

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

XTREME BIKES

#41



la leyenda

Peter Ström

An-Bu Custom Motors

Kustom Kommune

Studio Motor

Ariel Ferrer

MOON-STER

Nasty Girl Bohrer

Killer 48

Honda Simmer

Yamaha
400 BSR
by Bratstyle



Editorial

Los fabricantes y los concesionarios se quejan, no sin razón, de lo poco que venden. Las motos modernas son casi perfectas. Inyección para ahorrar combustible contaminando menos que las de carburación, montones de sensores para chequear y optimizan el funcionamiento de cada pieza, controles de tracción, suspensiones inteligentes, navegadores, ABS,... los avances técnicos de la electrónica nos deparan un futuro de un alcance muy difícil de imaginar a los que crecimos con el convencimiento de que el alambre y la cinta aislante (ni siquiera cinta americana) eran elementos imprescindibles en la caja de herramientas.

Lo malo de esto es que el enorme esfuerzo económico que supone para las fábricas implantar estos sistemas de seguridad, no se reflejan en un descenso del número de accidentes de moto, sino que además incrementa su precio a niveles preocupantes. Y si a esto le añadimos que los Ayuntamientos -por mucho que las motos hayan demostrado su validez para descongestionar y agilizar el tráfico en las ciudades- tampoco ponen en marcha medidas que fomenten su uso, se entiende que ANESDOR denuncie en su último informe que las matriculaciones han descendido en Europa un 6,5% con respecto al año pasado.

Los motoristas somos un colectivo suficientemente numeroso como para que las instituciones nos tomasen más en serio, o al menos que se lo piensen dos veces antes de implantar medidas como la normativa Euro4 que tanto daño está haciendo al sector, pero parece que a nadie le interesamos. Por cierto, por si no lo sabíais, en Bruselas ya están debatiendo la ocurrencia de disfrazarnos a todos de mamarracho fosforescente para que los automovilistas nos vean mejor, así que si ahora se venden pocas motos, imaginaros lo que se nos va a venir encima en caso de que prospere semejante estupidez. Claro que siempre podremos hacernos ciclistas, que esos sí que hacen en la ciudad lo que se les pasa por los cojones. Y encima los políticos les ríen las gracias.



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



Contenidos

- 8 Buenas (y malas) Vibraciones
- 36 Yamaha 400 BSR ★ Bratstyle
- 52 Honda Simmer ★ Studio Motor
- 66 Killer 48 ★ Kustom Kommune
- 88 Nasty Girl Bobber ★ An-Bu Custom Motors
- 102 Moon-Ster ★ Bambses Custom
- 122 Ariel Ferrer ★ El nacimiento de una leyenda

Adiós definitivo a un mito



Marcus Walz, Ludo Lazareth, Roland Sands, JvB Moto, Abnormal Cycles... la lista de preparadores que en algún momento de su carrera profesional han puesto sus manos sobre la V-Max, uno de los modelos de Yamaha que más tiempo ha estado en produc-

ción de forma ininterrumpida, es tan larga que casi sería imposible reproducirla sin dejarse a alguno en el tintero. Por desgracia esto ya no se va a volver a repetir, al menos usando como base nuevas versiones de la icónica "macho bike" de la firma

de los tres diapasones, ya que la normativa Euro4 ha conseguido que se deje de fabricar. Algo que intentaron todos sus rivales a lo largo de los más de 30 años de permanencia de la V-Max en el mercado, y que nunca pudieron lograr.



Cocinada en el Reino Unido

En estos tiempos en los que tanto se habla del Reino Unido debido al 'Brexit', es de agradecer que se tenga alguna buena noticia procedente de aquellas tierras como la reciente presentación de un modelo nuevo por parte de Norton Motorcycles.

Hacía tiempo que los rumores sobre una nueva superdeportiva británica llenaban los foros y las redes sociales, pero gracias a nuestros compañeros de MCN hoy por fin contamos con algunos datos más sobre de la V4 RR 2017, una superbike 100% británica desarrollada a partir del trabajo realizado por el equipo técnico de la marca en el Tourist Trophy de la Isla de Man, de la que se fabricarán una versión "básica" denominada RR, y otra especial (SS) con escape de competición y carrocería y llantas en fibra de carbono, de la que se hará una edición limitada a tan solo 200 unidades. Ambas versiones estarán propulsadas por un potente motor V4 de 1200cc con 200 cv de potencia fabricado en Donington, donde la marca tiene su cuartel general.

La electrónica desarrollada por Norton con la ayuda de Bosch utiliza la última tecnología en lo referente a control de tracción, anti-wheelie, control de salida, así como una pantalla de instrumentos HD digital que incluye cámara de visión trasera. Para aquellos que al leer esta noticia se les esté pasando por la cabeza adquirir una, que sepáis que las V4 SS están todas vendidas, mientras que para la V4 RR está prevista una tirada inicial de 250 unidades, las cuales algunas ya están pedidas. ¿Su precio? 51.200€ para la SS y 32.600€ para la RR.



Buenas (y malas) vibraciones

Una Thruxton muy especial



Una vez que ha pasado por las expertas manos del equipo de Bad Winners, la Triumph Thruxton ha sufrido una profunda metamorfosis gracias a la que el clásico e icónico modelo de la firma británica se transforma en una máquina de estética limpia y

simple, cuyo rendimiento también se ha mejorado considerablemente respecto a la versión original gracias a la adopción de una serie de componentes con los que se potencian sus ya de por sí excelentes cualidades. Estas especialísimas Thruxton 900, de las que hablamos

en plural porque Bad Winners van a fabricar diez unidades divididas en dos modelos con diferente grado de preparación.

La Stage 1 costará 23.390€ y 29.990€ la Stage 3. Ambos modelos compartirán carburadores Keihin CR35, sistema eléctrico reducido rehecho con elementos Motogadget, escape Sparks, pintura especial y asiento artesanal en piel.

La diferencia de precio se debe a que las Stage 3 estarán equipadas con horquillas de Daytona 675 (original recortada en la S1), llantas Dymag CA 5 de fibra de carbono, amortiguadores traseros Bitubo, doble disco de freno delantero Beringer, neumáticos Michelin Evo Cup, y la posibilidad de que el dueño pueda elegir la decoración, lo cual justifica sobradamente los más de 6.000€ que las separan.



*Eres original,
eres único@*

STAR CARBON BM

Pantalla solar escamoteable.
Interior desmontable y lavable.



Distribuidor exclusivo España | Portugal PREMIER HELMETS

dynamicline
top quality brand

www.dynamicline.es



Buenas (y malas) vibraciones

Una Superleggera... aún más "ligera"

La gente de SpeedJunkies ha realizado un ejercicio de diseño utilizando como punto de partida una Ducati 1299 Superleggera que han desvestido para volver a darle forma con un diseño inspirado en el de la Mike Hailwood Replica Evoluzione (MH900e) con un resultado que es... cómo lo diría... una deliciosa mezcla de porno y glamour. Poder ver el masivo motor de la 1299 al completo, con ese escape que, en su sencillez, es de lo más espectacular que hemos visto en motos (y más si lo comparamos con los de las últimas japonesas) y ese

monobrazo de carbono que hace que parezca que la moto "flota", y a la vez disfrutar de esas fibras mínimas pero estilizadísimas que derrochan estilo a la vez que están cargadas de sabor "retro"... es auténtico un placer para la vista. Pero en SpeedJunkies no se han quedado ahí, ya que también han creado una versión "racing", que a simple vista parece casi igual, pero no lleva la petaca inferior del escape, donde está la restricción para Euro4, el escape se sustituiría por una versión de carreras, la horquilla es de mayor diámetro y el equipo de frenada es más

potente. El basculante monobrazo también cambia y al motor se le añade una pequeña quilla... nada, poca cosa. Es una delicia de diseño, pero si pensamos en que con este "traje" y, sobre todo en la versión racing, reduciríamos aún más el peso -sobre todo al quitar la petaca del escape-, y la modificación del mismo podría permitir liberar unos caballitos más, no sólo estamos ante un cambio estético, sino que además las cifras de peso-potencia aun mejorarían a las de la original.

DUCAATI

MH LEGGERA CORSE
BY SPEEDJUNKIES.GR



NOT RETRO. ORIGINAL.

EL ICÓNICO BELL MOTO-3 HA VUELTO
¡Y MEJOR QUE NUNCA!



Bihr

Powering your passion

★ Buenas (y malas) vibraciones ★ ★ ★

La versión más "fantasma" de Triumph



Los chicos de Smoked Garage han utilizado una Speed triple de la marca británica como punto de partida para crear esta 'Ghost Triumph'. Una personalización de rasgos futuristas y fantasmales a partes iguales basada en la famosa Lotus C-01. Este diseño está propulsado

por el excelente tetracilíndrico transversal Triumph de 1.055 cc y caja de cambios de 6 marchas, al que acompañan suspensiones Öhlins en los dos trenes rodantes, dos discos de freno delanteros de 320mm con pinzas Brembo de cuatro pistones y disco trasero de 220mm

con pinza de doble pistón de la misma firma italiana, neumáticos Pirelli de 120 y 190mm de anchura delante y detrás respectivamente, y una carrocería de diseño muy aerodinámico en la que, como podemos ver en la fotografía, el piloto queda muy bien integrado.



Crackerjane

JEANS CON FIBRA / KEVLAR® / DENIM



BE HEROIC



Distribuidor exclusivo España / Portugal HELD

dynamicline
top quality brands

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



BIKER FASHION



★ Buenas (y malas) vibraciones ★ ★ ★ ★

Macbor: el renacer de una marca nacional

Después de años como importadores de MV Agusta y SYM la familia Bordoy relanza su propia marca de motos. El proyecto comenzó en 1999 con una gama de motos infantiles que ahora se ha reconvertido en una marca para adultos que cuenta con tres estilos de motos: custom, trail y naked, con dos modelos en cada una de ellas.

La marca está totalmente al día en cuanto a diseño, tecnología y compromiso medioambiental, ya que ha nacido en la era Euro4, bajo las estrictas demandas de la normativa y de sus propios fundadores. El creciente segmento de motos de cilindrada media y baja, entre 125 y 500 cc, ha hecho que Macbor sitúe ahí su target con dos motores, uno de 125cc y otro de 250cc que, como era de esperar, tendrán como principales argumentos de venta unos consumos muy bajos y gran economía de uso.

A la actual gama compuesta por la Rockster (custom), Shifter (naked), y Montana (Trail) pronto se sumarán un modelo tipo Scrambler y una Café Racer, ambas con el motor de 125cc, con las que la familia Bordoy completará, al menos por el momento, la valiente apuesta de situar una nueva marca en el mercado español.



VIVE EL MOMENTO.

Abre tu mente.



Los diseños y colores pueden variar con respecto a los envases.

5 AÑOS
de garantía

SRC
READY

Accesorios opcionales:

5 colores de pantalla.

5 tonos de visor solar.

Terminaciones titanium o negro.

*Sistema SRC opcional.

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



SCHUBERTH



Distribuidor exclusivo España SCHUBERTH
dynamicline
top quality world

www.dynamicline.es (34) 965 882 516



M1

Abierto para todo. El M1 es tan individual como tú. El innovador casco jet, inspirado en el motociclista apasionado.
Más información: WWW.SCHUBERTH.COM

★ Buenas (y malas) vibraciones ★ ★ ★ ★

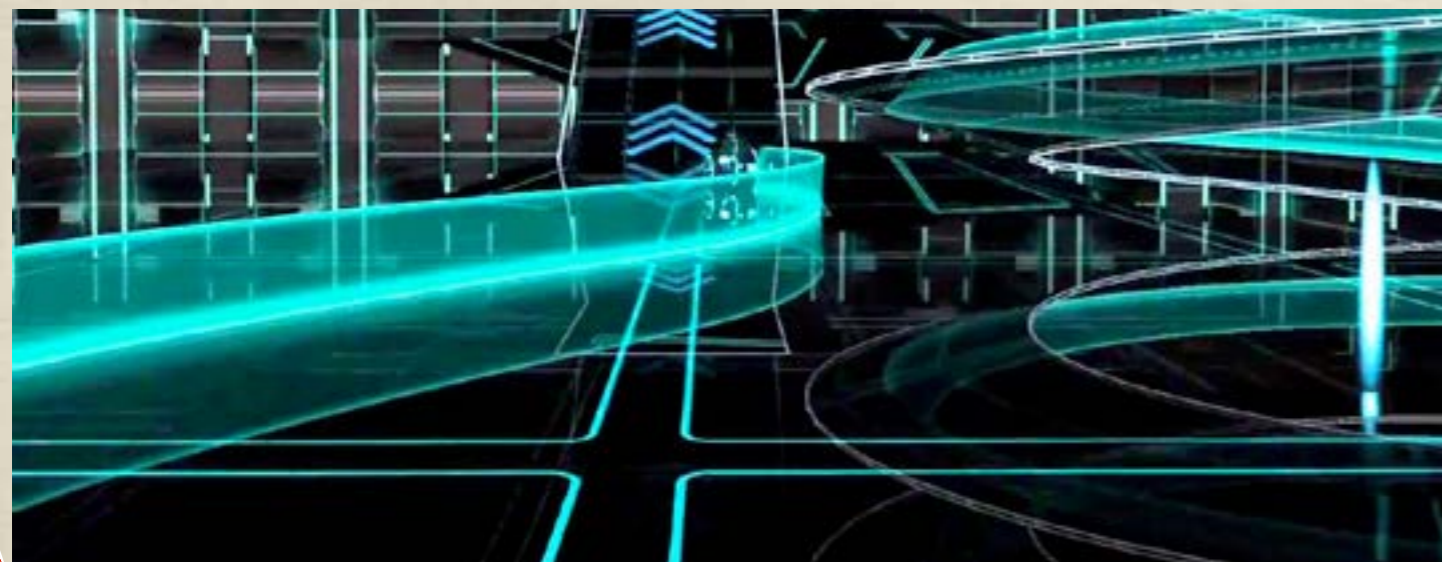
Las motos de luz de Tron llegarán a más parques Disney



La 'Tron Lightcycle Power Run', la atracción que desde mediados de junio de 2016 se ha convertido en el más icónico reclamo de Disneyland Shanghai, muy pronto podrá disfrutarse en otros parques Disney. El primero en añadirla a su lista será el Magic Kingdom de Lake Buena Vista (Florida), uno de los cuatro Parques Temáticos del Walt Disney World Resort. Un grupo de ingenieros del gigante del entretenimiento se

ha desplazado hasta tierras chinas para estudiar la posibilidad de inaugurarla en territorio norteamericano en 2021, coincidiendo con los festejos de celebración de las bodas de oro de la empresa fundada por Walt Disney. Y si tiene el mismo éxito que ha tenido en Shangay... ¿Por qué no llevarla a otros rincones del mundo? Al igual que su homóloga asiática, la nueva 'Tron Lightcycle Power Run' también estará si-

tuada en el área temática donde actualmente se encuentra la Tomorrowland Speedway, la atracción basada en el film de animación 'Cars'. La 'Tron Lightcycle Power Run' es una atracción en la que se mezclan a partes iguales Montaña Rusa y simulador, que nos sumerge en el universo digital de las películas Tron (1982) y Tron Legacy (2010) a más de 100 km/h por túneles y paisajes 'made in Tron'.



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.

El ordenador que todo Ducatista querría tener

Excepto en el caso de los de algunos “frikis” de la informática que hacen auténticas virguerías, la mayoría de ordenadores son una simple caja rectangular con un aspecto más o menos atractivo en función de las luces y los colores elegidos por su fabricante. Claro que si eres diseñador industrial, y además un incondicional de Ducati, siempre podrás hacerte uno como el que ha desarrollado Juggapat Thongglue, al que ha dado una apariencia muy similar a una Ducati Monster en la que no faltan su llamativo chasis multitubular y otros detalles como una tapa superior en acabado de fibra de carbono que simula ser el depósito de gasolina, o la pequeña cúpula frontal que lo hacen fácilmente identificable con el carismático modelo de la marca transalpina.

Este diseñador tailandés ha configurado un ordenador único (Intel Core i7-3770s, F.A. Cougar CMX 700 W PSU, gráfica Gigabyte GTX 970 Xtreme, etc), en el que el aspecto exterior se ha cuidado al máximo. Y lo cierto es que si nos dijeran que es un diseño de la propia Ducati... ¡no lo pondríamos en duda en ningún momento!



SENDRA[®]
- handmade boots -

★ Buenas (y malas) vibraciones ★ ★ ★ ★

Bihr apuesta por RST y Bell

La firma española Bihr cuenta con una dilatada experiencia en el sector de la distribución del recambio y accesorio, así que, como era de esperar, era cuestión de tiempo que incorporaran a su ya de por sí extenso catálogo (90.000 referencias) algunas marcas de prestigio de equipamiento para el motorista con las que completar su oferta.

Bell y RST han sido las elegidas por la conocida empresa con sede en Totana (Murcia), que a partir de ahora será el importador y distribuidor en exclusiva para toda la Península Ibérica.

RST, la prestigiosa firma británica de equipamiento, se caracteriza por fabricar ropa de moto de una calidad excelente en cuanto a protección y diseño se refiere, pero a precios razonables. En cuanto BELL, el fabricante norteamericano vuelve a España convencido de que de la mano de Bihr no volverán a repetirse los problemas de garantía y desabastecimiento que han sufrido sus clientes en estos últimos meses, que a partir de ahora podrán registrarse en la página [web de Bihr](#) para escoger su artículo de RST o BELL favorito y recibirlo en su tienda más cercana gracias a su [sistema de gestión de reservas](#).



BELSTAFF
PURE MOTORCYCLE

LEGENDARY SINCE 1924

Distribuidor exclusiva España / Portugal BELSTAFF

dynamicline
for quality from

www.dynamicline.es

Buenas (y malas) vibraciones

Joyas de piel



La marca Toc, si es que podemos denominar así a un pequeño taller de artesanos con base en Vietnam que apenas tiene capacidad para surtir a unos pocos clientes al año, nació en 2011, y desde entonces se ha especializado

en la fabricación bajo pedido de mochilas, bolsas de viaje, fundas para cámaras de fotos, gafas, llaveros, cinturones, carteras e incluso correas de reloj.

Su lista de espera los va a tener entretenidos durante un largo

periodo de tiempo, pero si eres de esos que son incapaces de resistirse al encanto de los productos de gran calidad hechos a su gusto, la espera te merecerá la pena.

www.tocleather.com



Moto Clube Faro

Algarve · Portugal

Musica al vivo

Acampada

Tattoo

Tiendas

Faro 36

36ª CONCENTRACIÓN

20-21-22-23

JULIO 2017

Bike Show

Custom Farm

Regalo de una Moto y de un Viaje a Daytona

www.motoclubefaro.pt

MAIN SPONSOR:



Pantalla Inteligente

La empresa holandesa Pinlock, famosa por inventar las pantallas internas anti vaho de nuestros cascos, acaba de lanzar Pinlock Overlay, un añadido para nuestra visera que evitará que el sol nos deslumbre. La idea es sencilla, ya que se trata de una lámina plástica sensible a los rayos UV embutida entre dos láminas de policarbonato con tratamiento antirrayas, que tiene la particularidad de reaccionar ante los rayos UV oscureciéndose en se-

gundos cuando el sol brilla con intensidad, tal y como sucede con las lentes fotocromáticas de las gafas de sol



Aunque la idea no es nueva, porque esta tecnología ya está comercializada, lo que si resulta una novedad es que se trate de un aplique externo que se puede colocar y quitar en segundos, e incluso dependiendo de la compatibilidad, cambiarse de un casco a otro sin problemas. El Pinlock Overlay ya está disponible para una gran variedad de marcas y modelos, y la lista seguirá creciendo en los próximos meses.



HEROIKAFEST

CLASSIC FESTIVAL

26 AL 28 DE MAYO

20 *Cultura de moto* 17

L'ELIANA (VLC)

Shows

JOHNNY CASINO	CHEWBACCA'S	TUMBA SWING
AULLIDO ATÓMICO	LOS GLURPS!!	HOLY PAUL
	THEE VERTIGOS	THE Q EXPERIENCE
	THE WANDERERS	THE RACERS

DJs

BIORN BORJ
BLUTASKI
SEBZERO
DJ ROSVIL
SR. MEZCAL
POPCORN SUTTON

Preparadores

LIZARD MOTORCYCLES (Valencia) • TAMARIT MOTORCYCLES (Alicante) • XTR PEPO (Madrid) • NOMADE CYCLES (Madrid)
MALABURRA MOTORCYCLES (Alicante) • CLAYMA GARAGE (Toledo) • BOLT MOTOR Co. (Valencia) • SUECA IRON (Valencia)
MORLAKO KUSTOM (Teruel) • VINTAGE ADDICTION CREW (Barcelona) • MACCO MOTORS (Málaga) • 72 CYCLES (Madrid)
KACER WAGEN (Huelva) • MODELIKO CAFE RACER (Teruel) • MAX BOXER (Madrid) • IMPERIAL CAFE RACER (Madrid)
CAFE RACERS MADRID (Madrid) • PAN SPEED SHOP (Madrid) • COMMUNITY CAFE GARAGE (Valencia)
SUNBIKES GARAGE (Ciudad Real) • HELL KITCHEN GARAGE (Burgos) • NOA DESIGN (Madrid)

Market

ALLIOLI MADE MADE (Barcelona) • AEROGRAFIA SMAILY • PURE CAFE RACER SPAIN • CAFE RACER NEW STYLE
ALMA MOTORCYCLES • Barbería Vintage LOS HONORABLES • TATTOO LA PERRA LOLA • WT CUSTOMIZER
RESTORE IT • TATTOO EL NIDO • CAMISAS HAWAIANAS.NET • INPERTEC • WHEELS ORTEGA • CRETIN

Clásicas

CLUB YAMAHA RD VALENCIA • CLUB BENELLI ESPAÑA • TEAM BULTACO • PACOMO.CLA.VA • TUCLASICA.ES
ROMAN • TEAM PACO MIR • CLUB BULTACO MERCURIO • BULLIT CLASSIC TEAM • MOTOSCLASICAS.COM
TEAM MONTESA CESAR GRACIA • TEAM OSSA CLASSIC • CLUB IMPALA MONTESA • TEAM CLUB BULTACO
CLUB HONDA • MBX BARCELONA • COLECCION MIRABETE • CLUB BMW BOXER

MOTOS - CONCIERTOS - FOODTRUCKS - BARBERIAS - EXPOSICIONES
TATTOO - ARTE - FOTOGRAFIA - TRIAL - SKATE - LIFESTYLE

TRIUMPH • YAMAHA • BMW Motorrad • Norton • Moto Guzzi • Benelli

WWW.HEROIKAFEST.COM

Kilómetros extra

Los depósitos de gasolina de poca capacidad que solemos utilizar en la mayoría de nuestras motos transformadas quedan muy bonitos en los bike shows, pero a la hora de usar la moto en el mundo real nos pueden dar un disgusto si nos encontramos “vendidos” de gasolina lejos de una estación de servicio. Para evitarnos el mal rato Lowbro Customs nos proponen esta botella de aluminio que nos permitirá llevar 887ml del preciado líquido. No es mucho, pero seguro que nos evita pasar un par de horas en la cuneta esperando al servicio de asistencia. Y lo que es más importante, que la Guardia Civil nos multe por haber tenido la que siempre se ha denominado “la avería del tonto”.

Gracias a sus correas de fijación podemos llevarla en cualquier tubo del chasis



Alternativa al cuero



Aunque al relacionar los términos “Vintage” y equipamiento de motorista siempre nos venga a la cabeza la típica chaqueta de cuero, en estos últimos años los fabricantes se están esforzando por ofrecernos productos como la chaqueta VINTAGE de Hewik, que sin perder el estilo retro supone una alternativa a las calurosas y pesadas cazadoras de piel de toda la vida

La Vintage está confeccionada con una doble capa de poliéster 600, y es una chaqueta de corte ceñido que cuenta con protecciones de nivel 1 en hombros y codos, así como con un hueco previsto para incorporarle una espaldera. La marca italiana ha cuidado especialmente el confort dotándola de detalles como caderas y puños ajustables, cuello elevado para proteger el área cervical del viento, o una capa térmica fácilmente desmontable que la hace especialmente apropiada para su uso en cualquier época del año.



XSR900

FASTER
SONS



== BORN CUSTOMIZED ==
== XSR900 POR 10.499€ ==



Equípala a tu gusto con
700€ en accesorios originales
DE REGALO*

Descubre la XSR900

La XSR900 es sinónimo de carácter y autenticidad. Su estilo clásico y su brutal motor tricilíndrico Crossplane de 850cc recogen el testigo de las míticas deportivas de Yamaha, como la TZ750 de Kenny Roberts. Dale tu toque customizándola para convertirla en una moto única con la gama de accesorios Yamaha.

www.yamaha-motor.es

Síguenos en



 **YAMAHA**
Revs Your Heart

*Regalo 700€ en accesorios originales Yamaha o descuento directo en precio. Promoción válida hasta 31 de julio 2017.

Directorio Profesional



B

- ★ **BELL**
www.vicma.es
- ★ **BELSTAFF**
Tel.: 968882516
www.dynamicline.es

D

- ★ **DUCATI**
www.ducati.es
- ★ **DUCATI SERVICE ALMERÍA**
Tel.: 950232359
C/Manuel Azaña, 143 (Almería)

E

- ★ **ESPACIO H-D Barcelona**
Tel.: 93 3394874
C/ Joan Güell, 207. (Barcelona)
www.espaciohd.com

G

- ★ **GIRONA CUSTOM**
Tel.: 977 222196
C/ Sant Roc, 5. (Gerona)
www.gironacustom.com

H

- ★ **HARLEY-DAVIDSON Almería -Touring Almería-**
Tel.: 950220349
C/ Manuel Azaña, 165 (Almería)
www.harley-davidsonalmeria.com
- ★ **BARCELONA -24 Horas-**
Tel.: 93 2019928
C/ Calvet, 69 (Barcelona)
www.harleybcn.com
- ★ **H-D MADRID -Makinostra-**
Tel.: 91 4471759
C/ General Álvarez de Castro, 26 (Madrid)
www.hdofmadrid.com
- ★ **HARLEY-DAVIDSON MURCIA -Steel USA-**
Tel.: 968 347107
Avenida del Progreso, 195 (Murcia)
www.steelusa.es
- ★ **HARLEY-DAVIDSON TARRACO**
Tel.: 977 448550
C/ Carabia, 10. (Tarragona)
www.harleydavidsonarraco.com

- ★ **HANWAY**
www.hanwaymotos.com

- ★ **HELD**
Tel.: 968882516
www.dynamicline.es

I

- ★ **IRON CYCLES**
Tel.: 91 2103831
C/ Londres, 53. (Madrid)
www.ironcycles.eu

M

- ★ **METALSPORT WHEELS**
www.metalsportwheels.com
- ★ **METRALLA MOTORCYCLES**
Tel.: 965 436074
Ronda Vall d'Uixo, 152 Elche (Alicante)
www.metrallamotorcycles.es
www.metrallamotorcycles.com

- ★ **MONEGROS CYCLES**
C/ Paris, 175. (Barcelona)
Tel.: 93 3105912

N

- ★ **NITRO CYCLES**
Tel.: 91 4596564
Avda. Pablo Iglesias, 87 (Madrid)
www.nitrocycles.es
- ★ **NOMADE CYCLES**
Tel.: 630033880
Soto del Real (Madrid)
www.nomadecycles.es

P

- ★ **PAGNOL**
www.pagnol-moto.com
- ★ **PREMIER**
Tel.: 968882516
www.dynamicline.es

R

- ★ **ROYAL ENFIELD**
www.royalenfield.com/esp/
- ★ **RUTA 340 MOTORCYCLES**
Tel.: 952 967034
Carretera El Peñoncillo, 13 Torrox Costa (Málaga)

S

- ★ **SCRAMBLER DUCATI**
www.scramblerducati.com/es
- ★ **SENDRA BOOTS**
Tel.: 967 340508
C/ Aparadoras, 3 Almansa (Albacete)
www.sendra.com

- ★ **SHUBERT**
Tel.: 968882516
www.dynamicline.es

- ★ **STAR TEAM CLÁSICO**
Tel.: 965 750552
Avenida de Valencia, 49 El Vergel (Alicante)
www.star-team.es

T

- ★ **TRIUMPH**
www.triumphmotorcycles.es
- ★ **TRIUMPH MADRID**
C/ José Abascal, 2-4 (Madrid)
Tel.: 91 6356752
www.triumphmotosmadrid.es

- ★ **TRIUMPH MURCIA -Steel British-**
Tel.: 968 351030
Avenida del Progreso, 195. (Murcia)
www.steelbritish.com

- ★ **TRIUMPH VIGO -Bike 52-**
Tel.: 986 472288
Avenida de la Hispanidad, 76. Vigo (Pontevedra)
www.bike52.com

Y

- ★ **YAMAHA**
www.yamaha-motor.es
- ★ **YAMAHA SEVILLA -Eduardo Castro Motos-**
Tel.: 954 987217
C/ Motor, 15 (Sevilla)
www.eduardocastromotos.es
- ★ **YAMAHA TERUEL -Motos Loscos-**
Tel.: 978 880693
Avenida 2 de Mayo, 63. Andorra (Teruel)
www.motosloscos.es

MULA FEST

Custom Edition

30 JUN - 1 - 2 JUL 2017
IFEMA, FERIA DE MADRID

MULAFEST.COM

MADRID TATTOO CONVENTION

FIESTA ISLA KALISE GARAJE

ARTE EMERGENTE EXPO-ERÓTICA

V+S+D DE 12:00 A 00:00 H.

ORGANIZAN

PATROCINA

COLABORAN



LOS SONIDOS DEL MOTOR Y EL ROCK SE FUSIONAN EN UN GRAN EVENTO



14 Y 15 DE JULIO

GARAGE SOUND

AUDITORIO MIGUEL RIOS RIVAS VACIAMADRID

FESTIVAL

CONCENTRACIÓN EVENTO

14-15 JULIO 2017

RIVAS-MADRID

BIKE SHOW

(AFILIADO AL CAMPEONATO DE ESPAÑA)

CAR SHOW

7.000€ EN PREMIOS

ESPECTÁCULO DE

FREE STYLE

MARC PINYOL

ROCKY FLORENZA

ANTONIO NAVAS

MINIMOTOS

CONCURSOS Y EXHIBICIONES DE

HOT RODS

AMERICAN CAR

MOTOS CUSTOM

ATRACCIONES INFANTILES

VIERNES

The Darkness

DIOS SALVE A LA REINA

QUEEN

THE ANSWER

Mustasch

TAX THE HEAT



NEON DELTA

SÁBADO

EXTREME

FECHA EXCLUSIVA EN ESPAÑA

UGLY KID JOE

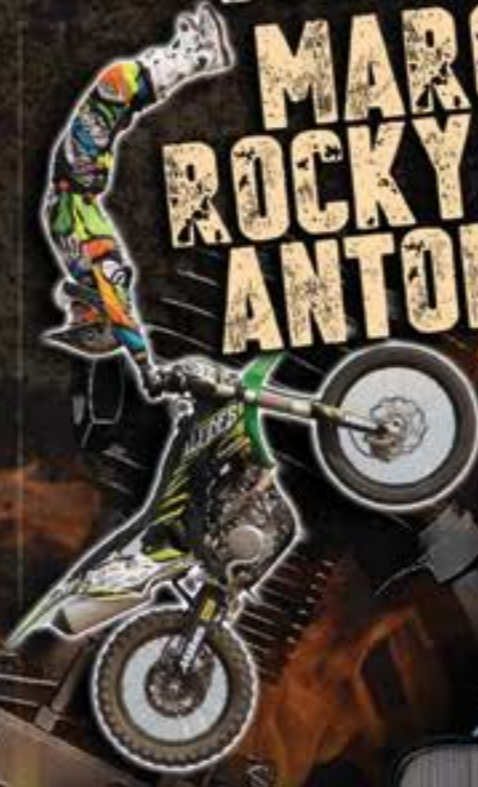
THUNDER

Nashville Pussy

TERRORVISION

BARBE-Q BARBIES

LOS BRAZOS



Más info en www.garagesoundfest.com

Entradas a la venta en www.garagesoundfest.com

ticketmaster

Halcon Viajes

taquilla

Yamaha 400 BSR

Boogie Single Racer



A veces no hace falta ni un motor de cilindrada gigantesca, y mucho menos gastarse una fortuna en carísimos accesorios aftermarket, para tener una moto chula. Imaginación, trabajo y ganas de divertirse, son ingredientes que nunca fallan...

TEXTO: CR; FOTOS: YAMAHA



T

eníamos muchas dudas sobre la idoneidad de publicar éste reportaje, y muchas más de sacar en portada de este mes la Yamaha SR400 de Bratstyle, porque aunque no nos sea fácil reconocerlo, la Boogie Single Racer es una de esas motos que te apetece sacar porque son interesantes, pero que por pitos o por flautas se acaban traspapelando por algún rincón del disco duro del ordenador... La pequeña Yamaha SR400 ha sido una de las motos más vendidas en Japón durante nada menos que tres décadas, y esta Boogie Single Racer es una de esas transformaciones al más puro estilo japonés clásico, en la que Go Takamine, dueño de Bratstyle, ha hecho una seductora combinación de elementos antiguos y modernos.



La pequeña Yamaha SR400 ha sido una de las motos más vendidas en Japón durante nada menos que tres décadas, y esta Boogie Single Racer es una de esas transformaciones al más puro estilo japonés clásico, en la que Go Takamine, dueño de Bratstyle, ha hecho una seductora combinación de elementos antiguos y modernos.

Bratstyle es el único taller del mundo cuyo nombre ha servido para bautizar un estilo de motos personalizadas



Takamine lleva más de 16 años usando las SR 400 y XS650 como base en la mayoría de proyectos que salen del taller que regenta en la capital de Japón. Un local de reducidas dimensiones en el que todos (y el dueño el que más) trabajan a destajo para poder atender la enorme cantidad de solicitudes que les llegan cada día desde todos los rincones del planeta. Y es que Go Takamine es uno de los pocos transformadores, si no el único, que pueden presumir de ser dueños de un taller mundial-

mente conocido, cuyo nombre ha servido para bautizar una estilo de motos personalizadas, así que aprovechó su dilatada experiencia con las motos de la marca de los tres diapasones para crear ésta SR400 B.S.R. que además de ser una elegante “special” con la que mostrar al mundo la filosofía del “menos es más” que representa el verdadero espíritu del custom del país del sol naciente, también era la primera moto Sport Heritage del programa Yard Built que Yamaha encargaba a un constructor nipón.

Como ocurre con la mayoría de las Brats, la Yamaha B.S.R. es sencilla y espartana a partes iguales, y sus fluidas líneas conforman una silueta que recuerda tanto a algunas motos británicas de los 60 que unos logos de BSA en los

flancos del depósito de gasolina no desentonarían. Todo en ella gira en torno a la búsqueda de la elegancia, y cuando la miras detenidamente descubres una atención al detalle que casi roza la obsesión.

La B.S.R (Boogie Single Racer) es la típica transformación al más puro estilo japonés, con una seductora combinación de elementos antiguos y modernos



Fueron necesarias muchas horas de trabajo manual para que Go consiguiera dar al depósito original de la SR sus nuevas formas. Si nos fijamos bien es prácticamente igual que el de serie, pero su tamaño se ha reducido considerablemente para conseguir que todo el conjunto tuviera un equilibrio visual perfecto, y al mismo tiempo resaltara la presencia del bonito monocilíndrico refrigerado por aire para el que fabricó una espectacular tapa de cigueñal. La horquilla Ceriani, la llan-

ta delantera de radios con perfil en H, que vuelve a lucir un freno de tambor igual que el que llevaban las SR400 hace tres décadas, el depósito de aceite bien a la vista, el escape con silencioso tipo megáfono, los neumáticos de exagerado perfil, o las suspensiones recortadas, identifican a la B.S.R como un proyecto con toques clásicos definitivamente único, que la convierten en una obra de arte en movimiento claramente inspirada en las máquinas que se preparaban para las carreras de playa que se organizaban a principios del pasado siglo.





La Yamaha SR400 B.S.R. no tiene un motor potente. Tampoco está cargada de carísimos accesorios inútiles...ni falta que le hace para ser una moto magnífica, y una digna representante del estilo del

taller en el que se ha construido. Y como toda Bratstyle que se precie, al verla te entran unas ganas terribles de arrancarla y pasarte el día disfrutando con ella hasta que se ponga el sol.

Sencilla y espartana a partes iguales, la silueta de la Yamaha B.S.R recuerda a la de algunos modelos británicos de los 60



ESTAMOS AQUÍ DESDE ANTES
DE QUE TE CRECIERA LA BARBA.



SÍGUENOS:



Harley-Davidson Madrid

MAKINOSTRA



SCREW IT, LET'S RIDE.

Honda Simmer

Cocinada a fuego lento...

Aunque las Shadow VT600 supusieron un boom para Honda a principios de los 90, los del ala dorada nunca prestaron mucha atención al segmento custom...

TEXTO: XTB; FOTOS: CORTESÍA DE STUDIO MOTOR





Por aquellas fechas las carreteras se habían llenado de tíos con monos de cuero de colorines que parecían salidos de un Gran Premio. Las CBR600 se vendían como caramelos en la puerta de un colegio. Eran las motos del momento, y las custom todavía no habían alcanzado el protagonismo que tienen en la actualidad, así que era normal que Honda enfocara todos sus esfuerzos a reforzar su posición dominante en el mercado de las deportivas de media cilindrada y dejaran de lado todo lo demás.

Esta VT1100 es de la primera serie. Llegó a Indonesia en el 91, y desde entonces ha prestado sus servicios al mismo dueño





Aun así Honda siempre se caracterizó por hacer motos magníficas incluso cuando no se lo proponían, y que la VT1100, la hermana mayor de las Shadow 600, fuera tan buena o incluso mejor que ésta, y se vendiese tan bien en el mercado USA a pesar de la presencia de Harley, supuso tal sorpresa para los directivos de la marca que tomaron la decisión de exportarla al resto del mundo. Pero lo hicieron tarde. Los primeros ejemplares no llegaron a muchos países “oficialmente” (vía concesionarios) sino a través de importadores independientes. Aquello mosqueó a Honda pero el mal ya estaba hecho, y cuando la versión para exportación, la VT1100 Aero, llegó a los concesionarios, no se vendió como debía porque los importadores paralelos ya se habían encargado de satisfacer la demanda “colando” un montón de motos en cada país,... y a mejor precio que las oficiales.

La Simmer es el resultado de la cuarta transformación que sufre ésta Honda en sus 26 años de existencia

Esta VT1100 es de esa primera “camada”. Llegó a Indonesia en el año 91 y ha estado prestando sus servicios al mismo dueño desde entonces. En todos estos años (26 para ser exactos) se mantuvo de estricta serie; también se transformó en bobber, chopper, e incluso durante una temporada ha sido un bagger con maletas rígidas y carenado tipo Batwing hasta que el conductor de un coche se la llevó por delante en un

despiste. Por suerte no hubo heridos. Todo quedó en un susto y en un buen desparrame de piezas de fibra por el suelo. Los destrozos los pagaba el seguro, así que intercambiaron los papeles mientras se tomaban una cerveza y todos tan amigos.

Tras el encontronazo la moto fue a parar al taller de Jakarta Studio Motor, donde ya la habían modificado otras veces, con la idea era repararla y cambiar su

aspecto una vez más. El panorama custom, como la música, la pintura, la danza, o cualquier otro tipo de expresión artística que se nos ocurra, está expuesto a los caprichos de la moda, así que esta vez no habría mandos avanzados, manillares altos, ni pintura con calaveras, llamas, ni nada que se le pareciera. Si el dueño quería algo estilo café racer, que es lo que ahora está de moda... pues que así fuera.

Los “culpables” de la pintura fueron Komet Studio. No contaron con el dueño de la moto para elegir la decoración, pero la jugada les salió bien. Al tío le encantó



El primer paso fue comprobar que el chasis no se hubiera doblado en el accidente. Acto seguido se rehízo toda la sección trasera, de forma que el asiento quedara paralelo al suelo y en el mismo plano que la base del tanque de gasolina. El maltrecho tren delantero se arregló con una horquilla invertida Showa, y para sustituir las llantas de aleación originales se recurrió a unos aros TK de fabricación japonesa con radios de acero inoxidable. En la trasera, de garganta más ancha, se mantuvo el freno de tambor, y en la anterior se adaptó un segundo disco de freno (la VT1100 solo llevaba uno en origen) y pinzas Nissin de 4 pistones. Ambas calzan neumáticos Firestone Deluxe Champion. No son muy buenos, pero hay que reconocer que a nivel estético quedan muy bien.

Toda la carrocería de la Simmer se hizo en Studio Motor con chapa galvanizada de 1,2mm, donde también se encargaron, del sistema de escape 2 en 2, el soporte de matrícula, y de fabricar unas estriberas retrasadas, con sus correspondientes reenvíos, mezclando piezas de distinta procedencia. La decoración de la moto no es tan sobria como es habitual en la mayoría de café racer. Los “culpables” se llaman Komet Studio, y trabajan regularmente con Studio Motor. La combinación de colores Dupont en azul y plata metalizado la escogieron sin contar con el dueño de la moto. Por suerte la jugada les salió bien porque al tío le encantó. Y para ser sinceros... a nosotros también



General

Moto>Simmer
Modelo base>Honda VT1100
Año>1.991
Constructor>Studio Motor
País>Indonesia

Motor

Fabricante>Honda
Tipo>V-Twin
Cilindrada>1100cc
Carburador>Mikuni
Filtro de aire>K&N
Escape> Studio Motor

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Honda modificado
Horquilla>Showa
Tipo>Invertida
Faro>Tipo Bates
Semimanillares>Honda
Mandos/bombas>Nissin
Conmutadores>Stock
Llanta delantera>TK Japan 3.00 x 18"
Frenos>Doble disco Nissin
Pinzas>Nissin 4 pistones
Neumático> Firestone Deluxe
Champion
Medida>4.00 x 18
Depósito de gasolina> Studio Motor
Asiento> Studio Motor
Estriberas>Aftermarket adaptadas
Llanta trasera> TK Japan 3.50 x 18"
Freno>Tambor
Neumático>Firestone Deluxe
Champion
Medida>4.50 x 18
Guardabarros>Studio Motor
Porta matrícula> Studio Motor
Piloto>CCI Bullet
Intermitentes>CCI Bullet
Pintura>Komet Studio



ELEVA AL MÁXIMO TU NIVEL DE ADRENALINA.

LA COMPLETAMENTE NUEVA STREET ROD™. ÁGIL, AGRESIVA
Y PREPARADA PARA MANIOBRAR ENTRE EL TRÁFICO.



HARLEY-DAVIDSON TARRACO
C/ Caràbia, 10 - L'Albada 43006 - TARRAGONA
Tienda: 977 44 85 50 / Taller: 977 44 85 51
www.harleydavidsontarraco.com



Killer 48

La K1, que es como en realidad se llama este proyecto realizado por Kustom Kommune y Harley Australia, está más cerca de una “concept bike” que de la típica transformación custom...

TEXTO: XTB; FOTOS: [JASON LAU PHOTOGRAPHY](#),
POR CORTESÍA DE KUSTOM KOMMUNE



P

ero antes de hablar del proyecto Killer 48, habría que hablar del curioso proyecto que hubo detrás de su construcción, porque Kustom Kommune no es un taller al uso, sino el primer (y seguramente único) taller comunitario que hay en Australia. Todos sus impulsores son profesionales en diferentes disciplinas del sector

de la automoción, que un día decidieron unirse para construir una show bike homologable para rodar legalmente. Cada uno aportaría sus conocimientos, pero eso era todo lo que podían hacer porque ni siquiera tenían un local en el que trabajar. Por suerte, las redes sociales, si se saben usar, dan mucho de sí, así que pusieron en marcha una campaña de crowd funding con la que recaudaron fondos para equipar un

local alquilado. La idea tuvo tan buena acogida entre los aficionados que no solo consiguieron la financiación que necesitaban, sino que de repente se vieron con un numeroso grupo de asociados, "La Komuna Kustom", dispuestos a ayudarles en todo lo que les hiciera falta. Para rematar la faena sus planes llegaron a oídos de la central australiana de Harley, que amablemente les donó una Sportster Forty Eight.



Kustom Kommune no es un taller al uso, sino el primer (y único) taller comunitario que hay en Australia



Con una moto nuevecita en la que enredar, el siguiente paso fue trazar las líneas del proyecto. La idea era que la moto pareciera un nuevo modelo fabricado en Milwaukee, pero se dieron cuenta que en un taller por el que cada día desfilan montones de personas el equipamiento es muy básico. Eso suponía que no tenían hardware informático para modificar la electrónica, y si no encontraban una solución, se tendrían que limitar a transformar la estética de la 48 y poco más. Pero estaba claro que después del lío que habían montado no se podían quedar de brazos cruzados. La solución que se les ocurrió fue un tanto drástica, y pasó por eliminar de la moto todo componente y elemento electrónico en el

que no se pudiera trabajar con herramientas convencionales. Esto significa que la Killer 48 ya no tiene inyección electrónica, ABS, alarma antirrobo, el encendido de fábrica, ni todos los sensores que hacen tan gratas las motos actuales a los defensores del medioambiente.

El plan de este grupo de locos gustó tanto a los responsables de Harley-Davidson Australia, que les donaron una Forty Eight



Para poder dar este “salto atrás” en el tiempo recurrieron a un módulo M-Unit de Motogadget para la gestión del rehecho sistema eléctrico. La firma germana también les proporcionó uno de sus sistemas de arranque sin llave, y los micro pulsadores eintermitentes que encontramos en los semimanillares RSD. Para eliminar los sensores del ABS, Matt, de Krank Engineering, mecanizó unos espaciadores para los ejes de rueda, y de propina hizo una bonita tapa al motor con el logo de Kustom Kommune, mientras que de alimentar el V-Twin de 1200cc ahora se encarga un carburador S&S Súper E con un bonito filtro Old School. Por último, sustituyeron la correa de transmisión secundaria por una cadena, y escondieron los radios de la llanta con un tapacubos Moon en aluminio crudo que da a la rueda trasera un aspecto imponente.



A la Forty Eight se le eliminaron todos los componentes y elementos en los que no se pudiera trabajar con herramientas convencionales





Imitando la técnica de los preparadores de café racers de los 60, el colín se fabricó usando la mitad de un depósito Cole Foster igual que el que usaron para la gasolina. Esto facilitó quitar el de aceite de su ubicación

habitual, y trasladarlo al colín, para el que Robby Ante, soldador, y Glenn Aitken, un gurú de las Harley antiguas, idearon todo el sistema interno de tuberías antes de soldar la bandeja de asiento que lo mantiene estanco,

y fabricaron los nuevos puntales traseros del chasis en los que se asienta. Aaron Sinclair de Wierd-O-Pholstry y tapicero del equipo, remató el colín añadiéndole el asiento que fabricó a medida para que encajara como un

guante en el chasis de la 48, y Karl Stehn de KDS Designs se encargó de la pintura, que está inspirada en la clásica combinación en negro, blanco y naranja de las XR de carreras, pero usando pinturas metalflake.

Ahora que la Killer 48 está terminada, para financiar sus próximos proyectos Kustom Kommune han inaugurado una tienda de piezas

y una escuela de formación. Un plan con el que quieren potenciar el motociclismo de base, y que nos gustaría ver en muchas más ciudades de todo el mundo.



La K1 es una elegante café racer en la se muestran las habilidades de éste talentoso equipo de “builders de garaje”





General

Moto>Killer 48
Modelo base>Sportster Forty Eight
Propietario>H-D Australia
Constructor>Kustom Kommune
Tiempo>4 meses
País>Australia

Motor

Fabricante>H-D
Tipo>V-Twin
Cilindrada>1200cc
Alimentación>EFI modificada a carburación
Carburador>S&S Supe E
Filtro de aire>CCE
Escape> Robbie Ante & Glen Aitken (Kustom Kommune)
Transmisión secundaria>Correa modificada a cadena
Electrónica>Motogadget M-Unit

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Original con subchasis modificado
Horquilla>Original modificada
Barras>Recortadas 5cm
Faro>Original
Manillar> Krank Engineering
Mandos/bombas>Aftermarket
Puños>RSD
Freno>Sistema ABS eliminado
Pinzas>HD
Neumático>All State Deluxe
Depósito de gasolina> Cole Foster modificado
Colín>Trozo de depósito Cole Foster
Depósito de aceite>En el colín
Tapizado asiento>Wierd-O-Pholstry
Estriberas conductor>CNC
Basculante>Original
Amortiguadores>Progressive Suspension 330mm
Llanta trasera>Original
Tapacubos>Mooneyes
Freno>HD
Neumático>All State Deluxe
Pintura>KDS Designs

Para financiar sus próximos proyectos, The Kustom Kommune ha inaugurado una tienda de piezas y una escuela de formación

II Special Bikes Cult Madrid

BESPOKE MOTORCYCLES EXHIBITION

Premio de
3.000 €
al mejor
diseño,
pintura
y concepto creativo



CAFE RACERS SCRAMBLERS
BRATSCOPPERS
TRACKERS BOBBERS

MULA FEST

Custom Edition

30 JUN - 1 - 2 JUL 2017
FERIA DE MADRID



IFEMA
Feria de
Madrid

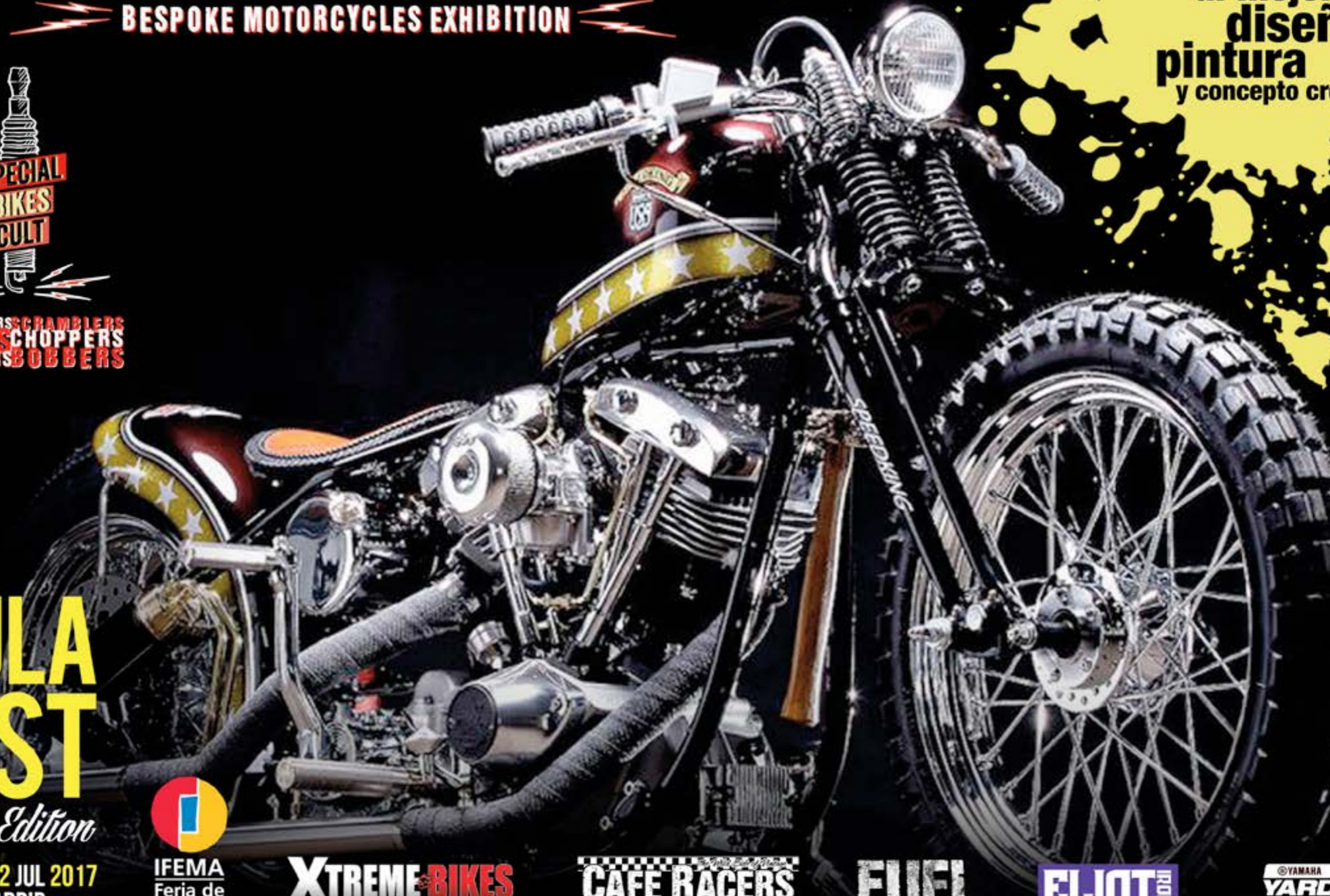
XTREME BIKES

CAFE RACERS

FUEL

ELIOT IRON

YAMAHA
**YARD
BUILT**



Nasty Girl Bobber

En reportajes anteriores ya os hemos presentado otros trabajos de Koichi Fujita. Sus bobber, casi todas con la célebre Yamaha XS como base, son equilibradas, sobrias, y al menos para nosotros... tremendamente bonitas.

TEXTO: XTB; FOTOS: AN-BU CUSTOM MOTORS



An-Bu Custom Motors es sinónimo de puro estilo “Made in Japan”, aunque llevado a unos límites extremos a los que muchos de sus colegas de profesión no se atreven a llegar. Ninguna de las motos que salen de éste taller de Nagoya lleva pinturas espec-

taculares, sofisticadas piezas de artesanía, y mucho menos acabados perfectos que obliguen a sus dueños a tratarlas como si fueran de cristal. Las motos que salen de éste taller de Nagoya son de un estilo canalla que roza la estética “Rat”, y se

hacen pensando en que sean funcionales, sencillas y duraderas. Y más importante aún, también lo más efectivas posible. Nada sobra, luego cada componente es necesario para que el funcionamiento del conjunto sea perfecto.





Las motos de aspecto canalla que se hacen en éste taller de Nagoya tienen dos propósitos: divertirse y acelerar cómo cohetes cuando el semáforo cambia de color

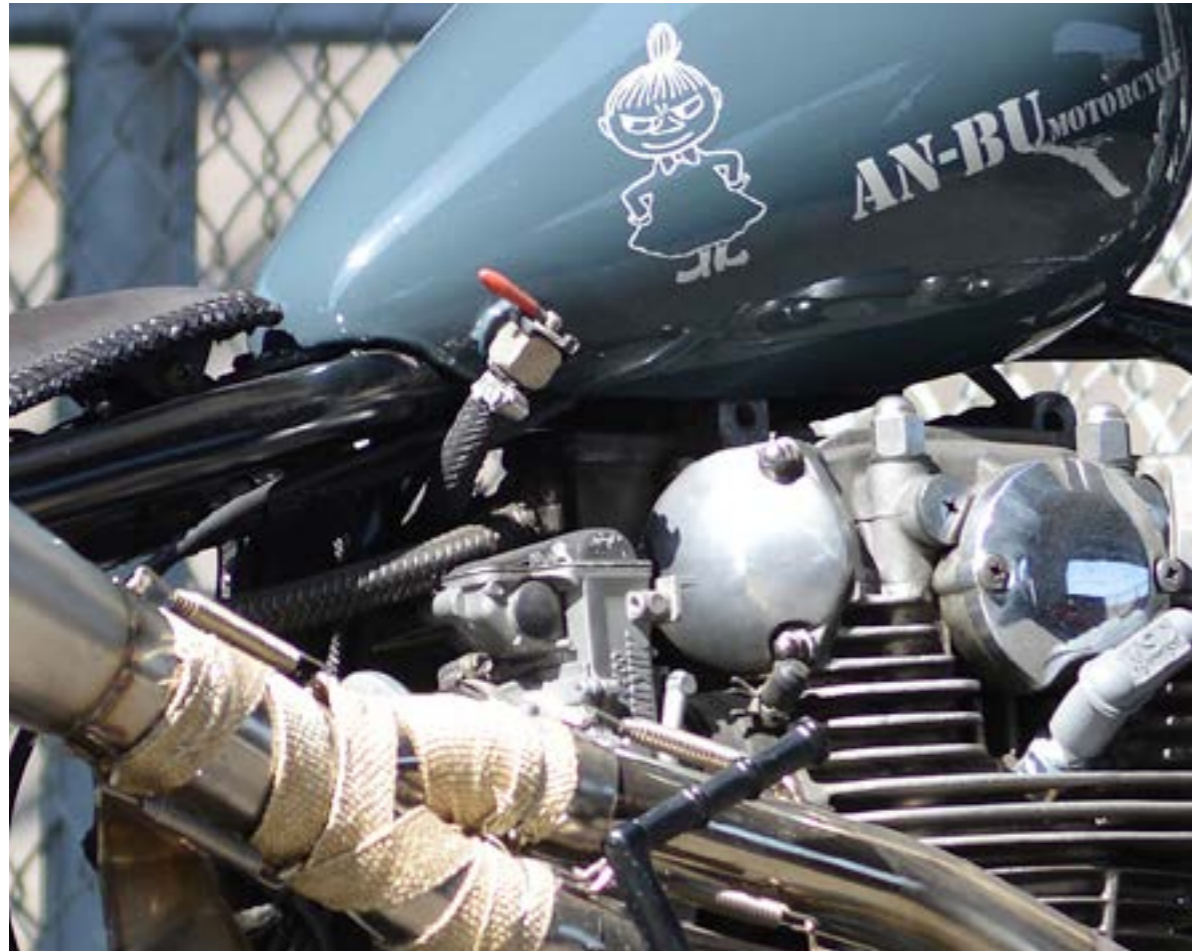
Para éste proyecto bobber bautizado como Nasty Girl, Koichi buscó una Yamaha XS400 Special, ya que al ser el modelo “chopper” de la conocida bicilíndrica paralela, se ahorraría el esfuerzo de tener que cortar y rehacer los tubos de debajo del asiento para acercar éste al suelo. Aun así su primer paso fue dejarla al desnudo para someterla a una cura de adelgazamiento a base de eliminarle todo soporte que no fuera necesario, y de agujerear las piezas que si lo fueran. Puede resultaros difícil de creer, pero en una moto con tan poca cilindrada el caballete central, unos cuantos trozos de tubo, o deshacerse de esas tapas laterales que no tienen más función que la estética, suponen un peso extra que puede hacernos perder algún que otro kilómetro por hora de velocidad punta. Y si algo distingue a las motos de

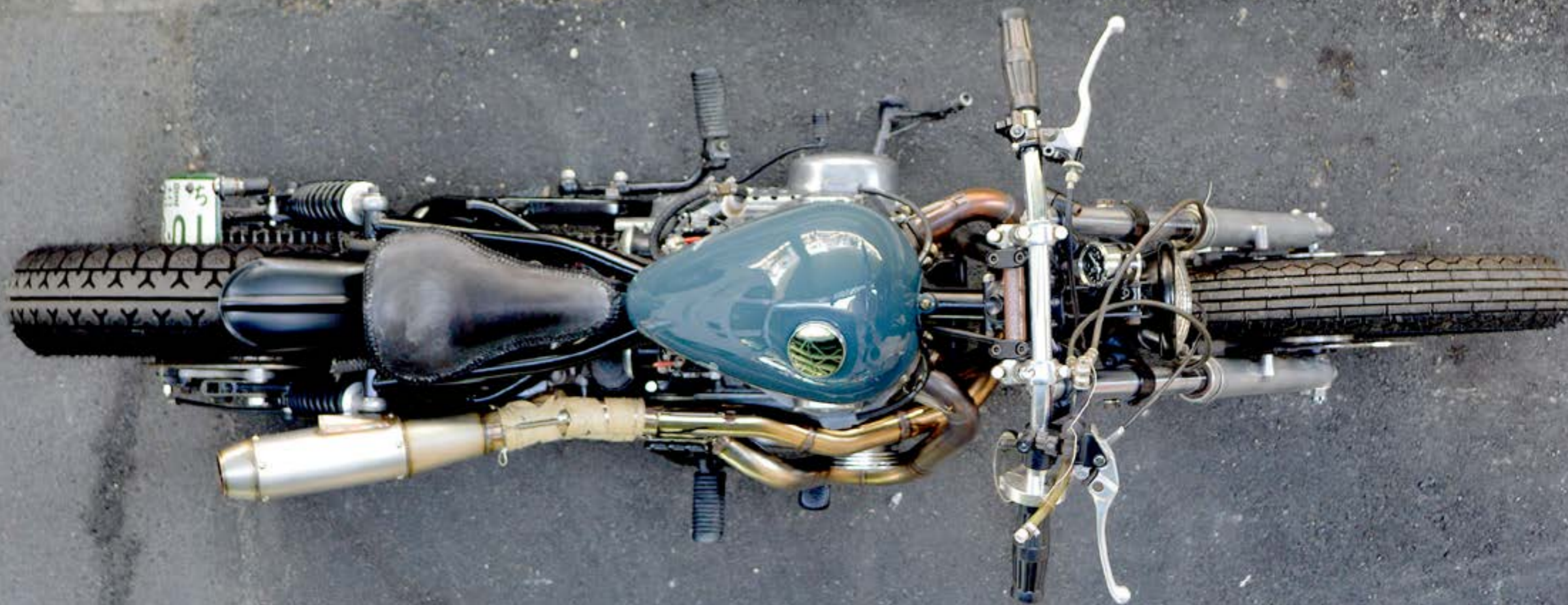
An-Bu de las de otros talleres es ser más rápidas y ligeras. Además de la guerra declarada a la báscula, a esto también ayuda la habilidad de Koichi a la hora de mejorar los motores. En este rebajó la culata para aumentar la compresión, montó pistones de 440cc, segmentos, válvulas con muelles más duros, juntas, retenes, y embrague nuevos. Como “guinda” del pastel aligeró el cigüeñal, y fabricó el escape dos en uno, con lo que al girar el puño de gas la subida de vueltas es fulgurante. Que en el motor haya tornillos oxidado e incluso algún churrete de aceite sirve de ayuda para mantener el look desvencijado que tanto éxito tiene entre los clientes de Koichi, que al igual que él saben que las cosas importantes, que curiosamente son las que no están a la vista, se cuidan al detalle.

Lo mismo pasa con los componentes de la parte ciclo. Aunque no lo parezca, tanto los muelles como los hidráulicos de la horquilla y los amortiguadores traseros son nuevos. Estos últimos son muy cortos y están más inclinados que los originales debido a que el basculante de serie se alargó para rebajar la sección trasera. La frenada

también se mejoró con tres discos flotantes anclados a las llantas de una de las últimas versiones de XS. Las pinzas Brembo sobraron en la transformación de una vieja Guzzi LeMans II. Hubo que adaptarlas con soportes artesanales pero el trabajo mereció la pena. Con lo bien que funcionan era una pena no aprovecharlas.

Koichi pertenece a esa generación de constructores que contribuyen a cambiar el panorama custom internacional





A nivel estético la moto es similar al resto de bobber de la familia. Depósito de gasolina de reducidas y formas redondeadas, asiento monoplaza, y un minúsculo guardabarros que

en caso de lluvia no sirve absolutamente para nada. Pero la Nasty Girl es un bobber, y como tal, no le hace falta nada más. Solo un dueño dispuesto a jugar con ella entre el caótico trá-

fico de Nagoya, ponerse en la primera fila de los semáforos, y esperar que la luz cambie a verde para acelerar como un cohete y mostrar a todos de lo que su moto es capaz.



Los clientes de An-Bu Motors nunca tendrán que tratar sus motos como si fueran de cristal. Al contrario, van mejor con el gas a fondo

XTREME BIKES

Si no te ven...



...Nadie sabrá que existes

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

Moon-Ster

Su nombre es Peter Ström y es de Estocolmo. No es la primera vez que publicamos una de sus motos en ésta revista, y eso que este sueco de 54 años no se dedica a construir motos de forma profesional...

TEXTO: XTB; FOTOS: PETER STRÖM Y MICHAEL ÅKERBLÖM



T

om Foster, Jesse James, y otros grandes builders del panorama custom norteamericano, han sido siempre una fuente de inspiración para este veterano que cuenta en su haber con un Trike FXR que hizo para su mujer, el bobber con base Sportster de su hija, y su propio chopper, que hizo tomando otra XL como punto de partida, a las que ha seguido el Hot Rod de estilo Drag Racing de éste artículo.



En el sector automovilístico norteamericano hay pocas firmas tan involucradas en el mundo de los hot rod y las carreras de dragster cómo Mooneyes



Hay muy pocos nombres tan intrínsecamente asociados a los hot rod y las carreras de dragster como Moon. La empresa, que más de seis décadas después de su inauguración se mantiene en el local original, sigue fabricando y distribuyendo algunas de las piezas para coche y moto más bonitas y mejor cotizadas del mundo. De entre todas destacan especialmente el característico depósito de aceite cilíndrico, una réplica en miniatura de los Moon de hot rod, y el de

gasolina de aluminio que hace para ellos Easy Rider Tokio. Dos piezas que a Peter le gustan tanto que hizo ésta moto para poder usarlos. Con un guardabarros Tsunami de Lowbrow Customs, un pequeño carenado de Hippy Killer Garage, y un asiento Biltwell Thinline que le proporcionó su colega Otto de Biltwell USA, que además del monoplaza también le mandó el manillar y los soportes, el puño de gas, los reposapiés y la tapa del carburador.



Después de más de seis décadas de actividad, en Moon siguen haciendo las piezas más cotizadas del mercado





La base del proyecto fue el chasis original de una XL de 2003, en el que al contrario de lo que suele hacerse en la mayoría de transformaciones de estilo old school no solo no se eliminó la sección trasera para sustituirla por un hardtail, sino que se le han montado amortiguadores de gas de “pata negra”. Pero eso no significa que el chasis se mantuviera tal y como lo parieron en Milwaukee. Para nada. A la estructura principal Peter le incrementó en 7,5cm la longitud de los tubos de la cuna delantera, dio 39° de avance al rastrillo, alargó 25cm las barras de la horquilla, y montó unas tijas con 5° extra de lanzamiento. Estas modificaciones sumadas a que la zona central del chasis se rebajó considerablemente dieron como resultado las líneas largas y fluidas que recuerdan a aquellas inconfundibles máquinas del mítico Tolle que tanto gustaron siempre a los bikers nórdicos. Para completar la parte ciclo Peter recurrió a unas llantas Mag Wheels de los 80 en las medidas originales de la Sportster, 19” delante y 16” detrás, con discos de freno DNA flotantes y pinzas de simple pistón.



El punto fuerte de la Moon-Ster es el motor, en el que se echó el resto para superar la barrera de los 100cv de potencia



Pero el verdadero punto fuerte de la Moon-Ster es el motor Sportster de 2003, en el que Peter echó el resto para superar la barrera de los 100cv de potencia a la rueda trasera. Su cilindrada es de 1250cc gracias a un juego de cilindros Hammer Performance

con pistones Sledge de la misma marca. Ha perdido algo de par motor, pero por el contrario, con los árboles de levas Jims y las levas Impact 560 sube de vueltas con una alegría inusual en los V-Twin de Milwaukee. Suponemos que en esto algo

también tendrán que ver el Mikuni CV40 con kit ThuderJet y filtro Moon, y el escandaloso Screamin' Eagle 2 en 1. Pero si hay alguna pieza de la que Peter está especialmente satisfecho es el embrague. Es un AMF con discos de kevlar que permite cambiar de

marcha sin cortar gas ni tener que apretar la palanca de embrague. No es recomendable en motos de calle porque su duración es limitada, pero si te gusta rodar rápido merece la pena el esfuerzo económico porque funciona de maravilla.

*Si Peter quería un Hot Rod
de estilo Drag Racing hay
que darle la enhorabuena,
porque lo ha conseguido
con creces*





Con la Moon-Ster recién terminada Peter ya tiene en mente su próximo proyecto. También será con base Sportster, y será un chopper al más puro estilo de los 70 con depósito Coffin, horquilla Springer, y suspensión trasera

tipo Plunger. Tardará en ponerlo en marcha porque todavía tiene que conseguir pasta para hacerlo, pero conociendo cómo se las gasta este sueco que construye motos por diversión, ya estamos deseando verlo





General

Moto>Moon-Ster
Modelo base>H-D Sportster
Propietario>Peter Ström
Constructor>Propietario/Bambses Custom
Tiempo>8 Meses
País>Suecia

Motor

Fabricante>H-D
Tipo>V-Twin
Cilindrada>1.250cc
Pistones>Sledge Hammer
Cilindros>Hammer Performance
Culatas>Buell XB 12
Árboles de levas> Jims
Levas> Impact 560
Carburador>CV40 con Thunder Jet
Tapa carburador> Biltwell de aluminio
Filtro de aire>Moon
Embrague>AMF Auto Clutch de Kevlar
Escape>Screamin'Eagle 2 en 1
Sistema eléctrico>Peter Ström
Encendido>Dyna 2000i
Potencia>103Cv a la rueda

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>XL (40% original / 60% modificado)
Avance>39°
Horquilla>DNA
Barras>Alargadas 25cm
Tijas> +5°
Faro>Bates 5 3/4
Carenado>Hippy Killer
Manillar>Biltwell
Soportes> Biltwell
Mandos/bombas>H-D/Moon
Puños>Biltwell Kung Fu
Puño gas> Biltwell Wiskey Throttle
Llanta delantera>Mag Wheels 19"
Disco freno>DNA
Pinza>Sportster 06
Depósito de gasolina>Easyrider Tokio
Tapón>Moon
Depósito aceite>Moon cilíndrico
Asiento>Biltwell Thinline
Reposapiés>Biltwell Mushman
Palanca cambio>Lowbrow Customs
Basculante>Original
Amortiguadores>Progressive
Llanta trasera>Mag Wheels 16"
Disco freno>DNA
Pinza>Sportster 03
Guardabarros>Lowbrow Customs Tsunami
Pintura>Daniel Fahlström (www.airbrushstudio.es)

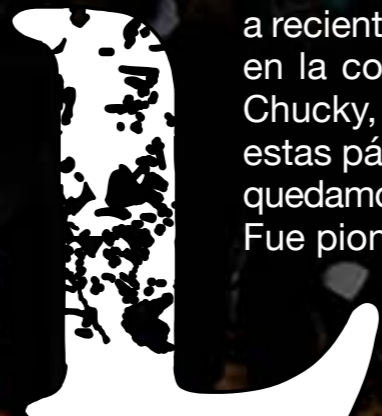
Ariel Ferrer

El nacimiento de una leyenda



Referente, pionero, inspirador, artesano, motoquero, custom... son solo algunos de los calificativos que definen a este gran constructor argentino. Ariel Ferrer ha grabado su nombre con letras de oro en la historia de la moto argentina, por su historia de pasión y lucha por esta forma de vida...

Por PILAR GÁRGOLES (ELIOT IRON)



La reciente muerte de Ariel Ferrer, más conocido en la comunidad custom internacional como Chucky, ha sido una gran pérdida que desde estas páginas lamentamos enormemente. Nos quedamos con algunas pinceladas de su historia. Fue pionero en abrir un taller por estas tierras, allá por los años 90. Sus comienzos, con 14 años, fueron de la mano de su padre, Prado Ferrer, que se dedicaba a “transformar” maquinas industriales. Este hecho fue muy importante, ya que posteriormente le ayudó a concebir su trabajo de customización de la manera en que lo hacía, abriéndole las miras en lo creativo, viendo las opciones y posibilidades que tiene un trabajo y no cerrándose en opciones marcadas. Con 18 años, comenzó a ir al taller de un amigo mecánico. Los carteles de choppers que colgaban las paredes fueron su primer contacto con el custom y pensó que unas puntas para su moto quedarían espectaculares, y se las fabricó. Siguió haciendo piezas para sus amigos, ellos le pagaban los materiales y él les hacía los laburos. Fue el comienzo de su carrera.



Estuvo tres años con su taller en un local familiar. En el año 93 decidió cambiarse a un lugar más amplio en el que poder seguir con su trabajo de una manera más profesional, y así atender la creciente demanda de trabajo que estaba teniendo.

La época del 93 al 98 es su mejor etapa profesional. Coincide con la buena situación económica y social que el país

vive debido a un boom económico, el dólar tiene paridad 1 a 1 con el peso argentino.

El país abre sus puertas a empresas extranjeras, pudiendo encontrar piezas y repuestos de grandes marcas internacionales. Aquí es cuando se plantea centrar su línea de trabajo en la construcción pura. Generalmente los talleres abarcan un mercado muy amplio de trabajos,

realización de accesorios, reparación de motos, customización, creación. *“Para hacer un buen trabajo, al 100 por 100, tienes que focalizar tus esfuerzos en una franja sola, si no realizaras todos los trabajos de una manera aceptable únicamente”*. Por este motivo él se decantó por focalizar todas sus energías en la transformación y creación de motos.

Le ofrecen ir a trabajar a EE UU, aquí en Argentina su exposición mediática es muy alta, tiene su bloque propio en TV, sus trabajos son publicados en prensa internacional, de hecho, fue el primero en publicar fuera de su país, y esto se ha mantenido durante más de diez años. Cuenta con el orgullo de

haber creado una moto para uno de los más grandes artistas del rock argentino, Pappo, (y que fue con la que perdió la vida en un fatal accidente) Sus motos son creativas, no hace excentricidades, se caracterizan por su sobriedad. El hace todo el trabajo, incluyendo el de pintura.

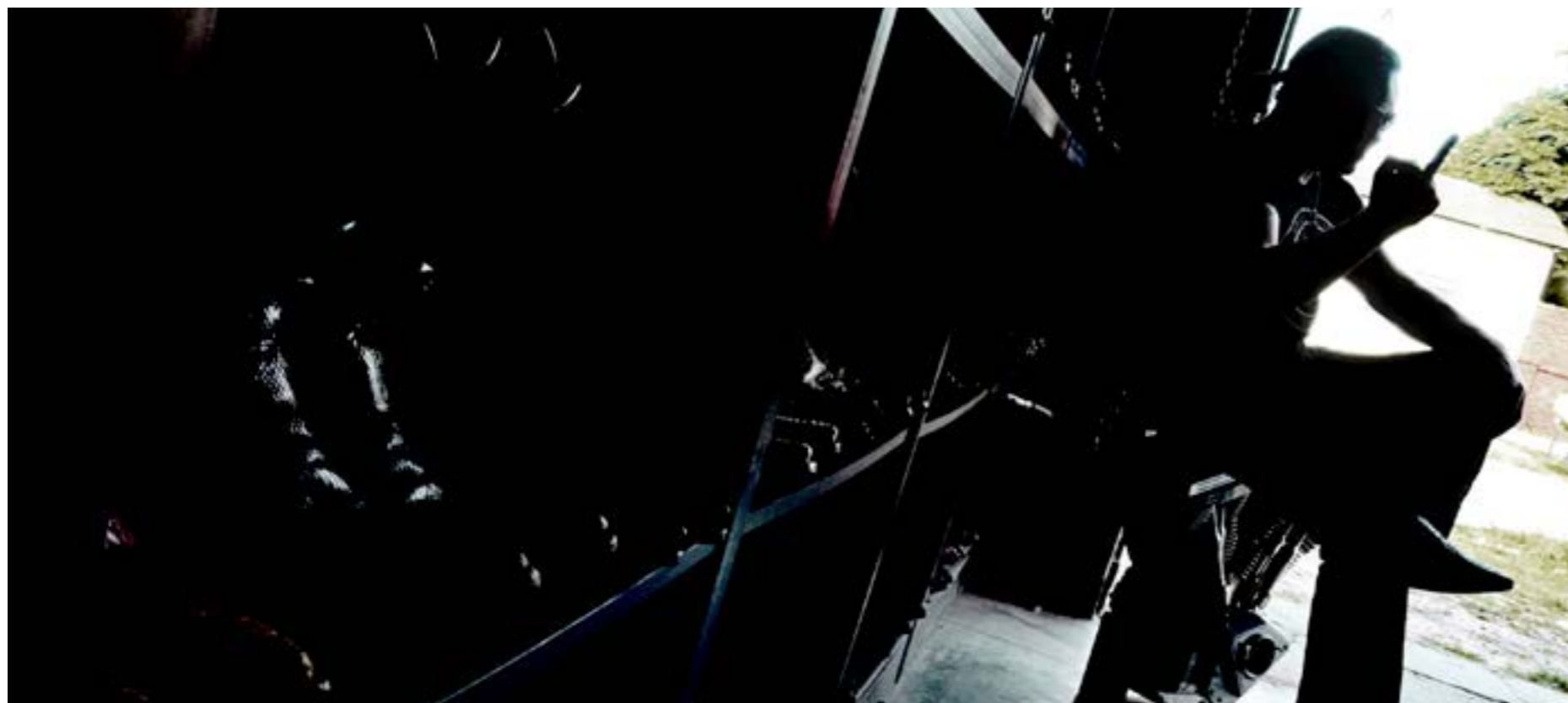


Su proceso de trabajo con el cliente era muy personal. "El producto final tiene que quedar a gusto del cliente en un 40 por ciento y en un 60 por ciento a mi gusto. Mis creaciones son como mis hijos. Tardo un mínimo de seis meses en tener la moto lista para rodar."

El año 2000 trajo el colapso económico a la economía argentina, un dólar se cambia a 10 pesos y el mercado se cierra. La importación de ciertos productos está prohibida, el mercado se estanca, pero para el custom nacen buenos exponentes, nuevos customizadores que aportan mayor creatividad a los trabajos. Se abren nuevos talleres y el nivel de profesionalidad crece, y son las motos de Ariel las que inspiran y animan a que las nuevas camadas se lancen al mundo del custom de una manera profesional.

Dentro de sus gustos y aficiones estaba la música, tan relacionada con el mundo de las motos. Tuve el placer de oírle cantar, en el Custom Festival de Epidemia 2013, junto con el grupo "Maldita Suerte" y he de decir que tenía una voz muy personal, como sus trabajos.

Sus excelentes motos son el legado que nos deja





www.xtremebikes.es