

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

XTREME PIKES

#39

Al-Andalus Trackster ★ Old Empire Motorcycles ★ Bobber Garage ★ Blech & Gruber
The Pup & Efi ★ X-Bones Bobber ★ Karpatenhund

THE INDEPENDENT
BY ZOMBIE GARAGE





Editorial

Aunque no lo hemos hayamos hecho queriendo, este mes nos ha salido un número de lo más europeo, que abrimos con una moto nacional como protagonista de nuestra portada. Se trata de la Independent del constructor granadino Joaquín Montero de Espinosa, más conocido por sus amigos como Zombie Garage, que una vez más nos muestra un trabajo con el que rinde su homenaje particular al mundillo del skate de los 80 y 90 que tan bien conoce.

A esta le sigue otra máquina también creada en “tierra de vándalos” (que es lo que significa Al-Andalus en árabe), cuyo fin no solo ha sido el de participar en la Battle of Kings que H-D organiza desde hace tres años entre sus concesionarios, sino también para que Pepe Pascual, gerente de Harley-Davidson Sevilla, se pueda desfogar con ella sobre pistas de tierra, un terreno que conoce a la perfección por haber sido durante años piloto de Enduro y Supermotard. La siguiente propuesta son dos preciosas Royal Enfield en clave bobber de los británicos Old Empire Motorcycles, una de las últimas máquinas surgidas de Bobber Garage, el taller que nuestro amigo Reini tiene en Liechtenstein, en pleno corazón de Europa, y muy cerca de Austria, desde donde nos llega la “Perro de Los Cárpatos” con la que Blech & Drüber quedaron en el 2º puesto en categoría Championship de las bike show series que Custom Chrome organizó el pasado enero en Verona, y que nos sirve para cerrar esta edición de marzo que, como siempre, esperamos que os divierta tanto como nosotros nos hemos divertido haciéndola para vosotros.

Hasta el mes que viene



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

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 ☆ 8 Good (and bad) Vibrations ☆ 30 The Independent ☆ 52 Al-Andalus Trackster ☆ 76 The Pup y EFI. Dos Royal Enfield en clave Bobber ☆ 110 X-Bones Bobber ☆ 132 Karpatenhund



Good (and bad) Vibrations

¿Vuelve BSA?

Mahindra & Mahindra Limited (M&M) siguen de compras por Europa. Tras hacerse en 2014 con el 51% de las acciones de Peugeot Scooters estuvieron estudiando la posibilidad de adquirir Norton, pero finalmente han llegado a un acuerdo con los propietarios de BSA, a los que han comprado la mítica marca británica por 3,82 millones de euros con el fin de mejorar su posición estratégico-comercial en el Viejo Continente. Actualmente BSA tiene en el mercado tres modelos de motos eléctricas infantiles, y

aunque Mahindra no tendría ningún problema para hacer crecer la marca en el sector de las motos de “emisiones cero”, pero suponemos que detrás de la compra de una

marca con tanta historia y que tanto ha aportado al motociclismo habrá algún plan (o eso esperamos) de relanzamiento de nuevos modelos con motor de explosión. El tiempo lo dirá



BSA



BELSTAFF
PURE MOTORCYCLE

LEGENDARY SINCE 1924

Distribuidor exclusiva España / Portugal BELSTAFF

dynamicline
for quality from

www.dynamicline.es

Good (and bad) Vibrations

Honda Rebel 2017

Con un bastidor completamente rediseñado que cuenta con un subchasis desmontable que nos facilitará su transformación, llantas de 16" calzadas con neumáticos Dunlop, asiento a ras del suelo (689mm) y un pequeño depósito de gasolina de tan solo 11 litros de capacidad, la Honda Rebel renace en 2017 como una custom urbana de formas sencillas, que propulsada por el bicilíndrico paralelo de 47Cv de la familia CB500 la convierte en una estupenda elección tanto para aquellos que disponen del carnet A2, como para los que buscan una moto de tamaño y peso contenidos con la que

desplazarse con agilidad por la ciudad y sus alrededores. Ya disponible en la red de concesionarios de la marca en colores Graphite Black (negro) Armored Silver Metallic (gris) y

Millennium Red (rojo), la Honda Rebel también cuenta con una pequeña línea de accesorios que nos permitirán potenciar sus cualidades como moto para uso diario



Siente
tu propio
estilo

VINTAGE



STAR CARBON BM

Diseños estilo vintage,
reinterpretados mediante
la más alta calidad
y tecnología.

Más de 20 decoraciones distintas.
Pantalla solar escamoteable.
Interior desmontable y lavable.



Distribuidor exclusivo España | Portugal PREMIER HELMETS

dynamicline
top quality brands

www.dynamicline.es



Good (and bad) Vibrations

Indian Roadmaster Classic

La marca americana Indian Motorcycles ha presentado recientemente una nueva versión de su exitosa Roadmaster, a la que ha provisto de todo su equipamiento touring en cuero con el fin de dotarla de un aire más retro que el de la versión de la que deriva.

En la Roadmaster Classic, que es como se denomina esta nue-

va máquina, Indian ha dado una vuelta de tuerca a su modelo más rutero, del que se mantienen tanto la comodidad y la suavidad de marcha como los avances técnicos propios de una moto diseñada y nacida en el siglo en el que vivimos, pero muy bien combinados con elementos gracias a los que -aunque solo sea estéti-

camente- la Roadmaster Classic no para de recordarnos los modelos del glorioso pasado de la marca.

El equipamiento de serie, tan completo como el de su hermana, consta de un salpicadero en el interior del carenado a juego con el color de la moto, en el que se ubica un sistema de audio de más de 100 W de



potencia con biseles cromados en las rejillas de los altavoces, asiento de cuero biplaza calefactable de forma independiente para el conductor y el pasajero, juego de alforjas laterales y baúl trasero (todos fácilmente desmontables) con 125 litros de capacidad de carga, parabrisas regulable en altura, faro de LED Pathfinder, defensas delanteras y traseras Highway, puños calefactables, frenos con ABS, latiguillos metálicos, suspensión trasera regulable mediante bomba de aire, y un largo etcétera. ▶

ALGUNOS ESCAPAN
DE LA MANADA
POR MENOS DE LO
QUE IMAGINAS.



NUEVA STREET® 750

AHORA CON ABS Y ALARMA DE SERIE

A PARTIR DE
7.200€

ENTRA EN H-D.COM/RIDENOW Y DESCUBRE
LAS OFERTAS LIMITADAS DE FINANCIACIÓN



HARLEY-DAVIDSON SEVILLA

Avda. Jardín de la Isla nº 6

41012 Sevilla

Tel. 954 69 30 06

www-h-dsevilla.com



SCREW IT. LET'S RIDE.

Good (and bad) Vibrations

► Como podéis ver, el equipamiento de la Roadmaster Classic es todo un arsenal de detalles que están pensados para hacer la vida fácil a todos esos motoristas que quieren una moto de estética retro pero sin tener que renunciar a las comodidades que ofrece la tecnología actual.

Tanto a nivel de fiabilidad mecánica como de funcionamiento, el motor Thunderstroke de 111 pulgadas cúbicas ha demostrado sobradamente ser uno de los mejores V-Twin del mercado



tanto, así que en este apartado no había ninguna necesidad de hacer cambios en este “percherón” que desarrolla 135 Nm de par a tan solo 2.100 revoluciones, que seguirá impulsando a la Roadmaster Classic.

Y para todos aquellos que aun quieren “más”, Indian no ha olvidado desarrollar una completa línea de accesorios extra como reposabrazos para el pasajero, alfombrilla de maletero, parabrisas touring o acampanado, derivabrisas inferiores para las piernas del conductor, asiento especial, reposapiés Infiniti Highway, mando para puerta de garaje integrado, consola Premium Touring, y por supuesto más cuero

con fundas para puños, manetas, defensas, plataformas, cartuchera sobre depósito, bolsas para las defensas traseras, y flecos para las maletas. La nueva Indian Roadmaster Classic 2017 está disponible en tres combinaciones de color: Negro Thunder, verde Willow y rojo Indian, estos dos últimos combinados con crema Ivory.

EL JET DE SCHUBERTH.

Estética y ambición

Accesorios opcionales:
5 colores de pantalla.
5 tonos de visor solar.
Terminaciones titanium o negro.

5 AÑOS GARANTÍA

SRC READY

*Sistema SRC opcional.

**Ampliación de garantía de 2 a 5 años, previo registro en www.schubertth.com



Distribuidor exclusivo España SCHUBERTH

dynamicline

SCHUBERTH

www.dynamicline.es | 34 | 985 882 516

11 años consecutivos
MOTORRAD
BEST BRAND GLOBE



SCHUBERTH

M1

El innovador casco jet con infinitas posibilidades de personalización. Combina un amplio abanico de colores y opciones y configura tu Metropolitan 1. Micrófonos y altavoces para el sistema (opcional) de comunicación (SRC) preinstalados. Más información: WWW.SCHUBERTH.COM

Good (and bad) Vibrations

La "madre" de todas las rutas



Si alguna vez habéis soñado con viajar en moto de Los Ángeles a Chicago atravesando los estados de California, Arizona, Nuevo México, Texas, Oklahoma, Missouri, Illinois y Wisconsin a lo largo de los 4.300Km de la famosa Ruta 66 que une los USA de costa a costa, nunca lo habéis tenido tan fácil como ahora, ya que la Mother Road todavía conserva muchos tramos históricos que, con la ayuda del equipo de Route 66 Experience, podréis recorrer con una completa cobertura que os garantiza total seguridad.

La organización para los grupos españoles (que por mucho que nos pese somos los más torpes del mundo a la hora de manejarnos en otro idioma que no sea el nuestro) está integrada por personal bilingüe especializado que cuenta con años de experiencia en la organización de éste tipo de viajes en moto por los Estados Unidos, por lo que nos proponen un viaje en el que nosotros solo nos tendremos que ocupar de disfrutarlo al máximo, ya que disponen de una completa infraestructura propia que incluye motos de

apoyo, soporte para el viaje, vehículo asistencia, sistemas de navegación, etcétera... Las etapas, todas con un kilometraje asumible para cualquier motorista medio, están pensadas para el máximo disfrute de los participantes, y cuentan con paradas de interés que nos garantizan la diversión durante todo el trayecto. Su próximo viaje lo realizarán en Agosto, así que si estáis interesados podéis reservar plaza o solicitar información en su email:

Ruta66experience@gmail.com



Harvey 76

CHAQUETA DE CUERO

BE HEROIC

Tienda HELD JPSP

D3O USED LOOK

Motorrad Fahrer 200014 REKOMENDACION MUY BUENO

EQUIPO FAMILIA REKOMENDACION BUENO

Distribuidor exclusivo España / Portugal HELD

enjoy the world, travel with us
www.dynamicline.es

dynamicline
top quality brands

Held

BIKER FASHION

Good (and bad) Vibrations

Royal Enfield "Green Fly"

Las transformaciones con base Royal Enfield cada vez son más habituales, y después de que la propia marca presentase la "Mo Pow" y "Dirty Duck" el pasado verano en el Wheels & Waves, la filial española de Royal Enfield animó a su concesionario de Madrid a dejar volar su imaginación en un proyecto con un modelo de la centenaria marca como punto de partida, del que ha resultado ésta Green Fly. La idea principal era crear algo innovador y "muy bestia" sobre la base de una Classic 500, aunque al final se optó por utilizar un chasis Continental GT por ser más robusto y adecuado para la moto de off road que tenían en mente construir, en el que se eliminó la triangulación



posterior que encierra el filtro del aire y la batería. Aun usando elementos originales de la marca no fue fácil encajar el depósito de una Classic previamente bruñido (un pulido especial que deja

a la vista arañazos longitudinales) en el chasis de GT, por lo que se tuvieron que modificar parte de los tubos superiores. La zaga de la moto es casi irreconocible debido a la sustitución de la doble suspensión trasera por un monoamortiguador anclado al basculante GT original, que se ha reforzado convenientemente.

No se puede negar que todo el equipo de Royal Enfield Madrid ha hecho un gran trabajo con esta Green Fly que actualmente está en pleno proceso de homologación, así que no nos extrañaría que en cuanto esté legalizada para circular por la calle, este activo concesionario se decida a lanzar una pequeña serie limitada de esta Royal Enfield tan especial.

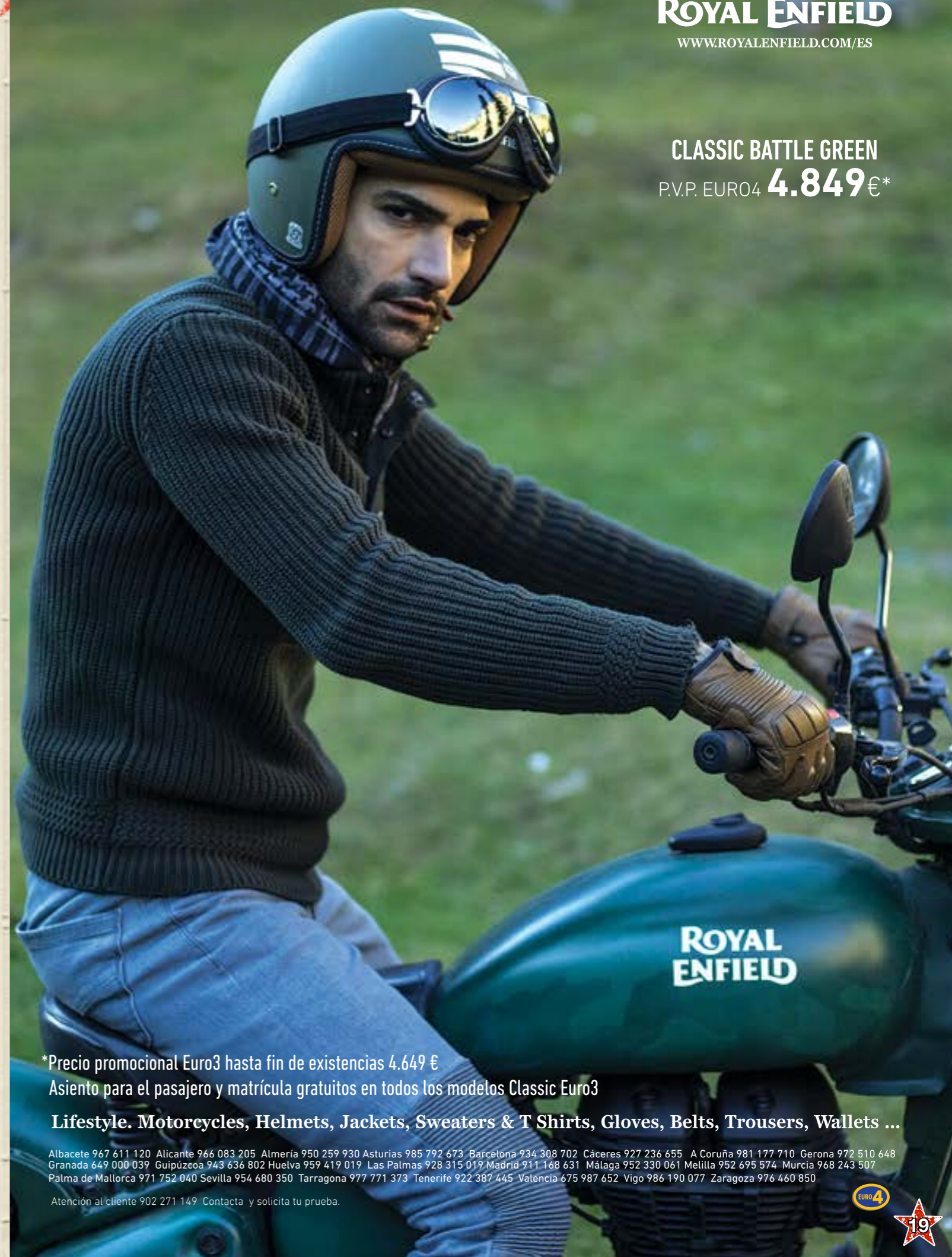


ROYAL ENFIELD

WWW.ROYALENFIELD.COM/ES

CLASSIC BATTLE GREEN

P.V.P. EURO4 **4.849€***



*Precio promocional Euro3 hasta fin de existencias 4.649 €

Asiento para el pasajero y matrícula gratuitos en todos los modelos Classic Euro3

Lifestyle. Motorcycles, Helmets, Jackets, Sweaters & T Shirts, Gloves, Belts, Trousers, Wallets ...

Albacete 967 611 120 Alicante 966 083 205 Almería 950 259 930 Asturias 985 792 673 Barcelona 934 308 702 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 Palma de Mallorca 971 752 040 Sevilla 954 680 350 Tarragona 977 771 373 Tenerife 922 387 445 Valencia 675 987 652 Vigo 986 190 077 Zaragoza 976 460 850

Atención al cliente 902 271 149. Contacta y solicita tu prueba.

EURO4

19

18

Good (and bad) Vibrations

Enchufados



Por mucho que a algunos nos reviente, todo apunta a que los motores de explosión tienen los días contados, por lo que algunas empresas están poniendo toda la carne en el asador para desarrollar motos eléctricas capaces de ofrecernos prestaciones altas con una buena autonomía.

Una de ellas es Zero, que para este 2017 ya tiene disponible una gama de nada menos que seis modelos, que además de

ser muy atractivas a nivel estético, también son mucho más eficientes que la de la gran mayoría de sus competidores en todos los aspectos.

Su autonomía, que en algunos modelos puede llegar a 325 kilómetros, se combina con potencias de hasta 70 Cv capaces de catapultarnos a 165 km/h, con la ventaja de poder conducirse con el carnet A2, siendo posible limitar los modelos S/SR y DS/DSR a 11 Kw para que se puedan

conducir con el A1 de moto y el B de coche como cualquier moto de 125cc

Todas las Zero se pueden conectar con a un Smartphone, que gracias a la App de Zero Motorcycles nos permitirá ajustar parámetro como aceleración, velocidad máxima o frenado, e incluso utilizarse como un panel de instrumentos secundario en el que podremos consultar datos en tiempo real para todo tipo de diagnósticos.



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

Kawasaki ER Replica

Integrado en el equipo de Rob Muzzy que por aquellas fechas apoyaba Kawasaki USA, en la temporada de 1981 el célebre piloto, y más tarde campeón mundial de la categoría reina, Eddie Lawson, ganaba el AMA de Superbikes a lomos de una moto como ésta. Este campeonato norteamericano para motos de era uno de los más importantes a nivel mediático, por lo que la filial norteamericana de la marca "verde" decidió fabricar de

cara a la siguiente temporada (que volvió a ganar Lawson) una pequeña serie de 30 unidades para otros equipos privados.

Esta preciosidad que os mostramos aquí no es la moto del piloto californiano si no una fiel "replica" de la misma que ha sido completamente restaurada con piezas originales del kit carreras cliente que está en perfecto orden de marcha, aunque al contrario que los 500 ejemplares que Kawa comercializó bajo la de-

nominación Lawson Replica, no está legalizada para rodar por la calle.

Si participas en carreras para motos clásicas la S1 1000 puede ser un arma temible, ya que con un peso de tan solo 190 Kg desarrolla 136 CV gracias a los que alcanza 270 km/h de velocidad punta. Eso sí, si te seduce tenerla en tu garaje tendrás que importarla de Francia, a donde llegó desde Reino Unido, te costará 35.000€ [Y esta es la web donde se puede adquirir.](#)



HANDMADE

★ VINTAGE BOOTS & SHOES ★

- THE BLACK MOOSE COMPANY -

Territory

Since 015



www.theblackmoosecompany.com



“THE BLACK MOOSE COMPANY”

Italjet Bucaneer Racer

Si en el EICMA de 2015 Italjet nos sorprendía con el anuncio de su vuelta a la producción de motos presentando en el certamen milanés dos modelos desarrollados alrededor de un bastidor de doble cuna con llantas de 17" y motor V-Twin de 250cc, lo cierto es que lo único que hemos sabido de estos dos modelos es que se están comercializando en China y otros países de Asia con bastante éxito, por lo que en Italjet se están planteando empezar a venderlas también



en Europa, donde están seguros que esta bonita café racer denominada Bucaneer contará con muchos seguidores.

Renegade

Indicadas para utilizarse en zonas donde la lluvia no sea la principal protagonista durante los meses más fríos del año, las prendas de ante pueden ser una buena alternativa para quienes prefieren usar en el día

a día prendas menos "duras" en todos los sentidos que el cuero. Este modelo de mujer sin cuello está fabricado por Black Arrow y cuenta con seis bolsillos en total (tres exteriores + porta monedas y dos interio-

res), cremalleras YKK de alta calidad, laterales ajustables, paneles de revestimiento Dupont Kevlar® y protecciones desmontables para espalda, hombros y codos con homologación europea.



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

Good (and bad) Vibrations

Asiento Scrambler

La Ducati Scrambler se ha convertido en un fenómeno de masas en todo el mundo, y cada vez son más numerosos los fabricantes de piezas aftermarket que prestan atención a la italiana. Esta vez ha sido la conocida firma Easyriders Japan, es-

pecializada hasta ahora en crear piezas exclusivamente para Harley-Davidson y cruisers del país del sol naciente, desde donde nos proponen

una gama de cuatro diferentes tipos de asientos con los que podremos dar a nuestra Scrambler un aire más “cafetero”.



Gafas Davida

Davida acaba de lanzar al mercado una nueva versión de sus ligeras gafas Davida PMX que aunque se han diseñado pensando en su

compatibilidad con todo tipo y estilo de cascos jet, están especialmente recomendadas para usarse con los modelos Speedster V3 y Ninety 2 de

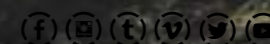
tallas S y XS de Davida, ya que cuentan con un pequeño bastidor de plástico flexible que además ofrece la máxima visión periférica.



SCRAMBLER DUCATI



DUCATI SCRAMBLER
THE LAND OF JOY
Info Promociones en scramblerducati.com/es



Ugly Bros



Dentro de nada empezaremos a sufrir los calores propios de nuestro país, y el cuero y otras prendas invernales empezarán a molestarnos, pero eso no significa que renunciemos a rodar protegidos con el equipamiento adecuado. Ugly Bros, empresa norteamericana especializada en ropa denim, nos propone estos pantalones de 12 onzas de grosor reforzados con revestimiento de fibra DuPont-Kevlar, y que además cuentan con protecciones extraíbles para caderas y rodillas homologadas según la normativa europea.



Cazadora Chopper

Que las cazadoras de cuero de corte clásico nunca han estado tan de moda como ahora no es ningún secreto, como tampoco lo es que aprovechando el enorme tirón que esta prenda tiene en la actualidad, haya marcas que no se

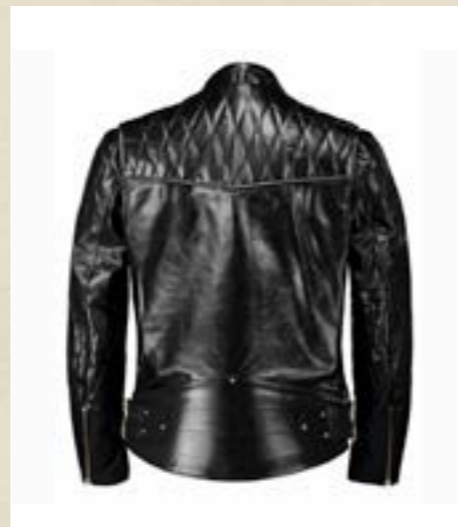
caracterizan precisamente por sus precios baratos, que encargan su producción en países donde no tienen muy asumido el concepto de estándares de calidad.

Con los que tendremos este problema es con la mítica firma Vanson, que llevan más de cuatro décadas fabricando en los USA prendas como esta cazadora "Chopper" de piel flor de novillo encerada, cuyas líneas limpias y sencillas nos garantizan que podamos disfrutar de ella durante muchos años.

Cuenta con dos bolsillos exteriores con cremallera y dos interiores (uno para pistola),

hebillas de ajuste y clips de presión de latón, forro de satén rojo y zona de hombros, codo y omoplatos acolchada.

Hay que resaltar que debido al grosor del cuero es un tanto rígida, pero, como es lógico, el desgaste la suavizará.



M

Metalsport Wheels

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

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

The Independent

Una vez más tenemos el placer de poder mostraros otra de las creaciones de Zombie Garage. Un taller que, sin prisa pero sin pausa, está convirtiéndose en un referente para muchos de los seguidores que el estilo de la vieja escuela tiene en España...

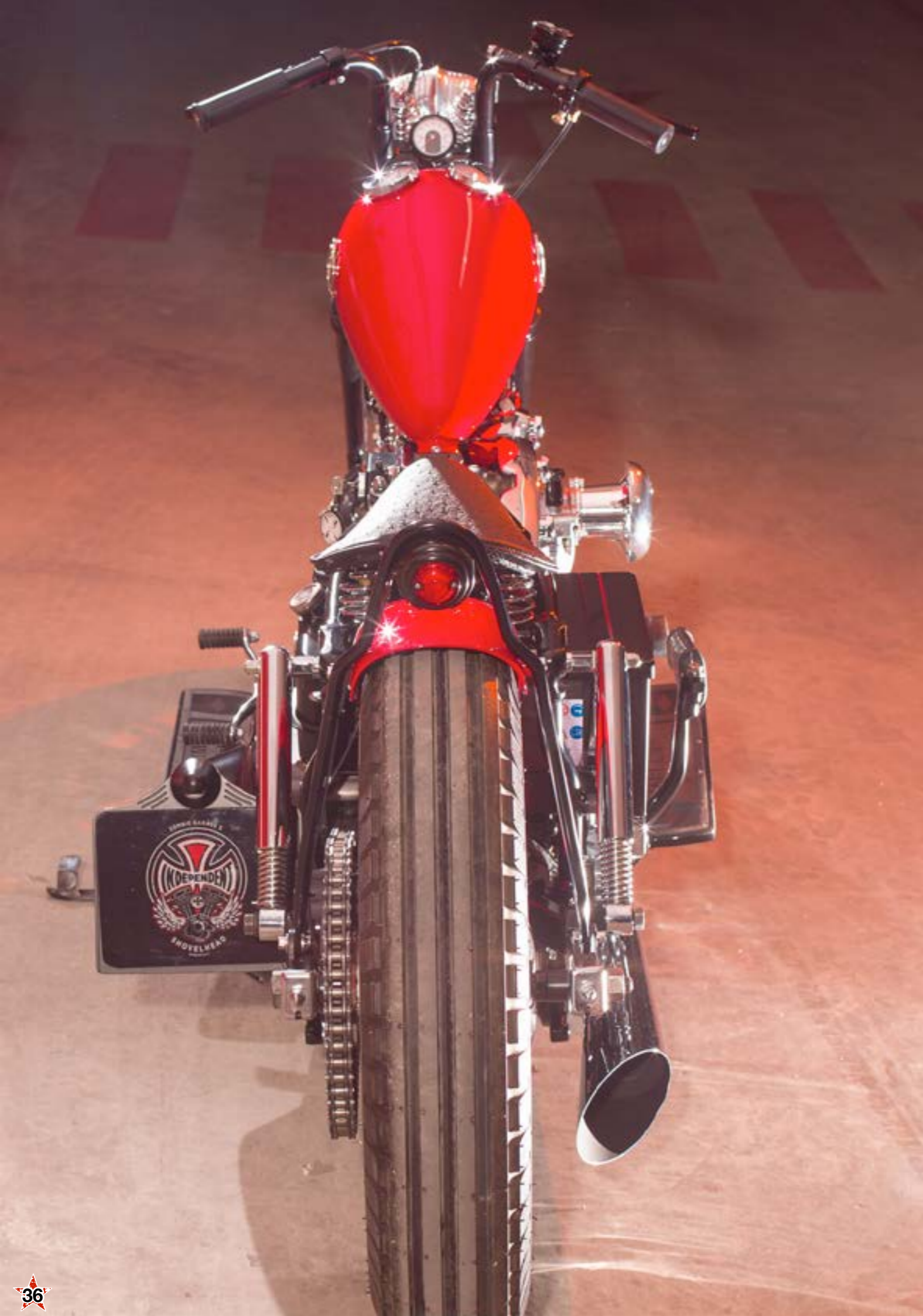
TEXTO: JOAQUÍN MONTERO DE ESPINOSA; FOTOS: PEPE MARÍN





C

ómo ya sabéis algunos, con todas mis motos pretendo rendir tributo al mundillo del skate de los años 80 y 90 por haber sido una parte muy importante en mi vida, y en esta ocasión las cosas no iban a ser diferentes, dado que esta moto es para Independent Truck Company, una firma especializada en la fabricación de ejes para monopatín que fundó Fausto Vitello en el año 78, para la que elegí como punto de partida para el proyecto una de las últimas FLH Police que estaban propulsadas por un Shovelhead.



Durante las charlas previas que mantuve con su propietario, que tenía clarísimo que quería un chopper retro pero con cierto aire deportivo, acordamos todo lo que se haría (y como se haría) a la vieja Harley, así como los principales detalles de terminación, pre-

supuesto y fecha aproximada de la entrega de la moto terminada, para la que tenía que tener en cuenta que también tendría que reparar el V-Twin desde el primer al último tornillo para dejarlo funcionando con la precisión de un reloj suizo.



Una de las últimas FLH Police con moto Shovel era el modelo más indicado para un proyecto de estas características



No me sobraba el tiempo, pero como tenía todo claro me puse inmediatamente a “pelar” el chasis, al que le desmonté todo menos el motor y la caja de cambio para que me sirvieran como punto de referencia. La parte ciclo la solucione con la horquilla Harley Springer que veis en el tren delantero y unos struts artesanales rígidos en sustitución de los amortiguadores. Son regulables, así que te permiten variar la altura de la sección trasera e impiden que la cadena roce la pinza del freno. La elección de llantas y neumáticos no fue fácil, pero al final conseguí hacerme con una bonita llanta delantera de 21” de 6 radios dobles, que combinada con la lenticular trasera de 16” creo que queda bastante bien.

***Esta moto es
un tributo a
“Independent
Truck Company”,
la empresa
especializada
en ejes de
monopatín que
Fausto Vitello
fundó en 1.978***





Ni que decir tiene que en la parte trasera del chasis corté todo lo que no me servía. También tuve que modificar el brazo izquierdo del basculante para hacer sitio a una pinza diseñada para chasis rígidos que era la única que me permitía usar la corona de transmisión como disco de freno. Adaptarla me llevo su tiempo porque tuve que mecanizar casquillos y el eje de la llanta, pero me gusta que la Zombies lleven este tipo de freno para que el lado derecho de la llanta quede limpio. Para terminar con el apartado chasis conservé los mandos originales sustituyendo las plataformas por unas de un viejo modelo del año 37 del siglo pasado, que al ser rectangulares resultan muy cómodas cuando se hacen recorridos largos. El manillar es una pieza artesanal. Rebusque entre un montón de catálogos alguno que me gustara –quería que pareciera formar parte de la horquilla- pero ninguno terminaba de convencerme opté por fabricarlo partiendo de uno viejo que tenía por el taller, que se sujeta a la Springer con una tija CRO Customs. El último detalle fue el sissybar, que además de servir como alojamiento para el piloto también sujeta directamente al basculante el cortísimo guardabarros, que junto con el depósito de gasolina, un bonito ejemplar en cuyos flancos se colocaron dos hebillas de una serie limitada de cinturones con el logo Independent, y el asiento mono plaza son las únicas piezas que componen la carrocería. Como la moto es rígida, este último lleva un par de muelles que aliviarán la espalda del propietario. En realidad no son tan cortos como parece en las fotos ya que para que no sobresaliesen mucho, que quedaba muy feo, escondí 2cm de recorrido por debajo de la línea del chasis soldándole unas chapas que les sirven de anclaje. El color escogido para la carrocería es el de los míticos Ferrari, que además de ser el color corporativo de la empresa de Fausto Vitello, da a la moto el toque deportivo que el dueño me había pedido.

Combinar una llanta delantera estrecha y alta con una trasera lenticular es una elección que siempre te asegura un buen resultado



Y por fin llegamos al motor, que por mucho que algunos se empeñen en mantener lo contrario es la pieza principal de cualquier proyecto. Según el dueño de la moto el propietario anterior le había dado un buen repaso antes de vendérsela, pero como no es la primera

vez que me cuentan esa “milonga” y preferí comprobarlo por mí mismo porque no me gustan las sorpresas de última hora. Para ser justo tengo que reconocer que era verdad. El V-Twin tenía buena compresión, no se calentaba en exceso, y aparentemente gozaba de

buena salud, así que me limité a darle un aire más retro cambiando algunas piezas como los conductos de aceite de los culatines, que ahora, además de ser más vistosos, reparten la misma cantidad de aceite a cada cilindro con lo que se mejora la lubricación. El carbu-

rador original, que este sí que estaba viejo, se cambió por un S&S Super E con un cono de potencia con una tapa de la misma marca. Con la conversión de la transmisión a cadena y el embrague y los rodamientos nuevos el propulsor quedó como si estuviera en rodaje.



El resultado final del proyecto es una moto tan simple, limpia y funcional, como cabía esperar de una máquina salida de las fraguas de Zombie Garage.





El resultado del proyecto sois vosotros quienes debéis valorarlo. Por mi parte solo puedo decir que me divertí mucho, y que ver la cara de satisfacción del dueño el día que vio la moto terminada es la parte que más me gusta de este trabajo.



XTREME BIKES

Si no te ven...



...Nadie sabrá que existes

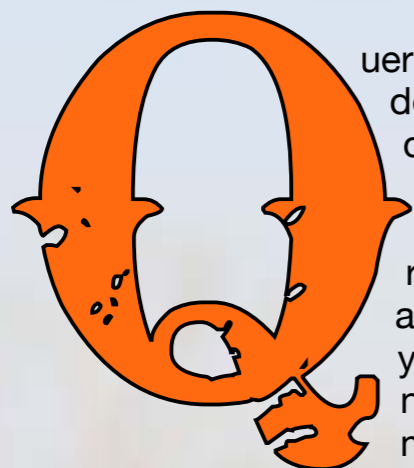
Para tu campaña de medios contacta con nosotros en: marketing@xtremebikes.es

Al-Andalus Trackster



Mi pasión por las motos empezó a los 7 años, cuando los Reyes Magos dejaron en el salón de casa una Merlín de trial de 50cc que saqué a la calle a la misma velocidad que me olvidaba del resto de regalos que la acompañaban...

TEXTO: JOSÉ CASTRO; FOTOS: CORTESÍA DE H-D SEVILLA



Quería bajar con ella los 20 escalones de la entrada de casa pero no me dejaron. Me la bajó mi padre a motor pardo, y a los pocos minutos ya estaba haciendo “ochos” en primera en la plazoleta de la calle porque aún no sabía manejar el embrague y el cambio. En menos de un año no había trialera ni cuesta que se me resistiera. Tuve la Merlin hasta

los 13 años, que mis queridos Reyes Magos me trajeron una 125cc con la que se me metió en vena el veneno del Enduro, una especialidad que practique de forma ininterrumpida 10 años en los que participe en el Campeonato de Andalucía sin perderme ni una sola prueba. Lo compaginaba con mi trabajo de vendedor en el grupo Todo Moto, el negocio familiar, y los veranos los

dedicaba a las pruebas de dirt track que se organizaban en Sevilla, Huelva y Cádiz, en las que usábamos las motos de Enduro quitándoles el guardabarros y colocándoles una llanta delantera pequeña sin freno y con neumáticos que rayábamos nosotros mismos. Toda una aventura que cambió por completo después que en 2001 corriese por primera vez en un circuito de asfalto.





Habiendo sido Pepe Castro piloto de Enduro y Supermotard, era lógico que para la Battle of The Kings H-D Sevilla hiciera una dirt tracker

Menos de un mes después de aquella experiencia empecé a participar en la Copa Trail del andaluz de velocidad en circuitos como Jerez, Tabernas, y Guadix, y practicando Supermotard en los de karting en cuanto tenía un rato libre. Por desgracia

(o por suerte, según se mire) en aquella época las ventas de motos se dispararon y las responsabilidades me obligaron a “colgar el casco” hasta 2008, que Harley me daba pie a volver a enfundarme el cuero cuando en 2008 organizaba las BBQ

Series con motivo del lanzamiento de la XR 1200. Aquello solo duró un año, pero me lo pasé tan bien que todavía tengo la moto, y de vez en cuando la meto en circuito con la excusa de que me viene bien como terapia para el estrés.





Con respecto a ésta Trackster, es una Roadster 1200 que hemos transformado para la Battle of The Kings de este año. Antes de meterle mano nos reunimos todo el equipo de H-D Sevilla para ver que hacíamos con ella. Una café racer habría sido más fácil y están muy de moda, pero “la cabra tira al monte” y como en la primera edición del concurso me quedé con ganas de hacer una dirt track con la Street 750 convencí a todos para que la hiciéramos ahora. Las reglas del concurso están muy claras: El presupuesto es de 6.000€, IVA y mano de obra incluidos, del que la mitad es para piezas originales y el resto para piezas de fabricación propia, material aftermarket, pintura, y mano de obra, así que hay que hilar muy fino porque eso te lo gastas a nada que te descuidas, lo cual nos obligaba a comernos el coco para no pasarnos.



Gastar 600€ en un asiento-colín tipo dirt track habría impedido destinar esa parte del presupuesto a detalles más importantes



Como llevamos muchos años transformando motos decidimos ser un poco tacaños para que sobrara algo de dinero para esos remates de última hora que siempre se te ocurren cuando el proyecto está a punto de acabarse. Por eso desechamos la idea de colocar un conjunto de asiento-colín de dirt track, que además de costar 600 eurazos obligaba a cortar las puntas del chasis y nos habríamos podido homologar la modificación, que era otro de los requisitos para participar en la Battle, y destinamos ese gasto a las tapas de embra-

que e inspección de cadena en color negro rugoso, pintar las manetas de freno y embrague, y hacer los adaptadores que sujetan los protectores de horquilla de Marauder a los soportes del guardabarros, o la tapa de encendido de una de las XR750 que tantos títulos dieron a la marca en los Campeonatos AMA de flat track que encontré en una tienda americana, que nos parecían detalles de terminación más importantes que el asiento. Para la decoración queríamos algo atemporal, así que escogimos diseños antiguos pero actualizados con colores más modernos.

Cuando la moto estuvo acabada ni se me ocurrió hacerle unas fotos estáticas. Había que llevarla a su medio, la tierra, y disfrutarla a tope. Por desgracia no pude “retorcerle la oreja” a gusto porque estaba en rodaje, pero me hice una idea de lo divertida que es. La tierra del circuito estaba más suelta de lo que pensábamos, pero en

cuanto bajamos las presiones, ajustamos los Screamin' Eagle de gas con depósito separado, y desactivamos el ABS la Trac-kster iba como la seda, gracias también a la buena palanca que ofrece el manillar de 883R, los puños off road y el rallado de los neumáticos. Era facilísimo provocar el derrape del tren trasero al llegar a las

curvas, y salir de estas como un cohete acelerando a fondo. Me encantaría poder competir con ella contra otras motos de este estilo...

Pero todo lo bueno se acaba, y aunque yo no quería mis compañeros me obligaron a parar (de ahí esta foto en la que intento patearles) a meterla en la furgó.



La idea de la decoración se sacó de diseños antiguos de depósitos, pero se ha actualizado con colores más modernos



Viendo su comportamiento en el circuito, el resultado del trabajo gustó a todo el equipo. Está claro que podríamos haberla dejado mucho más bonita, pero habríamos necesitado rebasar el presupuesto en 1.000 o 1.500€ y no podía ser. Al final la inversión total fue de 5.945,02€, así que podíamos estar más que orgullosos de haber cumplido las reglas, los

plazos, y haber logrado nada menos que 1.902 Votos. Esperemos que os guste y hayamos sido capaces de hacer una moto que os haga sentir al menos una pequeña parte de lo que nos hace sentir a nosotros: ganas de montarla y de disfrutar de su conducción a diario por las ciudades y carreteras. Y alguna que otra vez por una pista de tierra. Claro está.



El presupuesto total de la Trackster ha rozado el límite de lo que marcaba el reglamento. Concretamente 5.945,02€



General

Moto>Trackster
Propietario>H-D Sevilla
Modelo base>Sportster 1200 Roadster
Constructor>H-D Sevilla
Página Web>www.h-dsevilla.com

Motor

Fabricante>Harley-Davidson
Tipo>V-Twin
Cilindrada>1200cc
Alimentación>EFI + Kit Screamin'Eagle Super Tuner
Filtro de aire>Screamin'Eagle
Escape>2: 1 Roland Sands Design

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Original
Horquilla>Original
Tipo>Invertida
Protectores>Suzuki Marauder
Porta número>Tracker G
Faro>Doble faro elipsoidal
Soportes>H-D Sevilla
Manillar>XL883R / XL1200N
Conmutadores>Originales
Puños>Renegade
Retrovisores de puño> Montana
Mandos/bombas> Originales
Velocímetro> Original
Intermitentes delanteros>Kellermann
Llanta delantera>Original
Freno> Original
Neumático>Dunlop Rayado a mano
Depósito de gasolina>Original
Asiento>Original
Tapizado>Custom
Reposapiés>
Amortiguadores>Screamin'Eagle piggyback
Llanta trasera> Original
Freno> Original
Neumático>Dunlop
Guardabarros>Original con portanúmeros
Adaptadores intermitentes traseros>Kellermann
Intermitentes>Micro romboidales
Piloto>LED





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



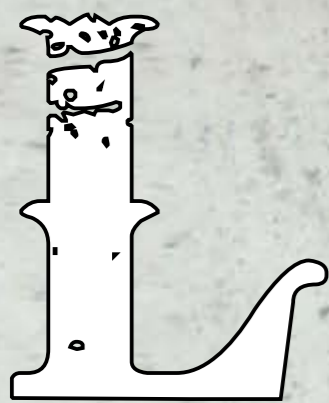
The Pup y BF!



Dos Royal Enfield en clave Bobber

Old Empire Motorcycles es un pequeño taller con sede en Norfolk, Inglaterra. No llevan mucho tiempo en el sector, pero a la vista de sus trabajos estamos seguros que tienen por delante un brillante porvenir...

TEXTO: CR; FOTOS: CORTESÍA DE OLD EMPIRE MOTORCYCLES



Los amigos de las etiquetas tendrán difícil encasillarlos en alguna categoría de constructores porque Alec


Sharp, el dueño y señor de OEM, es un fanático de cualquier cosa que tenga un motor y un par de ruedas, así que lo mismo te hace una mega cruiser bestial con base Victory que una café racer de altas prestaciones con motor Ducati que solo coincidirán en dos cosas: la perfección de sus acabados y su sencillez. Una buena muestra de esto la tenemos en las Royal Enfield que hoy os traemos a estas páginas. La verde se llama The Pup

en memoria del Sopwith Pup, un infame caza biplano británico que surcó los cielos de Europa durante la I Guerra Mundial, y la otra es la EFI, tan blanca y sencilla como un niño vestido para tomar la Primera Comunión. Dos máquinas que desde el punto de vista del diseño nos atreveríamos a calificar como dos bobber tradicionales con un marcado acento british.




EFI Bobber

La EFI fue la primera moto que en OEM construyeron por encargo. Se trata de una Bullet Electra de 2009 cuyo estilo rememora la época en que Inglaterra aún era la primera potencia mundial de la industria motociclista. El cliente había visto fotos de los excelentes trabajos que los especialistas hindúes Rajputana Customs hacen con las Royal Enfield, y decidió que la suya llevaba demasiado tiempo tal y como salió del concesionario. La idea al llevarla hasta el taller de Norfolk era que Alec le diera un aspecto más macizo y musculoso y le mejorase todo lo que fuera susceptible de mejora.



Está claro que las Royal Enfield están hechas para un tipo de motorista al que le dan lo mismo las velocidades de vértigo que te permiten llegar del punto A al punto B en el menor tiempo posible o los motores que giran a altas revoluciones, sino pensadas para gente que suele tomarse las cosas con calma y disfruta de largos paseos al ritmo lento, agradable y viril del *poto-poto-poto* que emite el escape de sus monocilíndrico. Pero eso no quita para que algunos también vean en ellas un buen punto de partida con el que expresar su individualidad, que fue el objetivo de este proyecto, pero sin borrarle ese aire de montura de moto de otra época que Royal Enfield ha sabido preservar como ninguna otra marca.



*Las Royal
Enfield
están hechas
para un tipo
de motorista
al que le da lo
mismo llegar del
punto A al punto B
en el menor tiempo
posible, o los motores
que giran a altas rpm*

Alec captó al vuelo la idea de su cliente e inmediatamente se puso manos a la obra colocando una horquilla invertida en la que te tienes que fijar bien para que no pase inadvertida. Las que no pasan desapercibidas son las llantas. Ambas son de 16" y calzan unos neumáticos Avon MKII Safety Mileage cuyo grosor obligó a fabricar para la Bullet un robusto basculante de la misma longitud que el original pero más ancho. Puestos a mejorar cosas, en OEM escogieron un

par de amortiguadores Hagon para la suspensión trasera y aprovecharon el equipo de frenada Nissin que acompañaba a la horquilla. La moto ahora va más que sobrada de frenos, pero todos conocemos eso de: más vale que sobre que no que falte, y en materia de frenada nunca está de más que en caso de urgencia puedas "echar el ancla" con toda tranquilidad.





Para aprovechar al máximo las cualidades de la parte ciclo, Alec decidió potenciar el motor con un kit de conversión a carburador de Hitchcocks Motorcycles que incluye un Amal MK1 de 32 mm de difusor con un cono de potencia en lugar de filtro de aire, caja de encendido, volante magnético y extractor. El escape de acero inoxidable tipo drag pipe

es artesanal. Se hizo en OEM y aunque tiene una pinta muy bestia, lleva un silencioso interno tipo DB Killer que mantiene su sonido en niveles aptos para rodar por la civilización sin que los vecinos te tiren a la cabeza lo primero que tengan a mano.



Después de ver algunos trabajos de los especialistas hindúes Rajputana Customs, el dueño de la moto se dio cuenta que su Royal llevaba demasiado tiempo tal y como salió del concesionario



La carrocería sigue el mismo patrón que la Royal de las páginas anteriores: depósito de Sportster modificado, asiento monoplaza tapizado en piel y guardabarros artesanales. Respecto a la postura de conducción el dueño de la moto quería mandos avanzados,

así que como el cliente siempre tiene la razón, y si no la tiene hay que dársela, Alec se las ingenió para adaptar al chasis unas estriberas al más puro estilo cruiser con las que dieron por finalizado este proyecto este pequeño y macizo bobber

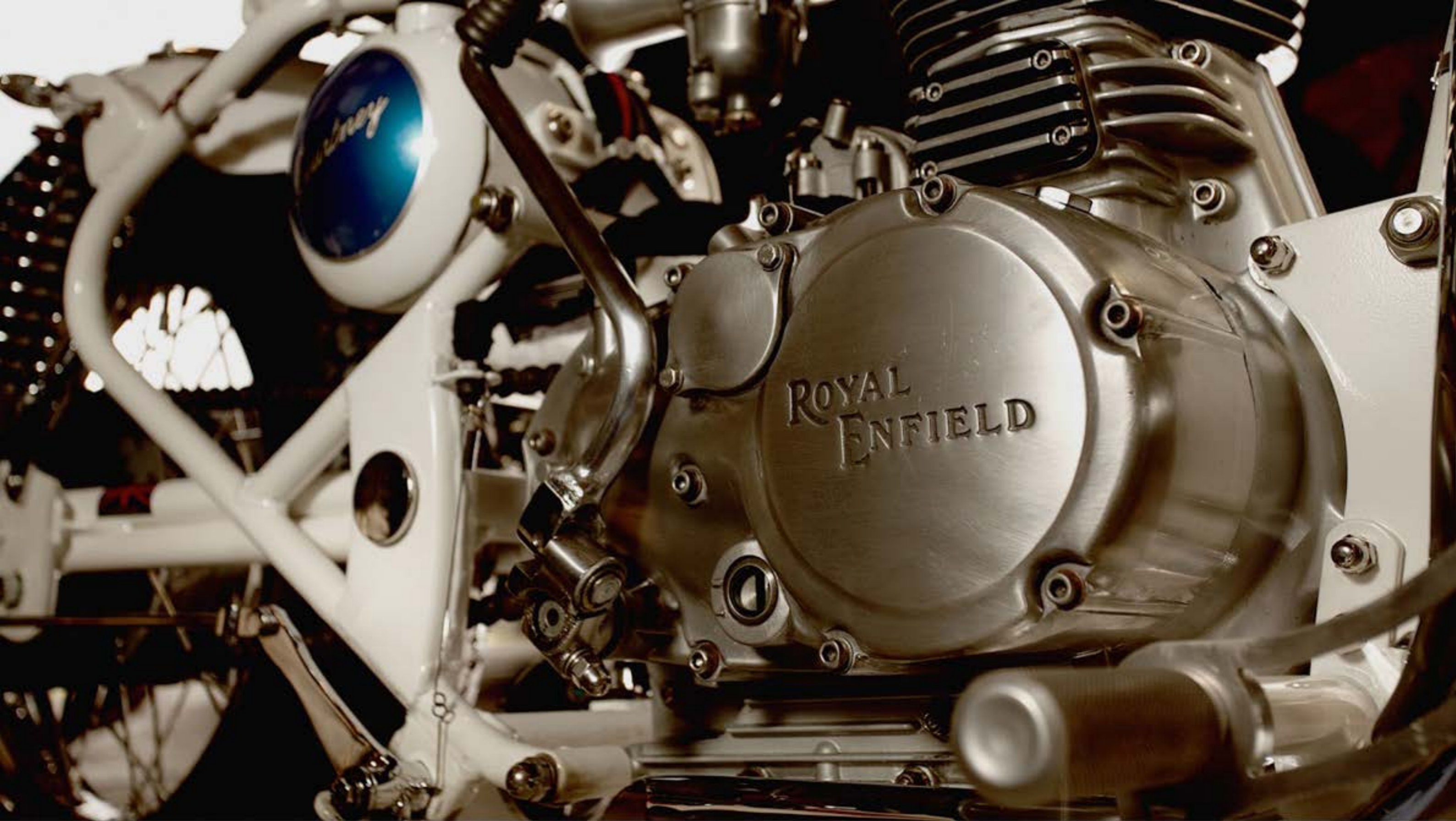
*La moto ahora va muy sobrada de frenos,
pero todos conocemos el lema de: más
vale que sobre que no que falte*



Características

- Modelo base: Royal Enfield Bullet Electra 2009
- Chasis original
- Horquilla invertida
- Llantas de 16" con neumáticos Avon Safety Mileage
- Freno delantero Nissin
- Depósito Peanut modificado con inserciones para las rodillas
- Asiento y puños de piel Brooks
- Cuentakilómetros electrónico Koso
- Faro Bates mini
- Semimanillares OEM de acero inoxidable
- Kit de reconversión de inyección electrónica a carburación
- Carburador Amal MK1 de 32mm
- Escape de acero inoxidable tipo drag pipe con silencioso interno
- Guardabarros de aluminio
- Amortiguadores Hagon
- Pintura personalizada
- Motor con terminación en pulidov





Este bobber es para disfrutar de largos paseos a ritmo tranquilo, con el poto-poto-poto que emite el escape de sus monocilíndrico como música de fondo

The Pup

La primera reacción que nos provoca es estar frente a una máquina que la antigua conocida marca armamentística británica hubiera producido en la década de los 40 del siglo pasado, aunque en realidad se trata de una Electra de 2008. Esto significa que está propulsada por un monocilíndrico de 500cc con 5 velocidades para el que se ha modificado considerablemente el chasis original con una sección trasera hardtail, haciendo de The Pup una perfecta

combinación de lo viejo y lo nuevo que te lleva de vuelta a los tiempos en los que para disfrutar de una moto solo te hacían falta los elementos esenciales. Un estilo que resume el gusto por lo básico y que se ha traducido en una serie limitada de 10 máquinas de las que en Old Empire Motorcycles ya han completado 3 ejemplares que se les han entregado a sus propietarios con los acabados de pintura elegidos por cada uno de ellos.



*Parece que
la hubieran
fabricado en
la década de
los 40 del siglo
pasado, pero en
realidad se trata
de una Electra
de 2008*

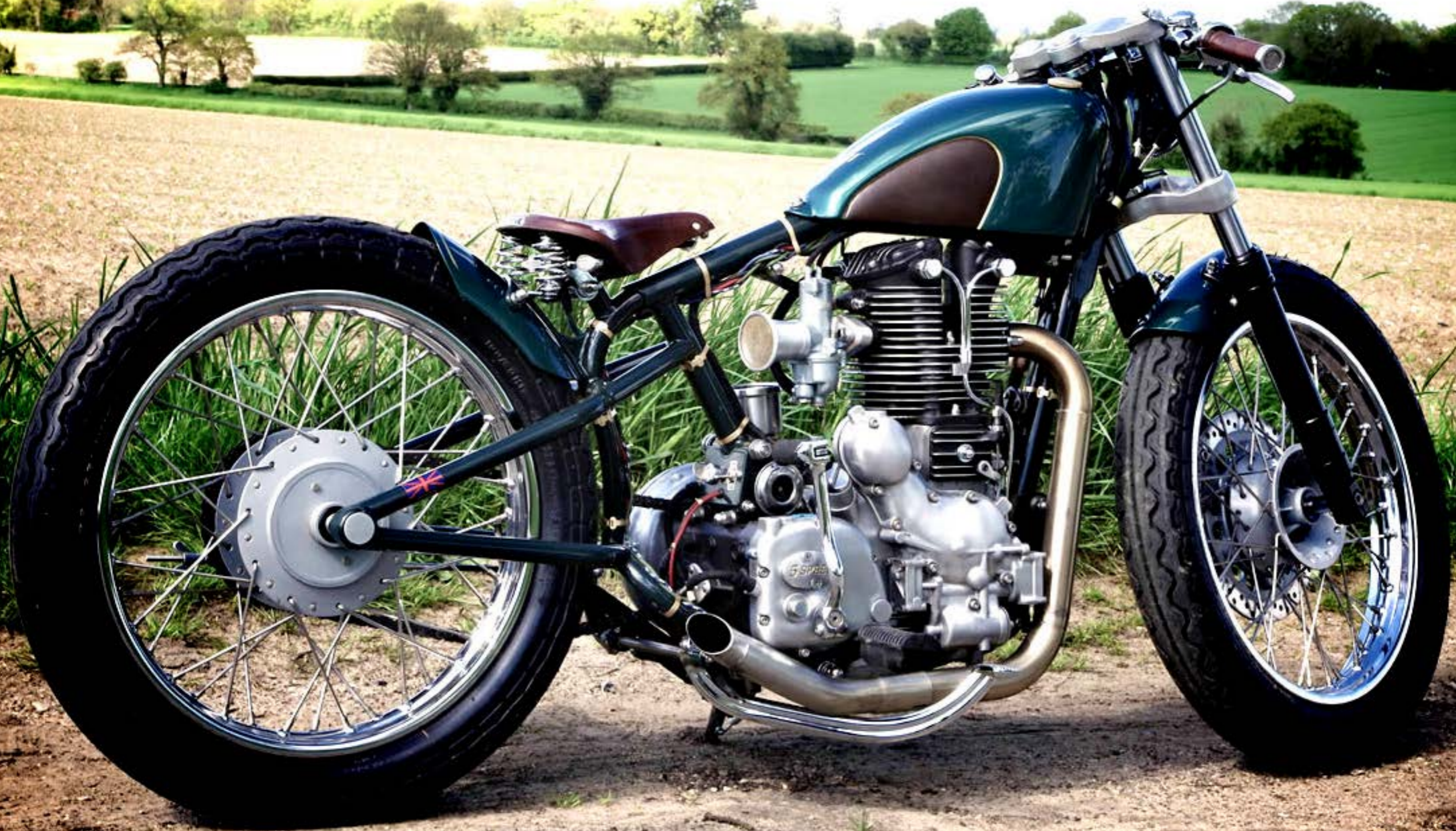
Las Prognecy, que es como se llama esta pequeña familia, no solo comparten el mismo chasis rígido modificado artesanalmente y los propulsores, sino también otros componentes como las llantas de 19 pulgadas de radios con estrechas gomas Avon Roadrunner, escapes de acero inoxidable, depósitos de gasolina tipo XL con inserciones para encajar las rodillas hechos uno a uno, pequeños guardabarros de aluminio, suspensiones delanteras rebajadas casi 4cm, asientos monoplaza tapizados en piel y semi manillares. Un detalle que aporta un plus de exclusividad a las Royal de OEM es el bonito carburador Amal con trompeta de admisión de aluminio con el que han sustituido la inyección electrónica, que no negamos que será muy “modelna” y respetuosa con el medio ambiente, pero que a un motor con una estética tan remarcadamente retro como este le queda como a un Cristo dos pistolas.



El único guiño a los tiempos que vivimos llega de parte de una instalación eléctrica modernizada con una pequeña batería de litio y un cuentakilómetros Koso electrónico situado justo

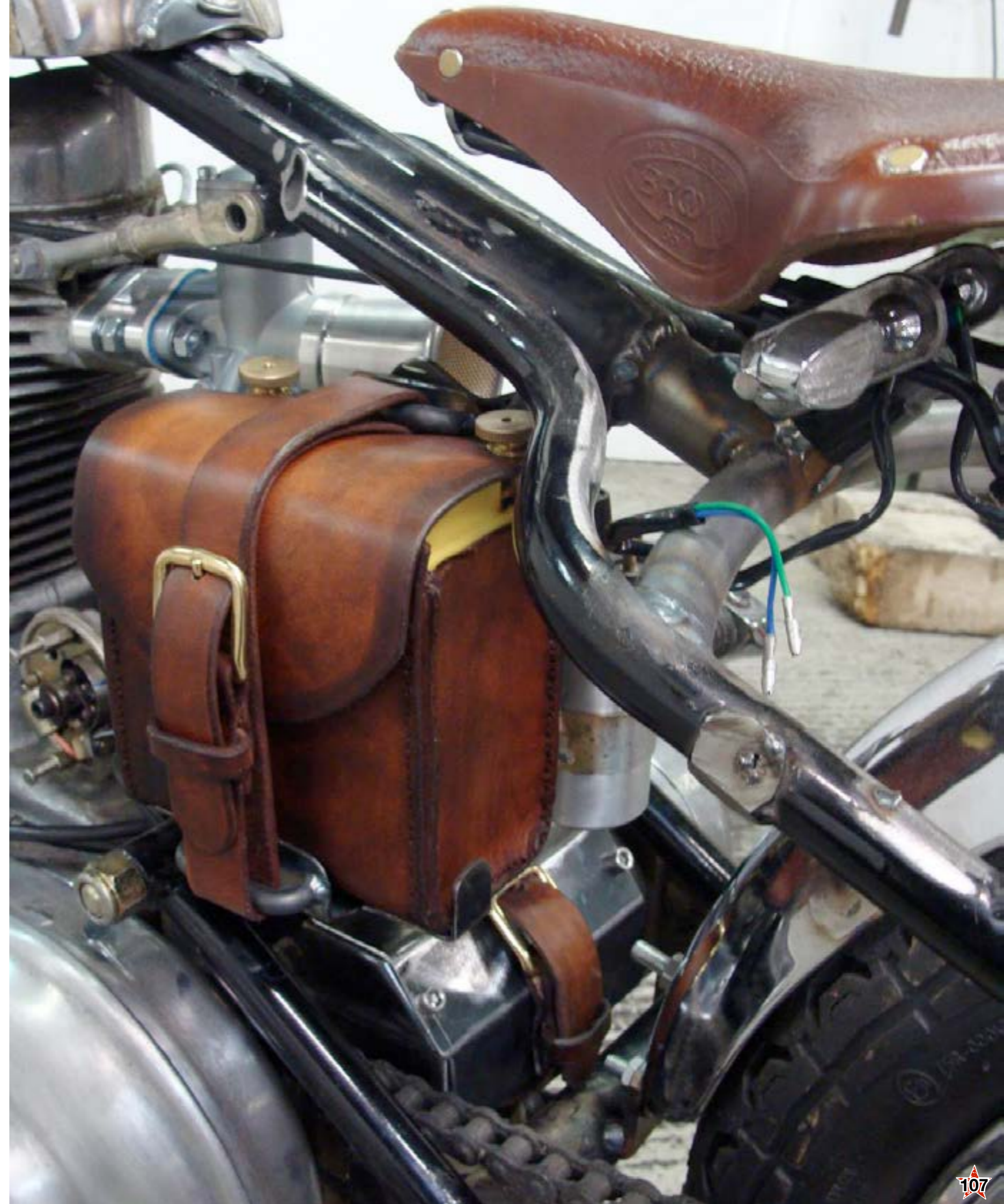
en el centro de la tija superior. El resto del trabajo del equipo de OEM se centró en combinar la estética elegante de las motos de antaño con la fiabilidad de las actuales, con el fin de para

conseguir una máquina especial y única que nos produzca tanto placer al conducirla como cuando estamos sentados en la terraza de un pub con una pinta de cerveza en la mano.



Características

- Modelo base: Royal Enfield Electra 2008
- Llantas de 19" con neumáticos Avon Roadrunner
- Chasis modificado con sección trasera rígida
- Depósito Peanut modificado con inserciones para alas rodillas
- Tijas Aprilia RS50 modificadas
- Horquilla recortada y recromada
- Asiento y puños de piel Brooks
- Cuentakilómetros electrónico Koso
- Faro Bates mini
- Semimanillares de acero inoxidable
- Kit de reconversión de inyección electrónica a carburación
- Carburador Amal 900 concéntrico
- Escape de acero inoxidable con mini silencioso
- Guardabarros de aluminio
- Pintura personalizada con pinstriping en depósito, guardabarros y faro
- Motor con terminación en cromado, pintado y pulido



La idea de OEM es que sus motos produzcan el mismo placer al conducir las que cuando las admiramos desde el pub con una pinta de cerveza en la mano





ESTAMOS AQUÍ DESDE ANTES
DE QUE TE CRECIERA LA BARBA.



SÍGUENOS:



Harley-Davidson Madrid

MAKINOSTRA



SCREW IT, LET'S RIDE.

X-Bones Bobber

Tras 20 años conduciendo exclusivamente modelos producidos por la Motor Company, Reini decidió hacer que personas como él, amantes de las motos de estilo old school, pudieran ver sus sueños hechos realidad...

TEXTO Y FOTOS: CORTESÍA DE BOBBER GARAGE

P

artiendo de las ilusiones de sus clientes pero acompañándolas de sus propias ideas, conseguiría que estos pudieran disfrutar de motos que representarían todo lo que ellos esperaban,

por lo que un día decidió abrir su propio taller para transformar y/o construir motos. Se llama Bobber Garage, y su nombre indica por sí solo, y con bastante fidelidad, lo que se hace en éste taller situado en pleno corazón de Europa.



Reini no se puede quejar de cómo le van las cosas. Al tener el taller en Liechtenstein, en pleno corazón de Europa, le llegan clientes de Suiza, Austria, Italia y Alemania. Y no precisamente de los que van cortos de efectivo



Liechtenstein no es precisamente la primera potencia mundial en cuanto a customización de motos se refiere, pero tiene una situación geográfica privilegiada. Lindando con Austria, Alemania, Italia y Suiza (de hecho su moneda es el Franco Suizo), a Reimi le suelen llegar con asiduidad clientes de cualquiera de los

cuatro países vecinos, que por regla general son gente con alto poder adquisitivo que no va hasta el pequeño Principado precisamente por hacer turismo, sino porque como es uno de los pocos paraísos fiscales que todavía quedan en Europa van a “esconder” la pasta... y algunos de los más habituales también a gastársela.

Aunque nos ha pedido que mantengamos su nombre en el anonimato, ese no es el caso del dueño de ésta Cross Bones. Él es un empresario suizo de los legales (si no habría sido del genero tonto que se prestara a salir en las fotos) al que no le duele destinar parte de las ganancias anuales que le reporta la lucrativa empresa de transportes y logística que tiene en Suiza a invertir en motos. En 2008, cuando salió la Cross Bones, ya tenía en su garaje

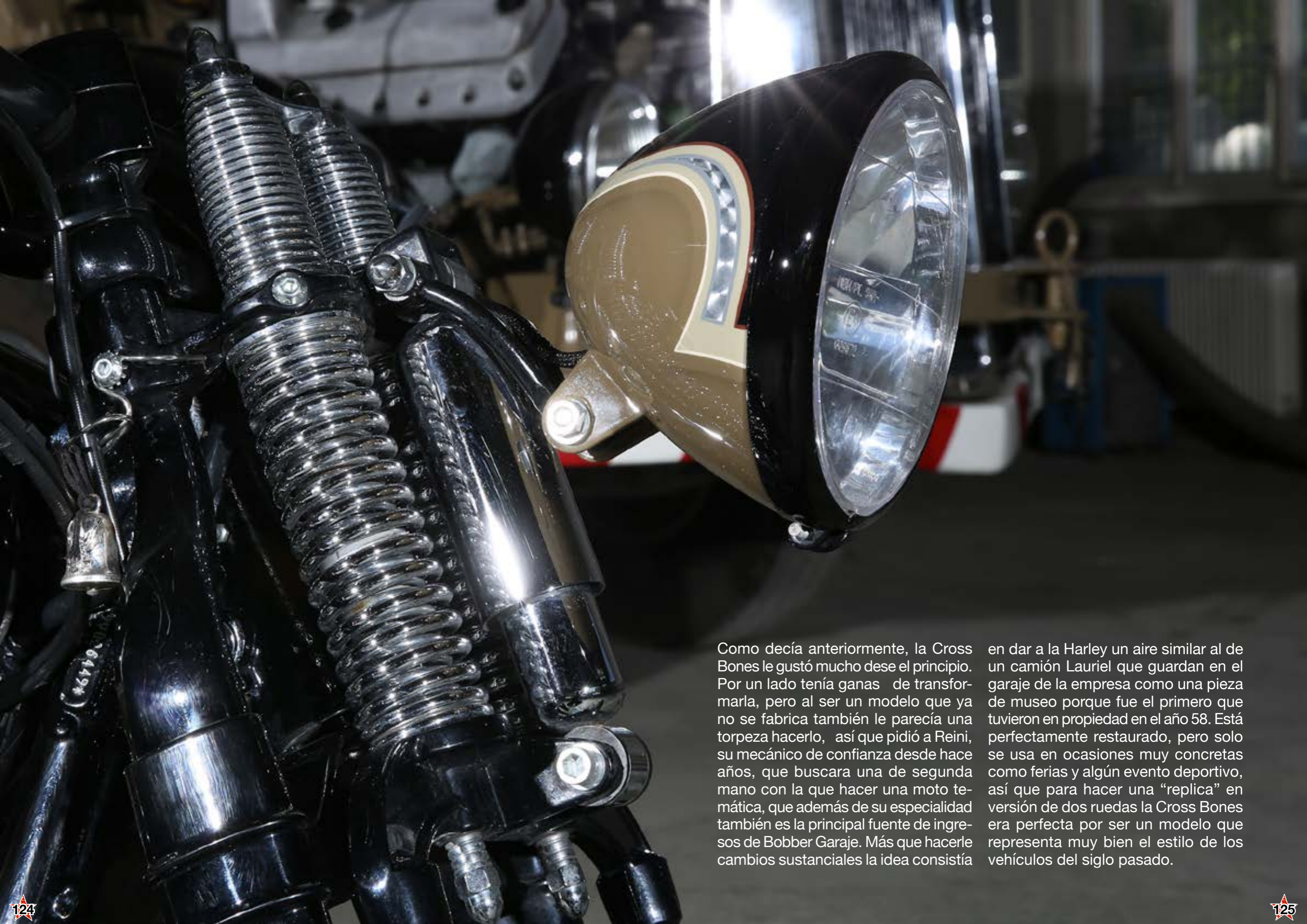
una importante colección de Harley y motos de otras marcas, pero la estética retro de la FLSTSB le gustó tanto que compró una el mismo día que salió a la venta -fue la primera que se matriculó en su país- y todavía la conserva tal y como la sacó del concesionario. Bueno, para ser justos hay que decir que lleva unas cuantas "chuches" de la gama de accesorios H-D Dark, y como ya habréis adivinado, no es la moto de este reportaje.

La principal actividad (y especialidad) de Bobber Garage es construir motos temáticas



La idea era hacer una réplica de dos ruedas de un camión Lauriel de mediados del siglo pasado que la empresa utiliza como imagen de marca






Como decía anteriormente, la Cross Bones le gustó mucho desde el principio. Por un lado tenía ganas de transformarla, pero al ser un modelo que ya no se fabrica también le parecía una torpeza hacerlo, así que pidió a Reini, su mecánico de confianza desde hace años, que buscara una de segunda mano con la que hacer una moto temática, que además de su especialidad también es la principal fuente de ingresos de Bobber Garaje. Más que hacerle cambios sustanciales la idea consistía

en dar a la Harley un aire similar al de un camión Lauriel que guardan en el garaje de la empresa como una pieza de museo porque fue el primero que tuvieron en propiedad en el año 58. Está perfectamente restaurado, pero solo se usa en ocasiones muy concretas como ferias y algún evento deportivo, así que para hacer una “replica” en versión de dos ruedas la Cross Bones era perfecta por ser un modelo que representa muy bien el estilo de los vehículos del siglo pasado.



Reini encontró una en el taller de un amigo. Era de 2010 y llevaba años parada porque le habían dado un fuerte golpe por detrás. Al dueño le quedaron secuelas, el seguro no se hizo cargo de la reparación, y la moto se quedó allí criando polvo, así que pudo hacerse con ella por poco dinero. Eso sí, tendría que ponerle llanta trasera y basculante nuevos; los escapes eran irrecuperables, y el depósito no merecía la pena arreglarlo. Por si fuera poco el manillar estaba doblado y tenía arrancados de cuajo el soporte y la maneta de freno, y había que comprobar que la Springer no estuviera doblada porque lo parecía.





Al dueño le apetecía transformar su Cross Bones, pero por otro lado, al ser un modelo que ya no se fabrica, también le parecía una torpeza hacerlo, por lo que buscó otra de segunda mano

Por suerte todo esto tenía fácil arreglo. Para no complicarse la vida se montaron basculante y maneta con su soporte originales, y el resto de la reparación se hizo con piezas aftermarket. Las llantas ahora son unas Rick's, de 21" la delantera y 17" la posterior, las dos con gomas Dunlop. El depósito es alargado y se pidió sin consola central para sustituir el velocímetro por un Motogadget. Manillar y faro son de los normalitos, así que nada que decir al respecto. Donde más se nota el envejecimiento artificial de ésta Cross Bones es en el motor, al que se le han montado tapas de balancines Xzotic Knuckle, y de Vity's Design las de primaria y el resto del motor, que dan al C-Twin un aire muy retro. El escape es un 2 en 1 con cinta anti calórica y silencioso tipo FL del 49, y el filtro de aire un Paughco Tear Drop, con el que la moto se dio por finalizada. Por cierto, la horquilla solo estaba descentrada,





París, 175
08036 Barcelona
Tel. 933 105 912

info@monegroscycles.com
facebook.com/MonegrosCycles

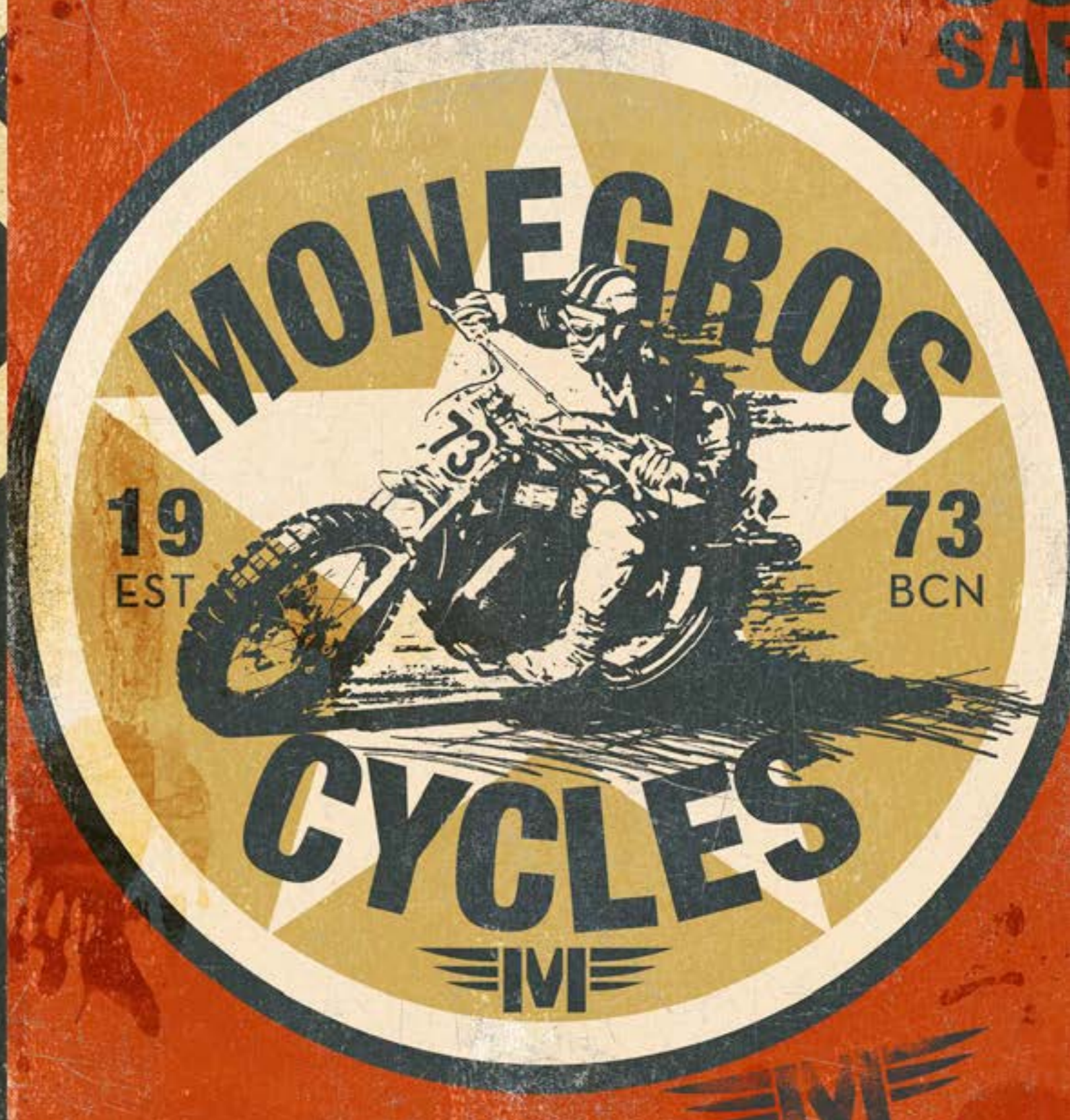
Horarios Tienda:

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



Karpatenhund

Durante el pasado MBE de Verona Karen Davidson y Ray Drea, jefe de diseño de Harley-Davidson, concedieron el premio “Willie G. Davidson Design Award”, a la Karpatenhund, una especialísima moto con base Sportster de Blech & Drüber...

TEXTO Y FOTOS: HORST ROESLER



P

ero eso no fue todo. Los austriacos debieron irse contentos de vuelta a casa, porque en el bike show de Custom Chrome, las CC International bike show Series, también se llevaron el 2º premio en categoría Championship, así que podríamos decir que el fin de semana les salió redondo. Y es que la creatividad

de Bernhard Naumann, al que sus amigos apodan el “hombre de hojalata” por su habilidad para dar forma a cualquier clase de metales, no tiene límites. Lo más curioso es que para él las motos son solo un hobby, porque en su taller solo se dedican a hacer trabajos de chapa, pintura y restauración de coches, lo cual le da aún más mérito si cabe.



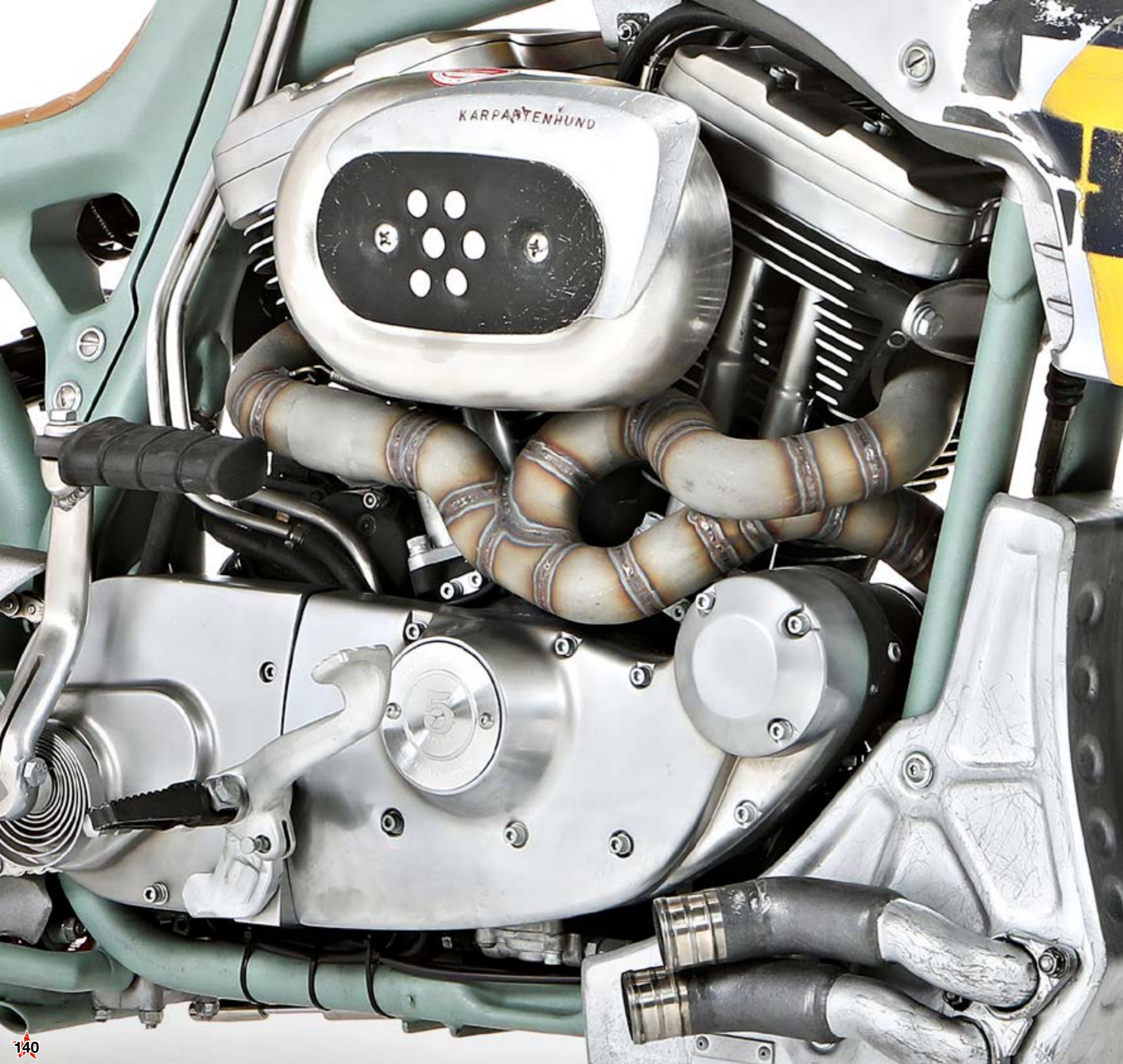


Pero a Bern le van las Harley. Y por eso es fácil que te encuentres el nombre del taller en las listas de participantes de los bike shows de los eventos europeos más importantes, ya que cada año emplea parte de su escaso tiempo libre en construir una. La de este tiene el casi impronunciable nombre de Karpatenhund (Perro de los Cárpatos) y según él mismo cuenta, está inspirada en las caza records que compiten cada año en el lago salado de Bonneville. O al menos en

aquellas que lo hacían muchos años antes de que a la mayoría de los que leemos ésta revista nos empezara a salir la barba, porque una moto de velocidad con horquilla Springer en el tren delantero y carenado artesanal hecho de aluminio no es precisamente lo que se suele llamar de tecnología punta. Aunque eso no significa que los austriacos no hayan hecho una de esas motos con toneladas de estilo que podrías tirarte horas admirando sin dejar de descubrir detalles.

Los amigos de Bernhard Naumann le llaman el “hombre de hojalata” por su habilidad para dar forma a cualquier clase de metales





Los austriacos han conseguido una de esas motos que podrías estar admirando durante horas sin dejar de descubrir detalles.

Como por algún sitio hay que empezar hagámoslo por lo que sustenta todo el conjunto. Del chasis original tan solo se conservaron la columna de dirección, las cunas delantera e inferior, y el soporte trasero del motor Sportster. A partir de ahí Bern diseñó una sección trasera en la que el subchasis, al menos en apariencia, brilla por su ausencia. En su lugar ahora hay una estructura de chapa en la que hay una tira de piel tan delgada que hasta cuesta trabajo llamarla asiento. Esta pieza está atornillada a lo que parece ser el tanque de gasolina, pero que en realidad es una viga hueca por la que Bern sustituyó el tubo superior del chasis, a la que se ajusta como un guante un semi carenado artesanal de formas redondeadas con faros elipsoidales en el que se han integrado los depósitos de gasolina y aceite, debajo del que se ha instalado un enorme silencioso que también hace de quilla.

La longitud del carenado limita el ángulo de giro de la horquilla, pero no olvidemos que una caza-records está pensada para rodar en línea recta



La zaga de la moto tampoco tiene desperdicio. Al eliminar el subchasis había que ingeniárselas para colocar los amortiguadores, así que a Bern se le ocurrió fabricar un basculante con un grueso arco superior de refuerzo que en cierta forma recuerda a los Cantilever, pero que en lugar de llevar un solo amortiguador central anclado debajo del depósito tiene dos Progressive situados en el lateral izquierdo que trabajan casi paralelos al suelo. Es más largo que el original, y en el alojamiento para la pinza de freno que encontramos en el brazo derecho se deja notar la obsesión que Bern y su socio tienen por los detalles de terminación, que también trasladan a otros puntos como en el manillar, que han vestido con puños forrados en la misma piel del asiento, o las manetas invertidas Kustom Tech.



Del resto poco hay que decir salvo que la horquilla tiene algo limitado el ángulo de giro debido a la longitud del carenado, y que las llantas son piezas que podemos comprar en cualquier tienda de accesorios. Lo que no encontraremos es el bonito freno delantero, que aunque parece un tambor es un disco autoventilado de coche para el que fabricaron la carcasa que lo cubre, la toma de aire para refrigerarlo, y el soporte de la pinza.

No sé qué pensaréis vosotros al respecto, pero mirando detenidamente su loca mezcla retro-futurista de café racer y bobber no me la imagino en Bonneville, sino rodando a toda leche por un paraje galáctico con un piloto rebelde a sus mandos. Llamadme friki si queréis, pero miradla otra vez y decidme si no creéis que sería estupendo verla en la próxima entrega de Star Wars



Con su estética retro-futurista, la Karpatenhund no desentonaría en ningún episodio de la nueva saga de Star Wars con cualquier piloto rebelde a sus mandos



The Wild Side of Vintage
CAFE RACERS



**Sportster
NRTB1200**
by H-D Barcelona



- ♠ **Monster Tartessos: Tartessos C&C**
- ♠ **Las Royal Enfield del "Viejo Imperio"**
- ♠ **Dragstar Café: Wolf Custom**
- ♠ **Yamaha SCR Palhegy: JP Designs**
- ♠ **A flor de piel: Lewis Leathers**

♠ **MOTORBIKE/Expo Verona**



The Wild Side of Vintage
CAFE RACERS



www.xtremebikes.es