

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

XTREME BIKES

#37

Gulf Racer #9 ★ Supercharged ★ Leviatan ★ Pinstripe Softail ★ Scar Bob

RACING REBEL
WRENCH KINGS





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
Racing Rebel ☆ Wrench Kings	28
Gulf Racer #9 ☆ Bächli Harley Heaven	50
Supercharged ☆ Hazan Motorworks	74
Leviatán ☆ Aoros HD	100
Pinstripe Softail ☆ Dr. Mechanik	120
Scar Bob ☆ Estrondo Choppers	140



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

Stile Ducati

Orgullosa de su dilatada trayectoria, Ducati ha decidido conmemorar su 90° aniversario con un precioso y cuidado volumen fotográfico, en el que han hecho especial hincapié al estilo y al diseño que siempre les ha caracterizado, en el que se refleja la historia de la marca a través del tiempo. “Stile Ducati. A visual history of Ducati Design”, que es como se llama en realidad, es una evocadora historia na-



rrada a través de una secuencia de fotografías únicas que subrayan el valor estético y el diseño implícito en cada motocicleta Ducati. El volumen muestra la evolución de la marca desde el Cucciolo a la 916 y la 1299 Panigale S Anniversario exaltando la belleza, pureza y carácter del estilo Ducati, que unidos a la sofisticación y rendimiento se alzan como los valores centrales de la marca.



Todos los aspectos de este libro han sido diseñados y desarrollados internamente, desde el concepto hasta el estilo fotográfico y la narrativa. El formato incluye 336 páginas que contienen 150 fotografías de Giovanni De Sandre, que ha sido capaz de captar la esencia de cada línea de diseño Ducati. A la venta en la red de Vendedores Autorizados Ducati y, desde el pasado 21 de diciembre en shop.ducati.com. “Stile Ducati. A visual history of Ducati Design” estará disponible en el Mercado internacional en primavera 2017. Formato 29x36.5 cm.



Promociones Royal Enfield

Ante la inminente llegada de los modelos Euro 4, la legendaria marca británica Royal Enfield pone en marcha una promoción en la que se regala el asiento del pasajero y la matrícula a todos aquellos clientes que adquieran una Classic Chrome, Battle Green, Desert Storm, Squadron Blue o Classic 500 de las que actualmente tienen en stock en su red de concesionarios. Ésta interesante oferta, que se mantendrá hasta liquidar los actuales modelos en stock, nos supondrá un ahorro de entorno a 400€ con respecto a los modelos Euro 4.



VINTAGE



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



dynam^{ic}line *class*
www.dynam^{ic}line.es



Moto-Guzzi V7 III Aniversario



Con la V7 III Moto Guzzi conmemora el 50º aniversario del nacimiento de un modelo que en la actualidad sirve como acceso a la gama de la mítica firma italiana que se fundó en 1921.

La gama Moto Guzzi V7 III se compone de cuatro versiones: la Aniversario, que es una edición limitada a tan solo 750 unidades, la Stone, de espíritu "Dark", la Special, de aspecto más clásico que el resto de sus hermanas, y la Racer, con la que Moto Guzzi hace un guiño a los 15 títulos mundiales y las 11 victorias en el Tourist Trophy cosechadas por la marca de Mandello a lo largo de su historia antes de retirarse de las competiciones en 1957.



Todas las V7 III tienen como nexo de unión el conocido v-twin transversal de 750cc al que se le ha incrementado la potencia en un 10%, y se le ha hecho una profunda remodelación para adecuarlo a la normativa Euro 4.

A pesar del aumento de prestaciones, Moto Guzzi hace hincapié en que éste modelo de peso y dimensiones contenidos sigue siendo muy fácil de conducir, y por lo tanto es una excelente opción para todos aquellos motorista, tanto noveles como veteranos, que quieren adquirir su primera Moto Guzzi.

Otras novedades de la V7 III con respecto a sus antecesoras son nuevos colectores, culatas más grandes, cubre inyectores

de nuevo diseño, tapas laterales de formas más sinuosas, asiento diferente para cada una de las cuatro versiones, cárter de aluminio con nuevos sistemas de lubricación y disipación del calor para reducir pérdidas y que el biciíndrico tenga un funcionamiento más eficiente, y árbol de levas de mayor alzada para que el propulsor suba de vueltas más rápido.

La postura de conducción también es diferente, ya que los estribos están ahora más bajos y adelantados. Esto junto con un asiento a tan solo 770 mm del suelo hace de la V7 una moto muy apta para los motoristas de menor altura, que en paralelo llegarán con los dos pies al suelo sin ningún problema.

La vuelta de Buell

Aunque ya ha llovido mucho desde que Harley-Davidson decidiera cerrar la fábrica de East Troy y "licenciar" al genial Erik Buell, el conocido ingeniero jefe de la marca bautizada con su propio apellido, nunca cesó su actividad y siguió trabajando bajo el nombre EBR (Erik Buell Racing) prestando apoyo técnico a aquellos equipos que participaban en competición a los mandos de alguna de sus motos.

Ahora que Buell está libre de los compromisos con la firma de Milwaukee que le obligaban por contrato a limitar su actividad al mundo de las carreras,

EBR Motorcycles presentó el pasado noviembre en el Long Beach International Motorcycle Show una versión de calle de altas prestaciones de su conocido modelo Black Lightning. La gama EBR 2017, compuesta por los modelos 1190RX, 1190SX y 1190 Black Lightning, no estarán disponibles en el Mercado europeo hasta mayo de 2018, que es cuando en EBR Motorcycles calculan que ya tendrán lista su red de distribución.

El propulsor V-Twin de 1190cc y 185Hp de la Black Lightning se ha revisado en profundidad para adecuar

su comportamiento a un uso más civilizado que el de sus hermanas "racing" SX y RX. También se ha rediseñado el apartado ergonómico para dotarla de una posición de conducción más cómoda con un asiento más bajo, y estriberas y semi manillares menos radicales. ■



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.



Tu Triumph en las mejores manos

Cuando se trata de dejar la moto en el taller para hacer la revisión o el mantenimiento rutinario, todos buscamos profesionales de confianza que nos den la tranquilidad de que nuestra moto será tratada con el mimo que merece. Por eso en Triumph no sólo se esfuerzan por ofrecer a los usuarios de la marca una experiencia de conducción inigualable, sino también un plan de mantenimiento claro, transparente y mucho más asequible de lo que muchos podríamos pensar, para que nuestras Triumph siempre estén en las mejores condiciones de uso, y listas a devorar miles de kilómetros sin sorpresas para el bolsillo gracias a un sistema de tarifa cerrada que permite, tanto a los propietarios como a quienes se estén planteando adquirir algún modelo de la marca británica,



Gracias a esta iniciativa de tarifas claras y a los extensos periodos de mantenimiento habituales de Triumph, es fácil comprobar por uno mismo que el coste de confiar a un concesionario oficial Triumph el mantenimiento de cualquier modelo de la gama apenas difiere respecto a otras alternativas que no ofrecen esa tranquilidad de que la moto estará siempre en las mejores manos. La formación técnica de los mecánicos impartida desde la fábrica, la tranquilidad de contar siempre con recambios originales y el equipamiento de los talleres de los concesionarios oficiales son la mejor garantía de que tu moto será tratada con mimo y estará siempre en las mejores condiciones de funcionamiento.

Para más información acerca de éste y otros servicios y novedades de la marca, no dudes en acceder a la [web de Triumph Motorcycles](#) o visitar [tu concesionario Triumph más cercano](#)



consultar en un solo “click” el coste (PVPR) de las revisiones de los 4 primeros años, incluyendo el recambio original y el tiempo de mano de obra. Esto es tan sencillo como acceder a la página de [Tarifas de Mantenimiento](#) en el menú de Servicios de la web de Triumph España y seleccionar en los desplegables el modelo, la revisión a consultar y el concesionario. También es posible descargar en pdf las tablas completas de los precios de mantenimiento para todos los modelos y contactar directamente con el concesionario para reservar cita.



Operación Victory Octane

El concurso puesto en marcha por Victory para que sus concesionarios oficiales de todo el mundo crearan su propia versión de la ligera y rápida Octane ya tiene ganadores.

La vencedora entre las participantes de los Estados Unidos ha sido la Evil Ethel de Stroker Dallas que publicamos en el nº 34 de Xtreme Bikes (Octubre de 2016), mientras que la ronda europea ha ido a parar al concesionario alemán Iwan Bikes, que han creado una Octane bautizada como Desert Racer, que con sus neumáticos mixtos, manillar alto y cómoda posición de conducción haría

las delicias de cualquier motorista aficionado a las largas travesías desérticas.

Nate Secor, Director de marketing de Victory Motorcycles, está tan contento con el resul-

tado de ésta iniciativa y con el altísimo número de aficionados que han votado cada una de las motos candidatas, que ya está pensando en la edición del próximo año.



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. Alava 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.

Moto-Guzzi también se apunta a la moda

Moto Guzzi Lifestyle es un proyecto que nace con el objetivo de trasladar toda la autenticidad, el conocimiento técnico y el excelente gusto italiano por el diseño de las motos de Mandello de Lario a una colección de prendas y accesorios de corte „retro“ de gran calidad, con la que los responsables de Guzzi esperan satisfacer a los usuarios más exigentes de la marca. En ésta línea de ropa Moto Guzzi, que es parte integrante de una completa oferta que

inspirándose en el espíritu de pertenencia a la marca propone un “total look” con el que se enfatiza el vínculo de gran calidad que hay entre la producción de motos y de ropa, encontraremos desde unas preciosas cazadoras en tejido de poliéster D500 impermeable y membrana interior transpirable hasta cazadoras de piel de elaboración “Made in Italy”, que tienen como común denominador una excelente relación calidad-precio.



HANDMADE

★ VINTAGE BOOTS & SHOES ★

- THE BLACK MOOSE COMPANY -

Territory

Since 015



www.theblackmoosecompany.com

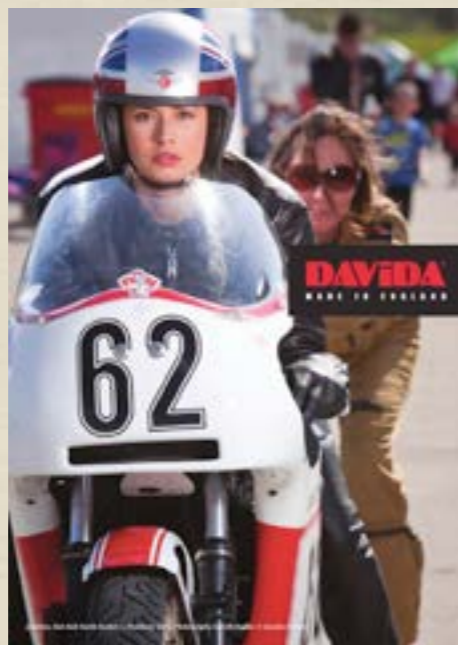


“THE BLACK MOOSE COMPANY”

Speedster V3

No hay ninguna duda que dentro del mundillo de las dos ruedas, el casco es uno de los segmentos más competidos debido a la gran cantidad de oferta y proliferación de nuevas marcas que van apareciendo (y desapareciendo) en el mercado.

Una que no creemos que vaya a seguir el camino de muchos de sus competidores es Davida, ya que la pequeña firma británica no solo sigue mejorando su gama de cascos, sino que también está invirtiendo mucho esfuerzo y dinero en nuevas técnicas de fabricación con las que mejorar la seguridad de sus productos.



El primero en beneficiarse de estas mejoras ha sido el casco Speedster V3, que aunque

mantiene las líneas del diseño original, cuenta con una nueva calota que absorbe y minimiza los impactos mejor que su antecesora, y que cuenta con las normativas de homologación ECER22, 05 y DOT gracias a las que el Speedster V3 ya es "legal" para circular tanto en Europa como en Estados Unidos.

Disponible en tallas de la XS a la XXL con 19 decoraciones de calota diferentes, éste modelo también se puede personalizar gracias a su interior de piel desmontable que ahora tiene con 5 colores entre los que elegir el que más se adecue a nuestros gustos.



FASTER SONS

NUEVA XSR900 POR 9.899€
BORN CUSTOMIZED

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

MY GARAGE

XSR900

Descubre la nueva XSR900

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

XSR900 edición 60 aniversario desde 10.199€

www.yamaha-motor.es



Tucano Urbano



La firma Tucano Urbano hizo en el pasado salón EICMA de Milán un gran despliegue para presentar una colección otoño/invierno cargada de novedades que ya están disponibles en los principales vendedores de la marca, en la que una vez más se hace hincapié en las prendas diseñadas principalmente para aquellos de nosotros que

utilizamos la moto en nuestros desplazamientos diarios para temas laborales, y que por tanto estamos sujetos a vestir de una forma determinada que, para nuestra desgracia, es todo menos "casual". En la colección de Tucano urbano encontraremos desde americanas a chaquetones ¾ de pasando por todo tipo de prendas que nos permitirán

utilizar la moto con la tranquilidad de sabernos convenientemente protegidos ante las inclemencias del tiempo y/o posibles accidentes, pero con esa estética "seria" a la que nos obliga el mundo laboral. Aunque, como no podía ser de otra forma, también cuentan con una línea más desenfadada para nuestros momentos de ocio.



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

Racing Rebel

Algunos hemos tenido la mala suerte de experimentar en carne propia lo que se siente cuando caes en manos de un cabronazo que te deja colgada una transformación...

TEXTO: XTB; FOTOS: BAS DUIJS (WWW.BASDUIJS.COM)



C

reedme si os digo que es una situación de lo más frustrante. Si después de haber puesto toda tu confianza e ilusiones en alguien que creías que era un profesional, descubres que el tío es un jeta que solo se ha dedicado a tomarte el pelo descaradamente y a sacarte la pasta, es posible que se te hayan quitado las ganas de transformar la moto... O lo que quede de ella.



*“Nunca te fíes de lo que ves en una página web.
Y mucho menos dejes tu moto a alguien sin ver
antes el taller en el que la va a transformar”*



A Steven le pasó justamente eso. Una preciosa página web muy bien diseñada le convenció de que aquel taller era el indicado para realizar el proyecto que tenía en mente. No sospechó nada cuando el dueño le citó en un bar para hablar del trabajo y le pidió la mitad del presupuesto por adelantado, ni tampoco cuando se ofreció recogerle la moto en casa para que él no tuviera que molestarse en llevarla. El muy cabrón se lo vendió como una atención personalizada pero lo que quería era evitar que Steven supiera que tenía el taller en su casa y que trabajaba ilegalmente.



Por desgracia tardó poco tiempo en descubrir que todas las bondades de aquella página web no se correspondían con la realidad, y nada menos que tres años en recuperar aquella moto con la que quería hacerse un bobber hardtail y que terminó llevándose en piezas repartidas en cuatro cajas de cartón. Un año después un amigo le habló muy bien de un taller llamado Wrench Kings, pero después de la mala experiencia anterior Steven sí se tomó la molestia de ir personalmente a conocer el taller antes de encargárselos terminar el proyecto.

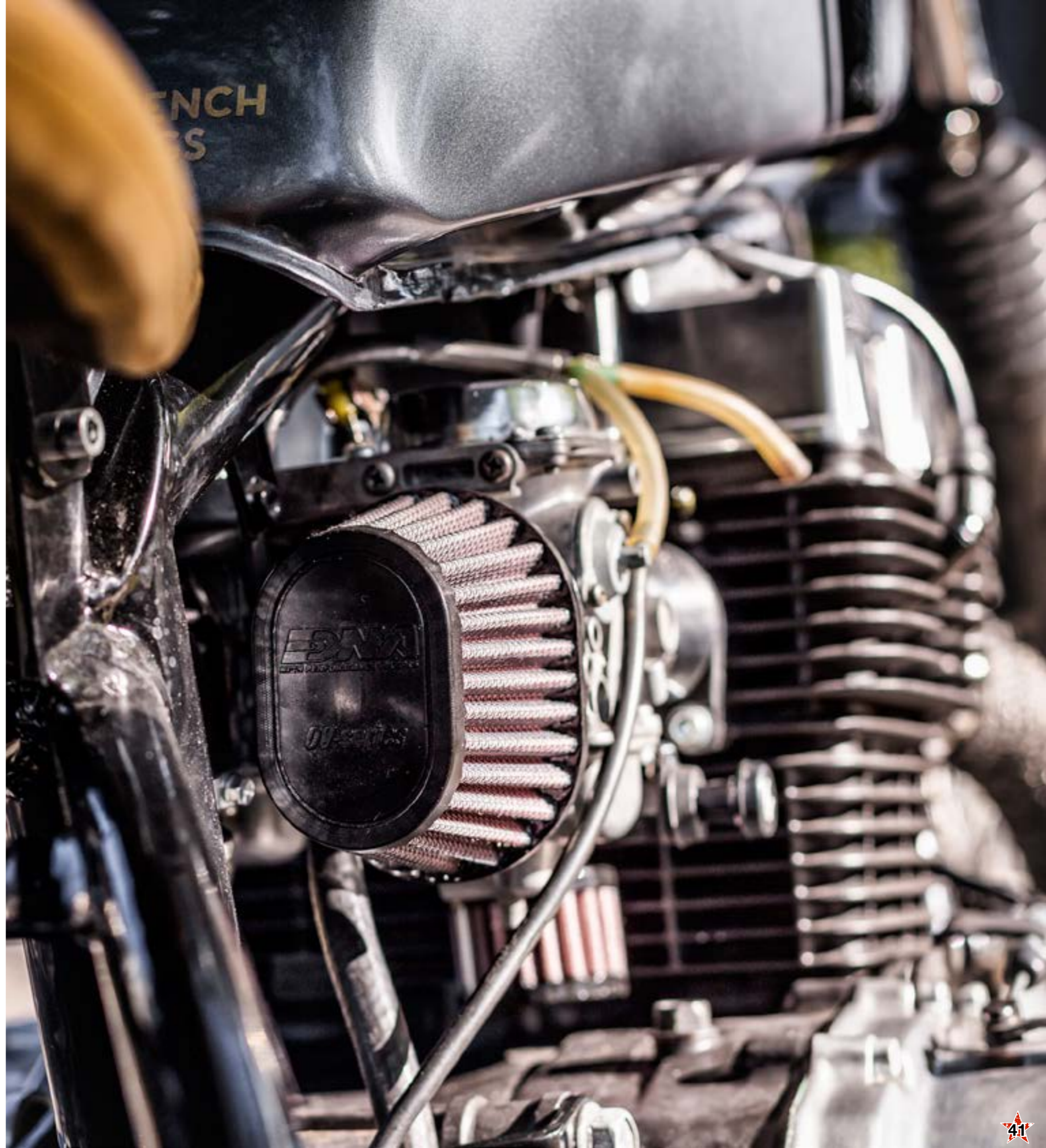


“Steven tardó nada menos que tres años en poder recuperar su Honda Rebel... y encima sin terminar”



El chasis rígido no estaba terminado. Todavía necesitaba mucho trabajo pero les servía de guía para marcar las líneas generales de la moto y les daba la oportunidad de poner a prueba toda su creatividad. Algo que ya vemos en detalles como la suspensión del asiento, en la que en vez de los típicos muelles que se usan en este tipo de motos se instaló un mono amortiguador que además de hacer mucho más cómoda la conducción, también sirve para mantener alineados el asiento y el depósito de gasolina, y dejar espacio libre para la caja en la que se ubican batería, CDI,

relé de arranque, llave de contacto, y botones de arranque y cambio de luces gracias a la que el manillar se pudo dejar despejado de accesorios, de forma que en el puesto de conducción el único elemento electrónico que encontramos es un pequeño y sencillo velocímetro Daytona Velona de 48mm de diámetro que nos proporciona toda la información que necesitamos. Como ya imaginaréis, una transformación al estilo vieja escuela exige ciertos compromisos, así que no hay intermitentes y para indicar los cambios de dirección te tocará hacerlo a mano.



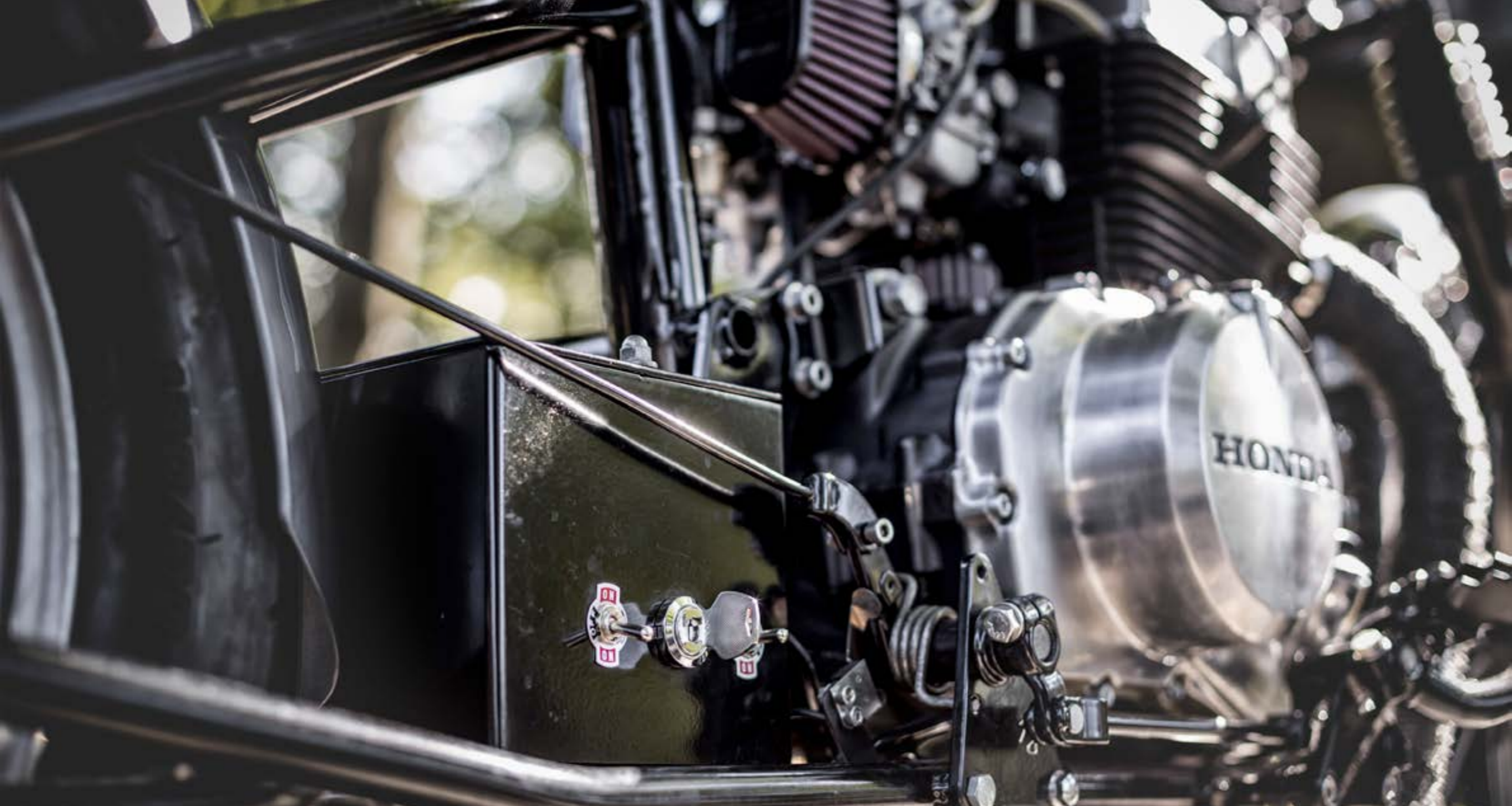


El motor Rebel es un bicilíndrico paralelo de 450cc. Tiene poca potencia pero su fiabilidad es a prueba de balas, así que para darle un poco más de alegría en Wrench Kings decidieron darle un poco más de alegría con un par de drag pipes que lo dejan respirar libremente. Son tan ruidosos que no sirven

para usar la moto en ciudad porque te vuelves loco (y la policía tarda en darte el alto 0,2 segundos) pero llevan unos DB Killers con los que te puedes hacer pasar por un ciudadano modélico hasta que sales a carretera abierta, ya que se desmontan muy fácilmente y caben en cualquier mochila. Combinados

con un kit de carburación DynoJet y un par de filtros ovales DNA, enseguida se nota que el pequeño propulsor ahora tiene más mala leche y llega a velocidades ilegales antes que tal y como salió de fábrica. Este incremento de prestaciones les obligó a cambiar los neumáticos, que aparentemente estaban

nuevos, pero tenían 16 años a cuestas. La elección fueron unos Bridgestone Exedra Max con dibujo moderno con los que la Racing Rebel ahora se mantiene pegada al asfalto como una lapa incluso conduciendo bajo la lluvia.



“Para que a Steven se le quitara el mar sabor de boca que le dejó el tío que le timó, en Wrench Kings le terminaron la moto en tiempo record”



El resto del trabajo se enfocó a mejorar el apartado estético. Para la carrocería se escogió el depósito de gasolina de la misma Yamaha XS650 que también les “prestó” las llantas, y un pequeño asiento inspirado en el de las Harley WLA tapizado en piel por Toni’s Custom Works. Para poder terminar la moto en tiempo record y que a Steven se le quitara el mal sabor de boca que le había dejado el tío jeta que le timó, las demás piezas se pidieron a Cafe Racer United, una web shop internacional que tiene de todo y son muy serios y rápidos a la hora de mandarte lo que les pidas. Ni que decir tiene que Steven está encantado con su Racing Rebel, y que ha aprendido que nunca más debe dejarse engañar por las apariencias: más vale un taller cochambroso con mecánicos con monos llenos de grasa y mugre que la página web más bonita del mundo.





ESTAMOS AQUÍ DESDE ANTES
DE QUE TE CRECIERA LA BARBA.



SÍGUENOS:



Harley-Davidson Madrid

MAKINOSTRA



SCREW IT, LET'S RIDE.

Gulf Racer #9



En los años 60, Las 24 Horas de Le Mans estaban en la cumbre de su popularidad. Tras años de victorias de Ferrari, Henry Ford II decidió a principios de la década que una empresa como la suya, líder mundial del sector del automóvil, debía ganar la competición más importante del viejo continente...

TEXTO: HRF; FOTOS: MOTOGRAPHER



E

l nacimiento de un mito

Para tener su propia marca de superdeportivos y ganar en Le Mans, a finales de los años 50 Ford quiso comprar Ferrari, que acumulaba 9 victorias desde la reanudación de la carrera tras la guerra (6 de ellas consecutivas desde 1960) pero Enzo Ferrari, Il Commendatore, tras duras negociaciones se negó a perder el control de la fábrica de coches que llevaban su apellido, y a partir de ahí comenzó una batalla de proporciones legendarias.

Ford, despechado y herido en su orgullo, trató de ganar la carrera por sus propios medios con un coche que en manos del ingeniero y piloto Carroll Shelby consiguió unos mediocres resultados en 1961 y 1962. Que un pequeño fabricante doblegase una y otra vez a la fábrica más importante del mundo era una afrenta difícil de asumir, así que Ford pone toda la carne en el asador y un gran presupuesto para diseñar uno de los coches de carreras más legendarios de todos los tiempos. Pero ni aun así el triunfo fue fácil. En 1964 se alineó por primera vez en una parrilla de salida de La Sarthe el legendario Ford GT40. Ferrari hizo triplete y ninguno de los tres GT40 llegó a la meta. Ford encajó mal la derrota y por eso cargó al año siguiente con todo su poderío. En 1965 una imponente escuadra de seis Ford GT40 y dos Shelby Daytona se presentaba en el legendario trazado francés para volver a ser humillados por Ferrari con una derrota de proporciones épicas.



“ Rainer Bächli es un fanático de los deportes del motor, así que era cuestión de tiempo que dedicara una moto al legendario Ford GT40 ”



Y de tales desastres, como no se podía esperar de otro modo, nació una auténtica epopeya que, ayudada del aparato publicitario de la firma estadounidense disparó la popularidad de Le Mans para siempre. **En el año 62, dos docenas de GT40 se alineaban en parrilla** contra una escuadra Ferrari tan intimidatoria como en años anteriores... pero en esta edición se cambiaban las tornas y el abandono de los coches italianos permitió el triplete de Ford y fue el prelude de posteriores victorias gracias a las que el Ford GT40 se convirtió en uno de los mejores automóviles de competición de todos los tiempos, a cuyos mandos se sentaron auténticos pilotos legendarios del automovilismo entre los que –en contra de la creencia popular- nunca estuvo Steve McQueen.

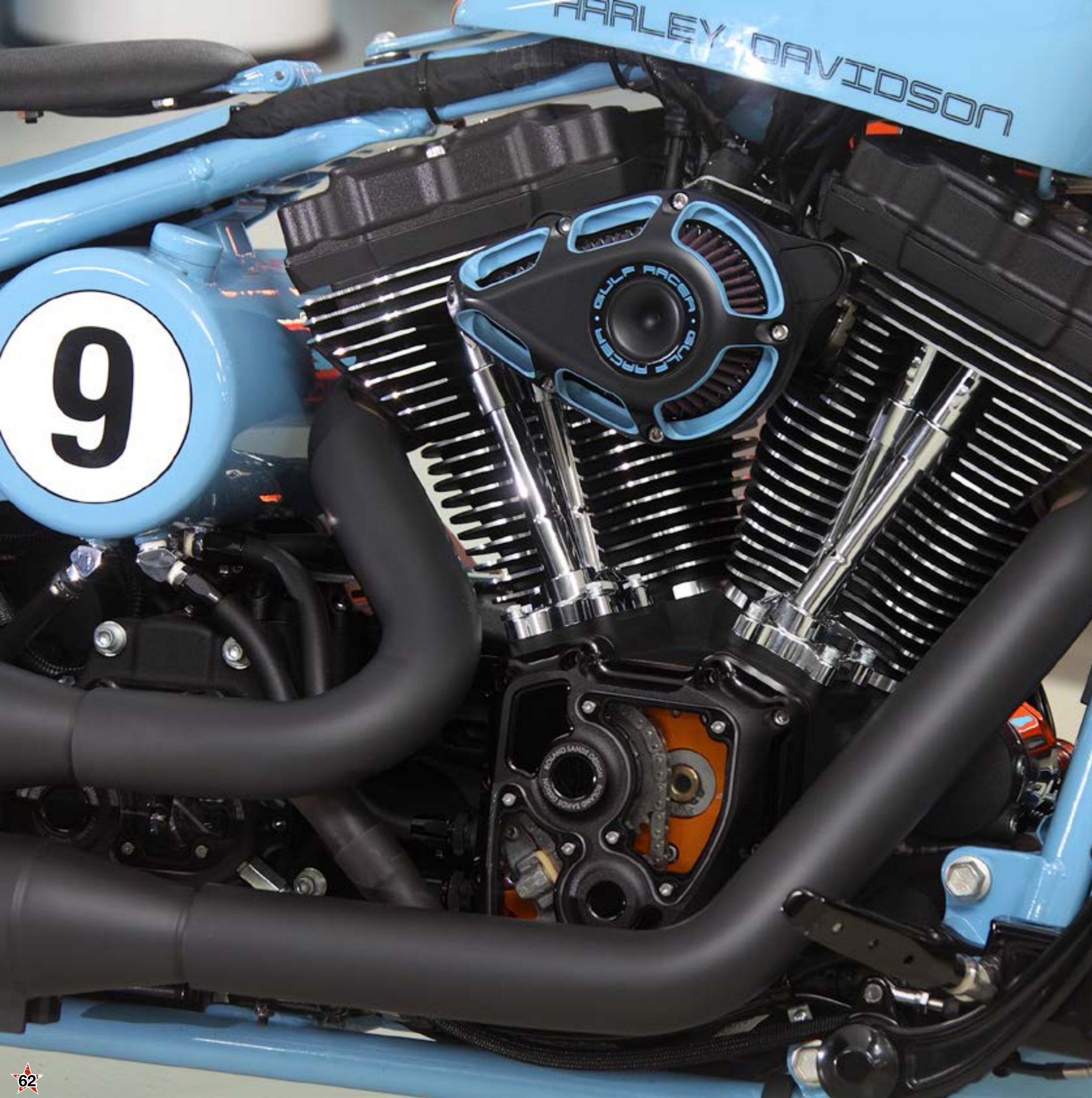
“ La lista de piezas aftermarket, además de extensa, demuestra que Rainer ha pretendido dotar a la Gulf Racer #9 con lo mejorcito del mercado ”



Historia de una moto

Como Rainer Bächli, el dueño de Bächli Harley Heaven, es un fanático de los deportes del motor, un día se le ocurrió que no estaría de más construir una "Tribute Bike" dedicada al legendario Ford GT40 del dorsal N°9 que ganó Las 24 Horas de Le Mans en los años 68 y 69. No es ningún secreto que en Suiza abundan los garajes en los que se esconden rarísimos vehículos que rara vez ruedan a la luz del día. Auténticas joyas de colección de dos y cuatro ruedas que para sus dueños son una inversión más segura que invertir en valores o guardar la pasta en la caja fuerte de un banco, así que Rainer tenía claro que apostaba sobre seguro. No tendría problemas para vender rápidamente una moto así.





Con el Ford Le Mans original en mente se desguazó una Harley Breakout de 2015 que aún tenían en el taller sin estrenar. El proyecto empezó modificando y adaptando al chasis un depósito de gasolina Cole Foster que debía quedar completamente pegado al motor, y ensanchando el tren trasero para calzar un neumático Avon Cobra de 250mm al que cubre un guardabarros soldado directamente al basculante, y que es tan corto como el que han utilizado en el tren delantero, en el que encontramos una horquilla invertida Öhlins/RSD con tijas Müller.

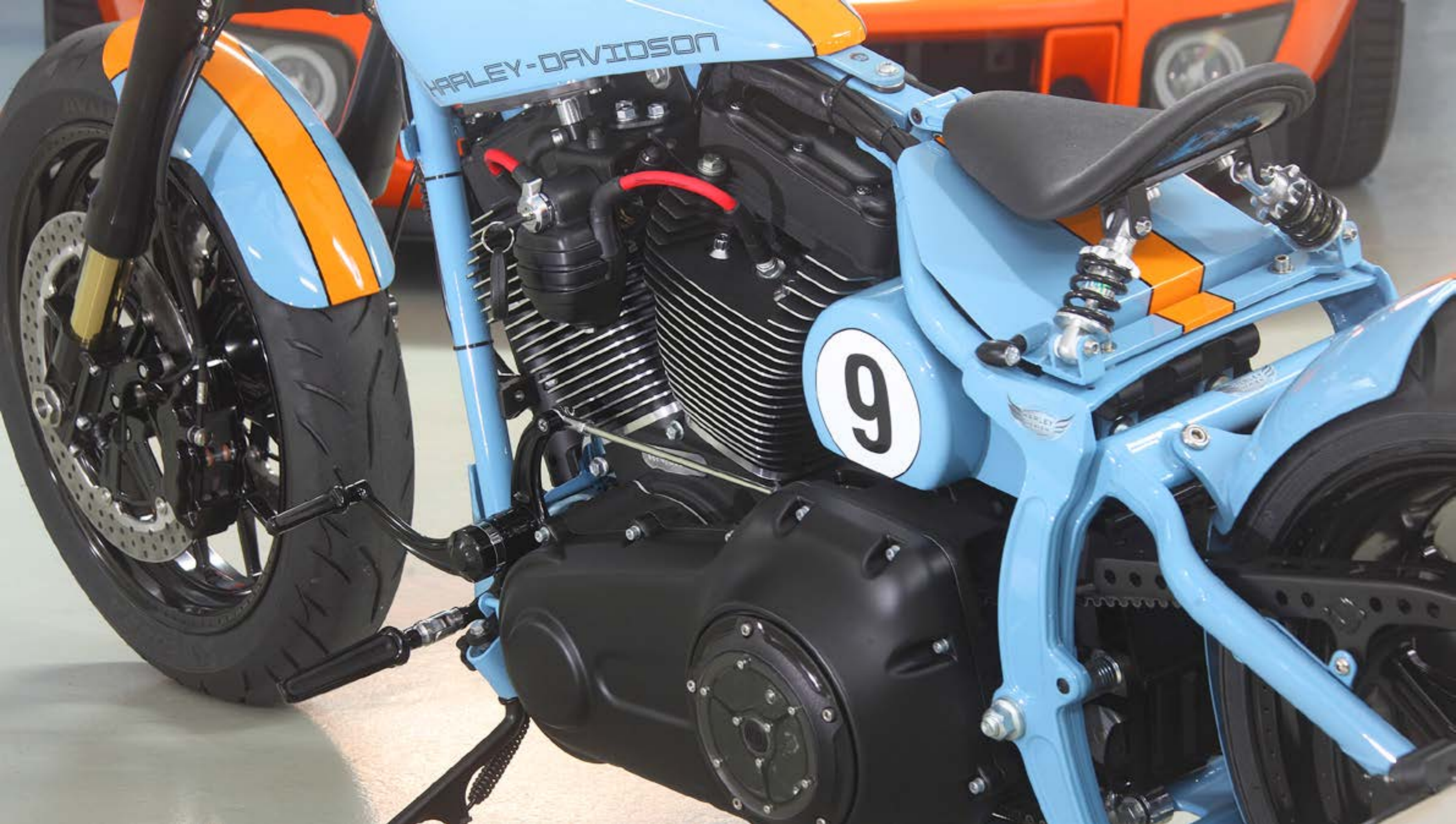


“ Según palabras de su propio creador, la Gulf Racer es: una moto solo apta para hardcore riders ”



La lista de piezas aftermarket además de extensa demuestra que Rainer ha pretendido dotar a la Gulf Racer #9 con lo mejorcito del mercado. De ahí que haya recurrido a su amigo Roland Sands para que el californiano le proporcionara el filtro de aire, llantas con discos de freno a juego, mandos avanzados y bombas y manetas de freno y embrague, así como las pinzas Performance Machine encargadas de detener las musculosas embestidas del Twin Cam B de 1.699cc.





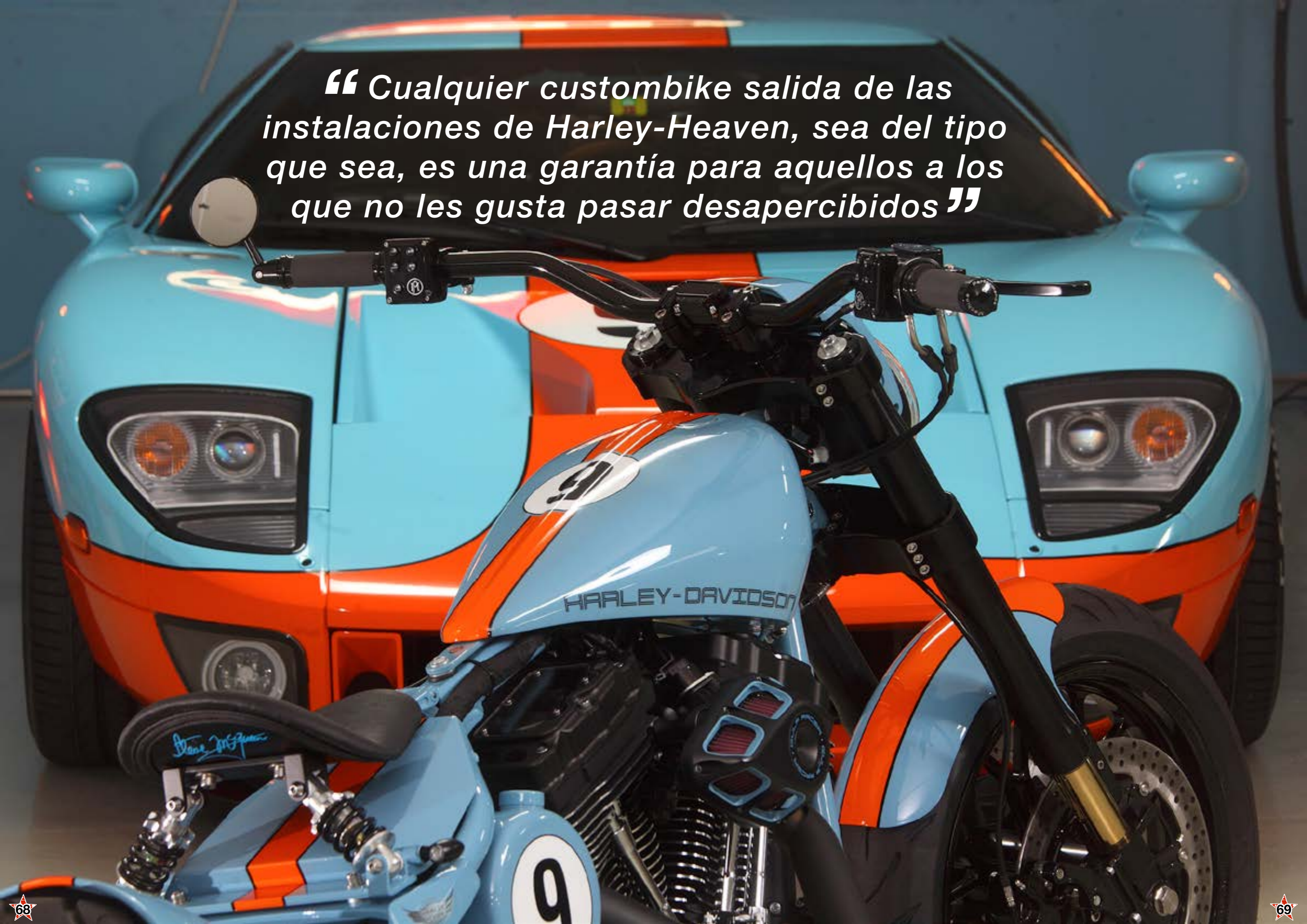
Una vez que todo estuvo perfectamente adaptado en su sitio la Breakout se volvió a desmontar para que en Airtec Design pintaran el chasis y otros componentes en el característico azul Mirage de los coches de la escudería Gulf, así como los gráficos y las aerografías. Por cierto, como he comentado

anteriormente, en Suiza abundan los coches clásicos, y el que aparece en las fotos es de un amigo de Rainer que, como podéis ver, lo tiene en un “rinconcito” de su garaje acompañado de todo tipo de parafernalia relacionada con el gigante petrolero Gulf. Él fue quien nos contó que Steve McQueen

uso un GT40 “pata negra” como coche cámara en el rodaje de la película Las 24 horas de Le Mans que protagonizó y produjo en 1971 que muy a su pesar nunca le dejaron pilotar. El mismo coche se subastó en 2016 por la friolera de 11 millones de dólares. Está claro que para hacerte con una moto

como la Gulf Racer #9 no tendrás que llevar semejante cantidad a Harley-Heaven, y aunque no es barata, si en el garaje de casa guardas un Ford GT40 réplica seguro que la falta de dinero no es precisamente uno de tus problemas.

“Cualquier custombike salida de las instalaciones de Harley-Heaven, sea del tipo que sea, es una garantía para aquellos a los que no les gusta pasar desapercibidos”



General

Moto>Gulf Racer #9
Propietario>Rainer Bächli
Modelo base>Softail Breakout
Año>2015
Constructor>Bächli Harley Heaven
Tiempo>4 meses
País>Suiza

Motor

Fabricante>H-D
Tipo>Twin Cam B
Cilindrada>1.699cc (103Ci)
Alimentación>EFI + Supertuner Screamin'Eagle
Filtro de aire>Roland Sands Design
Escape>Kess Tech
Primaria>Stock
Cambio>6 Velocidades
Sistema eléctrico>Bächli / H-D

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Breakout stock repintado
Horquilla> Öhlins/RSD
Tipo> Invertida
Tijas>Müller
Faro>V-Rod
Manillar> V-Team Iserlohn
Torres>Motogadget
Puños> Performance Machine
Mandos/bombas>
Velocímetro>Motogadget
Intermitentes delanteros>Bullet
Llanta delantera>Performance Machine 3.00 x 18
Discos freno> Roland Sands Design
Pinza> Performance Machine 6 pistones
Neumático>Avon Cobra
Guardabarros>SCP
Depósito de gasolina> Cole Foster, modificado por Bächli/SCP
Depósito de aceite> W&W Cycles
Asiento> Hüppi Design
Reposapiés>Performance Machine
Basculante>H-D
Amortiguadores>Öhlins
Llanta trasera> Performance Machine 8.5 x 18
Freno/Corona> Roland Sands Design
Pinza> Performance Machine 4 pistones
Neumático>Avon Cobra 250mm
Guardabarros>SCP
Intermitentes traseros> Bullet
Piloto>Bullet
Pintura, gráficos y aerografías>Airtec Design (Tam Ledergerber)
Colores>Azul Mirage/Naranja





Sullen

MEN AND WOMEN URBAN WEAR

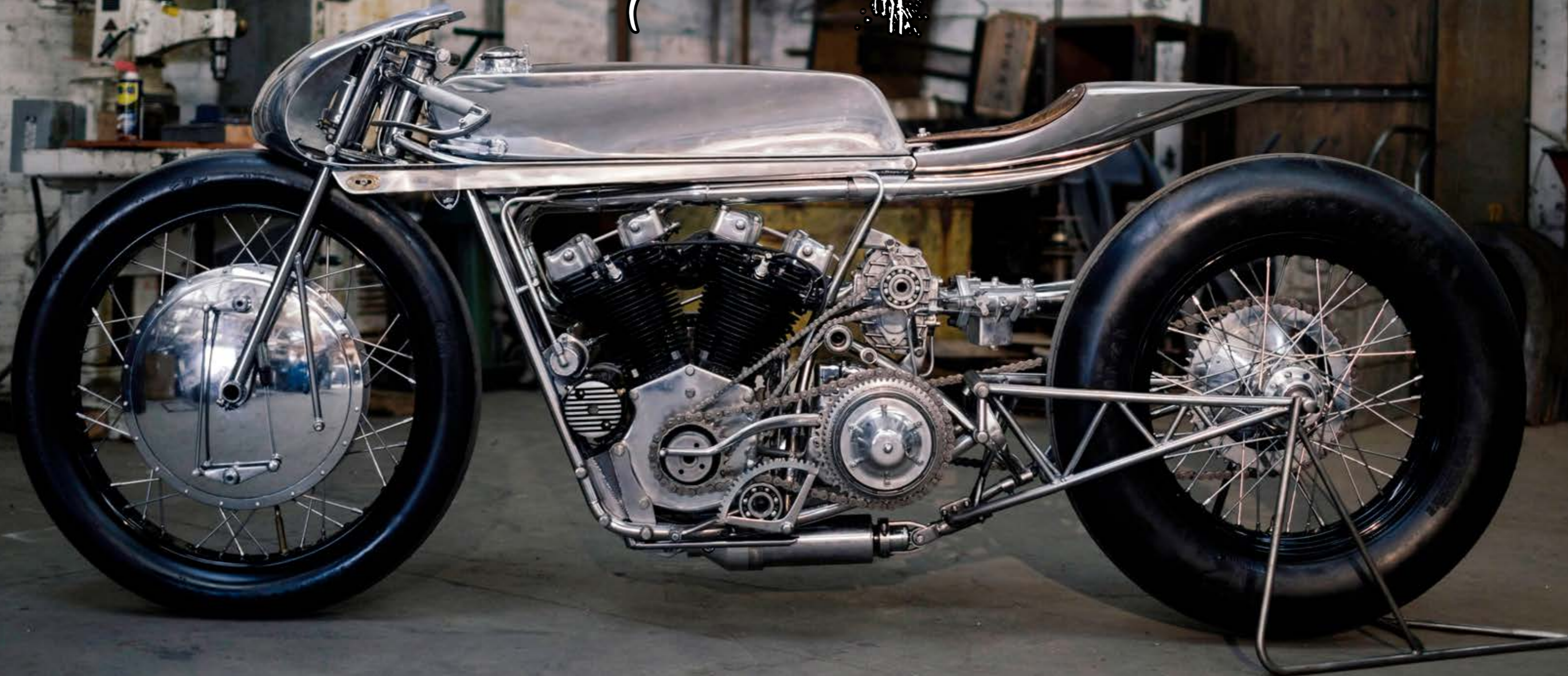
www.sullen.es



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



Supercharged



La Sportster debe ser una de las motos más customizadas de la historia. Y es que la más pequeña de Milwaukee es como un lienzo en blanco para cualquier transformación. Sea de la clase que sea...y salga como salga

TEXTO: XTB; FOTOS: CORTESÍA DE HAZAN MOTORWORKS




M

ax Hazan, el constructor de ésta Ironhead, es un ferviente admirador de la calidad estética de los motores antiguos, y le da lo mismo que

técnicamente no sean un ejemplo de fiabilidad. Sus aletas de refrigeración, las enormes tapas de balancines, y su excesivo ruido de funcionamiento le inspiran en su forma de diseñar hasta el punto de que sus motos se construyen de principio a fin alrededor de los propulsores, en lugar de fabricar primero una parte ciclo y luego completarla con el motor que se tenga más a mano (o que mejor se adapte al presupuesto) que es lo que suelen hacer la mayoría de constructores. Una forma de trabajar que le ha catapultado a lo más alto del panorama custom internacional gracias a una Royal Enfield con chasis de tubos de pequeño diámetro y horquilla girder de estilo retro-futurista, que también le ayudó obtener el reconocimiento como “artista” de primer nivel en algunos círculos con importantes influencias en el mundillo del arte contemporáneo, después que una galería de arte sueca se la comprara por un precio desorbitado para exhibirla en un museo. Algo de lo que pocos, o muy pocos, custom builders pueden presumir.



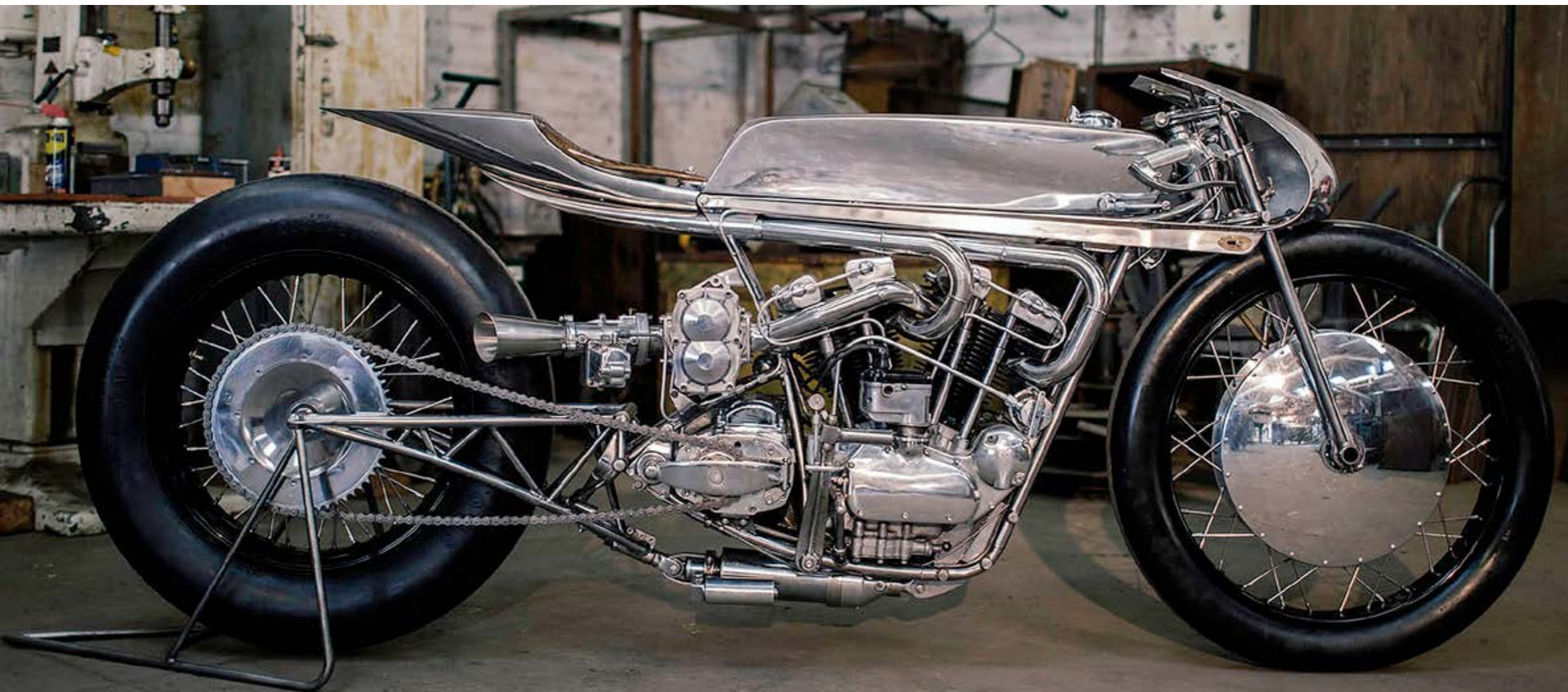


“ La Sportster es una de las motos más customizadas de toda la historia, y eso ha hecho que se cometa con ella toda clase de despropósitos ”

Y es que Max Hazan es, más que un constructor al uso, un escultor de obras de arte sobre ruedas que sus propietarios podrán disfrutar con la confianza porque son completamente funcionales (lo contrario no tendría ningún sentido) En el caso de esta Ironhead, Hazan se inspiró en las Digger con sobrealimentación de los comienzos del genial Arlen Ness, pero a diferencia de aquellas, que como show bikes eran estupendas pero para el uso diario no servían, la de Ha-



zan Motorworks corre que se las pela, frena relativamente bien, y hasta tiene un chasis tan bien diseñado que incluso te podrías divertir con ella por alguna carretera de curvas si no eres demasiado exigente, aunque donde en realidad se sentiría más cómoda es en una pista larga y plana tipo Bonneville, porque salta a la vista que a la Supercharged no se le puede exigir lo mismo que a una supersport.



Max se esfuerza mucho por conseguir el equilibrio entre una estructura robusta y ligereza visual. Por eso los tubos que usa en la confección del bastidor pueden parecer frágiles por su pequeño diámetro. Pero lo cierto es que el grosor interior de la pared de estos varía en función del sitio en el que van colocados y las cargas y torsiones que tengan que soportar. En este caso el



más grueso de la estructura es la espina central, y se ha reforzado con dos tubos laterales de menor diámetro que parten de la columna de dirección y llegan hasta la zaga de la moto sirviendo de punto de apoyo al estilizado colín, que como viene siendo habitual en todas las motos de Hazan Motorworks, está acompañado de un asiento de madera digno del mejor ebanista.



“ Los motores antiguos con exageradas aletas de refrigeración, tapas de balancines sobredimensionadas, y excesivo ruido de funcionamiento, son la mejor inspiración para Hazan ”



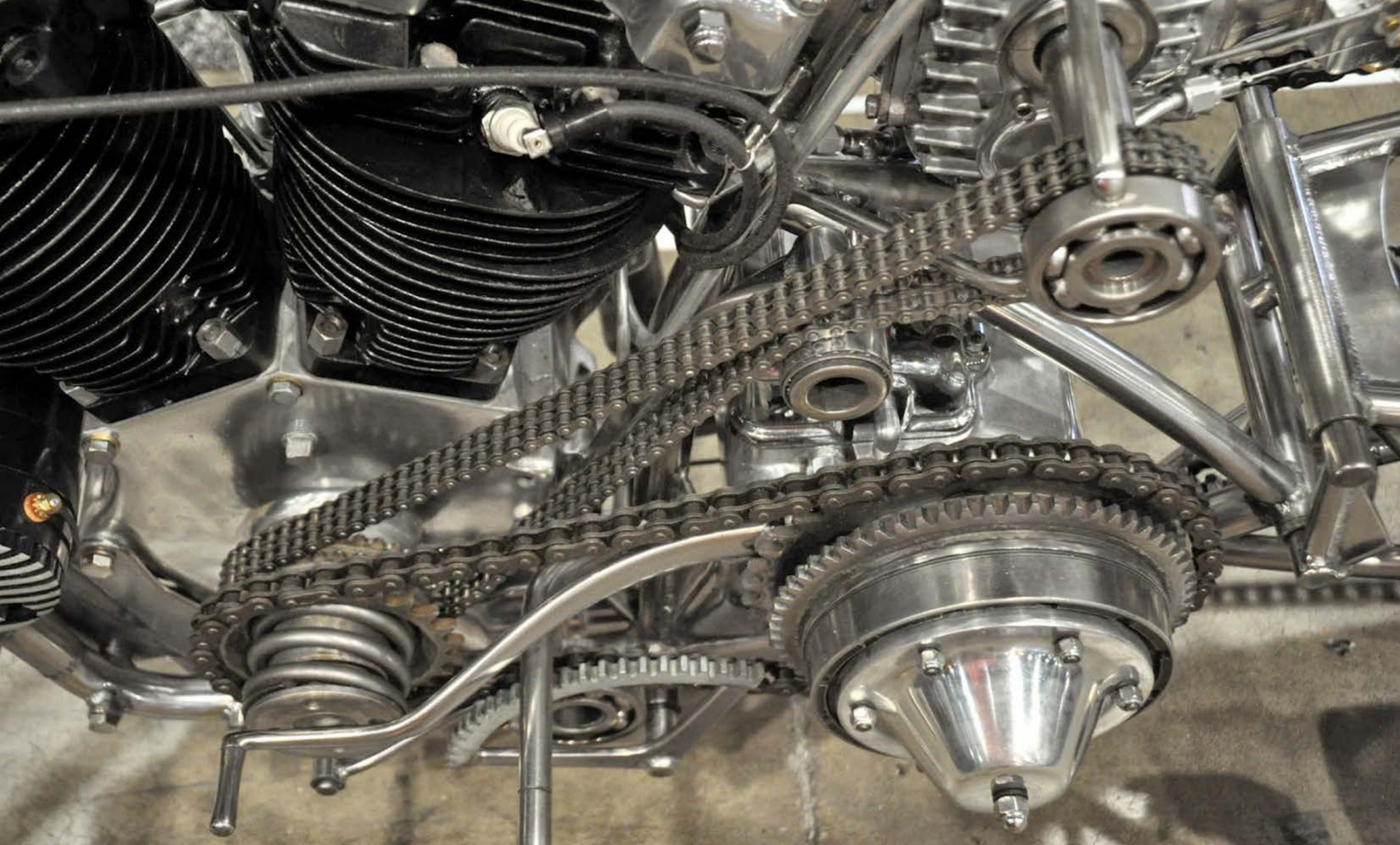
La suspensión delantera es una Girard hydraulic al estilo de las patentadas por Vincent, y está equipada con una articulación acoplada al soporte del carenado

y un monoamortiguador de aire que se protegen tras la cúpula de éste, mientras que la posterior está compuesta por un basculante que en cierta forma

recuerda a los que se usaban en las motos de resistencia de los ochenta, con un amortiguador situado bajo el motor que trabaja a tracción.



Uno de los detalles que más llama la atención es que a pesar de que el exagerado tamaño de las gomas Coker de coche y el tambor delantero de doble leva de nada menos que 16" parezcan empequeñecer el resto del conjunto, todo en ésta Sportster se ve muy bien equilibrado. Incluso el sobrealimentador mecánico Root ubicado bajo el asiento, que no es una pieza que pueda pasar inadvertida, se integra perfectamente en el diseño general como si siempre hubiera sido parte del viejo propulsor Ironhead.



“ Max Hazan es, más que un constructor al uso, un escultor de obras de arte sobre ruedas, que además son funcionales ”



En cuanto a la carrocería se refiere, toda está fabricada en aluminio por el propio Max, que para hacer el depósito de gasolina se inspiró en los de las MV Agusta. El de la Supercharged Ironhead es más largo y estrecho que el de las legendarias máquinas de competición italianas, pero no se puede negar que encaja perfectamente con el afilado colín bajo el que se camufla el bonito silencioso con el que Max remató el sistema de escape 2 en 1.



Mirando la imágenes detenidamente (muchas de ellas del proceso de construcción) es fácil adivinar por que los trabajos de este ex

constructor de barcos que actualmente reside en Los Ángeles tienen tanto éxito entre los aficionados a coleccionar arte de vanguardia.

Y es que sus motos podrán gustarte, o no, pero no se puede negar que están a un nivel muy diferente al del resto de custom builders.



**“ La
Supercharged
de Hazan
Motorworks
corre que se
las pela, frena
relativamente
bien, y además es
suficientemente
estable para
que te diviertas
con ella por
carreteras de
curvas poco
exigentes ”**





París, 175
08036 Barcelona
Tel. 933 105 912

info@monegroscycles.com
facebook.com/MonegrosCycles

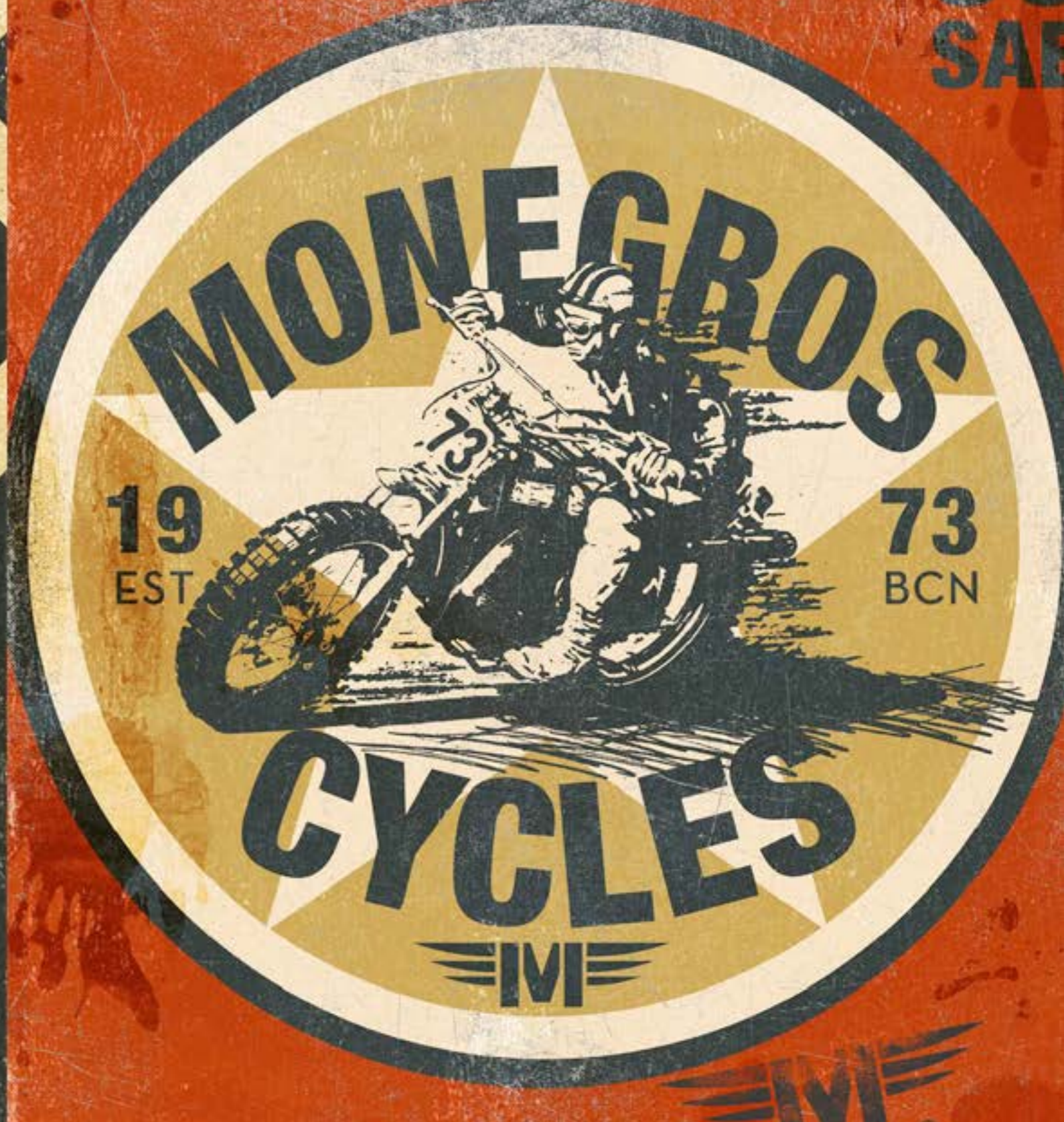
Horarios Tienda:

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

www.monegroscycles.com

M MonegrosCycles-73

MOTORCYCLE APPAREL FOR RIDERS



MOTORCYCLE APPAREL FOR RIDERS

**MONEGROS
CYCLES-73**



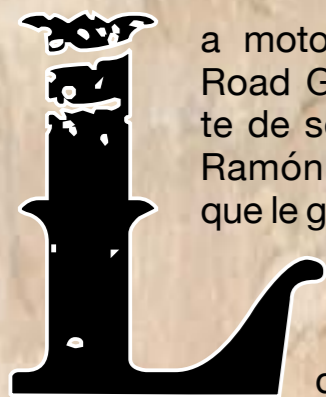
Leviatan

El dragón de dos cabezas



Como no creemos que nadie pueda contar la historia de una moto mejor que su propio constructor, le pedimos a José, del taller madrileño Aoros HD, que hiciera los honores relatándonos la de éste Bagger tan bestial que han terminado recientemente...

FOTOS: ATHOS



a moto llegó al taller siendo una HD Road Glide de 2011 completamente de serie. Su propietario se llama Ramón Fernández, y nos comentó que le gustaría transformarla de forma que reflejara su personalidad. Como a él le van las calaveras, los guerreros, los dragones y toda la parafernalia

de la literatura fantástica así que empezamos a profundizar en el tema. Le propusimos que investigara en internet motos tipo bagger porque creímos que su estilo, con maletas grandes y largas, guardabarros de buen tamaño y rueda delantera grande, se adaptaba muy bien a lo que él buscaba y nos permitiría darle su rollo.



“ Al dueño le van las calaveras, los guerreros, los dragones y toda la parafernalia de la literatura fantástica, así que la mejor opción era construirle una Bagger ”





Llegó el momento de hablar de la pintura y no fue fácil, ya que Ramón quería un dragón tipo oriental que tuviera dos cabezas (Leviatán). Era complicado porque hablamos con algunos de los pintores más reputados del país y ninguno se atrevía con ello. Por suerte un compañero nos comentó que Ana Muñoz (AnitaNumerocero) le había dado un curso de aerografía, y que era una artista en la que había que destacar su habilidad para dotar

de movimiento y volumen sus trabajos. La llamamos y aunque esta sería su primera moto se entusiasmó con la idea, y una semana más tarde nos presentaba un boceto que a Ramón le encantó, así que nosotros nos pusimos a terminar la carrocería para darle un aire lo más agresivo posible a la moto. Hicimos artesanalmente el carenado y la araña que lo fija al chasis, y buscamos un par de faros que parecieran ojos, modificamos la aleta

trasera de Bad Dad, alargamos los colectores para que los silenciosos Vance&Hines Monster Rounds sobresalieran por la zaga de la moto, y encastramos unos singulares pilotos de led que solo son visibles con las luces encendidas. Ni que decir tiene que también instalamos una suspensión neumática y modificamos el depósito de gasolina Paul Yaffee que habíamos encargado. También dejamos un tornillo para poder instalar un

asiento doble y el conector para el tour pack, ya que Ramón siempre nos insistió en que la moto, por muy bonita que fuese, tenía que ser una moto de uso diario con la que se pudiera viajar con comodidad en compañía. Por eso también renunciamos a meter más grados a la horquilla o a instalar una rueda de mayor diámetro que comprometiera la manejabilidad y la comodidad de marcha. Por cierto: la moto está totalmente legalizada.



**“ Hicimos
artesanalmente el
carenado y la araña
que lo fija al chasis, y
buscamos un par de
faros que parecieran
los ojos de un
gigantesco reptil ”**



Una vez completamente terminada la carrocería llevamos la Leviatán a Anita, para que con la ayuda de Miguel Trigo se pudiera encarar del espectacular diseño que nos había propuesto. Y les salió tan bien que Ramón se echó las manos a la cabeza completamente alucinado al ver el resultado, que se protegió con siete capas de laca.

Tras ello incorporamos todos los elementos. Para aumentar la negrura desmontamos las tapas del motor para mandarlas a chorrear en arena y pintarlas en powdercoat negro satinado; cambiamos el manillar por un Black Santee 11", e incorporamos al tren delantero una aleta Paul Yaffee y una llanta RC Components Savage Eclipse con los discos de freno a juego.





“ El diseño afilado del frontal mejora la aerodinámica, y ayuda a que a velocidades altas la moto ruede como si fuera sobre un raíl ”

Además pudimos solventar un problema bastante serio, que es que los guardabarros de las Road Glide están muy separados de los neumáticos, y a alta velocidad el aire que entra por ese hueco hace que la dirección se aligere y la moto flanee. El diseño afilado del frontal junto con la goma de 120mm de anchura mejora la aerodinámica y ayudan a que el tren delantero se pegue al asfalto como una lapa, así que ahora se pueda rodar rápido sin que la moto se mueva ni un milímetro.



“ La pintura no fue fácil. Ramón quería un dragón tipo oriental con dos cabezas, y ninguno de los pintores con los que hablamos se atrevía con el proyecto ”



También Anita ha tenido la amabilidad de comentarnos algunas cosas sobre su aerografía: “En este trabajo lo más difícil fue conseguir que los dragones dieran una sensación de movimiento creíble. Esto me obligó a hacer un montón de bocetos de cada lateral, de los detalles de las cabezas y las garras. Desde el principio busqué que no se perdiera coherencia al mirar la moto desde cualquier ángulo, por lo que tuve que centrarme en retorcer los cuerpos con cierta lógica para que la imaginación del observador completara las dos bestias. Después de todo el trabajo de aerografía, la suma de los previos y la improvisación de algún momento, el resultado ha sido muy satisfactorio a pesar de que siempre tengo problemas para dar mis obras por terminadas”



Pinstripe Softail



A todos nos gustan los chopper y los bobber radicales, pero nos hacemos mayores y la espalda y el culo ya no están para aguantar la mala vida que les da un chasis rígido, y si estás casado o vives en pareja... ¡Olvídate de salir a rodar en solitario!

TEXTO: OLD SCHOOL BIKER; FOTOS: CORTESIA DE DR. MECHANIK

T

u mujer seguro que más de un día querrá salir a rodar contigo, y si no la dejas, o le pones mala cara, más de una noche te tocará dormir en el descansillo de la escalera. Ese quizás sea el motivo de que el tipo de motos que más nos gustan estén siendo sustituidas por esos espantos con ruedas de carreta del Oeste americano que los entendidos llaman baggers.



“ si estás casado o vives en pareja... es bastante probable que tengas que olvidarte de salir a rodar en solitario ”



Por suerte somos muchos los que aún nos resistimos a rodar en un caparazón de fibra, no nos hacen falta equipos estéreo, navegadores o pilotos automáticos para disfrutar nuestra moto, y con tener una mecánica fiable, un par de gomas poco desgastadas, el depósito con gasofa y una carretera asfaltada nos es más que de sobra.

Max D. Krpanic, al que sus amigos le conocen por Dr. Mechanik, es de esa opinión. Pero precisamente uno de sus colegas se acercó un día por el taller para preguntarle si sabía de alguien que pudiera estar interesado en su Heritage. Por lo visto su parienta se empeñaba últimamente en acompañarle en todas sus escapadas de fin de semana y quería que cambiara la moto por otra que fuera más cómoda para los dos. Max le convenció para que no hiciera semejante burrada. Al echar cuentas y descubrir que los costes de hacer un bagger se disparaba a unos niveles completamente inasumibles desecharon la idea. Y además había otro argumento de peso: si la moto era demasiado cómoda nunca más podría volver a rodar en solitario.





“ El depósito lleno, motor fiable, gomas con dibujo, y una carretera asfaltada es lo único que se necesita para disfrutar de la moto ”



De paso también le hizo ver que las exigencias de su mujer le venían estupendamente para hacerle a la moto todos aquellos cambios que tanto le apetecían. La excusa de mejorar la comodidad y la seguridad le permitiría cambiar las suspensiones, montar buenos frenos, rueda trasera extra gorda, empepinar el motor y hasta hincharse a colocar todas las piezas aftermarket que se le

ocurrieran. Y aun así les saldría mucho más barato que hacerse con una tourer de segunda mano para convertirla en bagger. Lo mejor del caso es que la mujer se creyó todo y autorizó las mejoras. La pobre nunca imaginó que la “incomoda” (incómoda para ella, claro) Heritage le parecería un sofá de dos plazas en comparación con lo que su marido y Max tenían pensado hacer.





Pocos días después la moto estaba en Dr. Mechanik donde se desguazó casi por completo para dar una nueva estética a la más clásica de Milwaukee. Horquilla invertida con tijas RST, llantas Rick's de 21 y 18" con neumáticos Metzeler Marathon de 120 y 240mm de anchura delante y detrás respectivamente, discos de freno (el trasero en la polea) a juego, con sus correspondientes pinzas y latiguillos metálicos BF Goodridge, amortiguadores Progressive Suspension, y un largo etcétera de piezas de catálogo de diferente procedencia con

las que a la moto de Heritage no le queda más que el nombre. Las únicas concesiones a la comodidad del pasajero, si es que se puede llamar así, son unas estriberas colocadas tan altas que las rodillas te quedan a la altura de las orejas, y uno de esos asientos de quita y pon que apenas superan el tamaño de una compresa con alas. Eso sí, si Max y su amigo pensaban que la mujer de éste se desanimaría y desistiría en su empeño de acompañarle estaban muy, pero que muy equivocados.

“ El coste de construir un bagger se disparaba a unos niveles completamente inasumibles ”





Cada fin de semana ella se encarama al pequeño asiento de la “Pinstripe” y soporta el paso de los kilómetros como si le fuera la vida en ello. Tampoco se queja cuando las vibraciones que le llegan desde las estriberas de aluminio le duermen

los pies o el escape del cilindro delantero, colocado con muy mala leche, que todo hay que decirlo, le achicharra la bota a la altura del tobillo. Pero lo que da más miedo es que además de no rechistar se ríe porque sabe que al día siguiente podrá

cobrase su venganza... Su marido se ha gastado una pasta en caprichitos para la moto, y como la ha tomado el pelo tiene cierto sentimiento de culpabilidad... la excusa perfecta para que cada lunes ella se desquite fundiendo la tarjeta de crédi-

to en unos grandes almacenes. Vale, no tiene una moto cómoda para salir con su marido los fines de semana, pero hay que reconocer que esos carísimos zapatos de tacón de marca le sientan divinamente.

“ Las exigencias de su mujer eran la excusa que estaba esperando para hacerle a la moto todos los cambios que tanto le apetecían ”





General

Moto>Pinstripe
Modelo base>HD Heritage Aniversario
Constructor>Dr. Mechanik
País>Alemania

Motor

Fabricante>HD
Primaria>Stock
Carburador>Stock
Escapes> Hot Shot Shotgun modificados

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Stock
Tipo>Softail
Horquilla>RST
Tipo>Invertida
Tijas>RST
Manillar> V-bar
Intermitentes>Kellermann
Mandos>Stock
Faro>Headwind
Llanta delantera>Rick's 21"
Discos freno>Rick's
Pinzas>Rick's
Latiguillos>BF Goodridge
Neumático>Metzeler 120/70-21
Guardabarros>Rick's
Depósito gasolina>CCE
Depósito aceite>Herradura
Mandos avanzados>Stock
Asiento>Dr. Mechanik
Amortiguadores> Progressive Suspension
Llanta trasera>Rick's
Freno>Kit Rick's de freno/polea
Neumático>Metzeler 240/40-18
Guardabarros>Rick's
Piloto>ZCB Custom Parts
Pintura>Dr. Mechanik / Anthony Martin

Scar Bob

De Estrondo Choppers

Tito es fisioterapeuta y tatuador, trabaja en la localidad portuguesa de Figueira de Foz, y cuando quiso que le construyeran una moto, o mejor dicho, cuando tuvo claro que ya estaba aburrido de rodar con la suya tal y como el fabricante la trajo al mundo, la llevó a Estrondo Choppers para que se encargaran de ella.

TEXTO Y FOTOS: PAULO SANTOS






L

a entrevista apenas duró un par de horas en las que Tito y Estrondo se dedicaron a ver fotos de trabajos hechos por el preparador portugués y catálogos, pero sobre todo a intercambiar información para que Estrondo supiera bien lo que quería el cliente. Tito tenía las cosas claras, y su fe en quien se en-

cargaría de construir el bobber con el que soñaba era tal que tan solo se limitó a comentar que cómo no tenía ningún otro vehículo usaría la moto a diario, por lo que tendría que ser fiable y cómoda de conducir. Allí mismo, sobre la marcha, discutieron el presupuesto y delante de una cerveza Sagres muy fría cerraron el trato con un apretón de manos.

A close-up photograph of a motorcycle's engine and handlebars. The engine is painted black and features several gold-colored spark plug caps. The handlebars are black and have a large, round, gold-colored mirror mounted on the left side. The background is a cobblestone pavement.

**“ Aunque
cueste trabajo
creerlo, la Scar
Bob es una
Yamaha Drag
Star XVS650 que
todavía conserva
buena parte
de sus piezas
originales ”**



Aunque cueste trabajo creerlo, el punto de partida de la Scar Bob es una Yamaha Drag Star XVS650 en la que se conservaron buena parte de los componentes con los que salió de fábrica, aunque están tan bien recolocados o maquillados que da la sensación de que la pequeña de la familia Drag Star haya sufrido una metamorfosis mucho más seria de la que sufrió en realidad.



“ Tito tenía tanta confianza en quien le construiría el bobber de sus sueños que solo pidió a Estrondo que fuera fiable y cómodo de conducir ”



El chasis sin ir más lejos, mantiene las cotas y medidas originales, pero para que visualmente diera más sensación de ligereza se le eliminaron los soportes del guardabarros

trasero, que ahora está soldado directamente al basculante y oscila junto con la rueda, y a los travesaños de acero que unen la base del asiento con los tubos de la cuna inferior

del chasis se le practicaron una serie de agujeros con los que mejora la estética sin que se resienta la rigidez del conjunto.

El que la Drag Star tuvieran transmisión por cardan no les permitía darse demasiadas alegrías en el tren trasero, por lo que mantuvieron la medida de la llanta de serie calzándola con un “Gangster” de banda blanca y alineando en lo posible el basculante con el chasis para posteriormente sustituir la suspensión trasera por una barra de acero con la que han convertido el chasis en un rígido. Un sistema sencillo y barato que permitirá una rápida “vuelta atrás” cuando aquí en Portugal tengamos que sufrir -como en el resto de Europa- el obligatorio despropósito de tener que llevar las motos al ITV cada dos años.





“ Las modificaciones en el tren trasero permiten devolverlo a su estado original en poco tiempo. Una forma de asegurarse que la Scar Bob pase la ITV cuando sea necesario ”

“ Estrondo vuelve a demostrarnos –una vez más- que los buenos o malos resultados de un proyecto no tienen que ver con la moto que usemos como punto de partida ”



Para completar la parte ciclista, Estrondo sustituyó la horquilla telescópica de serie por la preciosa Springer que la Scar Bob luce ahora en el tren delantero. Lo más meritorio es que pudiendo haberla encargado a cualquier mayorista de piezas prefirió construirla él mismo porque, por si no lo sabéis, a los portugueses lo que más nos gusta del mundo es complicarnos la vida. Un rasgo típico de nuestro carácter. Para seguir “complicándose”, Estrondo también fabricó el depósito de gasolina tipo Mustang

y los soportes que lo sujetan por encima de la espina central del bastidor, el asiento de muelles, los escapes drag pipes, y el manillar ape hanger de formas tan poco usuales, en el que, como podéis ver, no hay ni piñas de luces ni manetas de freno y embrague, ya que la de este último está montada en la misma palanca de cambio (menos mal que Tito dijo que quería que la moto fuera “cómoda” de conducir) y la bomba del freno delantero y el tambor trasero se accionan al unísono con el pedal derecho.





A Estrondo también le habría gustado encargarse de la decoración de la Scar Bob, pero si lo hubiera hecho la moto no habría estado en el plazo previsto, y seguramente no habría podido concursar en el bike show de la Concentración Internacional de Faro para llevarse un más que merecido segundo puesto en la categoría Custom. Todo un éxito para una pequeña custom japonesa que nunca se hizo para que fuera una show bike.

The Wild Side of Vintage
CAFE RACERS

Herejía
Ducati 749R by Ezequiel Dacanay

- ♠ CX 500 Pop Bang Classic
- ♠ White Phantom Kingston Custom
- ♠ Honda Type 13 Auto Fábrica
- ♠ The Arrow An-Bu Custom Motors
- ♠ Supercharged Hazan Motorworks



The Wild Side of Vintage
CAFE RACERS



www.xtremebikes.es