

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

XTREME BIKES

#38

Greatful sled ★ The Bel Air 1200 ★ Frisco Bobber ★ Verona Motor Bike Expo



MOM'S ROCKET BY BOXER METAL



Ediciones Imposibles

Estoy seguro que la mayoría de los que cada mes leéis ésta revista también leéis, o al menos conocéis, el Mondo Biker. Luis Oscoz y Joseba Aguirre, o Joseba y Luis, que tanto monta, monta tanto, tomaron hace casi diez años la decisión de abandonar la seguridad de un trabajo fijo para seguir su propio camino, y con ayuda de unos cuantos amigos montaron la editorial Ediciones Imposibles.

Quizás os resulte extraño que en el editorial de una revista se hable de otra que va dirigida al mismo público, pero en ésta santa casa nunca hemos visto a la competencia como un enemigo al que hay que derribar a toda costa, sino como un estímulo que nos retaba cada mes a hacer las cosas mejor. Y creednos si os decimos que los chicos del Mondo Biker, los muy cabrones, hacían muy bien su trabajo y nos lo ponían difícil. Pero por desgracia parece que eso no es suficiente, y hace unas semanas nos llegaba la triste noticia de que el número de Enero, el 117, sería el último que editaban.

Mondo Biker siempre ha sido una revista gamberra y hasta políticamente incorrecta, pero también honesta y consecuente con la filosofía de sus propietarios, que era la de no lamerle el culo a nadie por importante que fuera... o que se creyera. Y su desaparición es una mala noticia para el custom de aquí, porque las motos y las concentraciones españolas eran las principales protagonistas de unas páginas que a partir de ahora se van a quedar sin escribir.

Para Luis, Joseba, y los que han hecho posible Mondo Biker habrá sido difícil tomar esta decisión. Pero suponemos que había dejado de compensarles echarse a la carretera cada fin de semana para cubrir eventos –que no olvidemos que se organizan con fines exclusivamente lucrativos- cuyos responsables nunca apreciaron la importancia de aparecer en los medios de comunicación, y mucho menos supieron valorar que el papel cuesta dinero, o que los señores que lo llenan de fotos y letras no trabajan por amor al arte.

No sabemos si Mondo Biker habrá cerrado porque no le salían los números, que suponemos que algo de eso habrá, porque sus responsables han perdido la ilusión, o simplemente se han cansado de esperar que el sector custom español cambie algún día. Sea por el motivo que sea su desaparición es una triste noticia, y todos, en mayor o en menor medida, los echaremos de menos.

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

XTB Media, S.L.
xtremebikes@xtremebikes.es

Publicidad

marketing@xtremebikes.es





Sumario

- 8 Good (and bad) Vibrations
- 26 Mom's Rocket ☆ Boxer Metal
- 50 Greatful Sled ☆ Mainhatten Choppers
- 72 Verona Motor Bike Expo
- 106 The Bel Air 1200 ☆ Woolie's Workshop
- 126 Frisco Bobpper ☆ Steel Bent Customs

Adiós a Victory



Tras veinte años de actividad ininterrumpida, la dirección de Polaris Industries ha tomado la triste decisión de cesar de forma inmediata la producción de Victory Motorcycles y liquidar todos los activos.

Aunque el anuncio pueda sorprender, el cierre de Victory era algo que algunos analistas del sector se atrevieron a vaticinar después de que el grupo adquiriese Indian, una marca con gran tradición en los Estados Unidos, asegurando que las ventas de ésta terminarían

restando cuota de mercado a Victory. Y por desgracia no se han equivocado.

Victory ha luchado por mantener la cuota de mercado necesaria para ser rentable, y aunque sus modelos están entre lo mejorcito del segmento custom/cruiser, la fuerte inversión necesaria para adaptarse a las cada día más exigentes normativas medioambientales europeas (la dichosa Euro 4), y el enorme y rápido crecimiento que Indian Motorcycle está teniendo a nivel global, ha he-

cho que los responsables de Polaris decidan focalizar todos los esfuerzos en Indian.

El anuncio del cese de actividades se hizo efectivo el pasado nueve de Enero paralizando todas las operaciones con efecto inmediato. No obstante los usuarios pueden estar tranquilos, ya que se seguirá manteniendo stock de piezas y recambios durante diez años, así como el servicio tanto a los concesionarios Victory como a los usuarios que tienen sus motocicletas en garantía.



¿La Honda 300 TT Racer a producción?

Parece ser que el prototipo de la Honda 300TT Café Racer que la marca del ala dorada mostraba en su stand en el pasado Motor Show Internacional de Bangkok puede ser hacerse realidad antes de lo que pensamos, ya que después de dar a conocer el modelo en Tailandia Honda ha registrado su patente. De llevarse finalmente a la serie, su denomi-

nación cambiaría en función del mercado al que se vaya a destinar, ya que podría fabricarse en base a la gama CB de 500cc (GB500TT) para Europa,

y de la CBR250RR (GB250T) para los mercados asiáticos, en los que esta cilindrada goza de gran éxito.

Aunque por el momento no tenemos confirmación oficial, lo cierto es que Honda ya lleva bastante tiempo dándole vueltas a la idea de lanzar un modelo de media cilindrada con estética café racer, así que... os seguiremos informando.



Good (and bad) Vibrations

Las cifras de Triumph

A pesar de los difíciles momentos que ha atravesado el sector de la moto los últimos años, en la firma británica han puesto todo su empeño en seguir ofreciendo a los clientes más exigentes productos de la mejor calidad. Esta política unida a una importantísima inversión en I+D+I de 31 millones de euros, y a una gama de modelos perfectamente diversificada les ha supuesto cerrar el ejercicio con 53.812 motos vendidas en todo el mundo, lo cual supone uno de los mejores años de su historia.



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



Battle of the Kings



A mediados del pasado mes, Harley-Davidson desvelaba en la web www.h-d.com/battleofthekings las motos con las que sus concesionarios de todo el mundo participarían en la 3ª Edición del desafío Battle of The Kings, para la que en el caso de España y Portugal se ha escogido como punto

de partida el modelo Roadster de la gama Dark. Al igual que en las anteriores ediciones del concurso, la moto ganadora en cada país será la finalista que representará a éste frente al resto de participantes para coronarse como Custom King. Una tarea que no será nada fácil, ya que para esta edición se

han inscrito nada menos que 220 motos procedentes de 21 países, cuya transformación se tiene que realizar con un presupuesto limitado a 6.000 euros. Por cierto: si estáis interesados en votar aún estáis a tiempo, ya que el plazo para hacerlo finaliza el próximo día 14 de este mismo mes.

Diseño italiano para tu Bagger

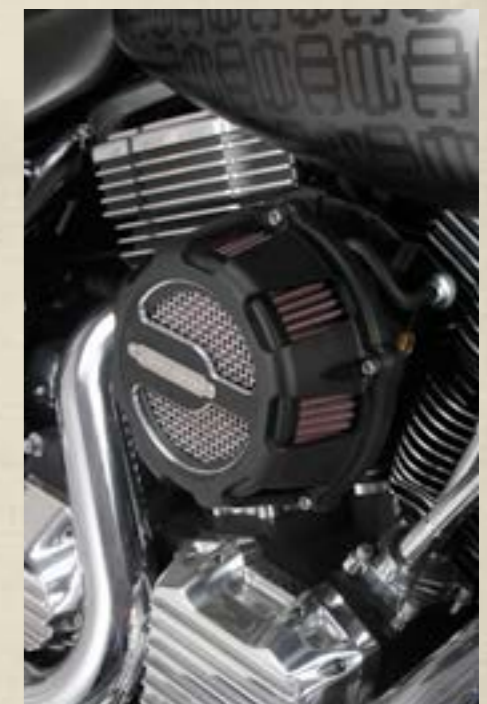


El buen gusto de los italianos a la hora de diseñar, junto al excepcional funcionamiento de todas las piezas que fabrican, hacen que los especialistas en CNC Ottodiciuore estén convirtiéndose a pasos agigantados en una opción muy a tener en cuenta por todos aquellos que buscan los accesorios de mejor calidad con los que vestir sus motos. En el amplio catálogo que OCD acaba de poner en circulación



se da prioridad al segmento de las Gran Turismo de Milwaukee, para las que cuentan con retrovisores interiores para carenados Batwing, varios tipos de plataformas, intermitentes LED, soportes de matrícula, embellecedores, e infinidad de otros productos que se distribuirán internacionalmente a través de Custom Chrome

www.custom-chrome-europe.com



Good (and bad) Vibrations

Revaloriza tu manillar

Aquellos que tenéis la suerte de disfrutar de la suavidad de un embrague hidráulico en vuestra moto, ahora también tenéis la posibilidad de sustituir el feo conjunto original de bomba/maneta y depósito por uno de estos kits fabricados en Italia por Vity's en aluminio CNC. De muy fácil montaje, están disponibles en diferentes terminaciones de color para manillares de 1", y se pueden combinar con el conjunto para simple o doble freno delantero.



www.vitydesign.com

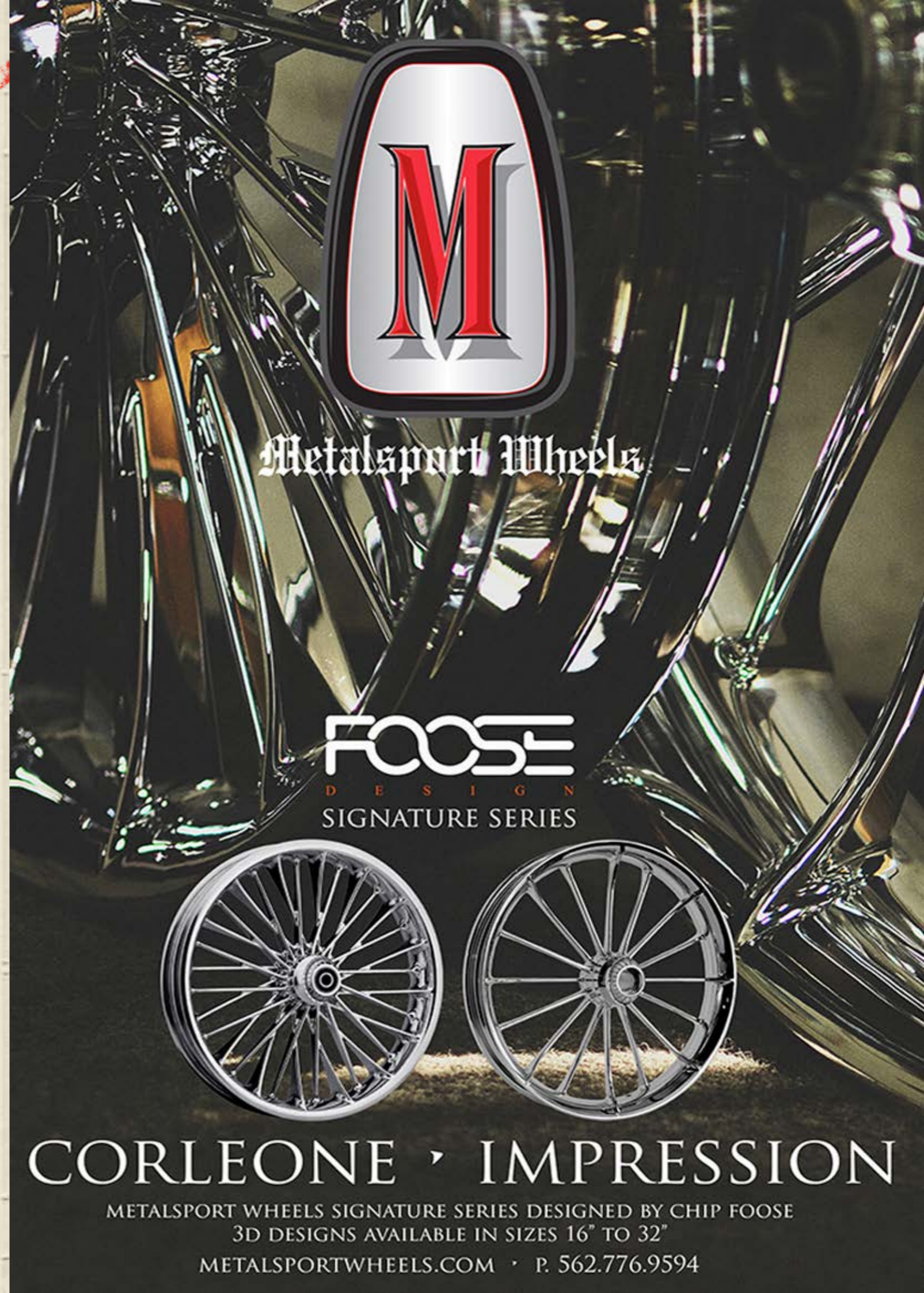
Tokio Style

Si ya te has cansado de mantener tu Sportster tal y como venía de serie y consideras que la estética café racer va más con tu estilo, Easyriders Tokio pone a tu disposición este sencillo kit de asiento y colín con el que darás a tu moto un cambio de imagen completamente radical.

Valido para toda la gama XL de 2004 a 2006 y de 2010 a 2016, está fabricado en fibra de vidrio y se suministra listo para pintar con cuatro tipos de tapizados entre los que elegir.



www.easyriders.jp



FOOSE
DESIGN
SIGNATURE SERIES



CORLEONE · IMPRESSION

METALSPORT WHEELS SIGNATURE SERIES DESIGNED BY CHIP FOOSE
3D DESIGNS AVAILABLE IN SIZES 16" TO 32"

METALSPORTWHEELS.COM · P. 562.776.9594

El número de La Bestia: 666

Los tres seises son, además del conocido número que se atribuye al Diablo, los ejemplares en edición limitada que se comercializarán de la Ducati Diavel (Diablo) que han desarrollado conjuntamente entre la marca de Borgo Panigale y la conocida firma de ropa de moda Diesel.



Este exclusivo modelo que se expuso el pasado mes en el Motor Bike Expo de Verona, se distingue de sus hermanas en que su depósito de gasolina, semi carenado y la tapa del colín están realizados en metal soldado, remachado y cepillado, mientras que otros elementos como las tapas de metacrilato laterales o las pinzas de freno Brembo están terminados en el característico rojo de Diesel, y el asiento está tapizado en piel.

Good (and bad) Vibrations

Al alcance de la mano

Hevik, la conocida marca italiana de equipamiento para el motorista, amplía su gama de prendas de piel de primera calidad con los guantes Identity Racer. Un producto perfecto para todos aquellos entusiastas que a pesar de la bajada del termómetro seguimos desplazándonos a diario sobre dos ruedas, ya que los Identity Racer cuentan con un forro térmico interior que nos aislará del frío, y un recubrimiento que evita que la piel se moje, haciéndolos completamente impermeables. Analizando detalles como las letras del logo bordadas, las inserciones de piel a modo de protectores, el esmerado



Resurgence

trabajo de costura, o la forma en la que se ajustan a nuestra mano, ésta claro que la firma

transalpina se ha esmerado mucho para que los Identity Racer parezcan unos guantes hechos a medida. Están disponibles en tallas que van de la S a la XXXL en colores negro/gris o negro/marrón.

www.hevik.com



No podemos asegurar que sea cierto y tampoco tenemos ningún interés en comprobarlo personalmente, pero daremos por buena la afirmación de Resurgence Gear sobre que los productos que fabrican son los más resistentes del mundo. De lo que si estamos seguros es que el polímero denominado Pekev con el que están hechas todas sus prendas tiene mayor resistencia al impacto que cualquiera de las protecciones extraíbles que solemos usar en nuestras cazadoras, y además es muy resistente a la abrasión, la humedad, y la mayoría de productos químicos corrosivos.

www.resurgencegear.com

SENCILLAMENTE ES
UNA BELLEZA.
ES TU MOMENTO.

Robber
BONNEVILLE



Triumph Madrid

Tel.: 916356752 - Fax: 916356728 - info@triumphmotosmadrid.es

www.triumphmotosmadrid.es

EXPOSICIÓN Y VENTA:
c/ José Abascal, 4
28003 MADRID.

TALLER Y REPUESTOS:
c/ García de Paredes, 3
28010 MADRID.

Good (and bad) Vibrations

Con la casa auestas

Ya sea por trabajo o por ocio, pero para los que usamos la moto a diario hay muy pocas cosas tan útiles (y necesarias) como una buena mochila en la que llevar todas nuestras pertenencias.

Estas están fabricadas en San Diego, California, por un aventurero que cansado de no encontrar en el mercado ningún producto que le satisficiera decidió crear su propia marca contando con la ayuda de tres amigos. Se trata de una mochila de lona encerada fa-

bricada a mano, que tiene la particularidad de llevar protecciones acolchadas en el interior de las correas de sujeción, lo cual la hace muy cómoda para cuando rodamos en moto a tope de carga.

Aunque no son baratas, sus acabados y la gran calidad de los materiales utilizados en su fabricación te compensarán con una mochila que te garantizan que durará muchos años.

www.bradleymountain.com



The Rokker Company



El conocido fabricante suizo de equipamiento para motorista ya tiene disponible la gama de productos que comercializarán sus distribuidores en ésta temporada 2017, en la que, como viene siendo habitual siguen prestando especial atención a la ropa de estilo vaquero combinada con materiales anti abrasión repelentes al agua. El conjunto de pantalón y cazadora de la fotografía es el modelo Revolution.

www.therokkercompany.com

HANDMADE

★ VINTAGE BOOTS & SHOES ★

- THE BLACK MOOSE COMPANY -

Territory

Since 015



www.theblackmoosecompany.com



“THE BLACK MOOSE COMPANY”

Más moda vaquera

Trilobite es otra de las marcas que centran sus propuestas en la ropa casual, pero en su caso no se limitan tan solo a la ropa de tipo vaquero, sino que también tienen algunos productos como estas cazadoras Acid Scrambler

y Symphis Rocker en la que mezclan el denim con cuero de primera calidad. Ambos modelos son 100% impermeables, cuentan con protecciones y multitud de bolsillos internos y externos de fácil acceso incluso con

los guantes puestos, y tienen una cremallera interior en la cintura que permite unir las a cualquiera de los modelos de pantalón de la marca.

www.trilobitemoto.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 www.ink4ever.eu

SCR 950

BORN TO FIND
NEW WAYS



FASTER
SONS

Siente el auténtico espíritu del motociclismo sobre la Yamaha SCR950 y su atemporal estilo Scrambler. Admira y disfruta la originalidad de su motor V-twin; una moto urbana y con personalidad diseñada para conquistar la ciudad. Atrévete con todo, ya sean carreteras o pistas sin asfaltar, gracias a su posición de conducción más adelantada y elevada. Su llanta de radios posterior de 17 pulgadas y el neumático de gran sección que la acompaña te ayudarán a exprimir al máximo su faceta off-road.

Descubre un nuevo camino para disfrutar sobre dos ruedas. Nueva SCR950 desde 10.399€

 **YAMAHA**
Revs your Heart

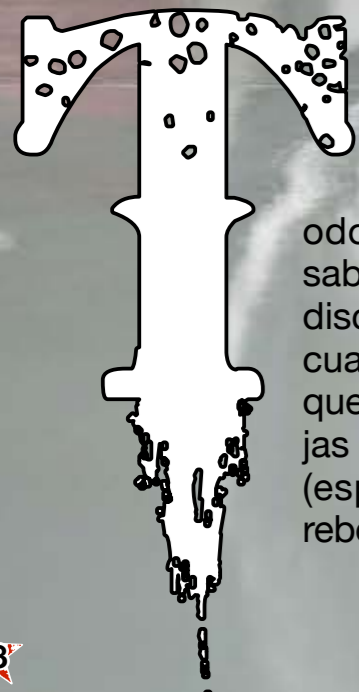
Mom's Rocket

La Boxer Bi-Turbo de Boxer Metal

El panorama custom actual está lleno de constructores pariendo café racers, scramblers, bobbers, y cualquier cosa de dos ruedas que podamos imaginar, siempre que tenga cierto estilo "retro"...

TEXTO: XTB; FOTOS: CORTESÍA DE BOXER METAL
LOCALIZACIÓN: EVERGREEN AVIATION MUSEUM





Todo lo vintage está de moda. No sabemos si durará mucho pero los discos de vinilo se venden más que cuando eran el único soporte en el que podías comprar música, las viejas cintas de casete han resucitado (esperemos que ya no haga falta rebobinarlas con un boli BIC), la ropa

que mola es la que usaban nuestros padres y abuelos, el cine se nutre de guiones de películas de los tiempos de Maricastaña, y las motos... con las motos ya sabéis lo que pasa: que por muchas modificaciones que les hayan hecho todas se parecen demasiado entre sí.

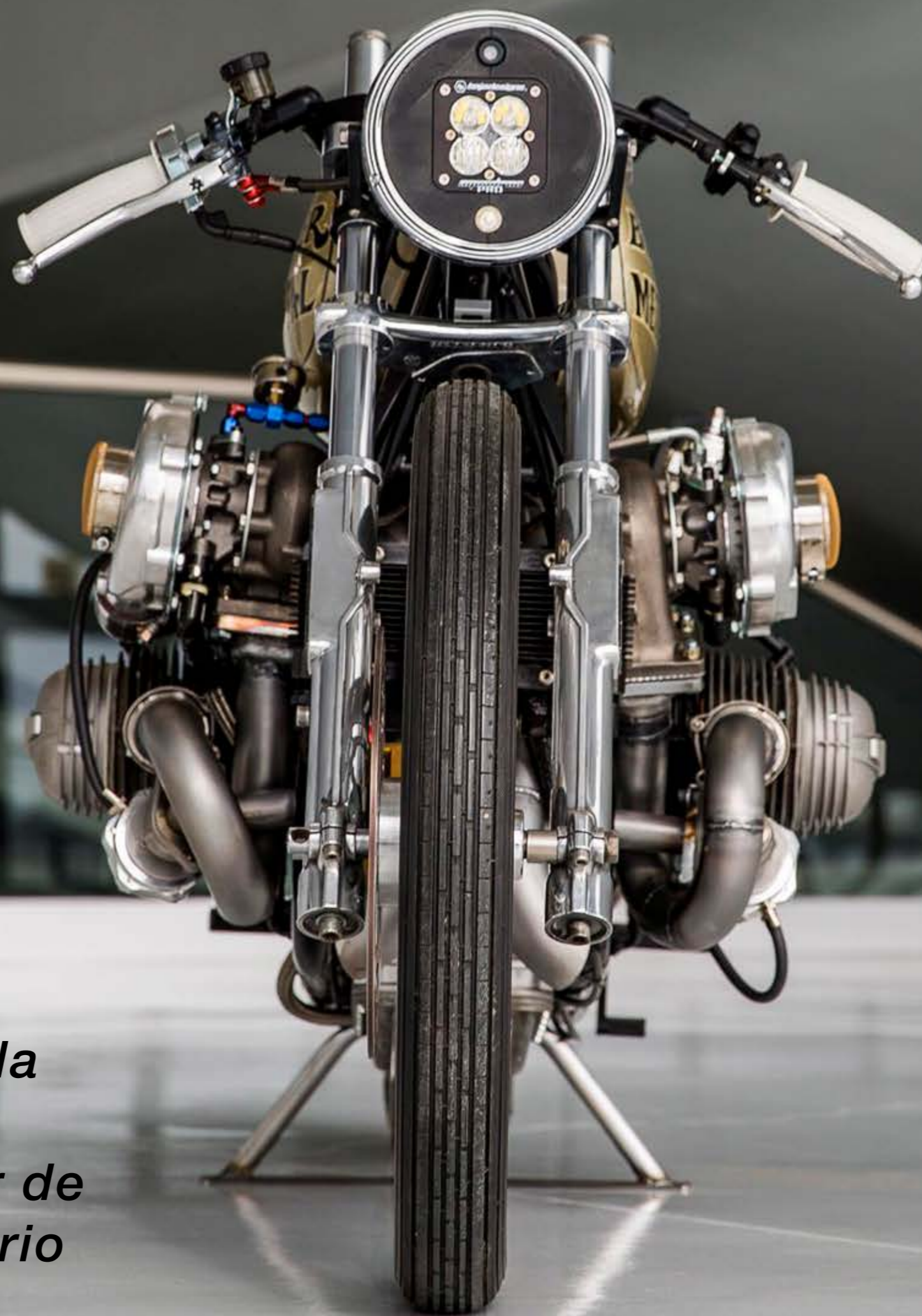


Chris Canterbury, el dueño y fundador del taller californiano Boxer Metal, odia ésta moda retro tanto como muchos de nosotros, porque de repente se ha dado cuenta que él, que viste el mismo tipo de ropa que ha llevado toda la vida, que solo escucha discos de grupos que grababan en vinilo, y luce

orgullosamente su barba desde mucho antes que a la mayoría de constructores de ahora les salieran pelos en los huevos, de repente está de moda. Y no hay nada que le joda tanto como imaginar que alguien pueda pensar que su look es un “disfraz” para ir acorde con los tiempos que vivimos.

Con las motos le pasa lo mismo. Chris trabaja con motos BMW antiguas desde que abrió el taller, así que no hace transformaciones estilo vieja escuela, sino que la vive y la respira desde que casi siendo un niño empezó a trabajar de aprendiz en un taller de su barrio en el que se pegaba media

jornada abrazado a la escoba barriendo el serrín impregnado de aceite del suelo, así que nadie iba a venir ahora a enseñarle lo que es la vieja escuela porque la ha mamado desde siempre.



Chris sabe de sobra lo que es la “vieja escuela”, porque siendo casi un niño empezó a trabajar de aprendiz en un taller de su barrio

Pero dejemos de divagar y centrémos- nos en su moto, que es lo que nos interesa. Como cada año, estaba invitado a participar en el “The One Motorcycle Show” de Portland, pero la última moto que había restaurado iba en un container camino de Guatemala donde la esperaba su ansioso dueño, lo que significaba que si quería asistir no tenía más remedio que ponerse las pilas porque solo quedaban 7 semanas. Tenía ganas de hacer una BMW rígida desde hacía años, y aunque fuera justo de tiempo aquella le pareció una buena oportunidad, por lo que contactó con Ola Stenegard de BMW Motorrad para que le echara una mano con el diseño. Quería que la moto llamara la atención y se saliera de lo normal, pero sobre todo que fuera funcional.



La “Moms Rocket” tiene un centro de gravedad tan bajo que hay que tener cuidado de no dejarte pegado el cárter en el bordillo cuando la subes a las aceras





La elección del modelo que le serviría de punto de partida estaba clara. Sería la R100T que tenía en el almacén, y que desguazó por completo para restaurar o sustituirle cada pieza que no estuviera en perfectas condiciones, hacer la reconversión del chasis original a rígido, y reforzarlo en los puntos de tensión más sensibles con tubos de mayor diámetro para que aguantase la potencia que desarrollaría el bóxer con los dos turbos Speed Daddy T3 que pensaba acoplarle, que sumados a los 980cc del kit de pistones de sobre medida sería considerable.



Una vez terminado el chasis sus amigos de Hot Coats se encargaron de cubrirlo con powdercoat. La parte ciclo se completó con la horquilla original equipada con muelles Progressive, la llanta delantera original con un disco de freno Boxer Metal de 320mm con pinza Brembo y latiguillo y bomba Spiegler USA, y una preciosa llanta trasera Lester Mag antigua que Chris modificó sustituyendo el freno de tambor original por un disco. Con los semimanillares, las estriberas muy retrasadas, y las barras de la horquilla sobresaliendo por encima de la tija, la "Moms Rocket" tiene una postura de conducción muy radical, y un centro de gravedad tan bajo que hay que tener cuidado al subirla a las aceras para no dejarte pegado el cárter en un bordillo.

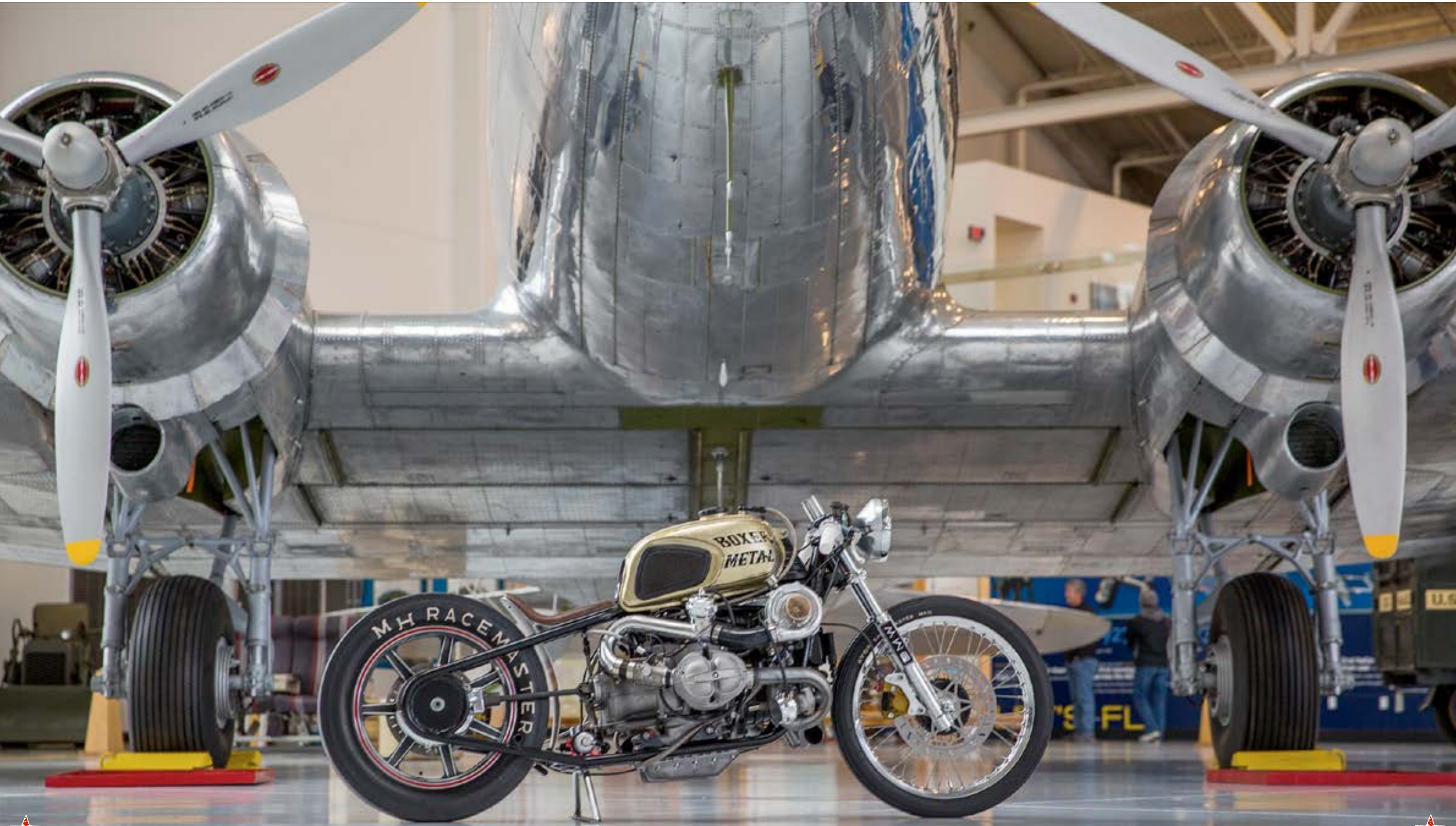
El trabajo de Chris y Rebeca es una increíble combinación de desafíos técnicos bien ejecutados, ingenio y estilo, que no nos sorprendería que se llevara el premio anual de BMW Motorrad

El curioso depósito de gasolina procede de una Dneper. Chris modificó el túnel para que se adaptara al chasis y añadirle la consola en la que están insertados los relojes de los turbos. Cuando estás acoplado en el pequeño asiento tapizado en

Quality Upholstery no se ven, pero hay que reconocer que quedan bonitos y le dan mucho estilo a esta BMW que Chris y su socia Rebeca consiguieron terminar en poco más de un mes y medio y que, como era lógico, causó tanta sensación

entre los asistentes al “The One Motorcycle Show” como la que ha causado entre los que formamos la redacción. Chris y Rebeca quieren agradecer su ayuda a todos los amigos y conocidos que han hecho posible este proyecto: Alex

Frantz, Sean Nguyen de Hoptown Fabrication, Artie Cathcart de TCB Fabrication & Repair, y Brian el León, y por supuesto al Evergreen Aviation Museum por permitirles usar sus instalaciones para la sesión de fotos



Sobre el pequeño asiento monoplaza no se ven los relojes de los turbos, pero hay que reconocer que puestos ahí quedan muy bonitos





General

Moto>Moms Rocket
Propietario> Chris y Rebeca Canterbury
Modelo base>BMW R100T
Constructor>Boxer Metal
Tiempo>7 semanas
País>USA
Página Web>

Motor

Fabricante>BMW
Tipo>Boxer
Cilindrada actual>980cc
Modificaciones>Doble turbo Speed Daddy T3
Alimentación>Inyección electrónica de BMW GS1150R
Escapes>Boxer Metal
Instalación eléctrica>Boxer Metal
Batería>Anti-Gravity

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Original modificado
Tipo>Rígido
Horquilla>Original restaurada
Muelles>Progressive
Tijas>Originales modificadas
Carcasa faro>Minone Deigns
Óptica>Baja Design LED
Soportes>Boxer Metal
Manillar>Boxer Metal
Mandos>BMW / Spiegler USA
Puños>Biltwell
Mandos/bombas>BMW
Velocímetro>Acewall
Llanta delantera>BMW
Discos freno>Boxer Metal 320mm
Pinza>Brembo
Soporte>Boxer Metal
Latiguillo freno>Spiegler USA metálico
Neumático> Avon Speedmaster
Depósito de gasolina>Dnepr modificado
Asiento>Boxer Metal
Tapizado> Quality Upholstery
Mandos atrasados>Boxer Metal
Llanta trasera>Lester Mag modificada
Disco freno>Boxer Metal
Pinza>Brembo
Latiguillo freno>Spiegler USA metálico
Neumático> MH Racemaster
Guardabarros>Boxer Metal
Powdercoat>Hot Coats
Pintura y pinstriping>Dennis Price
Pulidos>Ted's Metal Polishing



ESTAMOS AQUÍ DESDE ANTES
DE QUE TE CRECIERA LA BARBA.



SÍGUENOS:



Harley-Davidson Madrid

MAKINOSTRA



SCREW IT, LET'S RIDE.

Greatful Steel

**"It's a
Chopper
Baby!"**

En la década de los 70 no podía haber una Harley Dyna con rueda trasera "gorda" porque estas no llegaron hasta la aparición de la Tour Glid, pero actualmente los dueños de este icónico modelo de Milwaukee tienen todo mucho más fácil...


TEXTO Y FOTOS: HORST ROSLER





S

i no más fácil, al menos tienen más opciones (y con menos molestias) entre las que elegir como transformar sus motos, como nos demuestran en este reportaje Harald Geiger, Wolfgang Hübner, su hijo Andy y el resto del equipo de Mainhatten Choppers con ésta Dyna inspirada en la banda de culto californiana "Grateful Dead", que han hecho utilizando piezas de las marcas que distribuye Custom Chrome Europa.



*Esta Dyna transformada por
Mainhatten V2 Choppers para
Custom Chrome Europa está
inspirada en la banda de culto
californiana Grateful Dead*

Aunque “chopperizar” una Dyna pueda parecer una contradicción tiene su lógica, porque todos, y aquí incluimos a los defensores más fanáticos de las motos hardcore, nos hacemos mayores y lo de llevar debajo del culo un motor sin silentblocks que filtren las vibraciones anclado a un chasis rígido cada día se nos hace muy cuesta arriba. Harald y Wolfgang lo saben, por lo que escogieron la Dyna Street Bob para aunar lo mejor de los dos mundos con la característica minuciosidad de los teutones.

El motor Twin Cam 2016 es potente y fiable técnicamente, y su carencia de vibraciones lo hace perfecto para propulsar una chopper. La única pega, si es que se le puede llamar así, es que su estética es demasiado moderna para una moto de

estas características, por lo que se tomó la decisión de hacerle una "cura de envejecimiento" instalándole los rockerboxes TTS tipo Knuckle, y la tapa derecha desarrollada por Xzotic para CCE. La banda sonora encargada de hacernos olvidar que

estamos frente a un motor del siglo XXI corre por cuenta de BSL Hot Shot, que les proporcionaron un juego de escapes "Shotgun Baker Straight" de estilo retro que quedan como un guante en la Grateful Sled. Aunque a pesar de ese salto atrás en

el tiempo no se ha renunciado a instalarle algunas piezas como la centralita Dig4 Tune, cuyo software permite modificar la curva de potencia y de par motor adaptando el rendimiento del V-Twin según el tipo de conducción de su propietario.



*Que el Twin Cam sea potente,
fiable y sin vibraciones, le
hace perfecto para propulsar
una chopper. La única
pega es que su estética es
demasiado moderna*





Con respecto a los accesorios, la lista confeccionada por Mainhattan V2 Choppers fue larga. Muy larga. Aquí nos encontramos, entre otras muchas cosas, con un manillar “Narrow Ape” de chopper Kings sujeto con soportes Biltwell “Murdock”, mandos Kustom Tech, puños Biltwell “Recoil” y mandos avanzados Rick’s Motorcycles. En RR Custom se encargaron de modificar el depósito Mustang para co-

locar en su interior la bomba de gasolina de una Sportster. No fue fácil, pero este depósito era el que mejor le quedaba al asiento Biltwell y los guardabarros CCE “Deuce” y Fat Bob Tailfender” de Easyriders Japan que se montaron delante y detrás respectivamente. El esfuerzo mereció la pena, porque con solo tres piezas la carrocería no habría podido quedar más espectacular.





Una moto sin unas buenas “patas largas” nunca puede ser una chopper, y las tijas Ritz con 13° de avance extra eran la mejor opción por ser las únicas homologadas. Están acompañadas de las barras originales con los alargadores Ritz de 20cm parcialmente

cubiertas por unas fundas de aluminio RR Custom y botellas Ness Hot Legs. Con el faro Adjure Flamed de 5 ¾ el tren delantero quedó listo, demostrando desde las primeras sesiones de pruebas que se hicieron en carreteras de asfalto, grava y tierra, que a pesar de su

exagerado lanzamiento la dirección es tan segura como la de una horquilla convencional. Y que tenga el sello de homologación del TÜV alemán, que son unos auténticos cabrones, es la mejor garantía de que en Ritz han hecho bien su trabajo.



En las únicas circunstancias en las que hay que extremar las precauciones es cuando el asfalto esté mojado, porque la delgada rueda de radios TTS de 21", a pesar de la goma Metzeler que calza, nos puede dar algún susto si nos tomamos demasiadas alegrías con el acelerador.

Por lo demás, las fotos son el mejor argumento para demostrar que con una Dyn también se puede hacer una chopper capaz de encandilar incluso a los bikers más duros. Y es que con una moto como esta... el peso de los años deja de ser un problema



Chopperizar una Dyna tiene su lógica porque todos, incluidos los defensores a ultranza de los chasis rígidos, nos hacemos mayores para seguir castigándonos el cuerpo



General

Moto>Grateful Sled
Propietario>Custom Chrome Europa
Modelo base>FXDB Street Bob
Taller>Mainhatten V2 Choppers
Tiempo>8 semanas
País>Alemania

Motor

Fabricante>H-D
Desplazamiento>103Ci
Alimentación>EFI + Diag4 Tune
Filtro de aire>Vortex Racing
Escapes>BSL Hot Shot
Primaria>Rivera Brute IV Extreme
Embrague>Müller Power Clutch
Tapa generador>Xzotic
Rockerboxes>TTS Knuckle
Sistema eléctrico>Mainhatten V2 Choppers
Módulo>Wannabe Choppers

Parte Ciclo & Accesorios

Horquilla>Telescópica
Barras>Originales alargadas 20cm con el kit Ritz
Botellas>Ness Hot Legs
Fundas>RR Custom
Tijias>Ritz + 13°
Faro>Adjure Flamed 5 ¾
Manillar>Chopper King Arrow
Soportes>Biltwell Murdock
Conmutadores>Biltwell
Puños>Kustom-Tech
Espejos>Chopper King Narrow Ape
Velocímetro>Motogadget
Indicador presión de aceite>Ness
Intermitentes delanteros>CCE
Llanta delantera>TTS 80 radios
Medida>2.15 x 21"
Discos freno>HD
Pinzas>Performance Machine 4 pistones
Neumático>Metzeler 90-21
Guardabarros>CCE Deuce
Depósito de gasolina>Mustang
Depósito aceite>HD
Tapón>Pop Up
Asiento>Biltwell Champion
Mandos>Rick's Motorcycles
Basculante>HD
Amortiguadores>Progressive Suspension
Llanta trasera>TTS 80 radios
Medida>4.5 x 15"
Disco freno>Russel
Pinza>RevTech 4 pistones
Neumático>Metzeler 170/80-15
Guardabarros>Easyriders Japan
Piloto>Biltwell Model E
Intermitentes traseros>CCE
Pintura>Cocobreeze Creative Artworks





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





Verona Motor Bike Expo

Apasionante y autentico

La magia envuelve por completo esta preciosa ciudad italiana. Solo tienes que dar un pequeño paseo para disfrutar de sus iglesias, calles empedradas, fachadas medievales y otros muchos monumentos históricos. Verona es el lugar ideal para los amantes de la historia del arte, y desde hace tan solo dos años, Artbiker en Expo Bike Show Verona.

TEXTO Y FOTOS: CHUS CATALÁN

S

i tienes oportunidad de acercarte en estas fechas por Verona no olvides abrigarte bien porque lo más seguro es que te encuentres abundante niebla, nieve, y temperaturas bajo cero con mucha más asiduidad de lo que solemos encontrárnoslas en España. Aun así te merecerá la pena porque el Motor Bike Expo, con sus 8 pabellones llenos a re-

bosar, más de 620 medios de comunicación acreditados, 673 marcas exhibiendo sus productos a las que hay que sumar los stands de otro montón de buenos customizadores internacionales, y más importante aún, casi 160.000 visitantes, ya es oficialmente el evento custom más importante y grande de Europa.





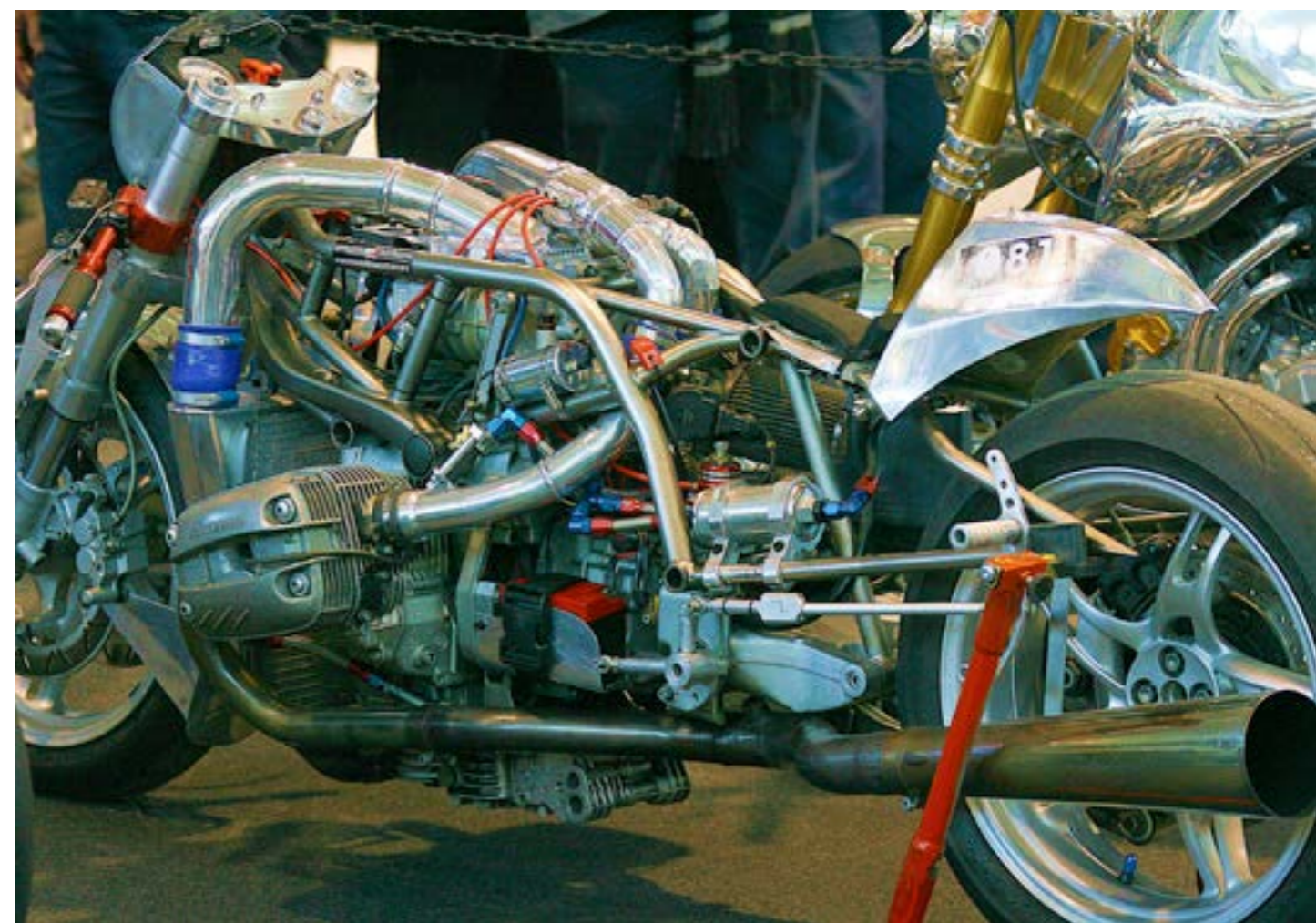




Por desgracia en ésta edición el frío fue uno de los invitados de honor, haciendo que la mayoría de asistentes perdonara muchas de las actividades al aire libre y se quedaran resguardados dentro de los pabellones, en los que había suficientes chiringuitos donde comprar bebida y comida como para tener que salir a buscarla a la intemperie. Aunque la fiesta era generalizada, y, como es normal, nos dimos una vuelta por todo el recinto, para nosotros los pabellones

1, 2 y 3 eran los que de verdad nos interesaban. No solo porque estuvieran íntegramente dedicados al mundo custom, sino también porque durante los tres días de duración de la feria el espectáculo en ellos era continuo gracias a la presencia de algunos "masters" como los Teutul Senior y Junior de OCC (el "jeta" del padre cobraba 10 pavos por hacerse una foto contigo y tenía cola) la familia Ness, Ronald Sands, Winston Yeh, o Carlo Asso por citar solo

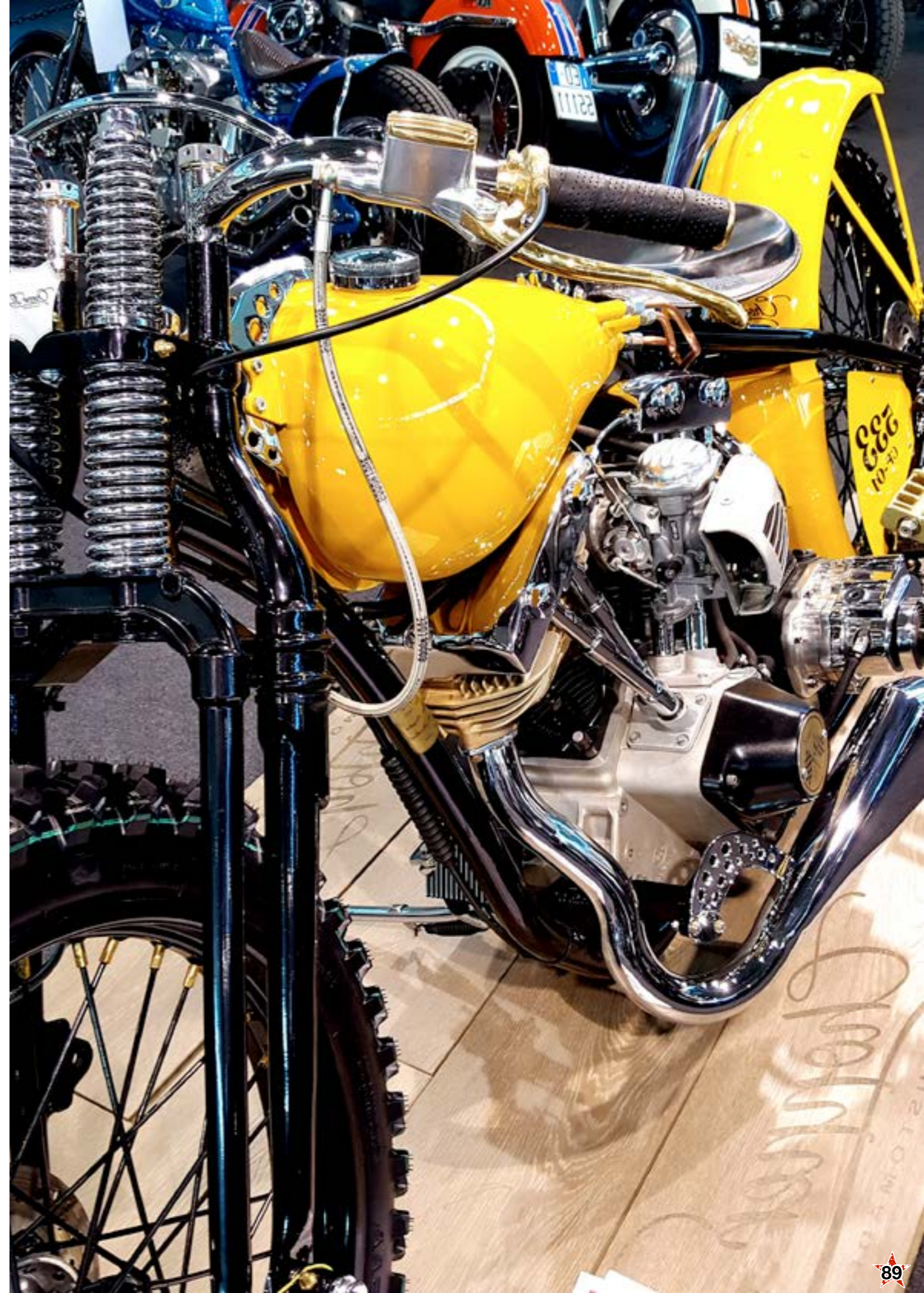
a algunos. Aprovechamos un rato que le pillamos libre para preguntar a Paul Teutul si notaba mucha diferencia entre los constructores europeos y norteamericanos, y para nuestra sorpresa no solo no nos cobró por iluminarnos con sus palabras, sino que nos respondió que en estos últimos años en los USA todo está muy estandarizado, y que en cuanto a creatividad y trabajo artesanal se refiere veía mucho mejor nivel, y más alto, en Europa que en su país (¡!).







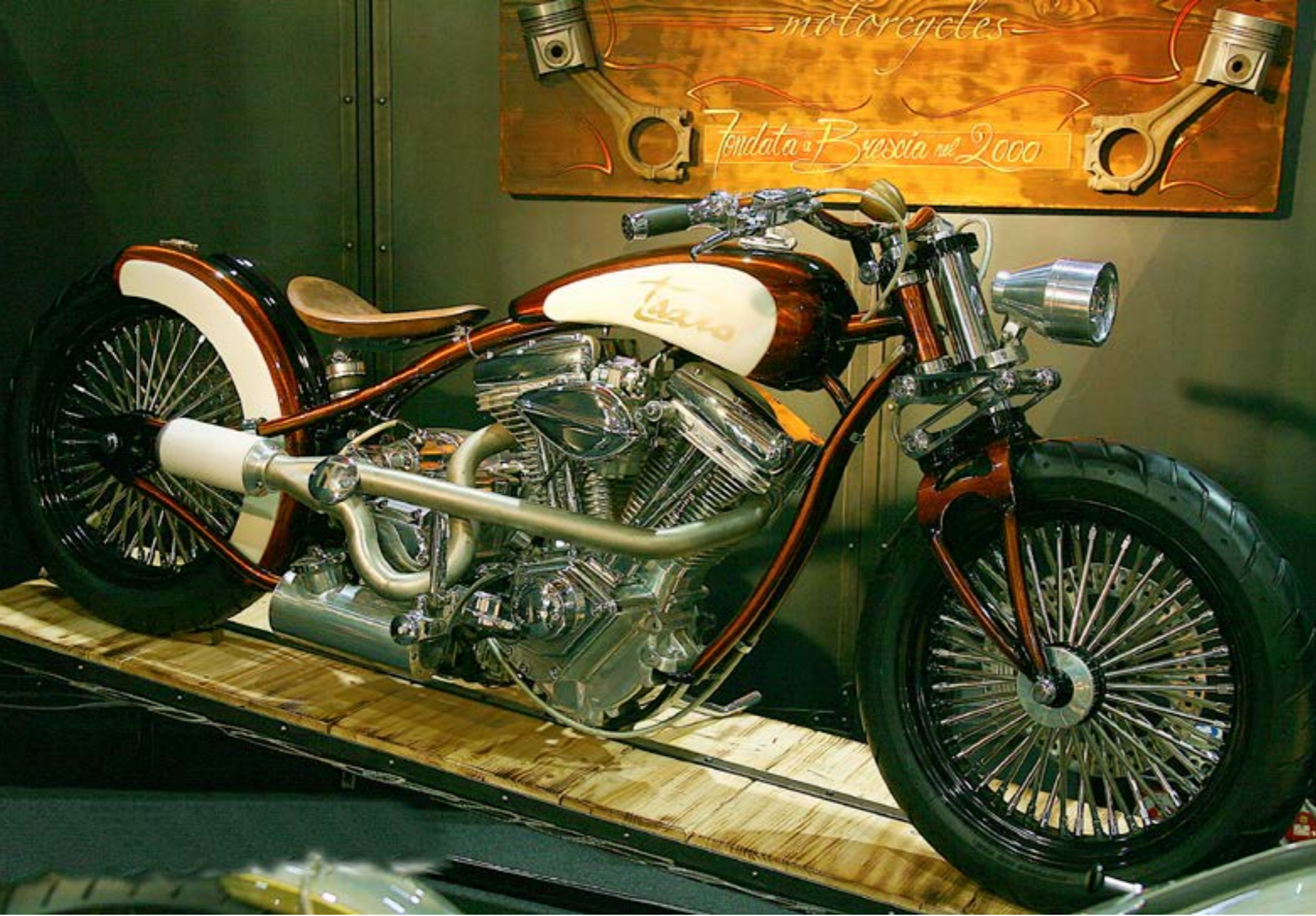
Una sección muy interesante de la feria era el espacio dedicado al sector más extremo y creativo del motociclismo, que tuvo la máxima concentración de visitas, en el que podías comprarte desde unas horribísimas botas de auténtica piel de pitón hasta un simple anillo de calaveras, pasando por todo tipo de camisetas, gorras, objetos curiosos y baratijas útiles e inútiles en cualquiera de las docenas de tenderetes en los que la gente no dejaba de comprar a pesar de que ya se habían dejado en la taquilla los 16 eurazos de rigor que costaba la entrada. Muchos se quejaban diciendo que los tiempos que corren no están para esos precios, pero ahí estaban. Estos tiempos tampoco parecen ser buenos para los expositores y constructores españoles, que en su mayoría brillaron por su ausencia.

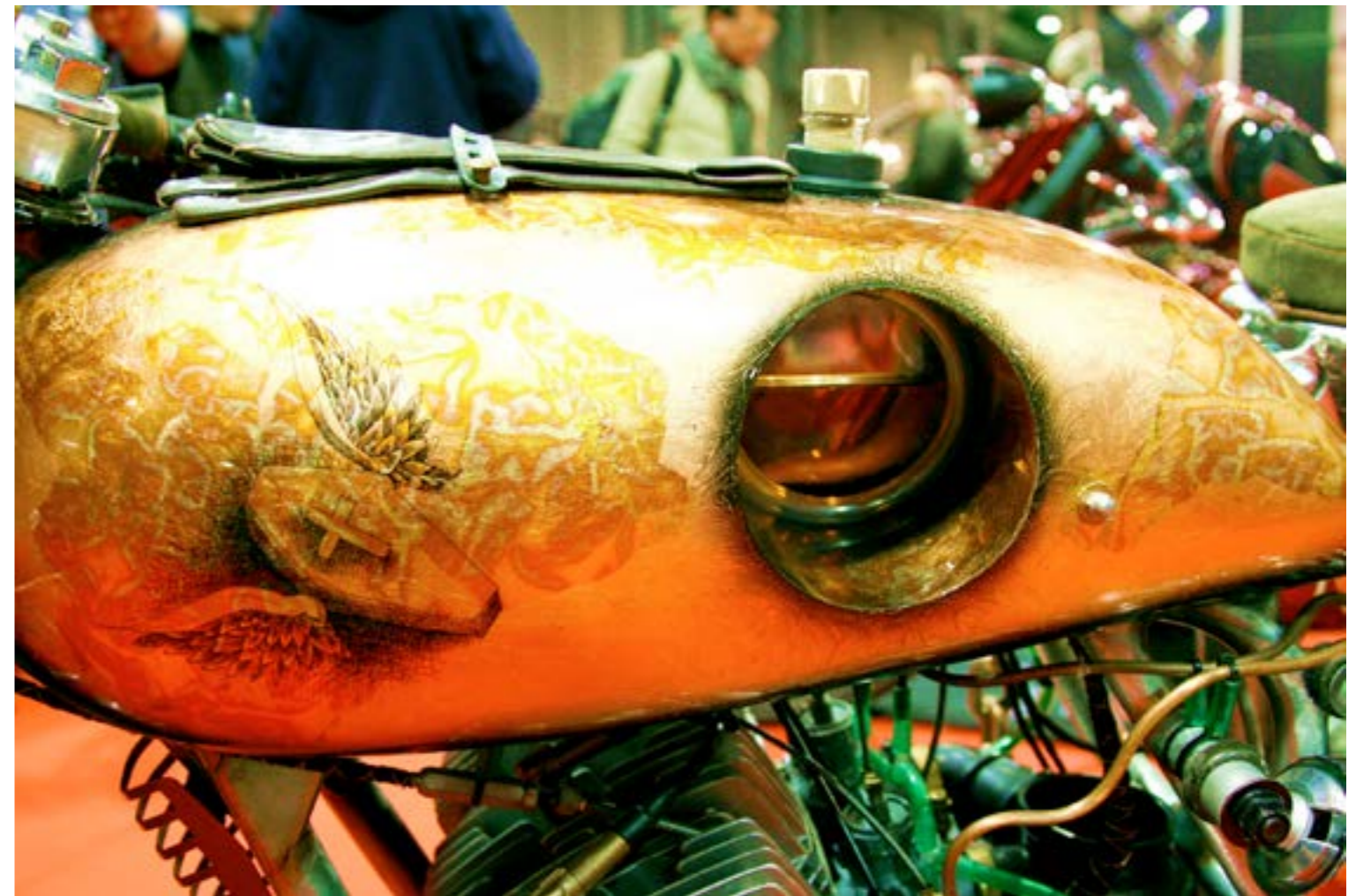






Como es lógico Harleys había muchas y muy efectistas, pero que no dejaban de ser escaparates de los mayoristas de piezas aftermarket, a las que por suerte acompañaban un más que nutrido grupo de realizaciones artesanales que fueron las verdaderas protagonistas del evento participando en los 3 diferentes bike shows que se celebraron a lo largo del fin de semana. Era difícil abandonar estos tres divertidos y coloridos pabellones, pero el deber nos obligaba a visitar los stand de las marcas en los que los espectacular despliegues de algunas como Ducati o Bimota dejaban ver que las dos italianas jugaban el partido en casa, aunque los stands de Harley, Honda, Kawa, KTM, Suzuki, Triumph o Yamaha tampoco se quedaban cortos en cuanto a modelos y metros de exposición se refiere.





El balance que podemos hacer del Motor Bike Expo se puede resumir con cuatro palabras: "merece la pena verlo" Pasaréis frío, os cobrarán hasta por respirar, y en algunos momentos tendréis la misma sensación de agobio que deben tener las sardinas cuando las meten en una lata, pero si te gustan las motos transformadas y quieres ver en vivo y en directo lo mejorcito que se hace más arriba de Los Pirineos... no tienes más remedio que guardarte unos días de vacaciones para Enero del año que viene y acercarte a la ciudad que inspiró a Shakespeare para escribir una de las joyas de la literatura universal. Verona te espera.









París, 175
08036 Barcelona
Tel. 933 105 912

info@monegroscycles.com
facebook.com/MonegrosCycles

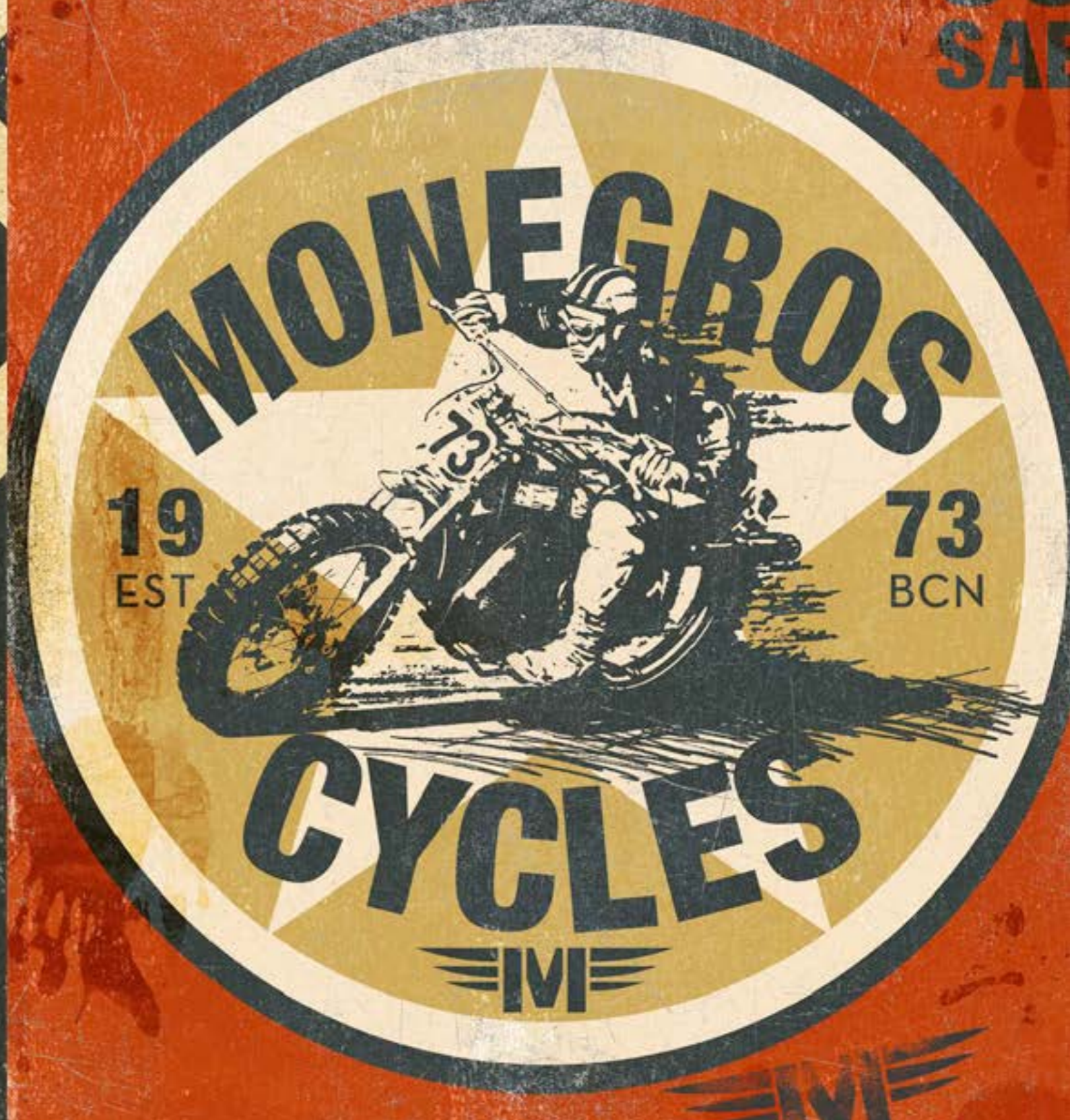
Horarios Tienda:

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**



A los que hacemos ésta revista nos gustan todas las motos sin importar marca o modelo, por lo que nunca hemos entendido a los que sostienen que las Harley no son una buena base para hacer café racers...

The Beir Air 1200





La marca de Milwaukee tuvo desde sus inicios uno de los departamentos de competición más activos del mundo. Su participación en boardtrack, dirt track, grass track motocross, velocidad, Battle of Twins y otras disciplinas, les ha aportado una experiencia que avalan los cientos de trofeos que tienen en su poder, así que si Harley no

hace motos deportivas es por razones que solo ellos conocen pero no por falta de capacidad. De hecho una de sus motos más exitosas fue la "Lucifer Hammer" (El Martillo de Lucifer) que debutó en el circuito de Daytona Beach en 1982. Un pepino de solo 130 Kg que con un motor XRTT750 subido a 1000 cc permitió al piloto Dave McClure "volar" a 254 Km/h.





Está claro que si Harley no hace motos deportivas es por razones que solo ellos conocen, pero no por falta de capacidad. La Bel Air 1200, bautizada así por el color del célebre Chevy de los 50 con el que la han pintado, conserva del modelo original poco más que el motor.

Los motores Sportster actuales son la evolución de aquellos V-Twin de carreras. Puede que el estilo de las motos custom en los que Harley los monta no os convenzan, pero que no son válidas para una cafetera lo rebate el excelente trabajo realizado por Michael Woolaway

en esta Sportster 1200 del 88 que Deus USA ha transformado para un cliente que se había encaprichado con "The American", uno de los primeros trabajos que salieron del taller californiano, que precisamente estaba inspiraba en la Martillo de Lucifer de carreras.



La Bel Air no solo tiene una posición de conducción agresiva, sino también un comportamiento que no tiene nada que ver con el de una Sportster de serie.



La verdad es que la Bel Air 1200, bautizada así por el color del célebre Chevy de los 50's con el que la han pintado, conserva del modelo original poco más que el motor. Del chasis solamente se aprovechó la espina central y las cunas delantera e inferior. El resto es artesanía en estado puro hasta el punto de haberlo reconvertido en un "Oil In Frame" al estilo del de las Triumph antiguas, para que el depósito de aceite no impidiese a Michael realizar el diseño que había pensado para la sección trasera, en la que nos encontramos un nuevo subchasis y un basculante híper reforzado que actúa con un amortiguador Race Tech de gas con depósito separado anclado de forma asimétrica en el lateral izquierdo. Con los reposapiés retrasados y los semi manillares LSL situados a la misma altura de la tija superior a la que se sujeta una horquilla de Yamaha R6, Michael no solo ha conseguido una posición de conducción agresiva, sino también una parte ciclo más ligera que la original y un comportamiento a alta velocidad en línea recta y curvas que no tiene nada que ver con el de una Sportster. A esto también contribuyen otros detalles como los excelentes frenos Brembo (no entendemos que en el tren delantero se haya eliminado el derecho) con bombas Magura y latiguillos metálicos, o las llantas de radios de 17", que se han calzado con neumáticos acordes al siglo en que vivimos.



Todo este esfuerzo no habría valido la pena de no estar acompañado de un motor capaz de catapultarnos a velocidades ilegales de forma rápida y segura.





Tanto el depósito de gasolina como el colín son artesanales. Al primero se le dio forma a base de rueda inglesa, martillo eléctrico y un buen surtido de mazas de chapista. Las hendiduras de la parte delantera coinciden con la altura de los semi manillares para que estos no lo abollen al girar la

dirección. El colín, de formas menos extravagantes que el tanque, es de fibra y está tapizado en piel. Aunque lo parezca, las aletas que luce en su parte superior no tienen nada que ver con cuestiones aerodinámicas, sino que son un guiño al Chevrolet Bel Air que da nombre a la moto.



Viendo la Bel Air, el Dr. Sheldon Cooper de la Teoría del Big Bang solo diría una cosa a los detractores de las Harley café racer: Zas. En toda la boca.



Pero todo este esfuerzo no habría servido de nada si entre las piernas no lleváramos un motor capaz de catapultarnos a buena velocidad. Y el XL de 1200 cc lo es. Michael solo ha tenido que hacerle una buena cura de rejuvenecimiento sustituyéndole todos los componentes desgastados por 35 años de fiel servicio a su propietario para volver a dejarlo a pleno rendimiento. También aprovechó para instalar un nuevo carburador Keihin FCR-

39 que respira a través de un filtro K&N, y un precioso escape 2 en 1 de acero inoxidable que diseñó él mismo, con lo que esta café racer con base Harley quedó lista para sentencia.

No sé qué pensaréis vosotros al respecto, pero al ver las fotos me imagino lo que diría el Dr. Sheldon Cooper de The Big Bang Theory a todos los que mantienen que una Harley no sirve para hacerse una café racer... Zas. En toda la boca

General

Moto>Bel-Air
Modelo base>H-D Sportster
Año>1988
Constructor> Michael Woolaway
Taller>Woolie's Workshop / Deus ex Machina
País>USA

Motor

Fabricante>H-D
Tipo>Evo
Cilindrada>1200cc
Carburador>Keihin FCR-39
Filtro de aire>K&N
Escapes>2 en 1 artesanal en Inox
Encendido>Daytona Twin Tec

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>H-D modificado
Subchasis> Woolie's Workshop
Horquilla>Yamaha R6
Tipo>Telescópica
Semi manillares>LSL
Intermitentes>Motogadget
Mandos/bombas>Magura
Mando de gas>Tomaselli
Velocímetro>Motogadget
Llanta delantera>17"
Buje>RAD Engineering
Disco de freno> Brembo flotante de 320mm
Pinza>Brembo 4 pistones
Latiguillo>Spiegler USA metálico
Neumático>Bridgestone Battlax
Guardabarros>Carbono
Soportes> Woolie's Workshop
Depósito de gasolina> Woolie's Workshop artesanal
Tapón>Tipo Monza
Depósito de aceite>En el chasis
Asiento> Woolie's Workshop
Reposapiés>Biltwell
Basculante> Woolie's Workshop
Amortiguador>Race Tech
Llanta trasera>17"
Buje>Rad Engineering
Disco freno> Brembo
Pinza> Brembo simple pistón
Latiguillo>Spiegler USA metálico
Neumático>Bridgestone Battlax
Pintura> Anaheim Rod & Custom



Frisco Bobber

Vuelta a las raíces

Si tuviéramos la suerte de que se cruzara en nuestro camino una estupenda CB 750 de los 70 a buen precio, seguro que muchos optaríamos por restaurarla o hacernos una buena café racer...

TEXTO: XTB; FOTOS: ERIC RUNYON POR CORTESÍA DE STEEL BENT CUSTOMS





Steel Bent Customs es un taller de Florida en el que no se sienten customizadores sino más bien recuperadores. Algunos de sus integrantes recorren el país a la caza y captura de motos antiguas a buen precio. Las que más les gusta son las japonesas de los 70 y 80, pero hacen especial hincapié en las Honda, ya que, según ellos, la marca

del ala dorada siempre estuvo tan avanzada con respecto al resto de fabricantes que cuando comparas cualquiera de sus modelos con el equivalente de otra marca parece que la Honda fuera diez o doce años más moderna, y sus "tripas" seguramente estén en mejores condiciones por muy mala vida que le haya dado su propietario.



En SBC no son muy aficionados a este tipo de máquinas (les van más las scrambler y café racer) pero hace unos años hicieron un bobber con una CB450 que no les quedó nada mal y les aportó experiencia



Pero no nos desviemos del tema principal. Una vez que una moto cae en sus manos, en Steel Bent Customs les hacen un chequeo general que empieza con un fregado a fondo tras el que se le instalan bujías y batería nuevas, se le cambia el aceite y se intenta arrancarla. Si pasa la prueba (las Honda lo hacen siempre) miden la compresión de los cilindros sin desmontar el motor del chasis, y si el motor se niega a arrancar pasan al plan B, que consiste en montarle una de las baterías de carburadores que guardan en el almacén perfectamente restauradas y vuelta a empezar. Si cuando cobra vida

la compresión no esté dentro de los márgenes que se consideran aceptables se abre para sustituir todas las piezas que sean necesarios. El paso final es repasar la instalación eléctrica, en la que habrá que cambiar montones de cables que el tiempo habrá estropeado, y una vez que todo vuelve a estar en perfectas condiciones la moto pasará a un almacén donde esperará la llegada de un futuro propietario que esté dispuesto a pagar por ella entre 8 y 10.000 dólares, al que se le dará la opción de elegir el estilo en el que quiere que se la transformen y los acabados.

Puede que las llantas de 16” sean más propias de un bobber que de un chopper, pero con esos tambores y los neumáticos gordos quedan imponentes.



El que se quedó con ésta, en contra de lo que decíamos al comienzo del artículo, escogió que el estupendo tetracilíndrico japonés disfrutara de su nueva existencia con una máquina a medio camino entre un bobber y uno de aquellos chopper al estilo de los que rodaban por la ciudad de San Francisco antes de que las Harley ganaran la popularidad que tienen hoy día. En Steel Bent Customs no son muy aficionados a este tipo de máquinas (son más de scramblers y café racers) pero hace unos años construyeron un bobber con una CB450 que además de quedar muy bien les aportó experiencia para poder afrontar proyectos como el de la “Frisco” que tenemos aquí, en la que han ido un paso más allá que en la anterior, ya que en este caso no se limitaron a sustituir el basculante y los amortiguadores por la típica sección hardtail atornillada sino que aprovecharon la pipa de dirección, la doble cuna delantera y el tubo central originales eliminando los dos de refuerzo que hay junto a este, e hicieron lo demás de cero. La pipa de dirección se dejó tal cual venía en la Honda, aunque al bajar la altura de la parte trasera se han ganado un par de grados extra lanzamiento. El tren delantero completo de una Sportster 48 y las llantas de 16 pulgadas puede que sean más propias de un bobber que de un chopper, pero no se puede discutir que la idea de montar esos frenos de tambor y las gruesas gomas Dunlop ha estado muy acertada porque dan a la moto un aspecto macizo que queda imponente.





El motor de la “Frisco Bobpper” fue uno de los Honda que no arrancó a la primera, lo que significa que al salir del taller estaba en rodaje. Se restauraron los carburadores, se le sustituyeron los pistones por otros con los 750cc de cilindrada original, y se fabricó un nuevo piñón de ataque gracias al que la cadena de transmisión está bien alineada. Por último se le instaló un doble sistema de escape 2 en 2 tipo drag pipes que por suerte no han estropeado con la típica cinta anti calórica que tanto gusta a todo el mundo, que solo sirve es para que en un par de años los colectores se nos hayan podrido.

El resto de componentes, salvo el depósito de Sportster al que se le ha montado un nivel de gasolina externo, fue obra de Michael Mundy y el resto de miembros del equipo de Steel Bent Customs, que con esta “Frisco Bobpper” demuestran, una vez más, que para disfrutar de una buena máquina no siempre es necesario tener una abultada cuenta corriente.

Por suerte los escapes no están envueltos en cinta anti calórica, porque para lo único que sirve es para que en un par de años se nos hayan podrido los colectores.

The Wild Side of Vintage
CAFE RACERS



Aprilia a la Carbonara
by Kacer Wagen

- ♥ BMW X-Wedge Project Japan Wedge Motorcycle
- ♥ BMW R-80 Lucille Gasoline Motor Co
- ♥ Yamaha XV J-PL Performance
- ♥ Ducati. 95 años de historia
- ♥ Motor Bike Expo Verona



The Wild Side of Vintage
CAFE RACERS



www.xtremebikes.es