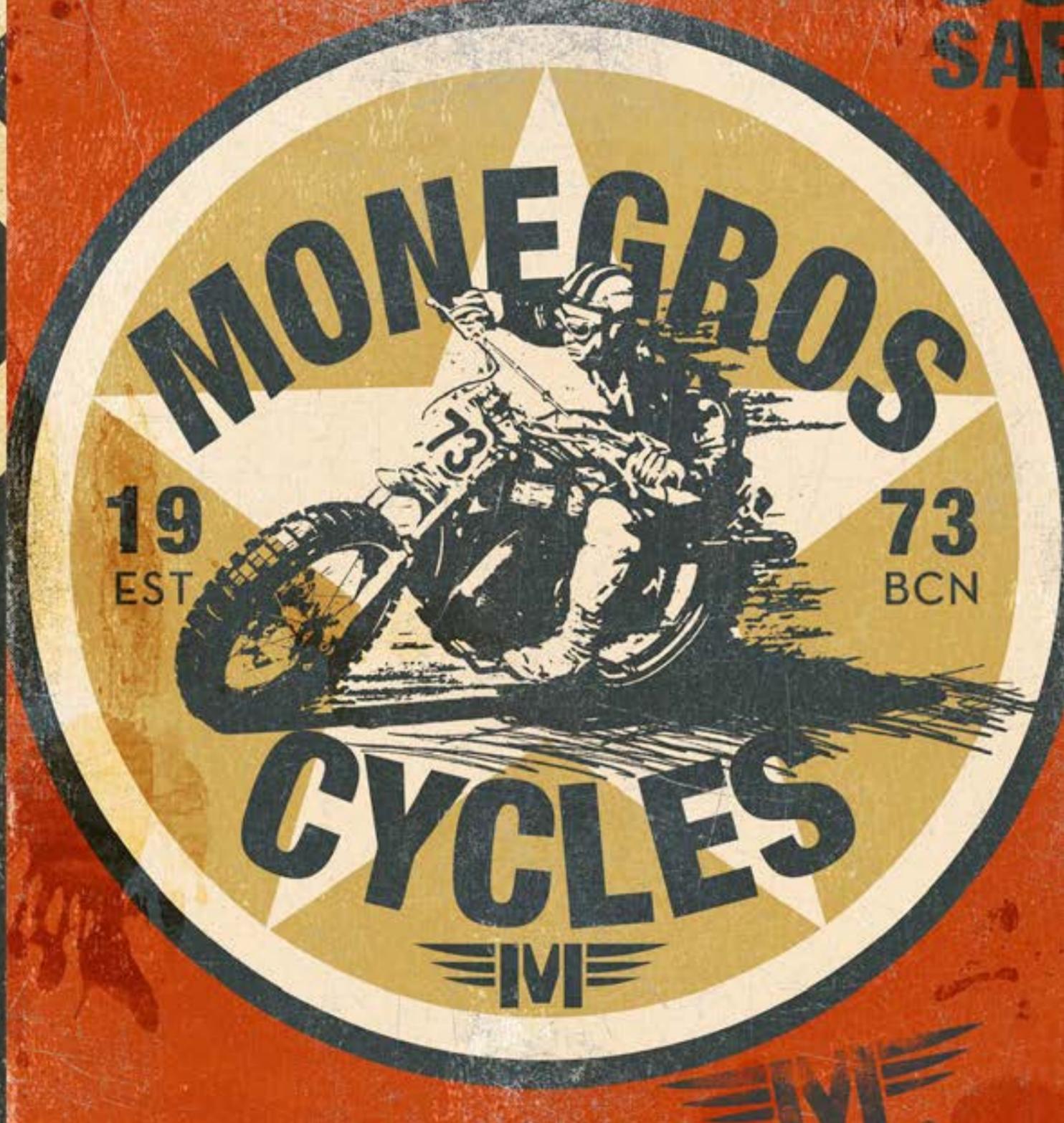
**Horarios Tienda:**

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

www.monegroscycles.com

**MI MONEGROS CYCLES-73**

**MOTORCYCLE APPAREL FOR RIDERS**



**MOTORCYCLE APPAREL FOR RIDERS**

**MONEGROS CYCLES-73**

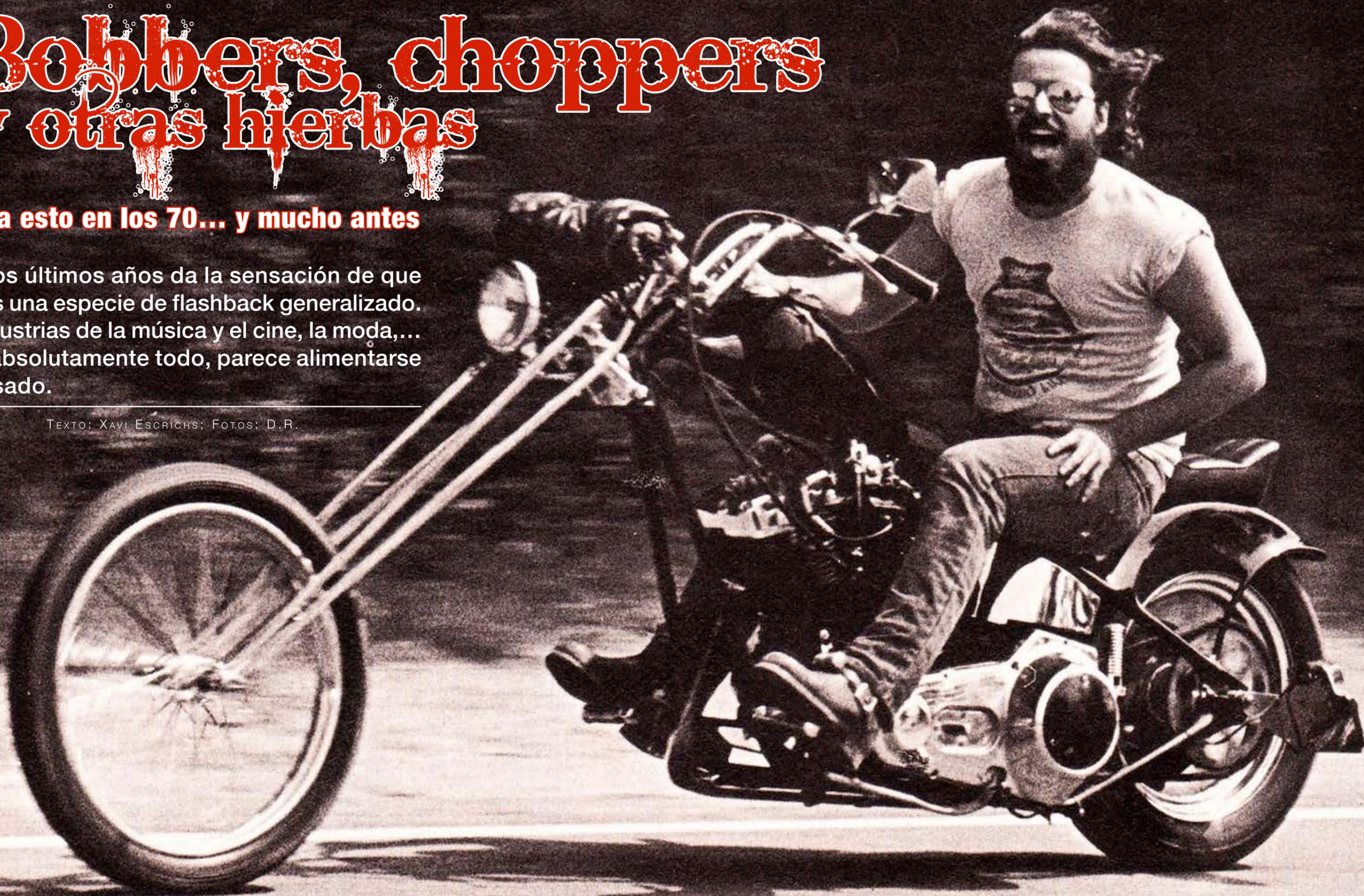


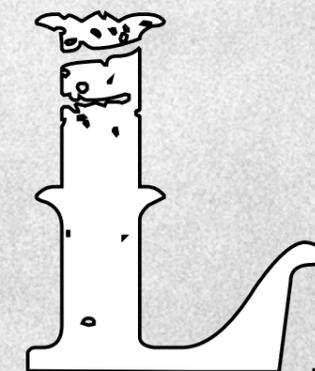
# Bobbers, choppers y otras hierbas

**Así era esto en los 70... y mucho antes**

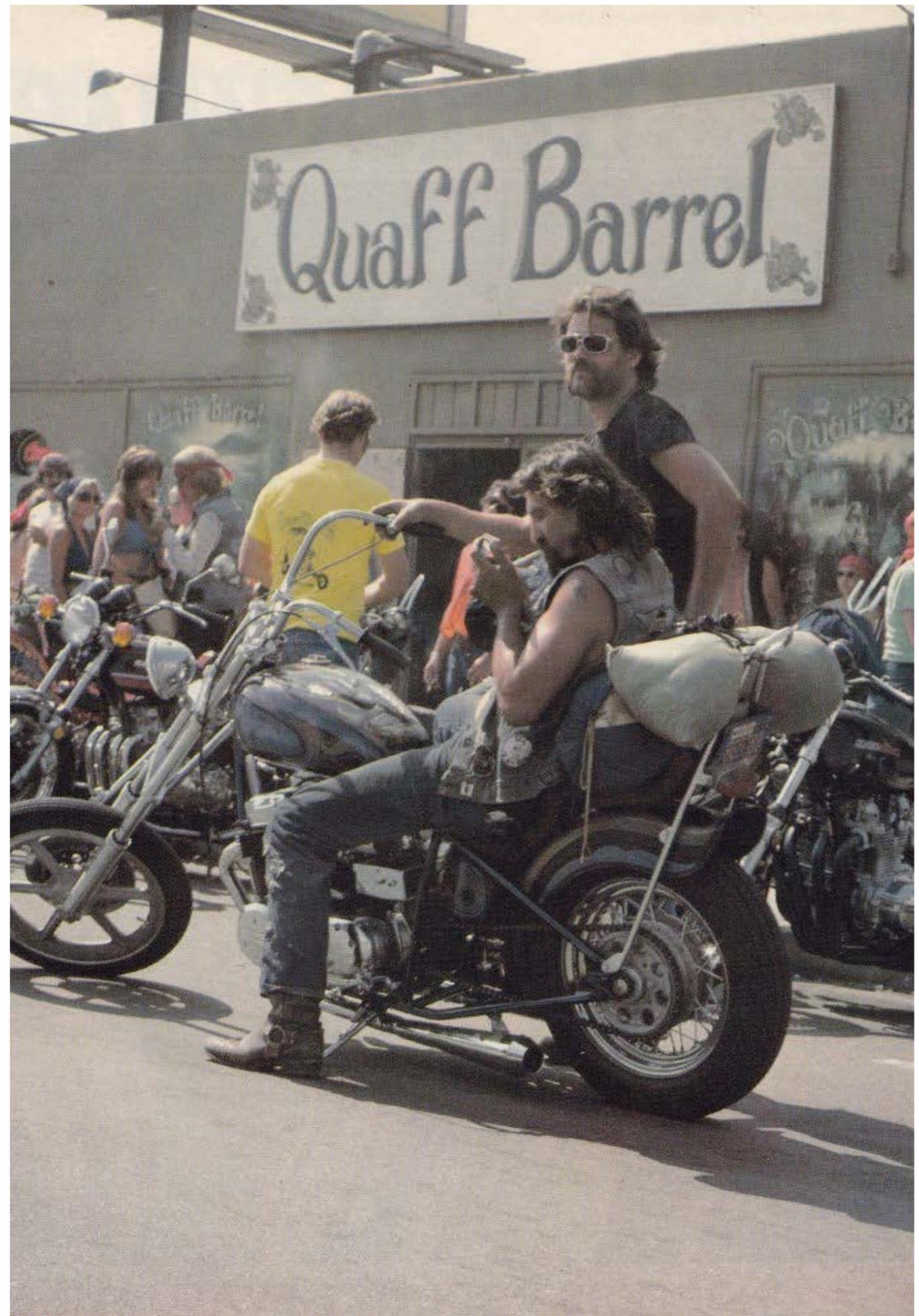
En estos últimos años da la sensación de que vivimos una especie de flashback generalizado. Las industrias de la música y el cine, la moda,... Todo, absolutamente todo, parece alimentarse del pasado.

TEXTO: XAVI ESCRICHS; FOTOS: D.R.





as décadas de los 50 a los 70, esas que tantos tienen tan idealizadas, fueron tiempos tan convulsos que es más probable que si a quienes los vivieron en primera persona les dieran la oportunidad de volver a vivirlos, seguramente declinarían la oferta de no ser por la posibilidad de enmendar errores pasados, o para recuperar la juventud que dejaron atrás.



Pero el mundo de la moto en general, y el de las motos custom en particular, no han sido ajenos a éste fenómeno que nos invade. Las marcas sacan constantemente modelos con denominaciones como "vintage" o "classic" que funcionan bien y tienen su público, pero seguro que tampoco les haría ilusión volver a aquellos años 60, cuando en el mercado estadounidense se vendían 60.000

motos al año de las que solo 12.000 eran Harley-Davidson. Si, habéis leído bien. Harley matriculó 12.000 motos en 1960; nada más que 10.000 unidades en 1963, y gracias a la mega campaña publicitaria que hizo Honda para limpiar la mala imagen de los motoristas, en el 65 consiguió matricular 25.000 motos. Unas cifras ridículas en comparación con las que se barajan en la actualidad.



Para mucha gente que vive este mundillo desde dentro, tanto profesionales como seguidores de los productos de Milwaukee, las Harley deberían ser patrimonio de la humanidad...En ese tipo de discusiones pasionales no vamos a entrar, pero hay que dejar claro que el tema de las transformaciones y de las motos personalizadas nunca fue cosa de las marcas, y mucho menos patrimonio exclusivo de una sola por mucho que su departamento de marketing haya sabido hacer tan bien su trabajo que en cuanto escuchamos Harley inmediatamente lo asociamos con máquinas que no tienen absolutamente nada que ver con las que salen de una cadena de montaje. Los términos "chopper" y "bobber" aparecen en incontables conversaciones, artículos y discusiones, pero del mismo modo que todos sabemos que el anglicismo "bobber" es anterior al de "chopper", el origen de esta palabra aplicada a las dos ruedas no queda del todo clara. Que nosotros sepamos hay varias teorías sobre su origen. ¿Cuál es la cierta? Vete tú a saber. Ninguno estábamos allí para daros una respuesta exacta, así que cada cual que elija la que más le guste.



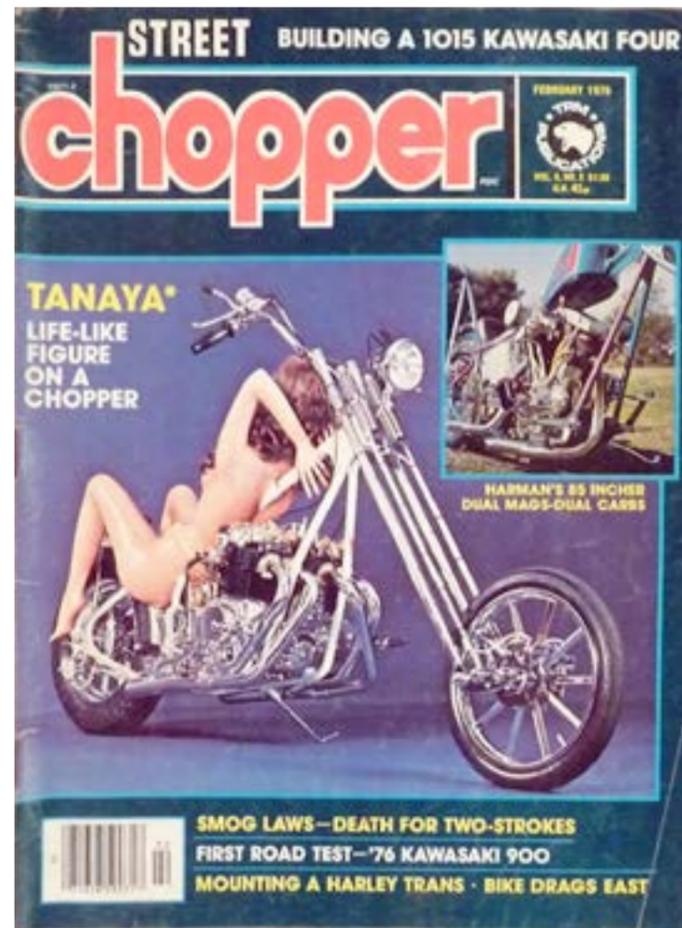
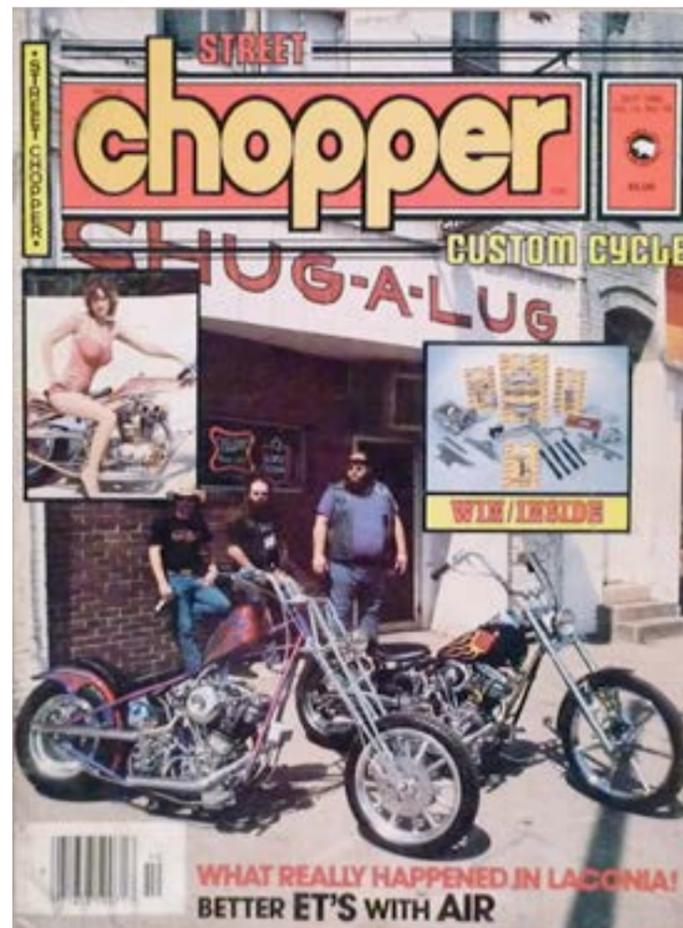
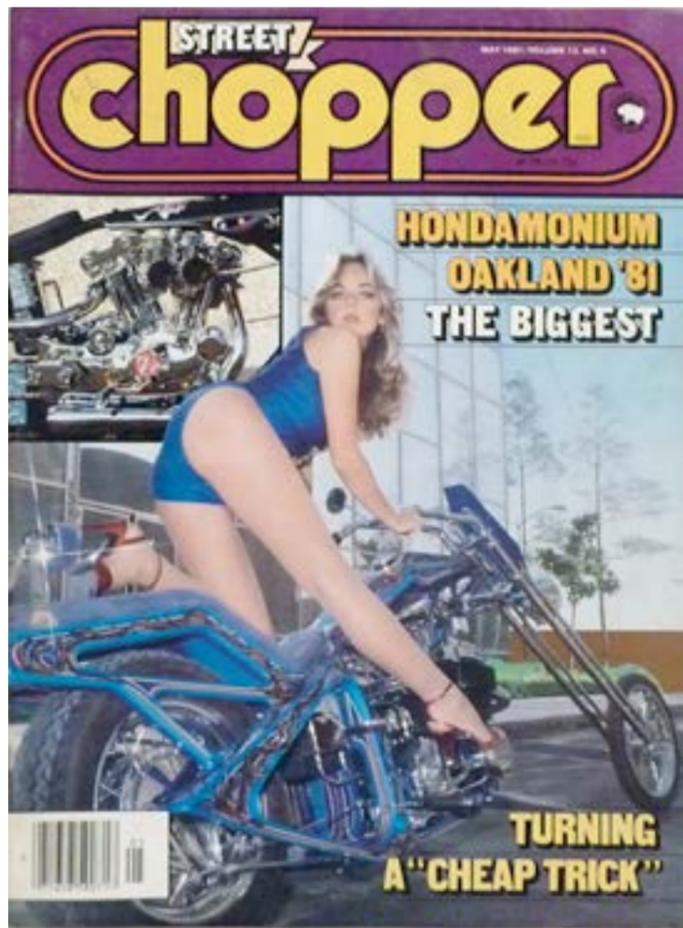
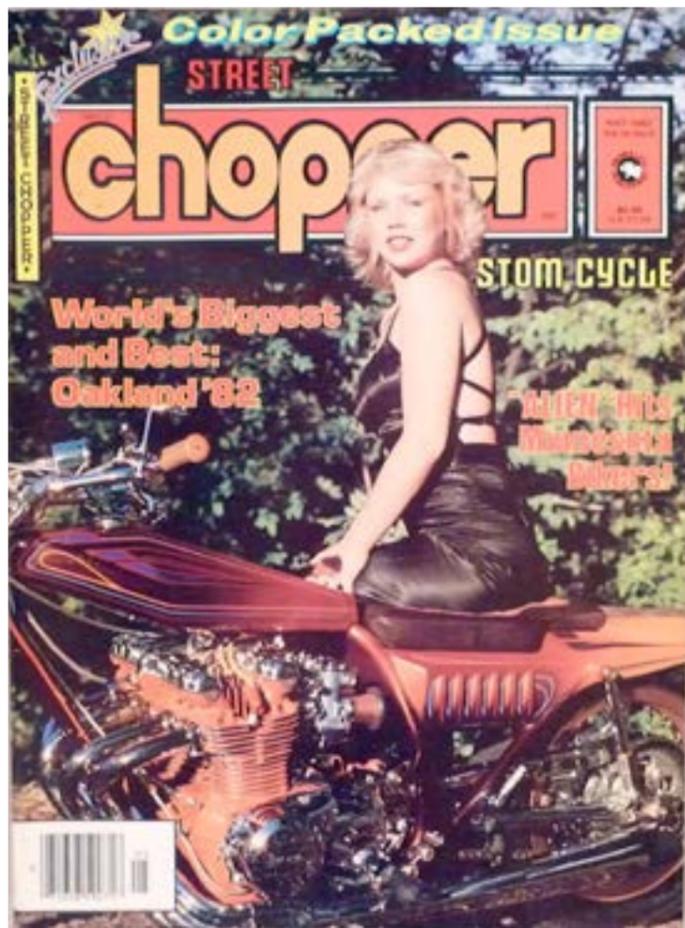


Una de ellas habla de un tal Bob, el aprendiz de un taller mecánico, que en los años 50 participaba en carreras ilegales con motos de clientes (sin que estos lo supieran) a las que desmontaba piezas para aligerar peso y que corrieran más. Cuando le descubrieron y perdió su empleo se montó por su cuenta especializándose en “adelgazar” (Bob-erizar) las motos de sus clientes eliminándoles todas las piezas

superfluas y recortando sus guardabarros. La segunda versión es que bobber deriva del término “bobjob”, que a su vez viene de un popular corte de pelo masculino (bob) que las chicas rebeldes de los 40 adoptaban como protesta contra el orden establecido y el machismo imperante en la época. Un movimiento feminista que rápidamente se asoció con las motos que sus dueños modificaban para diferen-

ciarlas de los productos de fábrica. La última versión es que después de la guerra mundial los veteranos podían hacerse por muy poco dinero con motos lentas y pesadas que habían pertenecido al ejercito, a las que aligeraban de peso y pintaban de negro porque era el color que mejor disimulaba el verde oliva original. Lo dicho.... Que cada cual se quede la versión que más le guste.



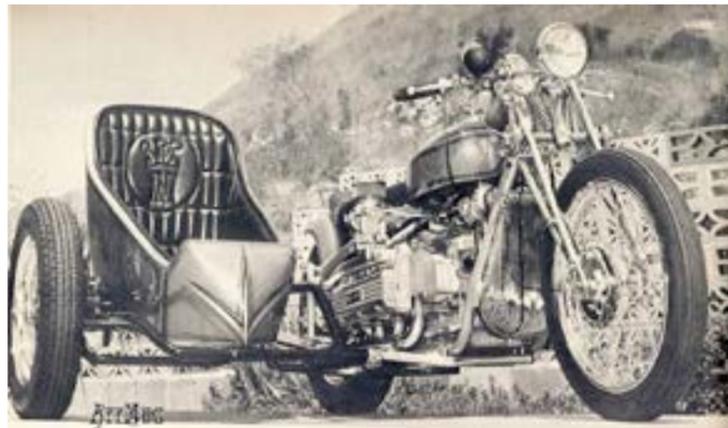


En lo que no hay discusión posible es en la procedencia del "chopper". Su nombre deriva del verbo "to chop" (cortar y/o rebanar), así que éste (o esta) es toda moto cuya estructura original este alterada por obra y gracia de una sierra manual, radial, o cualquier otro procedimiento de corte. Sus orígenes están en la California de los años '60 en plena expansión de la música rock, la psicodelia, el LSD, y algunos movimientos estudiantiles y contraculturales como el beatnik y el freak, que empezaban a gestarse en las universidades de

uno y otro lado de la bahía de San Francisco, pretendiendo, tal como ya hicieron aquellas valientes chicas de peinado masculino un par de décadas antes, romper con lo establecido por una sociedad que constantemente se inmescuía en la vida de los ciudadanos para preservar unos supuestos valores morales que todo el mundo debía seguir, a tal punto de que una asociación como la AMA (Asociación Motociclista Americana) se atreviera a imponer a sus socios códigos de conducta, de vestimenta, y hasta de limpieza, para que

la imagen del motorista fuera buena y agradable al resto de los ciudadanos. Y claro, los dueños de las chopper -muchos de ellos veteranos del Vietnam que al volver a casa no encontraban trabajo y estaban obligados a buscarse la vida yendo de un lado a otro- ni sus máquinas, peligrosas, difíciles de manejar, y discutiblemente legales, cuadraban con la idea del motorista limpio, guapo y bien vestido de la AMA, que en sus comunicados de prensa se desmarcaba de ellos afirmando que "eran una minoría que apenas llegaba a 1% de

su número de asociados", y les dejaba ante la opinión pública como unos inadaptados incapaces de llevar el tipo de vida que todo "buen ciudadano americano" debía llevar. Ni que decir tiene que el rechazo generalizado hacia estos veteranos, a los que tampoco se consideraba precisamente como héroes de guerra puesto que habían perdido la de Vietnam, fue una de las principales causas de que terminaran agrupándose con sus iguales dando origen a los primeros MC's.



Los años 70 fueron posiblemente la década dorada de las choppers. La moto japonesa irrumpe en el mercado con toda su fuerza y se convierte, junto con las británicas, en excelentes bases de trabajo con las que crear choppers técnicamente fiables que desplazan casi por completo a las torpes y desfasadas mecánicas americanas, y talleres, pintores, y empresas de accesorios que ven en

éste movimiento un mercado de grandes posibilidades, traspasan las fronteras californianas para proliferar por todo el país, apoyados por revistas especializadas como Chopper y Street Chopper (de cuyas portadas de aquellos años tenéis aquí una buena muestra), que rápidamente se convierten en una especie de Biblia para todos aquellos que se negaban a seguir el orden establecido.

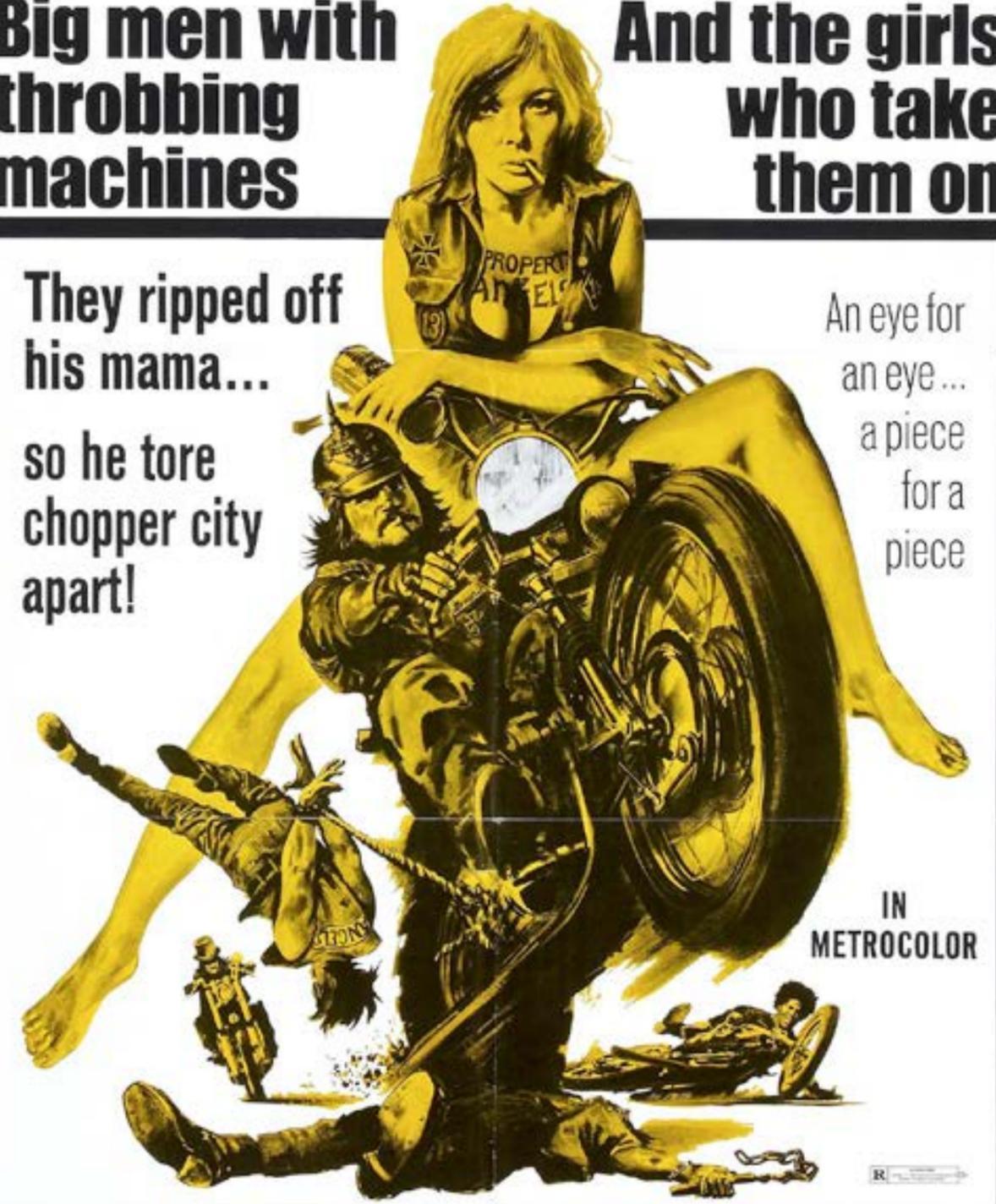


**Big men with throbbing machines**

**And the girls who take them on**

**They ripped off his mama... so he tore chopper city apart!**

An eye for an eye... a piece for a piece



IN METROCOLOR

# ANGELS

## HARD AS THEY COME

STARRING SCOTT GLENN · CHARLES DIERKOP · GILDA TEXTER · JAMES IGLEHART  
 PRODUCED BY JONATHAN DEMME · WRITTEN BY JONATHAN DEMME and JOE VIOLA · DIRECTED BY JOE VIOLA · NEW WORLD PICTURES RELEASE

Tras una pausa que abarcó prácticamente toda la década de los 80, los bobber y las chopper vuelven a rugir. Los particulares se vuelven a encerrar en sus garajes retomando la idea del “hágaselo usted mismo”, los profesionales vuelven a trabajar a base de martillo, soldadura y paciencia, tal y como

se hacía antiguamente, este mundillo vuelve a poner los cuentakilómetros a cero para encontrar sus orígenes, y todas las marcas compiten por el cetro mundial de la mejor custom. Claro que todos sabemos de sobra que la mejor custom es la nuestra...O la que aún tenemos pendiente de construir.





# Bienville Legacy

El diseño de motocicletas es un campo con muchos pretendientes pero pocos practicantes verdaderos. Hay montones de estilistas que se limitan a dibujar los bocetos, y luego pasan el marrón de llevarlos a la práctica a equipos técnicos subcontractados...

TEXTO: D.R. FOTOS: CORTESÍA DE BIENVILLE STUDIO



**P**ero la gente capaz de construir una moto de principio a fin, la que es capaz de llevarla desde su bloc de notas a la carretera, es prácticamente inexistentes. En ese exclusivo y cerrado club de diseñadores que pueden concebir, esbozar y fabricar una moto de principio a fin está J.T. Nesbitt, que con su Legacy continúa la saga de motos especiales que inició con las G2 Hellcat y Wraith que hizo trabajando para Confederate Motorcycles antes que el huracán Katrina destrozase la fábrica y la empresa trasladara su cuartel general a Alabama.

*“ Nesbitt bautizó su empresa con el nombre de Bienville Studios en honor a Jean Baptiste Le Moyne de Bienville, el fundador de Nueva Orleans y primer gobernador del estado de Luisiana ”*

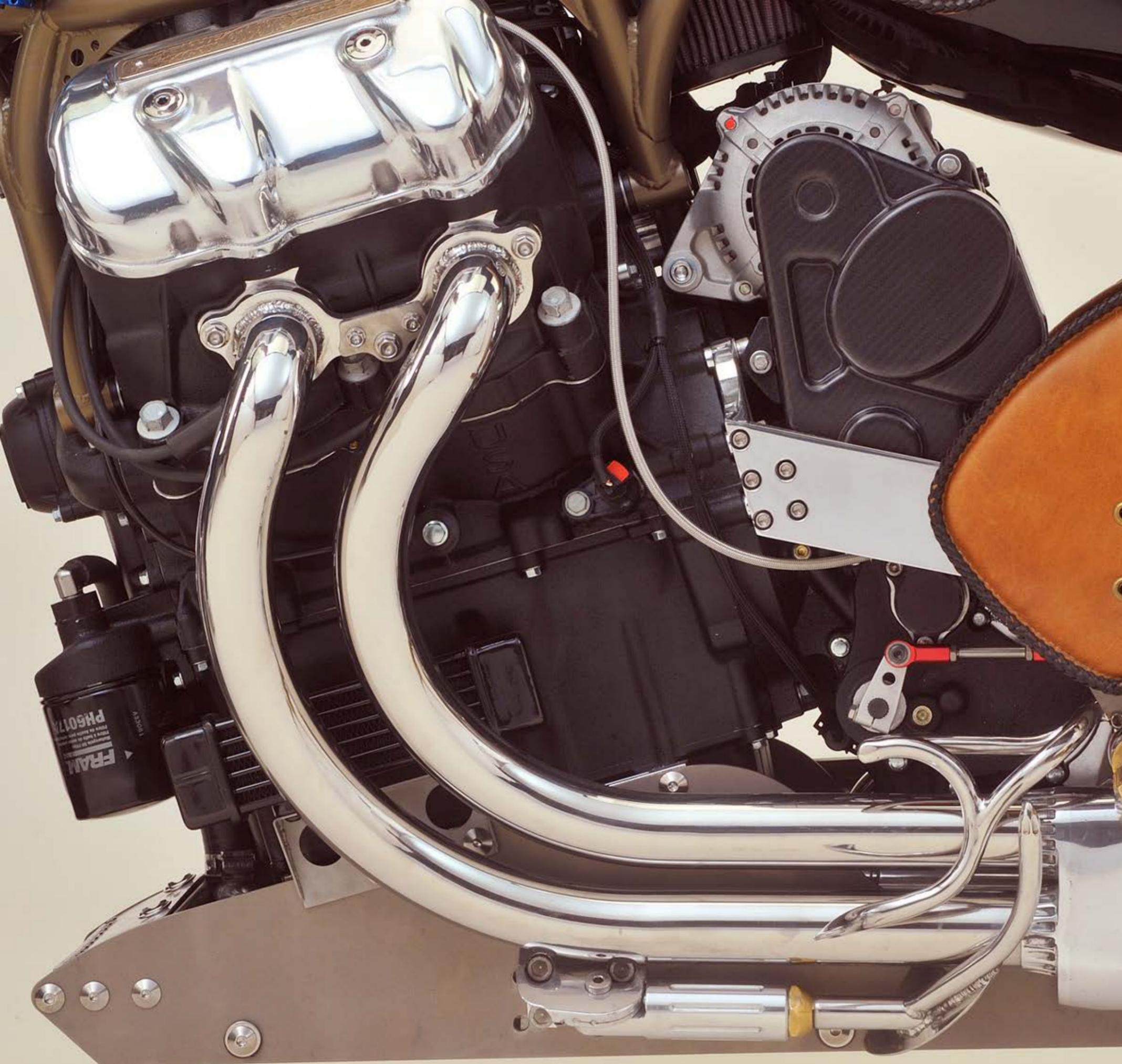




Como Nesbitt prefirió perder el trabajo a tener que abandonar “su” ciudad, poco después abrió su propia empresa que bautizó como Bienville Studios en honor a Jean Baptiste de Bienville, el fundador de Nueva Orleans y primer gobernador del estado de Luisiana. La historia

personal de Nesbitt nos daría para varios reportajes, pero como no somos una revista de cotilleos vamos a centrarnos directamente en ésta moto con la que Nesbitt asegura querer recuperar el espíritu de aquellas superlativas y técnicamente avanzadas Indian Four, Pierce, Ace,

Excelsior Henderson, o Cleveland que la Gran Depresión se llevó por delante, y que tenían el común denominador de ser motos diseñadas y fabricadas en una época en que los avances tecnológicos pesaban más que los márgenes de beneficio o las cuotas de mercado.



Quizás ese sea el motivo de que en la Legacy no encontremos el característico V2 clónico de Harley que usan la mayoría de pequeñas fábricas artesanales, sino uno de los modernos Motus M4 de refrigeración líquida de 1650cc diseñados por Brian Case, el íntimo amigo que ayudó a J.T. diseñar la Confederate Wraith, y que además le permitió montar el primer prototipo Legacy en las instalaciones de la marca. El propulsor tal y como sale de la casa produce 185Cv, pero Nesbitt consiguió sacarle la friolera de 300Cv montándole un supercharger Rotrex con el que la Legacy será la moto de serie made in USA más potente de la historia.

**“ El propulsor es un Motus de 4 cilindros en V del que Nesbitt ha sido capaz de extraer nada menos que 300Cv ”**

El diseño de la parte ciclo recoge algunos de los principios que Nesbitt comenzó a explorar en la Wraith, como por ejemplo el tren delantero compuesto por dos piezas simétricas de fibra de carbono fabricadas por Black Stone Tek que recuerdan a las horquillas de las motos antiguas. El basculante cuenta con un amortiguador Fox de aire y tiene un diseño tan similar a la horquilla que es posible intercambiar los componentes entre ambas suspensiones, que también están conectadas entre sí por una gigantesca

ballesta situada en lo que habitualmente es la espina central del chasis. Nesbitt quería experimentar con diferentes curvas de valor para mejorar la disposición de las suspensiones, y al hacerlo patentó un método único de medir el rastro dinámico a través de su recorrido y generar gráficos en tiempo real. La curva de seguimiento resultante tiene como objetivo conseguir la máxima estabilidad en línea recta combinándola con una dirección rápida y reacciones neutras en el paso por curva.





El diseño del bastidor es un entramado de tubo de acero al cromo molibdeno construido a medias entre el propio Nesbitt y Ace Breaux, y cuenta con sutilezas como la posibilidad de modificar el ángulo de los faros y las alturas

del asiento y la sección trasera de la moto, que se pueden ajustar a la medida del conductor con una simple llave Allen mediante un sistema de excéntricas que afloja un perno de presión y se gira con un engranaje de

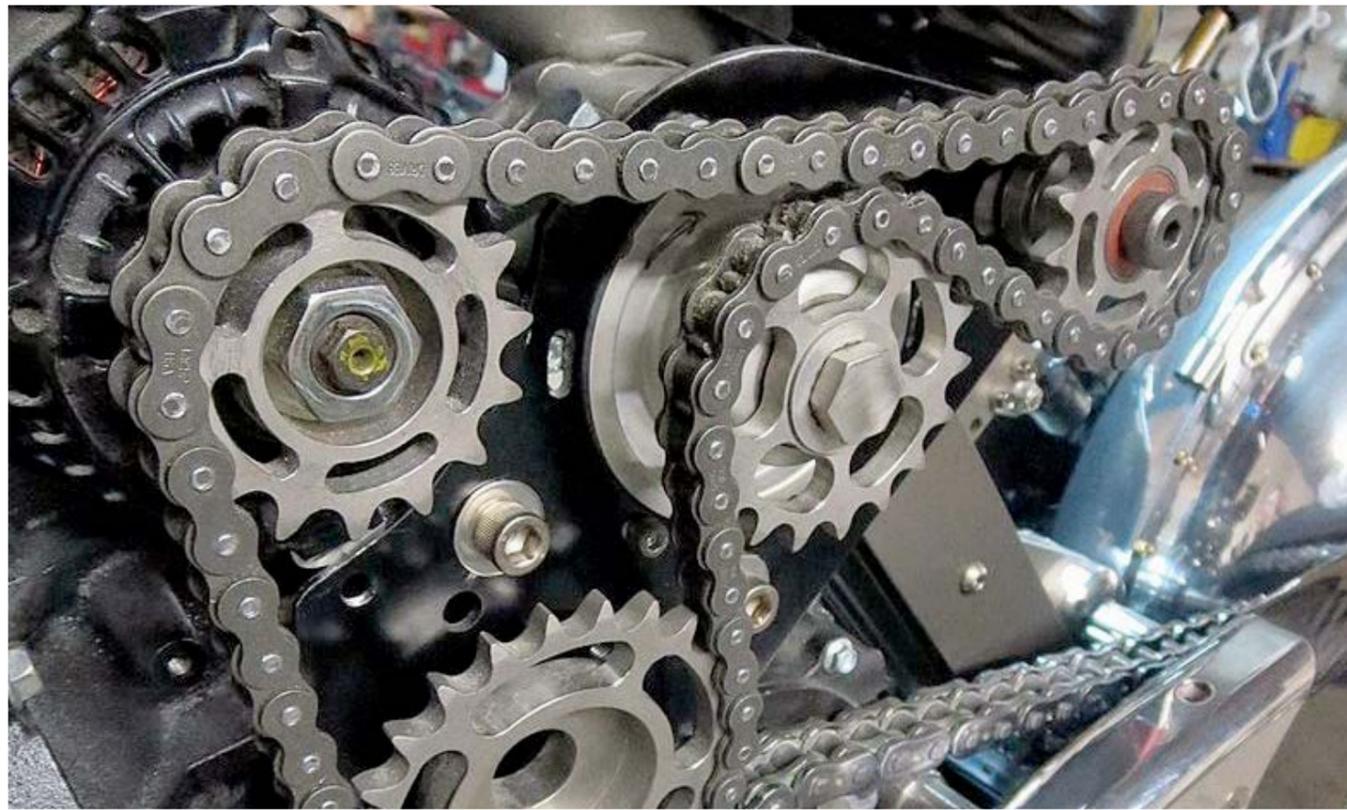
tornillo sin fin. Un sistema simple, bonito y muy inteligente.

Los únicos elementos convencionales que monta la Legacy son las baterías, las bombas y frenos ISR con pinzas de anclaje radial y

las llantas. Aunque estas en realidad tienen poco de convencionales porque son unas BST de carbono que cuestan una fortuna. Todo lo demás está diseñado por Nesbitt y fabricado exclusivamente para esta máquina



***“ Los únicos elementos convencionales de la Legacy son las baterías, las bombas y frenos ISR con pinzas de anclaje radial y las llantas. Si es que podemos llamar “convencionales” a unas carísimas BST de carbono ”***



La visión de la Legacy produce reacciones viscerales. Es una moto que te encanta u odias al primer golpe de vista, aunque eso no quita para que con su aspecto musculoso y brutal, y sobre todo con la calidad

de todas esas piezas casi de orfebrería de aluminio y titanio con las que está hecha, haya que reconocer que Nesbitt ha hecho un trabajo de quitarse el sombrero.





Evidentemente las Bienville Legacy no estarán al alcance de todos los bolsillos. Es más, seguramente Nesbitt ni siquiera ganará dinero con ellas, pero si su objetivo era recuperar el espíritu de aquellos tiempos en que la calidad de los productos se medía por sus innovaciones técnicas y no por el margen de beneficios que dejaba a sus creadores así que... ¡Objetivo cumplido!



***“ La Legacy pretende recuperar el legado de aquellas avanzadas Indian Four, Pierce, Ace, Excelsior Henderson, o Cleveland que la Gran Depresión se llevó por delante ”***



# CAFE RACERS

*The Wild Side of Vintage*



*Yamaha XSR900*  
**Alworth**

YAMAHA

♥ *Triumph T120 Super Seven* ♥ *Hagon*  
♥ *Special Bikes Cult* ♥ *MVAgusta Ago TT*  
♥ *Super Tracker* ♥ *Salón 2 Ruedas de Valencia*



# CAFE RACERS

*The Wild Side of Vintage*



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