

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

XTREME BIKES

Cobalt Storm by JSK Moto

Down & Out Cafe Racers
'Hold On Go Fast' ★ Sterling Musketeer ★
Rough Crafts
Tail End Customs
The Factory Metal Works
Rocket Bobs
Moon Machine ★
Speed Weevil



#42



Editorial

El pasado mes, una señorita que conducía bajo el efecto del alcohol y las drogas invadía el carril contrario en la carretera de Oliva, Valencia, llevándose por delante a un grupo de ciclistas con el triste resultado de varios fallecidos y heridos. Por desgracia no fue el único del tuvimos noticias. Y mucho me temo que tampoco será el último.

Los motoristas llevamos años sufriendo episodios similares en nuestras propias carnes. Pero la diferencia de nuestro colectivo con el de los ciclistas es que a nosotros no solo no nos defiende nadie, sino que por norma se nos echa la culpa. Ya sabéis: si es que van cómo locos; ellos solitos se lo buscan, son unos inconscientes... en ocasiones tienen razón porque todavía queda por ahí mucho gilipollas que usa la carretera como un circuito de Gran Premio. Y precisamente es a ellos a quienes hay que agradecer que sus "proezas" grabadas desde los helicópteros de la DGT sean noticia en los telediarios de los fines de semana y que nadie atienda nuestras reivindicaciones.

No hay más que darse una vuelta por cualquier ciudad para darse cuenta que todos los ciclistas no son unos santos –solo hay que ver por donde se pasan muchos de ellos los semáforos en rojo, los pasos de peatones o las señales de dirección prohibida-, pero sea por el motivo que sea, gozan de una buena imagen que los motoristas nunca hemos tenido. Raro es el fin de semana que no muere algún motorista en un accidente, y todavía está por la primera vez que alguien sale en los medios de comunicación a decir que según las estadísticas, en 9 de cada 10 accidentes de moto la culpa es de un tercero o de las penosas condiciones de la carretera, y mucho menos a exigir más educación vial, mayor implicación por parte de las Administraciones, o endurecimiento del Código Penal y castigos ejemplares para los conductores que no nos respeten, que es lo que ya están exigiendo los ciclistas. La diferencia es que a ellos les harán caso, y nosotros seguiremos siendo los parias de la carretera.





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
- 28 Cobalt Storm ★ JSK Moto
- 52 'Hold On Go Fast' ★ Down&Out Café Racers
- 76 Sterling Musketeer ★ Rough Crafts
- 96 Tail End Star ★ Tail End Customs
- 114 MQQN Machine ★ The Factory Metal Works
- 130 Speed Weevil ★ Rocket Bobs

Ace Café Barcelona



Si quieres hacer una peregrinación hasta la cuna del movimiento café racer, ya no será necesario sufrir el calvario de pegarse más de 20 horas de Ferry hasta Portsmouth, aguantar el infame clima inglés, ni machacarte el estómago con lo que allí llaman comida, porque desde el pasado día 21 de Abril el

mítico Ace Café ya tiene presencia en nuestro país. Situado en la calle de las Ciencias, en Hospitalet de Llobregat, el Ace Café Barcelona cuenta con una excelente carta que ya quisiera para sí el Ace Café original, y tiene espacio más que suficiente en sus instalaciones para organizar reuniones de

clubes, todo tipo de eventos relacionados con el mundo del motor, o para ser el punto de partida de nuestras salidas de fin de semana.

Información y reservas:
93 8803570
Email:
info@acecafebarcelona.com



Harley y Jeep renuevan su colaboración



Las marcas norteamericanas Harley-Davidson y Jeep tienen muchas cosas en común. Por un lado, ambas cuentan con una importante trayectoria en sus respectivos sectores, y por otro, comparten un espíritu de libertad que siempre intentan plasmar en sus vehículos, así que era de esperar que los dos gigantes de la automoción renovasen el acuerdo de colaboración que tan buenos resultado les ha dado estos tres últimos años, de forma que a lo largo de 2017 Jeep tendrá mayor presencia no solo en el Euro Festival de Saint-Tropez, Francia (11-14 de mayo), European HOG Rally de Lugano, Suiza y la Eu-



ropean Bike Week en Faaker See, Austria sino también en otros eventos como la Africa Bike Week de Sudáfrica (del 27 al 30 de abril), Thunder in the Glens en Escocia (del 25 al 28 de agosto) y el Benelux HOG Rally en los Países Bajos (del 2 al 4 de junio). Donde Jeep exhibirá su gama de vehículos y permitirá que

los asistentes que lo deseen puedan probar su gama completa, adquirir merchandising de la marca, o disfrutar de su hospitalidad en el Jeep Lounge. Los miembros del HOG podrán también beneficiarse de una oferta limitada de precios especiales en la compra de nuevos vehículos Jeeps.

Buenas (y malas) vibraciones

The Son of Time

Si el año pasado, el fabricante holandés de relojes TW Steel y Numbut Motorcycle's unieron sus fuerzas para crear "The Son of Time", una XV950 que fue una de las motos más destacadas del proyecto Yard Built, este 2017 la firma relojera se ha unido con transformadores de diferentes países europeos para seguir creando motos únicas bajo el mismo concepto "The Son of Time".

En España, los gaditanos Macco Motors han sido los seleccionados por TW Steel y Yamaha para transformar una XSR900 inspirándose en la línea Maverick de la marca de relojes, que destaca por su estilo retro, simple y elegante.

Estos conceptos mezclados con las radicales y deportivas formas de la XSR900 y el estilo de fabricación de Macco Motors, auguran una creación única que estará a la altura del proyecto "The Son of Time".



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:



Buenas (y malas) vibraciones

MULAFEST Vuelve a sus orígenes

Este verano vuelve a Madrid el MULAFEST, que con la intención de volver al espíritu de su 1ª Edición recupera una actividad tan importante como la Convención del Tatuaje de Madrid, a la que muchos de los mejores tatuadores nacionales e internacionales han confirmado su asistencia.

Este año no se puede olvidar que MULAFEST coincide con la celebración del World Pride Madrid 2017, por lo que la organización ha aprovechado la ocasión para montar expo-erótica, una exposición dedicada al erotismo y las sexualidades que, según ellos mismos aseguran: "nos va a volver locos"



Y por supuesto no podía faltar el custom en todas sus vertientes. Una moto de fábrica la puede tener cualquiera, solo es cuestión de ir al concesionario a comprarla, pero las que se mostrarán en el Garaje de MULAFEST... eso ya son palabras mayores.

Por supuesto que para animar la noche madrileña este año tampoco faltará a la cita la Isla Kalise, donde podrás degustar mojitos tumbado en una hamaca sobre arena de playa escuchando música en directo, o cenar en cualquiera de los Street Food Tracks que habrá diseminados por este recinto al aire libre



Siente tu forma de vida



Carbon T9 BM



Los diseños y colores pueden variar ligeramente con respecto a las imágenes.

Interior desmontable y lavable.
Tecnología de última generación para máxima seguridad.

Distribuidor exclusivo España - Portugal PREMIER HELMETS
dynamicline
www.dynamicline.es



Buenas (y malas) vibraciones

II Special Bikes Cult Madrid

Los próximos días 30 de Junio y 1 y 2 de Julio, IFEMA acoge una nueva edición del *Special Bikes Cult*, que al igual que el pasado año también se celebrará entre las actividades de MULAFEST.

La principal novedad en la 2ª Edición de ésta exposición en la que se muestran a los aficionados transformaciones de todos los estilos, radica en el concurso -dotado con un premio único de 3000€ en metálico- al que pueden optar todas las motos participantes incluso en caso de no funcionar, ya que los principales factores que se tendrán



en cuenta serán el diseño, la pintura y la visión artística que su constructor le haya dado. Este concepto de concurso se aparta completamente del de los bike shows "tradiciona-

les" que ya conocemos todos, para, al igual que se hacía en los eventos custom que se organizaban fuera de nuestras fronteras en los 70's, incentivar la creatividad y la estética -al igual que - se antepone a los aspectos mecánicos.

Los que estéis interesados en participar debéis enviar un email a:

marketing@xtremebikes.es o marketing@caferacersmag.es con vuestro nombre, datos del taller en caso de que seáis profesional, una foto de la moto con la que vayáis a participar, y un nº de teléfono de contacto

II Special Bikes Cult Madrid
BESPOKE MOTORCYCLES EXHIBITION

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

MULA FEST
Custom Edition
30 JUN - 1 - 2 JUL 2017
FERIA DE MADRID

IFEMA Feria de Madrid

XTREME BIKES CAFE RACERS FUEL ELIOT YARD

Falcon

CHAQUETA / ALGODÓN-WAXED

BE HEROIC

También disponible talla de mujer.

Dynamicline top quality brands

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

BIKER FASHION

Buenas (y malas) vibraciones

Todo en Uno Velona

Una opción muy a tener en cuenta por todos los que decidáis prescindir cuadro de instrumentos original de vuestra moto para aligerar el puesto de conducción, es este sencillo indicador que nos propone la firma Daytona.

El Velona es un multifunción "todo en uno" protegido por una carcasa de acero inoxidable en el que se han integrado cuentakilómetros, tacómetro con escala ajustable a las rpm de tu motor, dos marcadores de viaje con memoria y odómetro.

De fácil instalación y precio muy económico (110,87€+IVA), se comercializa con todos los elementos necesarios para su montaje, o si lo prefieres también puedes encastrarlo en la carcasa del faro Daytona, un H4 homologado para Europa de 5 3/4, con el que te garantizarás un frontal con una estética de lo más retro.

Más información en:

www.dream-machine.net



NOS VEMOS EN LA CIMA.

Pasión, nuevo diseño.

NUEVO



5 AÑOS GARANTÍA SCHUBERTH

SCHUBERTH SC1

ANTIFOG System

*Sistema SRC opcional.

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



SCHUBERTH



Distribuidor exclusivo España SCHUBERTH
seguridad por materialización
dynamicline
top quality world

www.dynamicline.es (34) 965 882 516

SCHUBERTH
11 años consecutivos
MOTORRAD
BEST BRAND AWARD

C4

No hay nada que te detenga. El C4 representa el nuevo punto de referencia para usuarios con las más altas exigencias, tanto en turismo como en uso deportivo. Un cómodo casco flip-up con una forma compacta, sea cual sea tu meta.
WWW.SCHUBERTH.COM

★ Buenas (y malas) vibraciones ★ ★ ★ ★

Protectores de maneta



Hay productos o accesorios que a veces no son los primeros que nos vienen a la cabeza a la hora de proteger nuestra moto, pero que una vez son instalados nos damos cuenta de que ya no podemos vivir sin ellos. Vistos a menudo en carreras de SBK o MotoGP, los protectores de maneta han ido calando poco a poco entre los motoristas, debido a que en caso de una caída a baja velocidad o con la moto parada, o en el típico impacto en ciudad al circular entre coches, evitan que rompamos las manetas. Los protectores de maneta de la foto los comercializa la firma valenciana Dream Machine, y además de estar disponibles en un amplio abanico de colores, son compatibles con casi todas las motos y scooters del mercado

Botas Falco 2 Volt Adventure

Falco, el fabricante italiano de botas para motociclistas, es la primera empresa de la industria del equipamiento que ha empezado a utilizar en sus productos la tecnología de protección de impactos D3O™ desarrollada para la práctica de los deportes de invierno y la industria militar.

En éste novedoso sistema de moléculas inteligentes, éstas fluyen libremente al moverse lentamente, pero en caso de choque se endurecen creando una barrera que absorbe la energía del impacto que se transmite al pie y tobillo, reduciendo considerablemente las posibilidades de lesión.

Las botas Falco 2 Volt Adven-



ture fabricadas en piel combinada con una membrana High-Tex que mantiene nuestros pies secos sin perjudicar el rango de movimiento, ya

cuentan con este sistema extra de protección, además de una suela Vibram que nos garantiza el máximo agarre y un mayor confort al caminar

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.

Refrigeración extra para tu V-Twin

Desde hace varios años, Hammerhead Engineering ha estado investigando la forma de rebajar la temperatura de los motores V-Twin refrigerados por aire de forma segura y económica, y el resultado es éste sistema bautizado como Love Jugs, que no solo resuelve al 100% el problema de la propensión de estos propulsores a sobrecalentarse cuando la temperatura ambiente es excesiva, la moto está a ralentí, o se rueda a poca velocidad, sino que también evita la incomodidad de que el calor llegue a las piernas del conductor y el pasajero, y de paso decora el lado izquierdo de nuestra moto, ya que se suministra con terminación en negro o cromado.

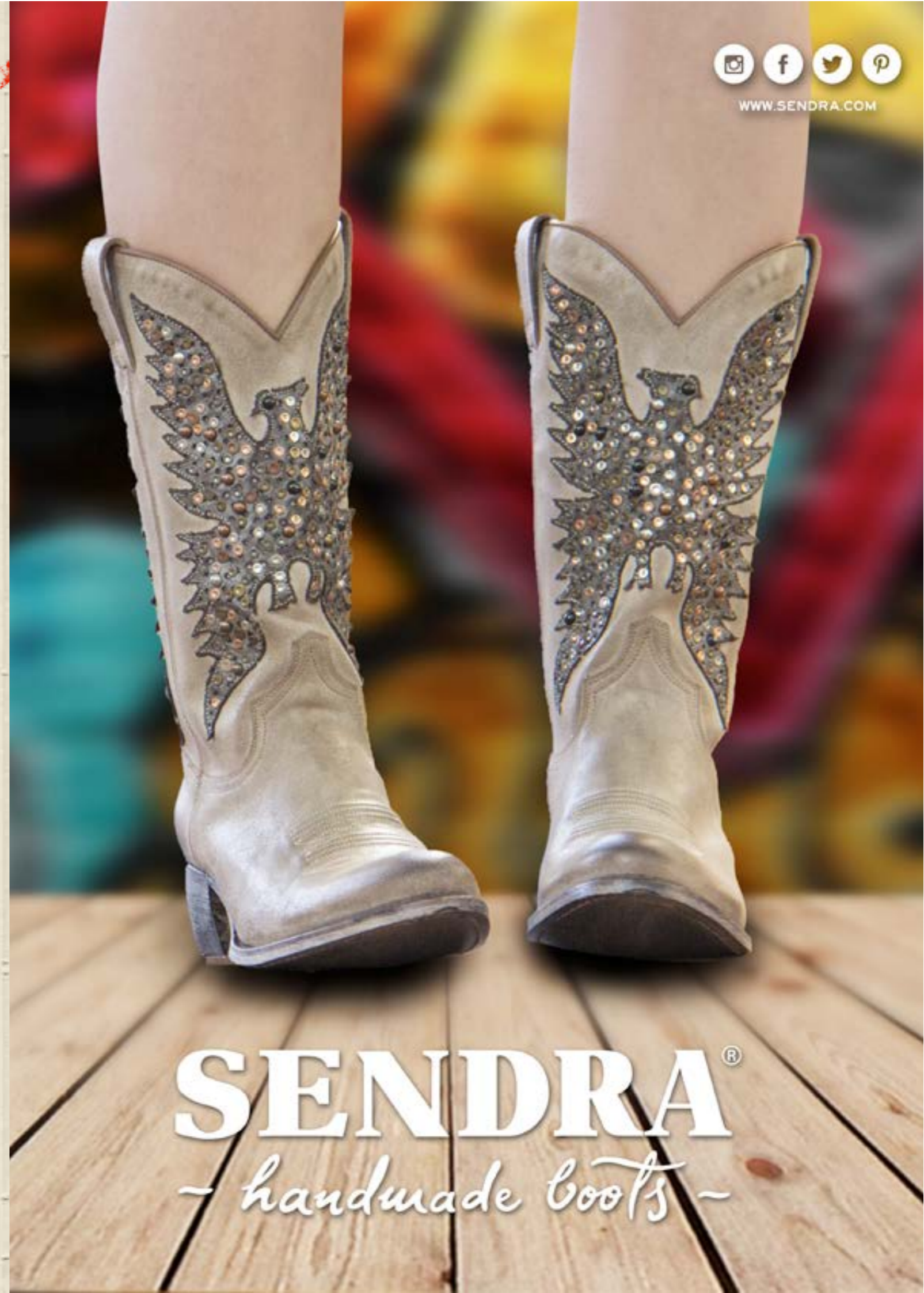
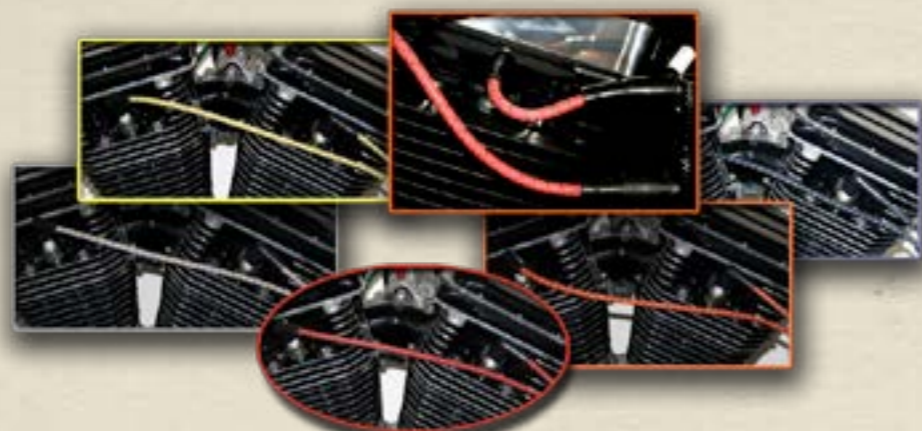
De muy fácil instalación, el Love Jug puedes adquirirlo a través de la página web del fabricante, donde tienen colgado un interesante video en el que someten un motor a la tortura de funcionar a ralentí durante 9 horas seguidas sin que reviente, lo cual prueba la efectividad del invento www.Love-Jugs.com



Tecnología moderna con aires Old School

Solemos prestarles muy poca atención, pero los cables de las bujías son de los componentes más importantes, ya que se encargan de suministrar al motor la energía que necesita para cobrar vida. Estos de 7mm que fabrica Sumax/ Taylor con funda de kevlar tienen un núcleo de 350 ohmios de resistencia por pie que nos garantiza una energía de chispa que incrementa la potencia del motor, mejora el ralentí, y ahorra combustible.

Resistentes al calor, el aceite y la abrasión, sirven para motores con encendido electrónico o por punto y se suministran tanto para Harley como cualquier otra marca.



SENDRA[®]
- handmade boots -

★ Buenas (y malas) vibraciones ★ ★ ★ ★

Un casco de otra dimensión

En las competiciones de motor del máximo nivel, la F1, cada centésima de segundo y cada gramo de peso pueden ser decisivos para alcanzar un pódium, por lo que en Shuberth han diseñado el SF1 Pro, uno de los cascos más ligeros y seguros del mercado, en el que han aprovechado su experiencia de más de 20 años suministrando cascos a los principales pilotos de la especialidad para desarrollar un producto que al tener una fuerza centrífuga muy baja produce menos tensión y menos fatiga en el conductor.



El SF1 Pro es 200gr más ligero que su antecesor gracias a una nueva calota externa fabricada con material compuesto de fibra de carbono que aísla al piloto del ruido del motor, y se ha optimizado con aberturas de ventilación y conductos interiores que le proporcionan un mayor flujo de aire. El fabricante alemán, ofrece diferentes tipos de viseras, soluciones de ventilación y diseños de alerones y kits aerodinámicos, así como el acabado, que opcionalmente puede ser en fibra de carbono puro.

En España se comercializa a través de la empresa DynamicLine: www.dynamicline.es

Cazadora Held Roxane



De cuero suave y con forro interior en 100% poliéster, la cazadora Roxane con patrón femenino que fabrica Held cuenta con dos bolsillos interiores y otros dos exteriores, cremalleras Air-Vent de ventilación situadas en puntos estratégicos de la prenda, protectores en hombros y codos homologados, tiras de ajuste en caderas, y cremallera interna para unirla a cualquiera de los pantalones que fabrica Held, que en el caso de los de la foto son el modelo Aileen. Tallas disponibles de la 34 a la 48.

www.dynamicline.es



BELSTAFF
PURE MOTORCYCLE

LEGENDARY SINCE 1924

Distribuidor exclusiva España / Portugal BELSTAFF

dynamicline
by quality from

www.dynamicline.es

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
- ★ **GUZZI MOTOBOX**
Tel.: 977 445663
Polígono Industrial La Ravaleta, 14
Roquetas (Tarragona)
www.guzzimotobox.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.harleydavidsontarraco.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

- ★ **MASH MOTOR ESPAÑA**
Tel.: 91 5471840
Martín de los Heros, 66 (Madrid)
www.mashmotorspain.com

- ★ **METALSPORT WHEELS**
www.metalsportwheels.com

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

- ★ **MODELIKO CAFÉ RACERS**
Tel.: 66 5237351
Urbanización El Tejar
Calenda (Teruel)
www.modelikocaferacers.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

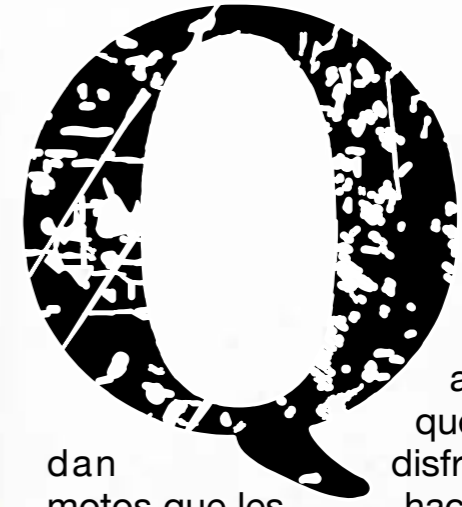


Cobalt Storm

Después de estar mucho tiempo transformando motos para sus colegas en plan amateur, Samuel Kao decidió profesionalizarse y abrir su propio taller en 2010. Desde entonces JSK Moto, también conocido como JSK Custom, ha tenido una imparable trayectoria ascendente...

TEXTO: XTB; FOTOS: JOHNSON YANG. WWW.JOESYE.COM





ue a Samuel le gustan las motos minimalistas salta a la vista en todos sus proyectos, pero aún le gusta más que sus clientes pue-

dan motos que les disfrutar a diario de las habituales. Y cómo suele ser habitual en él, ese fue el objetivo que se marcó a la hora de sentarse a diseñar ésta Cobalt Storm, a cuya idea también quiso añadir un cierto desapego a eso que los cursis llaman tendencias. Más que nada porque cuando las modas pasan, y creedme cuando digo que todas lo hacen, el dueño no se encuentre con una moto desfasada a la que le tenga que hacer un lavado de cara.

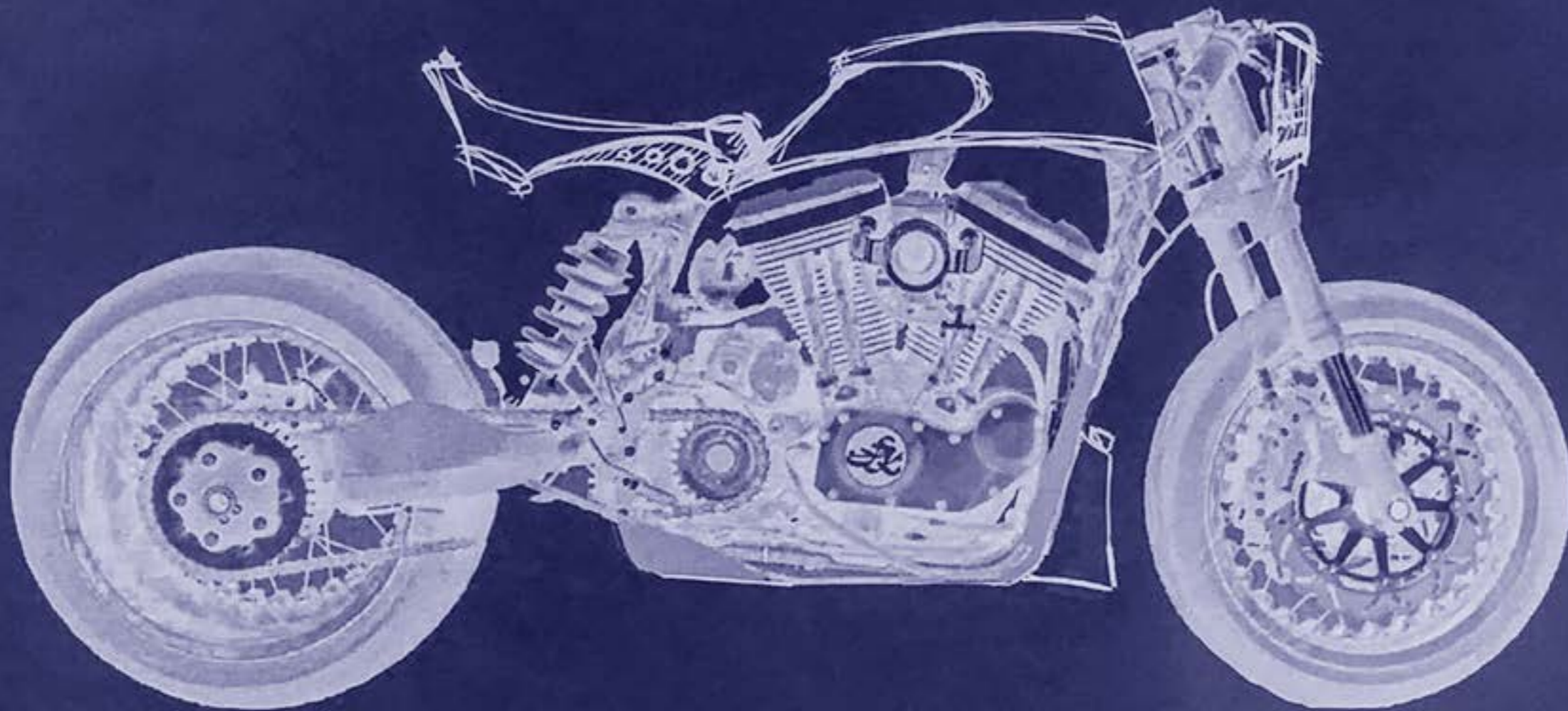
A Kao le gustan las motos minimalistas, pero aún más que sus clientes puedan disfrutar de ellas cada día



Y pocas cosas hay más atemporales para una moto que una estética tracker. Solo hay que buscar en Google fotos antiguas de competiciones de dirt track para darse cuenta de lo poco que han cambiado estas motos desde que a comienzos de los años 30 del pasado siglo la

Federación Americana de Motociclismo (AMA) se inventara la especialidad. Postura de conducción erguida y relativamente cómoda, motor potente, con muchos bajos, y una parte ciclo que con algunas modificaciones ofreciera buena manejabilidad. La candidata ideal no podía ser

otra que una Sportster, que para eso la pequeña de Milwaukee ha mantenido durante décadas el título de "reina" de los óvalos de tierra, aunque para ser justos habría que matizar que después de su paso por JSK Moto, de Sportster le queda poco más que el motor y un trocito de chasis.



Con solo cambiar el manillar y el tipo de neumáticos, la Cobalt Storm se convierte en una café racer apta para todo tipo de carreteras de curvas






Este ejemplar es una 1200 del 97 que Samuel encontró en Santa María, y como estaba muy oxidada del clima húmedo de la playa la compró barata. El tema de la mejora de la parte ciclo la solucionó partiendo el chasis por la mitad para aprovechar la sección delantera y la cuna inferior que soporta el peso del V-Twin. En la sección trasera llama la atención el espectacular basculante monobrazo de procedencia Ducati (de 916 para ser exactos) que Samuel ha adaptado, y el monoamortiguador Gears Racing de gas con depósito separado, que actúa anclado directamente a éste.

El tren delantero se vistió con una horquilla invertida Showa con tijas fabricadas por CNC Racing siguiendo las especificaciones de JSK Moto, y un equipo de frenada que quita el hipo. Nada menos que dos discos flotantes Brembo tipo Wave de 320mm de diámetro con pinzas de cuatro pistones y latiguillos de kevlar. Para la frenada trasera se confió en un disco de 220mm con pinza de la misma marca italiana, montados todos en unas llantas artesanales hechas con aros Kineo.





El óxido y el salitre delataban el pasado “playero” del V-Twin, que se rejuveneció con pistones de sobremedida y juntas nuevos, carburador FCR, escape Bizzar 2 en 2, y unas relucientes tapas AMD de primaria y embrague.



Al examinar la moto detenidamente se nota la ausencia casi total de tuberías y cables eléctricos a la vista. Esto se debe a una obsesión casi patológica de Samuel por los acabados limpios, que le llevó a fabricar un depósito de gasolina que aunque parezca de una pieza no lo es. Sus "tripas" se han dividido de forma que en una mitad (la derecha) se alberga la gasolina, y en la otra se esconde una nueva instalación eléctrica compuesta por un módulo M-Unit y un M-Button de Motogadget, con los que además de reducirse considerablemente el número de componentes y la longitud del cableado todo está más ordenado, y una batería RCE de Litio, que aunque pequeña y compacta, tiene suficiente potencia para suministrar al motor el flujo eléctrico estable que necesita para mantenerse en funcionamiento. Y ya que hablamos del V-Twin, el óxido y el salitre repartidos por muchas partes delataban su pasado "playero". Una buena excusa para desmontarlo que se saldó con pistones y juntas nuevos, carburador FCR, dos escapes Bizzar, y unas relucientes y bonitas tapas de primaria y embrague AMD.

La ausencia de tuberías y cables eléctricos a la vista se debe a la obsesión casi patológica de Samuel por los acabados limpios



Un detalle que hay que destacar es que aunque la Cobalt Storm está calzada con neumáticos Continental de Off-Road, Samuel la ha diseñado de forma que con solo cambiar el manillar y las

gomas de tacos por otras de carretera, la moto se convierte en una estable café racer con la que su dueño tendrá la diversión asegurada en las carreteras de curvas de los alrededores de Los Án-

geles, así que si el objetivo de este proyecto era hacer una moto minimalistas que su dueño pudiera disfrutar a diario... ¡Objetivo conseguido! .



General

Moto>Cobalt Storm
Modelo base>XL 1200
Año>1997
Constructor>Samuel Kao
Taller>JSK Moto
País>USA
Página Web> www.jskmoto.com

Motor

Fabricante>H-D
Tipo>V-Twin
Cilindrada>1200cc
Carburador>FCR
Filtro de aire>Ness
Tapas balancines>AMD
Tapa primaria>AMD
Tapa de embrague>RSD
Escape>Bizzar
Electricidad>JSK Moto
Módulo de control>Motogadget M-Unit
Batería>RCE

Parte Cíclo & Accesorios

Chasis>
Horquilla>Showa
Tipo>Invertida
Tijas>CNC Racing
Manillar>Renthal
Mandos/bombas>RSD
Velocímetro>Motogadget
Conmutadores>Motogadget
Claxon>Ness
Llanta delantera>Kineo / JSK Moto 17"
Frenos>Brembo tipo Wave de 320mm
Pinzas>4 pistones
Neumático>Continental
Medidas>120/70-17
Depósito de gasolina>JSK Moto
Tapón>RSD
Depósito aceite>En la quilla delantera
Asiento>JSK Moto
Basculante>Monobrazo de Ducati 916
Amortiguador>Gears Racing
Llanta trasera> Kineo / JSK Moto 17"
Freno>Brembo
Pinza>Doble pistón
Neumático>Continental
Medida>180/55-17
Porta matrícula>JSK Moto
Pintura>Air Runner
Pinstrippin>Mr. G Tiki



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

FREESTYLE

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

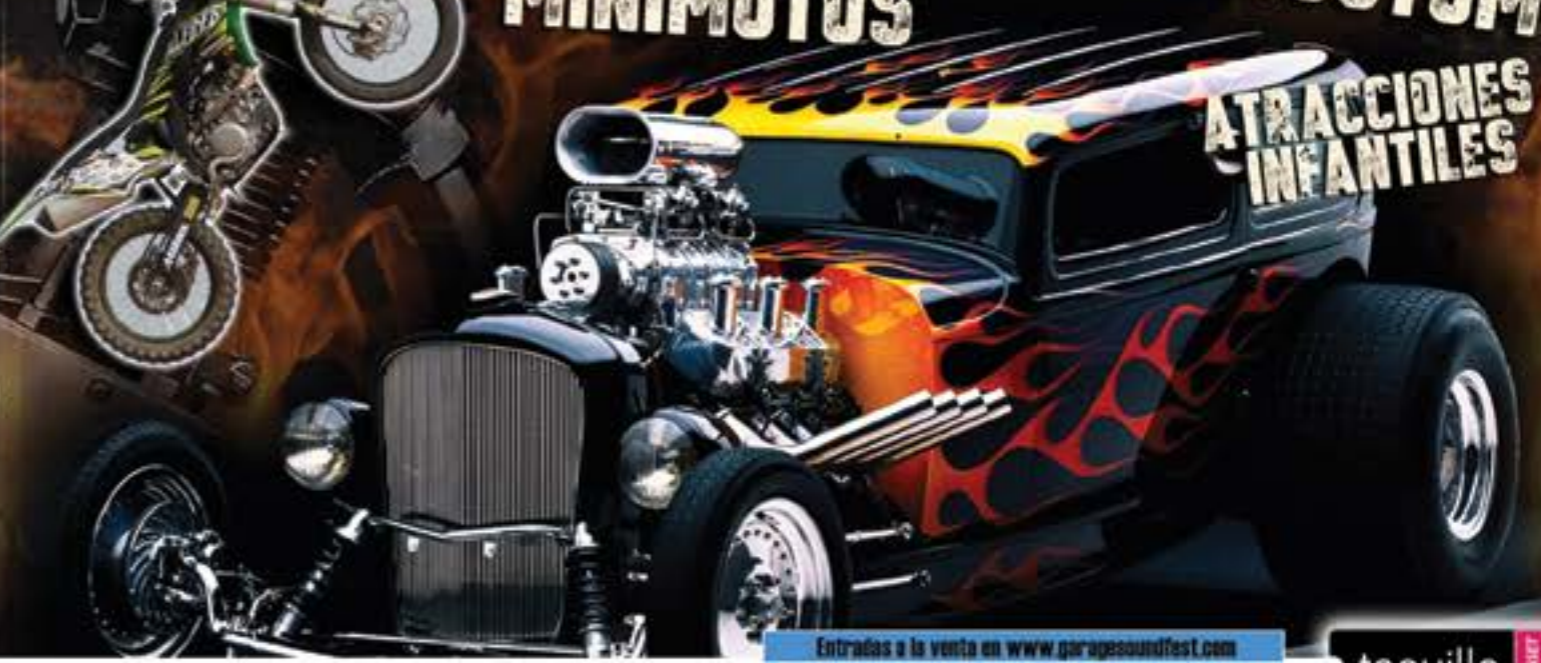
THUNDER

Nashville Pussy

TERRORVISION

BARBE-Q BARBIES

LOS BRAZOS



Más info en www.garagesoundfest.com

Entradas a la venta en www.garagesoundfest.com
ticketmaster
ticketmaster.es



taquilla
www.taquilla.mediaset.es

Una Triumph Bobber para romper las reglas

'Hold On Go Fast'

Las reglas son formas de comportamiento que los adultos nos imponen cuando somos jóvenes. Nunca me gustó seguirlas, y por eso trato de evitar por todos los medios las situaciones en las que sé que voy a estar sujeto a ellas.

TEXTO: MIKE DIRKSHAW: FOTOS: CORTESÍA DE DOWN&OUT CAFÉ RACERS





ero al fin y al cabo yo soy una persona anónima que en teoría puede llevar su vida como quiere, pero las empresas son otro cantar. La gente de Triumph, sin ir más lejos, no tiene tanta suerte. Tanto ellos como el resto de fabricantes no tienen más remedio que someterse a todos los caprichos de esos señores que trabajan en Bruselas -aunque eso de trabajar está por ver- y que les marcan cómo deben ser las motos que construyen, las características técnicas que tienen que tener, el límite de gases que pueden emitir sus escapes...todo son reglas, reglas y más reglas. Y las fábricas tienen que cerrar la boca, agachar las orejas, y encima estar contentas con lo que hay, no vaya a ser que si se quejan todavía les aprieten un poco más las tuercas.



Los fabricantes tienen que someterse a todos los dictados de Bruselas, y la “Hold On, Go Fast” ha sido una forma de darles en los morros



Por suerte hay suficientes empresas en el sector dispuestas a echarles una mano a la hora de saltarse las reglas. Lo comprobamos en Londres en la presentación de la Bonneville Bobber, en la que junto al que sería el modelo de serie definitivo nos encontramos con éste “pepino” que Triumph encargó a Shaun Walker y

el equipo de Down & Out Café Racers, para que les hicieran con el máximo secreto en su taller de Róterdam -donde estos dos últimos años ya han construido unas cuantos proyectos especiales para la marca británica- una dragstrip que se saltara todas las reglas. ¡A tomar por saco Bruselas!





En Triumph se lo han currado a base de bien para que la Bobber pareciera una rígida, pero ni lo es ni lo pretende. Todos sabemos que ese tipo de chasis no van bien en el mundo real



La única diferencia con los encargos anteriores es que ésta vez tenían que trabajar a contra reloj si querían tener la moto lista para el día de la presentación. La primera tarea fue sustituir el cómodo manillar por unos “semis” de Fastec Racing con los que se ha conseguido una postura de conducción bastante

radical. Están montados por debajo de la tija superior, en la que se cegaron los agujeros de los soportes del antiguo manillar con un par de tapones de aluminio cepillado hechos a medida. Como Shaun es un maniático de la limpieza, también eliminó las piñas de conmutadores colocando en su lugar boto-

nería de Motogadget. La firma germana, que no da abasto para fabricar todo lo que está vendiendo, también les suministró el velocímetro Chrono Classic y la centralita M-Unit con la que se redujo al mínimo imprescindible el kilométrico cableado que Triumph usa en sus instalaciones eléctricas.

Cuando descubres que las botellas de Óxido Nitroso no son de adorno, entiendes la elección del “pegajoso” Slick Piorelli Corsa para aplicar toda la potencia del motor al asfalto

Los ingleses se han currado a base de bien el diseño del tren trasero para que el chasis de la Bobber parezca rígido. Pero ni lo es ni lo pretende, porque aunque este tipo de chasis tienen muchos seguidores, para el mundo real no sirven. Este lleva una suspensión tipo Cantilever que funciona realmente bien, así que no era cuestión de cargársela. Eso sí, podían haberse esmerado para que el monoamortiguador no quedara tan a la vista, aunque es de suponer que alguien de la industria aftermarket, o la propia Triumph, no tardará en sacar un accesorio que lo esconda. Lo que sí han hecho en Down & Out en el basculante es meterle una llanta de 5" de ancho de garganta. El guardabarros también ha pasado a mejor vida, y ahora lleva uno muy pequeño que no protege nada al conductor pero queda precioso. Las botellas que hay sujetas a cada uno de los brazos del basculante están cargadas con la droga de los pilotos de drag racing: Óxido Nitroso. Cuando sabes que no son de adorno entiendes que hayan escogido para aplicar toda la potencia del motor al asfalto un "pegajoso" Slick Pirelli Corsa de tan generosas dimensiones.



El color no será del gusto de todos, pero hay que reconocer que con el resto de la moto en negro satinado se agradece la nota de color



Los conceptos minimalismo, escondido, y ligereza están grabados a fuego en el ADN de Down & Out, así que a nadie extrañó que Shaun eliminara las tapas laterales, cambiara la caja del filtro de aire por unos K&N, e incluso que recortara los silenciosos tanto como lo ha hecho. La verdad es que el motor de 1200cc no lo necesitaba porque tal y como sale de fábrica tiene empuje para dar y regalar, pero se agradece el ruido de admisión y que los escapes no suenen como en una moto de serie.

Respecto a la decoración, en Triumph decidieron dar a la moto un toque retro con una pintura metalflake muy al estilo de los hot rod de los 70. Se encargó de ella Joe Black de 8-Ball. El color no será del gusto de todos, pero con el resto del conjunto en negro satinado hay que reconocer que pone una interesante nota de color en ésta “Hold On, Go Fast” que Down&Out han hecho por encargo de Triumph para “chincar” a los burócratas de Bruselas. Esperamos que les moleste en la misma proporción que a nosotros nos ha gustado.



General

Moto>Hold On, Go Fast
Modelo base>Triumph Bonneville Bobber
Propietario>Triumph Motorcycles
Constructor> Shaun Walker
Taller>Down&Out Café Racers
Tiempo>El justo
País>Holanda

Motor

Fabricante>Triumph
Tipo>Bicilíndrico paralelo
Refrigeración>Líquida
Cilindrada>1200cc
Filtros de aire>K&N
Escapes>Stock recortados 12,5cm
Otros>Óxido Nitroso

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Triumph
Horquilla>Stock
Semimanillares> Fastec Racing
Conmutadores> Motogadget M-Bottoms
Velocímetro>Motogadget Chrono Classic
Neumático delantero>Avon
Guardabarros>No
Depósito de gasolina>Stock
Asiento> Stock rebajado
Tapicería>Core Seating
Basculante>Stock
Llanta trasera>5" de anchura
Neumático>Slick Pirelli Diablo Corsa
Guardabarros> Down&Out Café Racers
Diseño pintura>Triumph
Pintura> Joe Black (8-Ball Painting)





ESTAMOS AQUÍ DESDE ANTES
DE QUE TE CRECIERA LA BARBA.



SÍGUENOS:



Harley-Davidson Madrid

MAKINOSTRA



SCREW IT, LET'S RIDE.

C. General Álvarez de Castro, 26 (Chamberí) · T: 914 471 759

Sterling Musketeer

Si en el staff de Harley buscan inspiración para nuevos modelos futuros lo tienen fácil. Solo tienen que darse una vuelta por Rough Crafts y fijarse en la cantidad de propuestas que les puede hacer Winston Yeh...

TEXTO: XTB; FOTOS: CORTESÍA DE ROUGH CRAFTS



E

l constructor taiwanés es uno de los hombres más prolíficos del sector. Construye motos para Yamaha, BMW y quien se le ponga a tiro a tal velocidad, que a las revistas especializadas nos cuesta seguirle el ritmo. Le sacas una y a los pocos días te sorprende mandándote la sesión de fotos de un cacharro nuevo. Y lo peor (o lo mejor) es que nunca puedes negar a publicárselas porque siempre son magníficas.





Con ésta última creación (o mejor dicho: penúltima) , Winston sigue empeñado en convencernos de lo fácil que resulta hacer una moto capaz de hacer que todas las cabezas se giren a su paso sin llenarla de llamas, calaveras, o chicas en pelotas a lomos de caballos o dragones. Sus motos, al menos en cuanto a decoración se refiere, generalmente suelen ser sobrias y espartanas a más no poder: negro sobre negro con algún toque, más negro aún, en según qué componentes...y aun así llaman la atención como pocas porque es todo un maestro combinando el trabajo artesanal con las piezas de su propio catálogo. Una fórmula que le funciona de maravilla, y con la que está llenando Taiwán y el extranjero de motos negras como la noche a pesar que cada día tienen las cosas más difíciles. Me explico: Taiwán es una pequeña isla frente a la costa de China, y aunque la relación entre los dos países deja bastante que desear (por no decir que se llevan a matar), la proximidad de Taiwán con el gigante asiático viene bien a Winston, porque para poder transformar Harleys no tiene más remedio que conseguirlos allí. En su país las de segunda mano tienen unos precios prohibitivos, y a las nuevas, que tienen que pasar unos controles que riete tú de las ITV de las que "gozamos" aquí, no solo no se les puede cambiar ni un tornillo, sino que se les aplican una serie de impuestos que no tienen otras, así que las Harley grandes no abundan porque para no tener quebraderos de cabeza, sus paisanos se quitan el mono de moto con deportivas japonesas.

*Sea por lo que sea,
el gobierno taiwanés
tiene declarada la
guerra a las motos
americanas*

Sea por lo que sea, al gobierno taiwanés no le gustan las motos americanas, así que Winston recurrió una vez más a su proveedor chino habitual para conseguir la Softail Cross Bones que le sirvió como punto de partida para hacer ésta “Sterling Musketeer”, que él y el equipo de Rough Crafts llevarán por varios eventos de motor como escaparate rodante del trabajo del taller y de la calidad de las piezas que fabrican hasta que le encuentren un dueño, cosa que no tardarán en hacer.




Las motos de Rough Crafts son muy uniformes. A Winston no le gusta que ninguna pieza destaque sobre las demás.





En ésta Cross Bones lo primero que llama la atención es la ausencia de la horquilla Springer, que precisamente era una de las principales señas de identidad del modelo, que ha sido sustituida por una telescópica convencional con las barras de 41mm con revestimiento de titanio firmada por Arlen Ness, y sujeta al chasis con unas tijas Speed Merchant. Si echamos un vistazo a los frenos, veremos que tampoco son los originales. El delantero es un Performance Machine con pinza de seis pistones, y el trasero, con pinza de cuatro, también procede de la marca californiana. Ambos están montados sobre llantas Arlen Ness calzadas con neumáticos Firestone.

A close-up photograph of a typewriter's internal mechanism, focusing on the typebars. The typebars are arranged in a row, each with a decorative metal piece at its tip. These pieces are intricately designed and feature the company logo, a stylized figure on a horse. The lighting is dramatic, highlighting the metallic textures and the precision of the engineering. The background is dark and out of focus, emphasizing the mechanical details.

La Sterling Musketeer lleva montones de piezas con el logo de la empresa decorando hasta su último rincón


Tanto el depósito de gasolina como el asiento y el guardabarros trasero se fabricaron en Rough Crafts, mientras que el depósito de aceite es el original modificado. El motor es la pieza en la que se han hecho menos cambios. De hecho Winston se limitó a montar unos

escapes y un filtro de aire que le ayudan a respirar y a sonar cómo debe hacerlo todo V-Twin "Made in Milwaukee" que se precie, y a mejorar sus estética con pequeños detalles como las tapas de balancines y primaria, o las varillas de los empujadores.

De la pintura de la Sterling Musketeer se encargaron en Air Runner Custom. Son buenos amigos de Winston desde hace tiempo, y como están cansados de pintar tanta moto negra, no se cortan un pelo quejándosele de que les dé tan poca libertad. Pero no hay

forma de hacerle cambiar de opinión, porque le gusta que en sus motos todo sea muy uniforme, y ninguna pieza destaque sobre las demás. Es su manera de ver las cosas, y de momento no le va nada mal.





*Winston
construye motos
a tal velocidad,
que las revistas
somos incapaces
de seguirle el
ritmo*

DE 0 A SÍ EN 10 SEGUNDOS.

LÁNZATE AHORA A POR LA NUEVA
STREET ROD® Y AÑADIREMOS
HASTA 800€ AL VALOR
DE TU MOTO
SI LA ENTREGAS COMO
PARTE DEL PAGO.



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



Promoción aplicable a motocicletas nuevas Harley-Davidson Street Rod®. El importe máximo de la promoción está sujeto a la contratación de financiación con Cetelem, siendo de un máximo de 600€ en aquellos casos en que no se contrate. Oferta válida del 23/5/17 hasta el 31/7/2017 y limitada a las primeras 50 unidades para España y Portugal. No acumulable con otras ofertas. Para más información consulta con tu concesionario más cercano. © H-D 2017 Harley, Harley-Davidson y el logo Bar & Shield son marcas registradas de H-D U.S.A., LLC.

Tail End Star

Mucho ha llovido desde los tiempos en que el custom patrio se nutría principalmente de motos japonesas. Los años de bonanza económica favorecieron que las Harley las arrinconaran, pero hoy vuelven con fuerza... Y no solo en España

TEXTO: XTB; FOTOS: NOTSTOCK PHOTOGRAPHY POR CORTESÍA DE TAIL END CUSTOMS





También es cierto que algunos profesionales no se dejaron seducir por los cantos de sirena y siguieron transformando motos japonesas. Sin ir más lejos, Andreas Bergeforth, dueño de Thunderbike, se negó a dejar sus concesiones de Yamaha y Suzuki para ser concesionario Harley, y aunque actualmente es uno de dealers de la marca americana más importantes del viejo continente, todavía hace unas custom bikes increíbles usando modelos japoneses, y sigue fabricando piezas aftermarket para transformarlas.

Este es uno de esos proyectos que su dueño se cree que puede hacer en el garaje de casa, hasta que cae en la cuenta de que si quiere tener moto debe recurrir a un profesional



Al otro lado del Atlántico hemos encontrado un caso similar. Tail End Customs es un taller de las afueras de Houston, Texas, en el que siempre han trabajado lo que allí llaman “métricas” (motos con tornillería medida en centímetros y milímetros en vez de pulgadas). Ellos, igual que Thunderbike, no querían trabajar con una marca en exclusiva, pero no tuvieron la suerte de los alemanes. Harley pasó

de ellos. Como es lógico se llevaron una decepción, pero a nivel laboral no les supuso ningún problema porque cuentan con una abultada cartera de clientes que confía en ellos porque son de los pocos que se atreven a meter mano a sus motos con buenos resultados y a precios razonables.





El que les encargó ésta Yamaha V-Star 6 ½ solo conocía el taller por referencias. El tío era de Kentucky y la mandó medio desmontada en unas cuantas cajas. Era el típico proyecto que uno se cree que puede hacer a ratos en el garaje de casa hasta que cae en la cuenta de que no tiene tiempo ni conocimientos, y que como no lo deje en manos de un profesional la moto no va a funcionar nunca más. Y a eso hay que añadirle la cantidad de piezas que se pierden o estropean por enredar.

Las barras de la horquilla se han recortado. A nivel estético quedan muy bien pero no son prácticas, porque apenas tienen recorrido y a la mínima hacen tope

En Tail End Custom recibieron la moto con los brazos abiertos. Tendrían que hacer horas extra para recopilar las piezas que le faltaban pero ya estaba desmontada, así que eso que se ahorrarían. Para empezar no había amortiguador, y para abaratar costes decidieron no ponerlos. En su lugar montaron una barra rígida que mantiene el basculante al mismo nivel que la estructura principal del chasis. Llantas si tenía, pero eran unas Mag Wheels feas a reventar que decidieron cambiar por una delantera de radios de 21" de Harley, y una trasera original comprada de segunda mano. Pintadas en powdercoat negro a juego con el motor y toda la parte ciclo, y con los neumáticos Avon delantero y Firestone trasero quedan bastante bien en el conjunto. Las barras de la horquilla se han recortado para bajar la altura general de todo el conjunto. A nivel estético quedan muy bien pero no es práctico porque apenas tienen recorrido y a la mínima hacen tope, lo cual supone una molestia cuando conduces en carreteras bacheadas. El faro que encontramos entre las tijas, como las fundas cubren este trozo de las barras, son aftermarket.





La carrocería se limita a un depósito de gasolina de Sportster con el túnel cerrado para poder anclarlo por encima del tubo superior del chasis, el guardabarros trasero Tail End Customs atornillado directamente al basculante, y el asiento monoplaza con muelles. El espectacular trabajo de pintura es de Sic 713, un taller con el que Tail End Customs trabajan habitualmente, y que además de hacerlo bien tienen buenos precios que ellos trasladan a sus clientes para que todo el mundo quede contento.



Tail End Customs es uno de los pocos talleres de Texas que solo trabajan con lo que allí llaman “métricas”, notos con tornillería medida en centímetros y milímetros en vez de pulgadas



La postura de conducción es uno de los pocos puntos negros de éste bobber. Se la tienen que replantear porque las estriberas están muy adelantadas y los semimanillares tan bajos y lejos del conductor que le obligan a adoptar sobre la moto una postura que en recorridos

largos le destroza la espalda. Todavía no tienen claro si montarán un cuelgamonos de altura media o un beach bar, pero que se lo cambian es más que seguro. Por último hay que resaltar que como japonesa que es, a pesar de la cantidad de kilómetros que tenía su motor estaba

en perfectas condiciones, por lo que se limitaron a fabricarle los escapes que vemos salir por el lado derecho. Son ruidosos, pero al contrario que en Europa, en los USA no te crujen por hacer ruido y te evitan tener que poner claxon en la moto.

II Special Bikes Cult Madrid

BESPOKE MOTORCYCLES EXHIBITION

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



CAFE RACERS SCRAMBLERS
BRATSCHOPPERS
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**



MOON Machine

Aunque su corazón provenga de Inglaterra, el país de “Su Graciosa Majestad”, los bobber y chopper con base Triumph tienen un ADN muy americano...

TEXTO: XTB; FOTOS: FRAN KUHN



Tengo muchos amigos a los que les todavía les cuesta creerse que las mecánicas japonesas e inglesas fueran las motos preferidas para transformar en los USA de los 60 y 70. Pero así era. Por aquel entonces Harley-Davidson estaba en manos de AMF, su volumen de ventas era irrisorio, y la imagen de la marca a nivel de fiabilidad mecánica había tocado fondo hasta tal punto, que incluso con precios prácticamente de derribo, nadie quería una Harley salvo una minoría de férreos seguidores del: "Buy American" (compra americano), con conocimientos técnicos suficientes como para solucionarse los problemas por si mismos sin tener que pasar por los concesionarios de la marca. Aunque ese es un tema lo suficientemente amplio como para tratarlo en un artículo aparte.



Aunque a muchos les cueste creerlo, las mecánicas japonesas e inglesas eran las preferidas para transformar en los USA de los 60 y 70





Pero volvamos a las Triumph. Sus precios no estaban al alcance de todos los bolsillos, pero sus motores potentes, combinados con chasis ligeros y estables, suspensiones diseñadas para funcionar bien en las tortuosas carreteras europeas, y una excelente imagen de marca ganada a pulso en todo tipo de carreras internacionales, hacía de las inglesas unas motos especialmente atractivas que no solo se adaptaban a la perfección a las kilométricas autovías del aquel lado

del Atlántico, sino que también permitían todo tipo de modificaciones gracias al buen surtido de piezas y accesorios disponibles en el mercado aftermarket tanto para incrementar sus prestaciones, como para embellecerlas, que es lo que se hizo con este ejemplar de Shige Suganuma, el hombre que se encargó de reflotar la mítica firma Mooneyes fundada en los años 50 por Dean Moon, y que a pesar de su aspecto retro es una moto de reciente creación.

El dueño de esta Triumph es Shige Suganuma, el hombre que se encargó de reflotar la mítica firma Mooneyes fundada en los años 50 por Dean Moon



El encargado de hacer realidad los deseos de Shige fue Lucas Joyner de “The Factory Metal Works”, un constructor con muy buena reputación, y una dilatada experiencia en la creación de piezas para las Triumph de la era Meriden, que lo único que recibió de su cliente y buen amigo japonés fue un motor de 650cc de 1.964 y la petición de construir un bobber. Para Lucas no era un encargo difícil. Por su parte tenía casi todas las piezas que necesitaba en su almacén, y por otro tenía línea directa con Moon para que le suministraran otras como el subchasis hardtail que sujeta el tren trasero de la Moon Machine y que él se encargó de alargar, el bonito depósito de aceite vertical, y otras “chuches” que tenéis bien detalladas en la ficha técnica.





En cuanto a la sección central del chasis, es un simple cuna de tubos de generoso diámetro que se desdobra bajo el motor hecho a medida en TFMW. La pipa de dirección mantiene el avance original de las Triumph de la época, y sujeta una horquilla telescópica original de Triumph Pre-Unit convenientemente restaurada, a la que se le han

añadido unas fundas que esconden las barras. Las llantas son especialmente bonitas. El aro de la delantera es de 21", y está radiado a un pequeño freno de tambor Tiger de simple leva, mientras que la trasera es de 19". Ambas calzan gomas Avon Speedmaster de 2.75 y 3.50 pulgadas de anchura delante y detrás respectivamente.





La carrocería se limita al mínimo imprescindible. Para conseguir una estética ligera y compacta Lucas alargó y estrechó un depósito Triumph original al que también le modificó el túnel para que la base quedara casi en contacto con la tapa de balancines. Está acompañado por un guardabarros trasero y un pequeño asiento de

muelles TFMW tapizado en piel. El sobrio diseño de pintura es del propio Shige Suganuma, y Bill Carter fue el encargado de hacerlo realidad.

El resultado del proyecto Moon Machine no solo es una clásica atemporal que podría haber sido construida en cualquiera de las 6 últimas décadas, sino también

una moto perfecta para rodar a baja velocidad dejando que todos la admiren a su paso. Y es que la Moon Machine es una de las Triumph más chulas y elegantes que hemos visto en mucho tiempo, y comparándola con los hierros americanos de su época... es fácil de entender que las británicas tuvieran tanto éxito.



General

Moto>Moon Machine
Propietario> Shige Suganuma ([Mooneyes](#))
Constructor> Lucas Joyner
Taller> [The Factory Metal Works](#).
País>USA

Motor

Fabricante>Triumph
Tipo>Bicilíndrico paralelo
Cilindrada>650cc
Año>1.964
Carburador>Amal
Filtro de aire>No
Escapes> The Factory Metal Works Drag pipes
Silenciosos>Moon Turnout

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis> The Factory Metal Works/Moon
Horquilla>Triumph Pre-Unit
Fundas>The Factory Metal Works
Faro>Moon Cole Foster
Manillar>Mooneyes
Mandos/bombas>
Puños>Hippy Killer
Conmutadores>No
Llanta delantera>2.75" x 21"
Freno>Tambor Tiger de 1961
Neumático>Avon Speedmaster
Depósito de gasolina>Original modificado
Depósito aceite>Mooneyes vertical
Asiento>The Factory Metal Works
Basculante>Hardtail Mooneyes alargado
Llanta trasera>3.50" x 19"
Freno>Tambor Triumph pre-unit de 1970
Neumático>Avon Speedmaster
Guardabarros> The Factory Metal Works
Porta matrícula/Piloto>Moon/ Moon Old School
Diseño pintura>Shige Suganuma
Pintura>Bill Carter

XTREME BIKES

Si no te ven...



...Nadie sabrá que existes

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

Speed Weevil

Muchos la veréis rara. Incluso fea como un demonio, pero la Speed Weevil con la que Rocket Bobs participó en el MBE de Verona, hace gala de una creatividad y un nivel técnico que se ve en muy pocas motos...

TEXTO: XTB; FOTOS: HORST RÖSLER Y ROCKET BOBS



Pete Pearson abrió Rocket Bobs Cycle Works en 2009 en la antigua estación del Ferrocarril "Great Western" en Swindon, en pleno corazón industrial de Inglaterra. Allí construye desde cero motos increíbles con las que ha participado (y tenido éxito) en bike shows de todo el mundo, gracias a lo cual, en muy poco tiempo ha conseguido hacerse con una gran reputación como artesano y constructor que va a su aire sin que le importen las tendencias o lo que hagan los demás.



*El monocilíndrico Triumph de 250cc es un motor “pata negra”
construido por la fábrica para correr la temporada de 1936, que
ha estado en activo más de 70 años*



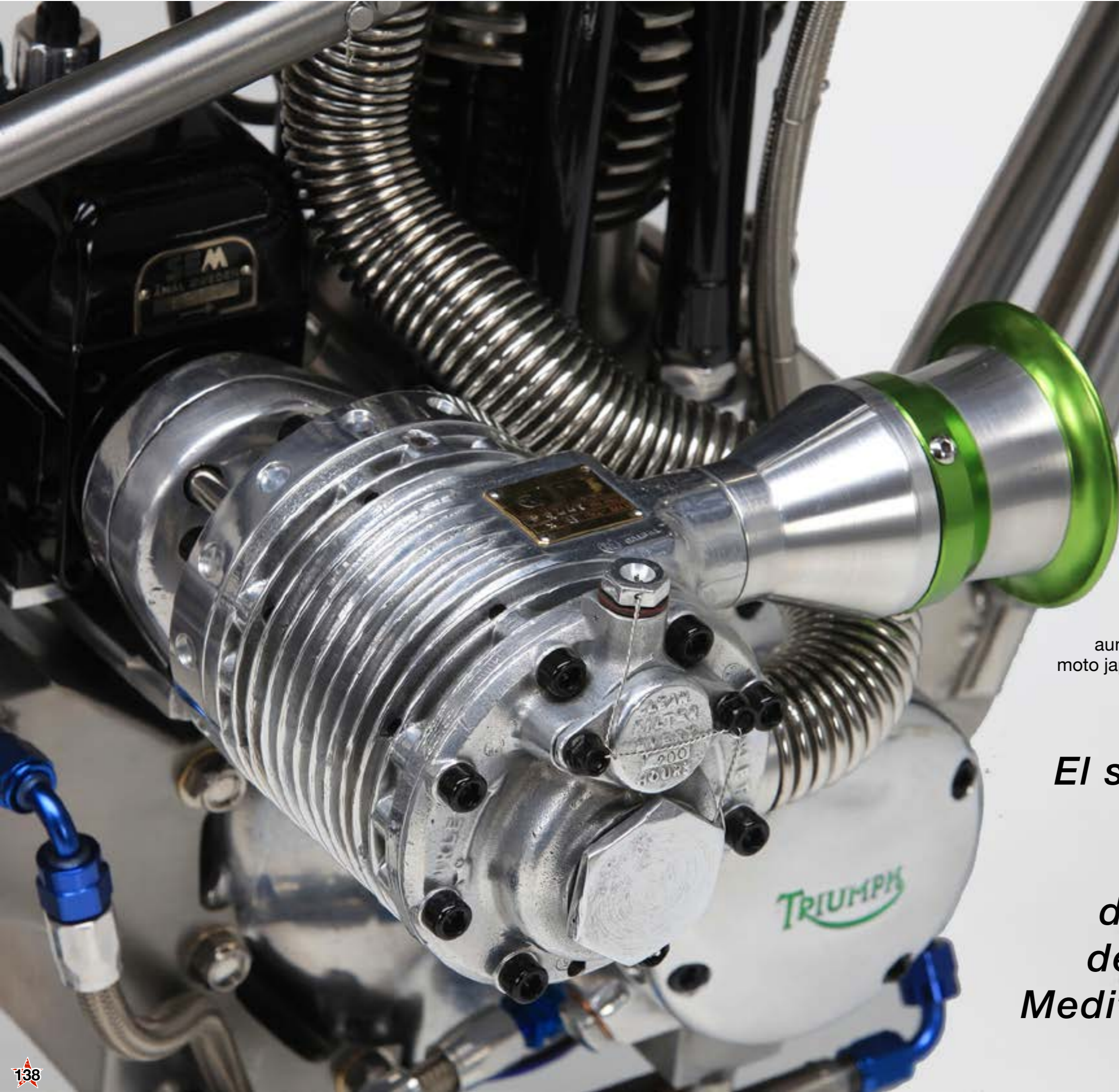
Su último proyecto es ésta Speed Weevil con la que antes de ganar la categoría Championship Class en el Motor Bike Expo ya había conseguido el "Master Builders Champion" en el Artistry in Iron y el "Best Engineering" en el Custombike. Curioso, porque Pete no la construyó para ir a concursos, sino para correr con

ella el próximo agosto en el lago salado de Bonneville, de donde seguramente vuelva a casa con algún record mundial, ya que su pequeño monocilíndrico de 250cc lleva turbo compresor y sobrealimentador y en Bonneville corren motos con uno u otro sistema de "soplado" pero no con los dos a la vez, así que

participará en una nueva categoría que se podría decir que van a hacer para ella, por lo que tiene asegurado batir algún record con éste motor cuya historia es digna de contar. No porque sea un raro ejemplar Triumph de 1935, sino porque es un "pata negra" que la fábrica construyó para correr la temporada de 1936,

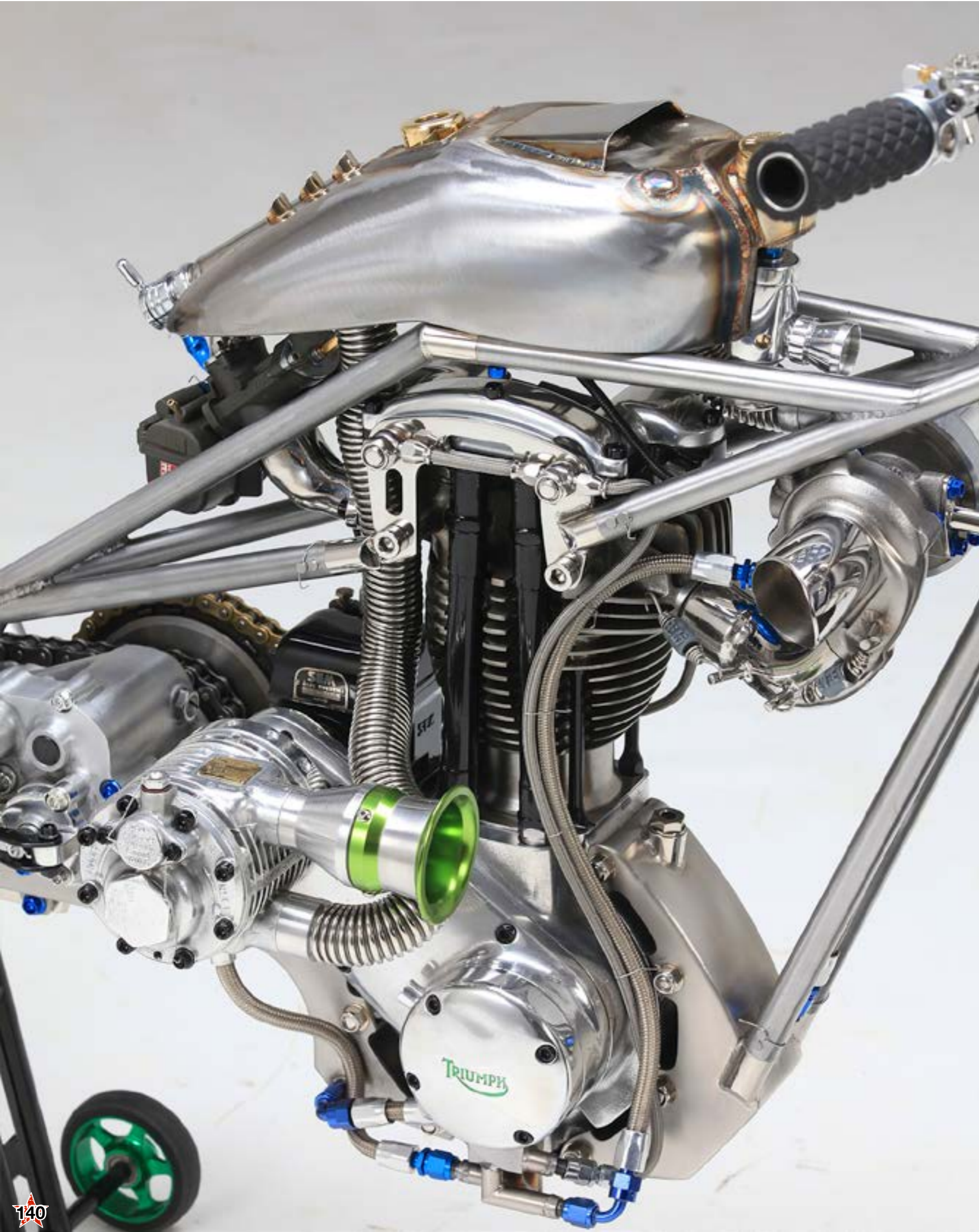
y ha estado en activo más de 70 años. Toda una leyenda que ha aparecido en libros sobre la marca, y fue una de las estrellas en su última carrera en 2008 en el circuito de Brooklands, y que Pete ha mejorado con otras piezas históricas procedentes de una Spitfire de la RAF derribado sobre el Mediterráneo en 1942.





El famoso caza británico llevaba un motor Rolls Royce Merlin V12 con dos sobrealimentadores que también se usaban como bombas de aire para el sistema de navegación y la presurización de la cabina. Prácticamente eran de la misma época que el motor, así que cuando a Pete se le presentó la oportunidad de hacerse con ellos no lo dudó. Los compró y con los dos pudo hacer el que lleva montado la Speed Weevil, y que funciona perfectamente. Está claro que además de patriota Pete también es un romántico, porque para que todo quedara en casa, el chasis la horquilla y el basculante de la moto son de acero T45, un acero tan británico como el té de las 5, que se usaba en los fuselajes de los Spitfire. El único punto negativo de la moto (porque no lleva el sello "Made in England", claro está) es la caja de cambio de relación cerrada, que aunque es otra vieja gloria, perteneció a una moto japonesa de Grasstrack de 1964.

***El sobrealimentador
procede de un
caza Spitfire
de la RAF que fue
derribado sobre el
Mediterráneo en 1942***



Estas tres piezas de la parte ciclo rozan la perfección. Incluso tienen precintados con alambre todos sus tornillos y tuercas para cumplir los requisitos de la rigurosa inspección técnica que se hace antes de los entrenos oficiales de los Motorcycle Speed Trials de Bonneville. Y para que no se pueda decir que Pete deja las cosas para el último momento, hasta tiene preparados un depósito de gasolina de mayor capacidad (con este solo puede hacer 15 Millas), y un par de guardabarros por si los comisarios técnicos se los exigen.

El único punto negativo de la moto (porque no lleva el sello “Made in England”, claro está) es la caja de cambio, que aunque es otra vieja gloria, perteneció a una moto japonesa de carreras de Grasstrack de 1964

Hay que reconocer que la Speed Weevil es rara. Muy rara. Por su tamaño se parece más a la bici de un niño o una bicicleta de BMX personalizada que una moto, pero también es justo reconocer que en todos los bike shows en lo que ha participado ganó por goleada. Y ese es el mejor reconocimiento a la labor de Pete y el equipo de Rocket Bobs. Lo demás son opiniones.



Con su pequeño tamaño, la Speed Weevil se parece más a la bici de un niño o a una bicicleta de BMX personalizada que a una moto



General

Moto>Speed Weevil
Modelo base>
Propietario>Pete Pearson
Taller>Rocket Bobs
País>Inglaterra
Página Web> www.rocketbobs.biz

Motor

Fabricante>Triumph
Tipo>Monocilíndrico L2-1
Año>1935
Cilindrada>250cc
Escape>Rocket Bobs
Transmisión>Cambio de Grasstrack de 1964
Compresor>Rolls Royce Merlin recuperado de un Spitfire
Turbo Charger>De moto de nieve modificado y adaptado
Encendido>Magneto SEM

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Rocket Bobs
Horquilla>Artesanal
Manillar>Carbono
Llanta delantera> Supermoto
Neumático> Dunlop
Depósito de gasolina>Ironhead de 1977 modificado
Depósito aceite>Acero inoxidable, está situado en la cuna delantera
Asiento/Colín> Rocket Bobs
Llanta trasera>Supermoto
Disco de freno>Artesanal
Pinza> Hope
Neumático> Dunlop



CAFE RACERS

The Wild Side of Vintage

La Duquesa
by Duke Motorcycles

41



40

39

38

37

- ♣ **BMW Vagabund**
- ♣ **Chico Malo: XTR Pepo**
- ♣ **WhyNot?: Makinostra**
- ♣ **Sunrising: FCR Original**
- ♣ **'Hold On Go Fast': Down&Out Café Racers**

♣ **A nor de pier: Lewis Leathers**



CAFE RACERS



www.xtremebikes.es