

CAFE RAGERS

The Wild Side of Vintage



Aprilia a la Carbonara *by Kacer Wagen*

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



Cafeína mecánica

Ediciones Imposibles

Estoy seguro que la mayoría de los que cada mes leéis ésta revista también leéis, o al menos conocéis, el Mondo Biker. Luis Oscoz y Joseba Aguirre, o Joseba y Luis, que tanto monta, monta tanto, tomaron hace casi diez años la decisión de abandonar la seguridad de un trabajo fijo para seguir su propio camino, y con ayuda de unos cuantos amigos montaron la editorial Ediciones Imposibles. Quizás os resulte extraño que en el editorial de una revista se hable de otra que va dirigida al mismo público, pero en ésta santa casa nunca hemos visto a la competencia como un enemigo al que hay que derribar a toda costa, sino como un estímulo que nos retaba cada mes a hacer las cosas mejor. Y creednos si os decimos que los chicos

del Mondo Biker, los muy cabrones, hacían muy bien su trabajo y nos lo ponían difícil. Pero por desgracia parece que eso no es suficiente, y hace unas semanas nos llegaba la triste noticia de que el número de Enero, el 117, sería el último que editaban.

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

nemos que había dejado de compensarles echarse a la carretera cada fin de semana para cubrir eventos –que no olvidemos que se organizan con fines exclusivamente lucrativos- cuyos responsables nunca apreciaron la importancia de aparecer en los medios de comunicación, y mucho menos supieron valorar que el papel cuesta dinero, o que los señores que lo llenan de fotos y letras no trabajan por amor al arte.

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

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.
caferacers@caferacersmag.es

Publicidad

marketing@caferacersmag.es

A close-up, artistic photograph of a motorcycle's front end. The image is dominated by a large, round, multi-faceted headlight with a yellowish glow. Below it, a radiator with a grid of vertical tubes is visible. The background is dark and out of focus, showing various mechanical parts of the bike. The overall lighting is warm and dramatic, highlighting the textures of the metal and glass.

Sumario

<i>Good (and bad) Vibrations</i>	12
<i>Aprilia a la Carbonara</i> ♣ <i>Kacer Wagen</i>	30
<i>BMW X-Wedge Project Japan</i> ♣ <i>Wedge Motorcycle</i>	54
<i>Ducati.</i> ♣ <i>95 años de historia</i>	80
<i>BMW R-80 Lucille</i> ♣ <i>Gasoline Motor Co</i>	114
<i>Yamaha XV J-PL Performance</i>	132
<i>Motor Bike Expo Verona</i>	152



FOR THE RIDE

ESCUCHA ESTO. ES TU MOMENTO. *Street Cup*



A2 MODELO LIMITABLE

BONNEVILLE

4 AÑOS* DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KILOMETRAJE INCLUIDOS DE SERIE

IMPONENTE, MINIMALISTA Y ACCESIBLE PARA TODOS.

La nueva Street Cup llega dispuesta a desafiarte a devorar la ciudad o a escapar de todo por retorcidas carreteras secundarias. Su motor Bonneville de 900cc te ofrece toda su potencia y par motor donde más lo necesitas para lograr una experiencia de conducción verdaderamente adictiva. Además, será limitable al A2 a partir de primavera y viene cargada de tecnología imprescindible para el motorista de hoy en día: ABS, control de tracción desconectable, embrague asistido, faro trasero de LED y toma USB bajo el asiento. La Street Cup te está esperando en tu concesionario Oficial Triumph. Pruébala.

Desde 10.500 € (PVPR)



VER VÍDEO



GENERACIÓN BONNEVILLE



YA EN TU CONCESIONARIO

Síguenos en:



triumphmotorcycles.es

Adiós a Victory



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

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

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

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

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

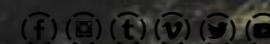
El anuncio del cese de actividades se hizo efectivo el pasado nueve de Enero paralizando todas las operaciones con efecto inmediato. No obstante los usuarios pueden estar tranquilos, ya que se seguirá manteniendo stock de piezas y recambios durante diez años, así como el servicio tanto a los concesionarios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



SCRAMBLER DUCATI



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



¿La Honda 300 TT Racer a producción?

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

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

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

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

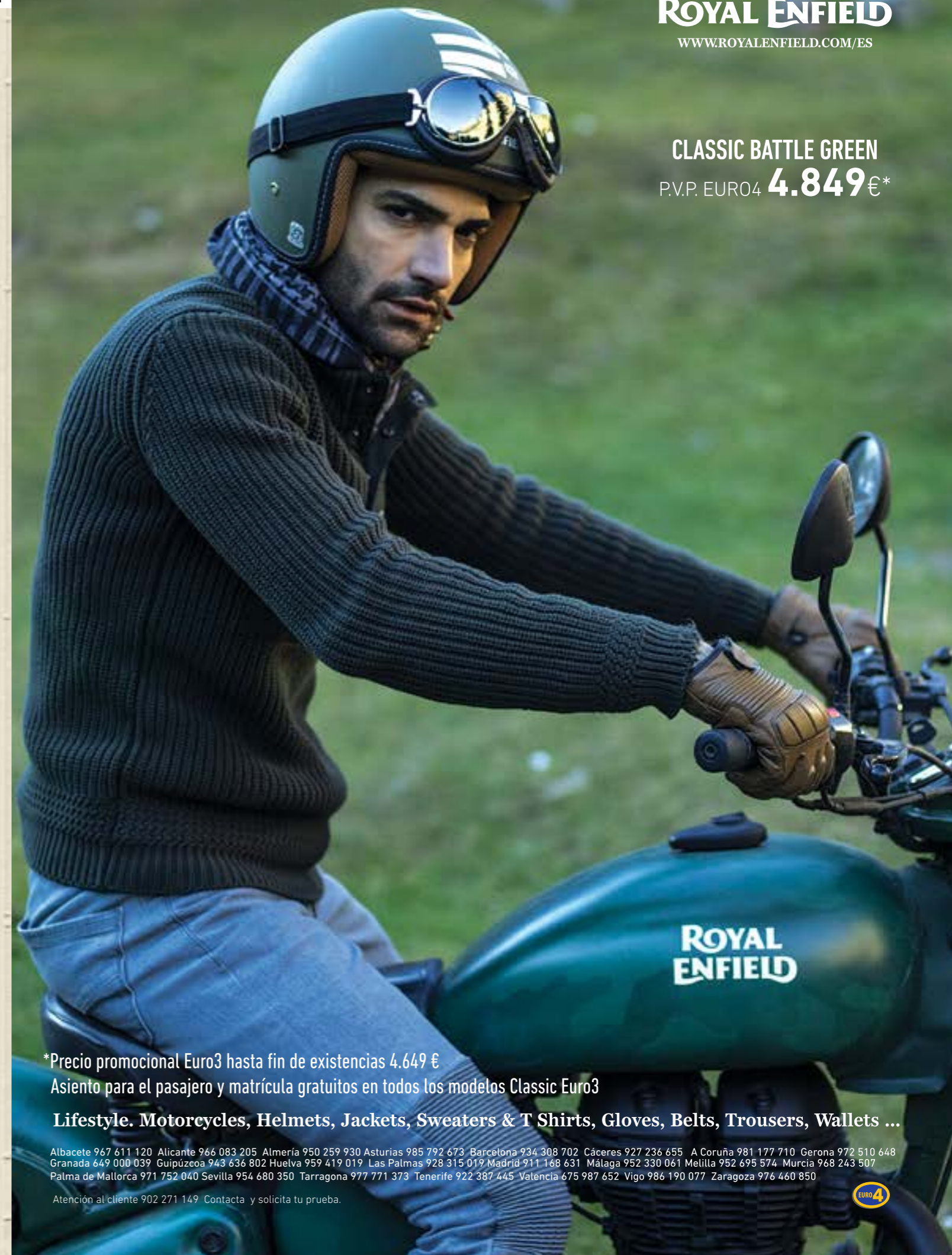


ROYAL ENFIELD

WWW.ROYALENFIELD.COM/ES

CLASSIC BATTLE GREEN

P.V.P. EURO4 **4.849€***



*Precio promocional Euro3 hasta fin de existencias 4.649 €

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

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

Albacete 967 611 120 Alicante 966 083 205 Almería 950 259 930 Asturias 985 792 673 Barcelona 934 308 702 Cáceres 927 236 655 A Coruña 981 177 710 Gerona 972 510 648 Granada 649 000 039 Guipúzcoa 943 636 802 Huelva 959 419 019 Las Palmas 928 315 019 Madrid 911 168 631 Málaga 952 330 061 Melilla 952 695 574 Murcia 968 243 507 Palma de Mallorca 971 752 040 Sevilla 954 680 350 Tarragona 977 771 373 Tenerife 922 387 445 Valencia 675 987 652 Vigo 986 190 077 Zaragoza 976 460 850

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



Las cifras de Triumph

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



Battle of the Kings



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

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

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

Diseño italiano para tu Bagger



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

En el amplio catálogo que OCD acaba de poner en circulación



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

www.custom-chrome-europe.com



El número de La Bestia: 666

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



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

Revaloriza tu manillar

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



www.vitydesign.com

Tokio Style

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

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



www.easyriders.jp

Hanway
Café Racer

www.hanwaymotos.com
Hanway recomienda TOTAL



RAW125

Café RACER

1.945€

2.145€

Disfruta de un atractivo diseño clásico Café Racer con líneas estilizadas vintage con la tecnología actual. Horquilla invertida. Freno de disco delantero y trasero. Escape estilo deportivo. Cuadro de instrumentos digital. Asiento estilo Café Racer. Piloto trasero de leds. Semi-manillares y neumáticos anchos.

Hanway
MAKE LIFE MORE PASSION

Distribuida por **MOTORIEN**, importador exclusivo en España y Portugal, también de Daelim, Hyosung, TGB, LML, Scmadi, Royal Enfield y Riya.



Al alcance de la mano

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



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

transalpina se ha esmerado mucho para que los Identity Racer parezcan unos guantes hechos a medida.

Están disponibles en tallas que van de la S a la XXXL en colores negro/gris o negro/marrón.

www.hevik.com



Resurgence



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

www.resurgencegear.com



VINTAGE



Más de 25 decoraciones distintas.
Pantalla solar escamoteable.
Interior desmontable y lavable.
Reservados todos los derechos. No se permite la explotación económica ni la transformación de esta obra. Queda permitida la impresión en su totalidad.



dynamicline.es
www.dynamicline.es



Con la casa a cuestas

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

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

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

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

www.bradleymountain.com



The Rokker Company



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

www.therokkercompany.com

Urban clothing designed by tattoo artists for urban people



C/ Galicia, 2 03600 Elda, Alicante (Spain) +34 965 390 291

Email: info@ink4ever.eu www.ink4ever.eu

Más moda vaquera

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

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

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

www.trilobitemoto.com



Laxy

CHAQUETA DE CUERO

Lady USED LOOK SAS-TEL

BE HEROIC

Held

dynamycline

www.dynamycline.es

BIKER FASHION

enjoy the world, travel with us

Distribuidor exclusivo España / Portugal HELD

QR code

SCR 950

BORN TO FIND
NEW WAYS



FASTER
SONS

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

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

 **YAMAHA**
Revs your Heart

www.yamaha-motor.es

Síguenos en



MY GARAGE
BUILDING BIKES TO BELIEVE IN

Download on the
App Store

GET IT ON
Google play



A la Carbonara

Si hay un modelo poco apropiado para construir una café racer, ese es la Aprilia RSV1000 de este reportaje. Un trabajo de locos que no todo el mundo se atrevería a afrontar.

TEXTO: CR; FOTOS: ABEL RODRIGUEZ (NFoco DIGITAL)

P

or suerte Jesús López Valencia, su creador, no es como todo el mundo. Tiene un taller en Palos de la Frontera, en Huelva, que bautizó con el nombre de Kacer Wagen, por el que han pasado todo tipo de motos que han ido rodando de taller en taller sin que en ninguno de ellos se atrevieran a meterles la radial por miedo a desgraciarlas. Por regla general eran modelos muy exclusivos que habrían perdido valor de inmediato o Superdeportivas como ésta Aprilia RSV que su dueño se había cansado de mantener tal y como salió de fábrica, por mucho que sus amigos insistieran en comentarle que era una locura transformar un modelo procedente de un linaje de Campeonas del Mundo de SBK.



Con una deportiva como esta habría sido más fácil construir una Streefighter, pero hay quienes disfrutan complicándose la vida





Si a una deportiva se le eliminan el carenado y los semimanillares, se le pone un colín apuntando al cielo, y se potencia el motor hasta el límite que te permita la lógica para mantener un mínimo de fiabilidad mecánica tendríamos algo parecido a una Streetfighter. Pero convertir esa misma moto en

una cafetera requiere hilar más fino. Más que nada porque la imagen brutal tan característica de las luchadoras callejeras quedaría en una café racer como a un Cristo dos pistolas. Tampoco le quedaría bien que se dejaran a la vista el montón de cables, sensores y tubos de vacío que Jesús se encontró nada

más empezar el desmontaje. Y con aquellas enormes cajas de filtro y Ram Air que se escondían debajo el depósito de gasolina, justo entre medias de los cilindros del V-Twin, también habría que hacer algo. Estaba claro que la Aprilia no se iba a dejar meter mano así como así sin presentar batalla.

*Chapa, fibra de vidrio, carbono... en
Kacer Wagen no hay ningún material con
el que no se atrevan a trabajar*

Kacer Wagen



Lejos de desanimarse, Jesús decidió tomarse su tiempo para replantearse el trabajo. Por suerte no tendría que cortar nada porque el subchasis de la italiana era desmontable, y como cualquier modificación podría revertirse no suponía ningún problema. Eso sí, su ángulo no era el que mejor se adaptaba al diseño que le había presentado al dueño de la moto así que tuvo que sustituir el entramado de aluminio original por otro de tubo de acero que diseñó personalmente para que le sirviera de escon-

dite para la electrónica y parte de la fontanería del motor. Tanto el colín que lo cubre, como el depósito de gasolina y el semicarenado los hizo de chapa, pero como el resultado no le convencía se le ocurrió repetir la operación con arcilla. Una vez que consiguió el diseño que le gustaba hizo un molde en fibra de vidrio que le sirvió para hacer las tres piezas definitivas en carbono. Bueno, para ser exacto diré que el depósito de gasolina sigue siendo de chapa, y que lo que se ve en las fotos es una funda.



Más por capricho que por necesidad, Jesús se empeñó en fabricar un 2 en 1 al que le queda muy bien el silencioso Leovince con las soldaduras a la vista



Una pieza de la moto que merece la pena resaltar es el faro. Está fabricado a partir de una óptica Bi-Xenon, a la que rodea un aro fabricado en Balfonek Moto Modder, un pequeño taller de fresa y torno (nada de CNC) que suena a germano pero que es tan sevillano como la Giralda. Lo que lo hace tan especial es que los tres huecos que luce no son un capricho estético sino las tomas de aire del sistema de admisión Ram Air cuya ubicación se trasladó tras la cúpula.

El cerco del faro es una preciosa pieza artesanal que también sirve como toma de aire del sistema Ram Air



Como el propulsor Rotax de la RSV es prácticamente indestructible y rinde 128Cv no necesitaba ningún trato especial, aunque Jesús, más por capricho que por necesidad, se empeñó en fabricar un escape 2 en 1. Está rematado con un silencioso Leovince con las soldaduras a la vista que le da a la moto un aire industrial que le queda perfecto.

*Pili y su dueño disfrutan
haciendo rabiar de envidia
a todos los que se cruzan en
su camino*





El equipamiento de serie de la moto incluía discos de freno flotantes con pinzas Brembo de anclaje radial, suspensiones multi regulables y llantas de aleación ligera, por lo que sustituir cualquiera de estos elementos habría sido fundir pasta innecesariamente. Por otra parte esta Aprilia y su dueño, que cariñosamente la llama Pili, ya pasaron su etapa racing y ahora toca disfrutar de una forma más relajada... que incluye hacer rabiar de envidia a todos los que se cruzan en su camino.

Ciertas cosas mejoran con los años



Triumph Madrid

EXPOSICIÓN Y VENTA:

c/ José Abascal, 4
28003 MADRID.

TALLER Y REPUESTOS:

c/ García de Paredes, 3
28010 MADRID.

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

www.triumphmotosmadrid.es

X-Wedge Project Japan

Aunque hoy días parece que si quieres transformar una BMW moderna no hay más opción la R nineT, la firma bávara tiene otros modelos con los que se pueden hacer cosas muy interesantes...

TEXTO: CR; FOTOS: CORTESÍA DE BMW MOTORRAD JAPAN





S

in ir más lejos, las S1000R y la roadster R1200R serían dos modelos magníficos para hacer algo que se salga de lo normal siempre que no te importe su volumen. Pero si lo que buscas es una moto con peso pluma y que además sea divertida de conducir, los alemanes también tienen la respuesta a tus plegarias en forma de G 310R.

*Si buscas una
moto ligera y
divertida de
conducir, en
BMW ya tienen
la respuesta a
tus plegarias en
forma de G 310R*

En 2007 BMW sorprendía con la “Serie X”, un modelo dividido en tres versiones que compartían el chasis y el motor Rotax “mono” de 650cc, y que se diseñaron pensando en un público joven que les daría uso urbano (X-Moto), uso mixto en ciudad y carretera (X-Challenge) o campo (X-Country) Como es lógico, después de diez años están descatalogadas, pero por aquel entonces pudimos probarlas gracias a Todo Moto, el concesionario oficial de BMW en Sevilla, y disfrutamos tanto con ellas que a estas alturas todavía nos tiramos de los pelos por haber tenido que devolvérselas. Esto viene a cuento porque suponemos que la nueva G 310R va del mismo palo, lo que significa que sus futuros dueños tienen la diversión asegurada, y con más motivo si no están dispuestos a mantenerla más tiempo del necesario tal y como sale de casa.



Y es que la G 310R se presta a muchos tipos de preparaciones, pero si hay una en concreto en la que se sentiría como pez en el agua es en forma de una flat tracker como la de Wedge Motorcycle, el taller que Takashi Nihira regenta a las afueras de Tokio, y que abrió después de trabajar durante años como mecánico, chapista y pintor en un concesionario de automóviles en el que adquirió experiencia para cumplir los objetivos que se había marcado: dedicarse en cuerpo y alma a su pasión, el sector de la moto, ser autosuficiente en el trabajo, y no tener jefe al que rendir cuentas.





La G 310R es una base perfecta para una tracker con la que ratonear entre el caótico tráfico de Japón, o para picarse con los quemados de las doble erre en las curvas de las carreteras de los alrededores del monte Fuji

Wedge Motorcycle no está en ese exclusivo club de talleres que influyen en el segmento custom con sus propuestas, pero cuentan con muchos clientes satisfechos con sus habilidades. Eso fue suficiente para que BMW Motorrad Japan les mandara una de las nuevas G 310R para que hiciesen con ella lo que quisieran. Evidentemente no es lo mismo trabajar según los gustos de un cliente, que te dice lo que quiere y como lo quiere, que llegar un día al taller y encontrarte una moto nuevecita con una nota en el manillar en la que pone una fecha de entrega y tres palabras: tienes vía libre... Tanta presión no era fácil de digerir, pero con solo analizar la moto Takashi supo que camino coger. La G 310R era perfecta para hacer una tracker apta para desenvolverse a diario en el caótico tráfico de Tokio, o divertirse haciendo curvas en las carreteras de los alrededores del monte Fuji con los “quemados” de las doble R.




La X-Wedge nos hacen dudar si es una moto legal para circular por la calle o a un prototipo de circuito





Su primera idea fue construir un chasis, pero como eso haría que la moto perdiera su identidad la descartó y centró sus esfuerzos en rediseñar la sección trasera con un nuevo subchasis y un largo basculante con suspensión tipo Cantilever. Takashi habría preferido colocar el amortiguador descentrado en el lado derecho, pero la inusual arquitectura del motor, con la admisión delante del cilindro y la salida de escape por detrás, limitaba el espacio y le obligó a situarlo centrado.



Puede que Takashi Nihira no esté entre los personajes influyentes del segmento custom, pero Wedge Motorcycle cuenta con un gran prestigio en su país, que al fin y al cabo es lo importante

Para completar la parte ciclo se aprovechó la horquilla original, y las llantas de serie de 17" se cambiaron por otras de radios de 19" con discos de freno artesanales y neumáticos de dirt track. Otros detalles en los que Takashi ha invertido mucho tiempo son el escape artesanal

de acero inoxidable, sustituyendo parte del equipo eléctrico original por componentes Motogadget, reubicando la bomba de gasolina debajo del filtro de aire, o adaptando un radiador de otra moto al que tuvo que adaptar un kit de electroventilador Trail Tech.



Es más fácil trabajar según los gustos de un cliente que teniendo vía libre para hacer lo que quieras, pero el resultado de ésta BMW pone de manifiesto la calidad de Takashi como preparador





Con el chasis terminado llegaba el momento de dar forma a la carrocería. Esta consta solamente de un pequeño tanque de aluminio que deja a la vista la suspensión posterior, el colín es el características de la mayoría de trackers, y un par de porta números que nos hacen dudar si estamos frente a una moto le-

gal para circular por la calle o a un prototipo de circuito. A pocos días de cumplirse el plazo de entrega solo faltaba la pintura. La elección de Takashi fue una sencilla combinación de verde oliva para el chasis y blanco y negro para la carrocería con la que la X-Wedge quedó lista para que sus propietarios la recogieran... No creemos que haga falta decir que se quedaron encantados de haber elegido Wedge Motorcycle para este proyecto tan especial.



París, 175
08036 Barcelona
Tel. 933 105 912

info@monegroscycles.com
facebook.com/MonegrosCycles

Horarios Tienda:

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

www.monegroscycles.com

M MonegrosCycles-73

MOTORCYCLE APPAREL FOR RIDERS



MOTORCYCLE APPAREL FOR RIDERS

**MONEGROS
CYCLES-73**



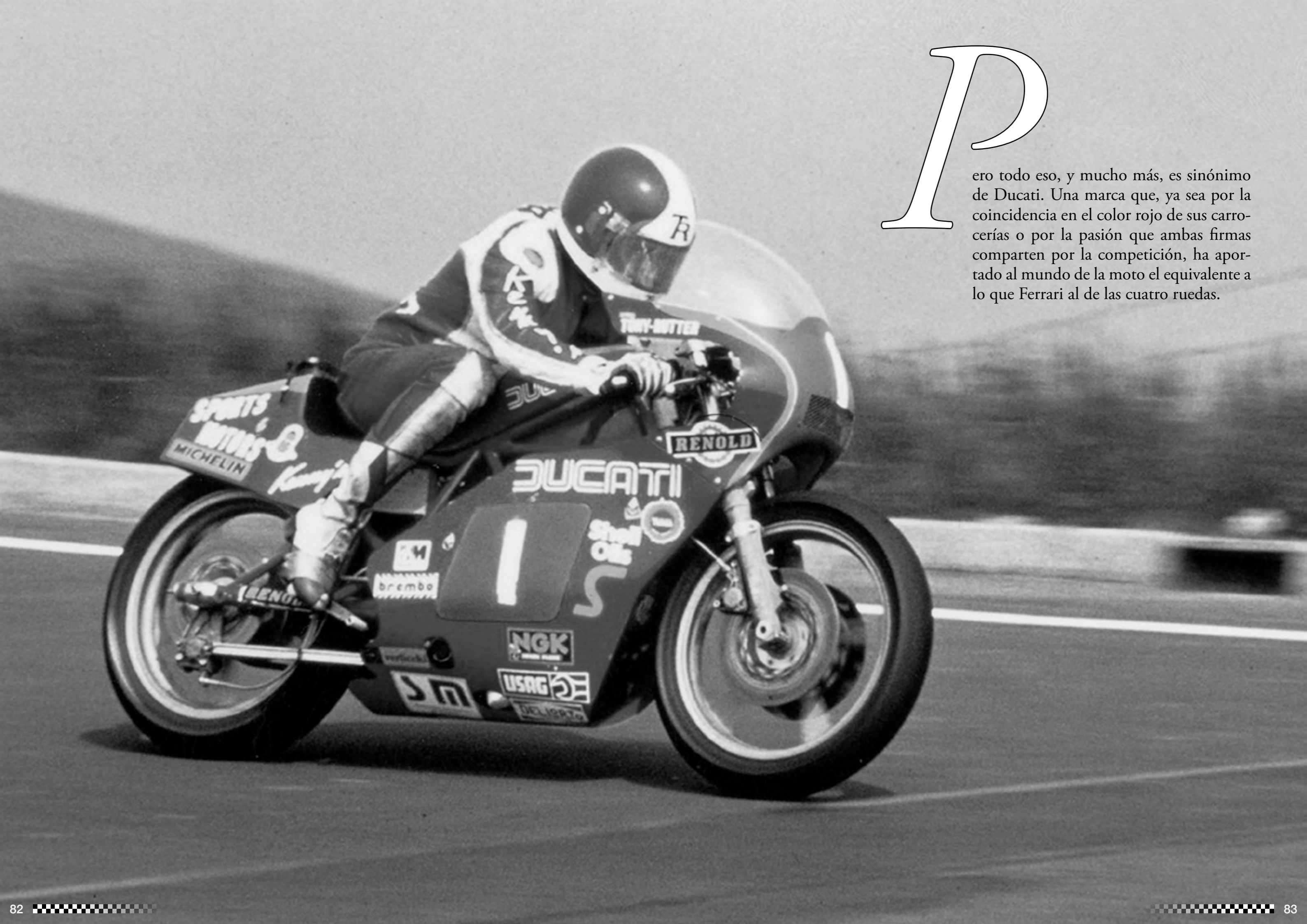
DUCA TI

95^o Aniversario... *...y que cumpla muchos más*

Sobrevivir a la II Guerra Mundial, fabricar motos ininterrumpidamente bajo dirección de siete dueños diferentes, superar montones de crisis, y ser la 2ª marca europea más laureada en la historia del motociclismo de competición, es algo muy difícil de resumir en unas pocas páginas...

TEXTO Y FOTOS: D.R.





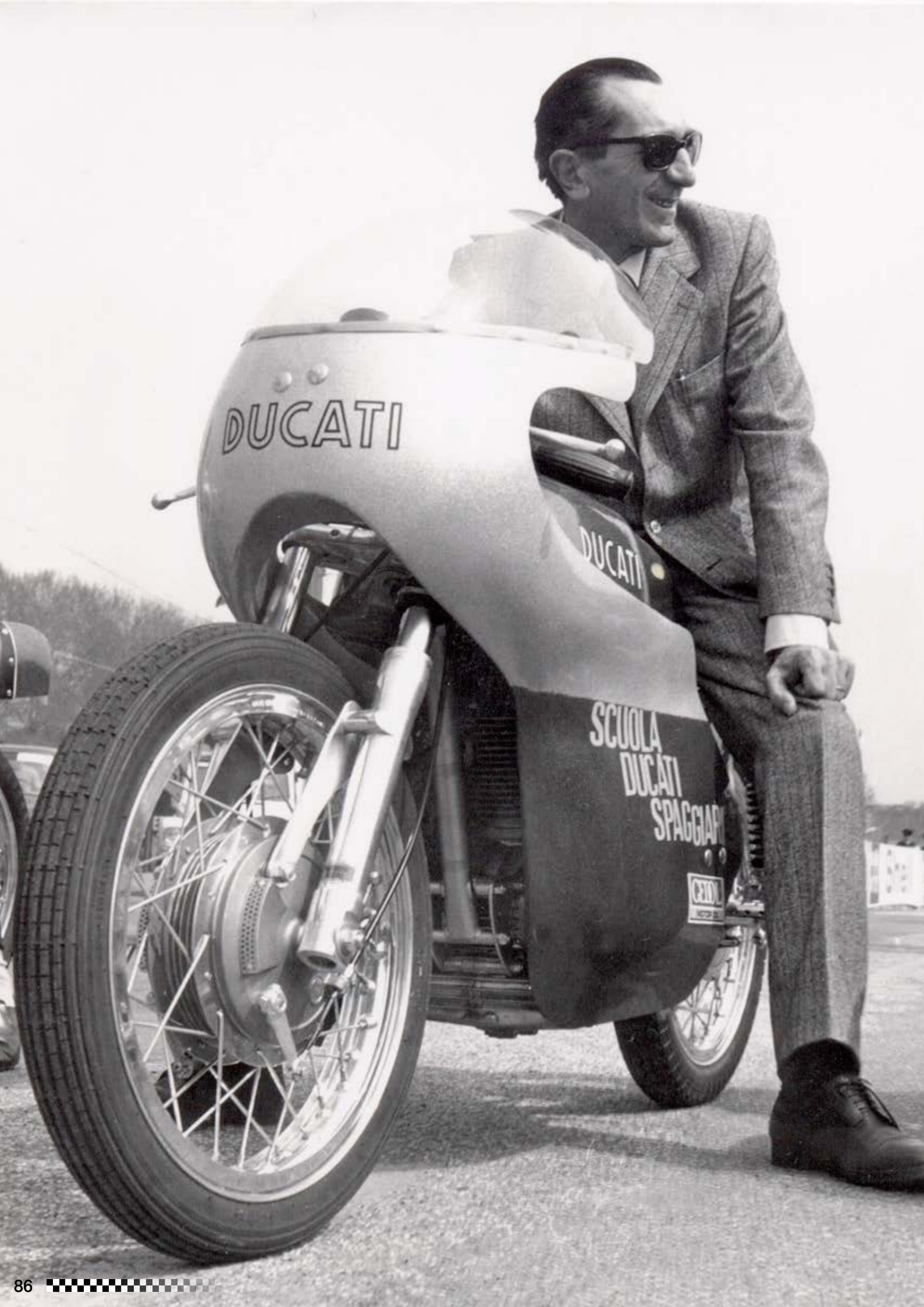
P

ero todo eso, y mucho más, es sinónimo de Ducati. Una marca que, ya sea por la coincidencia en el color rojo de sus carrocerías o por la pasión que ambas firmas comparten por la competición, ha aportado al mundo de la moto el equivalente a lo que Ferrari al de las cuatro ruedas.

Los orígenes

La fundación de Ducati se remonta al año 26 del pasado siglo, cuando los hermanos Antonio, Adriano, Bruno y Marcello Cavalieri Ducati crean *Società Radio Brevetti Ducati* para fabricar válvulas, condensadores, tubos de vacío y otros componentes para aparatos de radio, aunque no fue hasta 1947 cuando la empresa iniciara su actividad en el sector de la automoción al adquirir los derechos de un pequeño motor auxiliar de 48cc a la Siata de Turín. El Cucciolo (cachorro en italiano) fue un éxito en todos los sentidos. No solo porque gracias a él el nombre de Ducati se conoció en toda Italia, sino también porque los más de 60 mil ejemplares que se vendieron en tan solo dos años animaron a los hermanos Cavalieri a construir diferentes variantes del mismo, algunas de ellas con la cilindrada incrementada a 60cc o cambio de marchas de dos velocidades, que tuvieron tan buena acogida entre el público como el modelo original. La actividad de Ducati no se detiene y en 1952 ve la luz un nuevo modelo desarrollado por la propia marca. Se trata del Cruiser, un scooter de 175cc que con cambio automático, arranque eléctrico y materiales de gran calidad resultaba muy avanzado para la a su época, y que debido a su alto precio no gozó del éxito que merecía.





La era Taglioni

Para separar motos y electrónica, en 1954 se crea Ducati Meccanica Spa. Es en ésta época cuando entra a formar parte de la plantilla de fábrica el ingeniero Fabio Taglioni, hombre que no solo aporta a la marca enormes conocimientos técnicos, sino que también la contagia su irrefrenable pasión por la competición.

Sus genialidades no se hacen esperar. Su primera aportación a Ducati es el motor monoarbol de la 98 Gran Sport que supuso el punto de partida para las monocilíndricas que se fabricarían durante las dos siguientes décadas, de entre las que hay que destacar la Elite 200 de 1958, una deportiva capaz de alcanzar 140 km/h de velocidad punta que suponía toda una revolución ya que la mayoría de fabricantes cuando querían hacer una moto de carácter deportivo potenciaban un modelo que ya tuvieran en su gama de carretera mientras que Taglioni

desarrolló una verdadera moto de carreras con el motor “deshinchado” para que tuviera la fiabilidad y comodidad necesarias en una moto de calle. La misma política que Ducati sigue aplicando en la actualidad al poner en manos de sus clientes versiones ligeramente civilizadas de sus “pura sangre” de carreras.

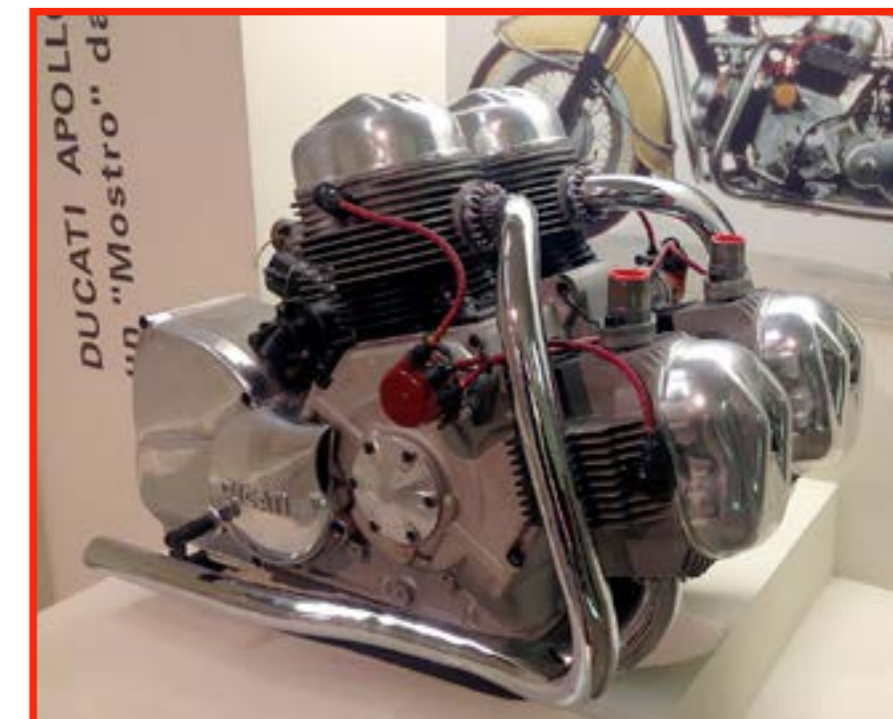
El siguiente año de importancia capital en la historia de la marca boloñesa es el 1956. Taglioni preparó una 125cc de carreras con distribución mandada por dos árboles de levas en cabeza, además de terminar otra moto que se había diseñado un año antes y que contaba con la particularidad de tener distribución mandada por tres árboles de levas y ser desmodrómica. Una tecnología con la que han coqueteado otros fabricantes de motos y automóviles, pero que solo Ducati ha sido capaz de comercializar a precios populares.

Proyecto Apollo

En 1964 Berliner Motor Corporation, importadores de Ducati en USA, encargan a la marca el desarrollo de un modelo específico de turismo del que se pudiera extrapolar una versión para la policía. De ésta forma surgía el legendario proyecto Apollo, que con su motor cuatro en V, 1.260cc y cambio de cinco desarrollaba la nada despreciable cifra de 80Cv de potencia en la versión más básica, y 100Cv en la sport. Solo se construyó un modelo de prueba cuyas pruebas fueron muy satisfactorias, pero el elevado coste de producción impidió que se pudiera llevar a la serie. No obstante, el Apollo no fue tan solo un ejercicio de estilo comercialmente inviable, sino que sirvió como base de experimentación para los pos-

teriores bicilíndricos en V que tanta fama dieron a la marca. Uno de ellos fue una 500 que Taglioni diseñó en 1969 para el Campeonato del Mundo de Velocidad pero que a pesar que Ducati ya había conquistado algunos éxitos con Mike Hailwood y Phil Read a los mandos de las 250 y 350cc desmodrómicas no llegó a ver la luz.

Pero aquel "quinientos" no cayó en saco roto, y en base la reglamentación que la FIM crea para una nueva categoría de 750cc, el departamento de diseño se encierra durante un año para adaptarlo a ésta categoría con posibilidades de éxito.





De Imola 72 a la S2

La prueba de fuego de éste modelo se llevó a cabo en las 200 Millas de Ímola con los pilotos Bruno Spaggiari y Paul Smart, que se alzaron con las dos primeras posiciones. El desarrollo comercial de ésta moto dio como resultado toda la gama GT 750 Sport y 750 SS, así como más tarde la serie GT 860, Darmah y 900 SS, siendo con diferencia el catálogo más deportivo que ningún fabricante hubiera puesto a la venta en la década de los 70, a las que tras la increíble victoria del Campeonato del Mundo de F1 logrado por Hailwood en su vuelta a la competición en el TT de la Isla de Man en 1978 se sumó la 900 MHR (Mike Hailwood Replica)



Ducati, como el resto de marcas europeas, también sufrió en carne propia la brutal embestida de la industria japonesa con un importante descenso de ventas, pero por suerte ahí estaba Fabio Taglioni, que reaccionaba rápidamente presentando en 1977 el prototipo de una bicilíndrica en L de 500cc con una dis-

tribución “desmo” movida por una correa dentada capaz de desarrollar 50Cv de potencia y 190Km/h de velocidad punta. Se trata de la Pantah, la 500 de serie más rápida de su época, que empezó a comercializarse en 1979. En 1981 sale a la venta la Pantah 600, y más tarde, en 1983, la 900 S2.





La era Cagiva

En 1983 Ducati firma un acuerdo de colaboración para suministrar motores Pantah para la Elephant 650 con la que Cagiva decide participar en el Rally Paris-Dakar. Por aquella época surgen los rumores de que Ducati va a dejar de fabricar motos para dedicarse exclusivamente a suministrar motores a los hermanos Castiglioni,

pero lo cierto es que estos compran la marca. Con una importante inyección de capital, y sobre todo muchas ideas nuevas, la fábrica de Borgo Panigale empieza a vivir una segunda juventud que surte un efecto casi inmediato con la puesta a la venta de la 750 F1, una de las deportivas más bonitas de la década de los 80,

que con su chasis multitubular Verlicchi cuyo diseño ha sobrevivido hasta la actualidad, un motor atmosférico Pantah de 750cc capaz de girar a 9.250 rpm, llanta delantera de 16 pulgadas, y suspensión trasera Cantilever, hereda todo el espíritu de las Ducati 750 SS y 750 TT2 de carreras.

Con la llegada de un nuevo equipo de dirección hacía falta un modelo que aportara algo más. Y no solo en el segmento deportivo, sino también en el de la moto turística. En 1986 nace así uno de los diseños que marcarán época, el primero que Massimo Tamburini, (la “Ta” de la mítica Bimota) hace sobre una Du-

cati. Se trata de la Paso 750 dedicada al piloto Renzo Pasolini, en la que el conocido diseñador italiano plasma sus ideas sobre cómo debe ser una Ducati de sport-turismo utilizando como punto de partida el motor Pantah, al que le gira el cilindro trasero 180° para ubicar un carburador Weber de doble cuerpo en el centro de la V. Para este motor también diseña una parte ciclo

con tubos de sección rectangular que rompe con la tradición de la casa, a la que acompaña de una rueda delantera de 16 pulgadas y suspensión posterior de progresividad variable. Pero sin lugar a dudas el verdadero elemento diferenciador de la Paso con respecto al resto de motos de la época fue su carrocería integral, cuyo diseño incluso sirvió de inspiración a Honda para vestir las primeras versiones de sus exitosas CBR 600 y 1000.



Ottovalvole

Uno de los saltos cualitativos en la historia de Ducati fue el nacimiento del motor "ottovalvole" diseñado por Massimo Bordi, responsable técnico de Ducati desde 1984. Este propulsor era, como todos, un bicilíndrico en L, pero con refrigeración líquida, cuatro válvulas por cilindro e inyección electrónica, cuyo prototipo 851 con el gran Marco Lucchinelli a los mandos se estrenaba en 1987 con una victoria en Daytona, mostrando un gran potencial que ya dejaba entrever lo que sucedería en la siguiente década. La versión de calle de la 851 salió al mercado en 1988, y era capaz de alcanzar 235 Km/h gracias a sus 88Cv de potencia y los dos enormes cuerpos de mariposas del sistema de inyección Weber-Marelli. Los inyectores eran dos para cada cilindro, el segundo de los cuales entraba en acción solo a partir de cierto número de revoluciones. Pero la ottovalvole no termina con las Ducati de dos válvulas, ya que siguen apareciendo una gama de deportivas que siguen su línea: la 900 SS Superlight y la 900 SS que permaneció en catálogo hasta 1998, así como sus hermanas pequeñas 750 SS, SS Junior y SS Supersport.



Il Monstro

Surgida de la mente de Miguel Ángel Galuzzi, en 1993 nace un nuevo modelo que revolucionará el sector de las dos ruedas como ningún otro lo había hecho antes. La Monster no solo era una bellísima moto que tenía una personalidad arrolladora, sino que además era muy potente debido al motor refrigerado por aire y aceite de seis velocidades de relación cerrada de la 900 SS, y su chasis, el mismo de la 888 de Superbikes pero con ligeras modificaciones, la convertía en una moto tremendamente divertida de conducir.



No creemos que haga falta comentar el enorme éxito comercial que la Monster supuso para Ducati, puesto que es uno de los pocos modelos del mundo, por no decir el único, que sigue en catálogo de forma ininterrumpida casi un cuarto de siglo después del lanzamiento de su primera versión.



La 916

Otra gran aportación de los Castiglioni a Ducati fue la 916. Otra creación de Tamburini que en el año 1994 anunciaba 100Cv de potencia a 9.000 rpm con lo que además de más potente que la 888 también era 15 Kg más ligera. Sus dignas sucesoras, las 996 y 998, supusieron otro mito en la historia del motociclismo. Y no solamente por su belleza o por aquellos detalles como el basculante monobrazo, los escapes por debajo del colín, o su estética superdeportiva, sino porque fueron las grandes dominadoras del Campeonato del Mundo de Superbikes durante más de una década. La 998, con su motor "Testastretta" que mantenía los mismos conceptos que el "ottovalvole", fue completamente rediseñado por Bordi y su equipo y rendía 136 Cv en su versión "civilizada" para la calle.

El nuevo siglo

A mediados de 1996 Cagiva vende la marca de Borgo Panigale al fondo norteamericano de inversión Texas Pacific Group. Tamburini y Galuzzi se quedan con los Castiglioni, mientras que en Ducati desembarca Pierre Terblanche que inmediatamente firma la estética de la familia ST2 y ST4, unas versiones sport-turismo de la gama

deportiva pero con carenados que ofrecían mejor protección aerodinámica, una posición de conducción menos radical que las sport, y una inusual capacidad de carga gracias a las maletas laterales que el cliente podía adquirir como equipo opcional.





Pero lo más destacable de esta nueva etapa norteamericana no fue que por primera vez fuera posible hacer turismo con una Ducati, sino el lanzamiento en el año 2000 de la MH 900e, la primera moto de la historia vendida exclusivamente por internet, que más que una puesta al día de la MHR construida unos años antes en honor a Mike Hailwood, significaba que Ducati estaba dispuesta para seguir dando batalla en un futuro que se les presentaba más optimista que nunca. Como los modelos aparecidos a lo largo de

los 17 años de siglo que llevamos vividos son bien conocidos por todos, los dejaremos en reserva para cuando Ducati celebre su centésimo aniversario. No obstante no está de más destacar que la firma de Borgo Panigale funciona a pleno rendimiento, que sus motos están entre las más carismáticas del mundo, y que a pesar de los avatares sufridos por la industria en estos años de crisis aún tenemos Ducati para rato, así que tal y como dice el encabezamiento de este artículo...Y que cumplas muchos más.



Ducati y las carreras

Si resumir la historia de Ducati en unas pocas páginas es difícil, escribir sobre su palmarés deportivo es todavía más complicado por los cientos de campeonatos nacionales en diferentes categorías que han ganado desde los años 50, así que nos limitaremos a comentar que en las décadas de los '70 y '80 la marca despuntaba con sus bicilíndricas de carreras.





Aunque lo que realmente encumbró a Ducati hasta lo que es hoy día fueron las victorias y éxitos conseguidos por sus motos desde que en 1988 se creara el Campeonato del Mundo de Superbikes, en el que pilotos de la talla de Raymond Roche, Doug Polen, Carl Fogarty, Troy Corser, Troy Bai-lyss, Neil Hodgson, James Toseland y el español Carlos Checa han cosechado nada menos que 17 campeonatos del mundo de constructores y otros tantos de pilotos, a los que hay que sumar el mundial de TT

F1 de Hailwood en la Isla de Man en 1978, la Copa del Mundo de Supersport de Paolo Casoli con la 748 SPS en 1997, los de Tony Rutter en TT2, las victorias Edi Orioli en los Paris-Dakar de 1990 y 1994 a lomos de la Ducati-Cagiva Elephant de 900cc, y por supuesto el Campeonato del Mundo de Moto GP que les llegó en 2007 gracias a la habilidad del australiano Casey Stoner a la hora de “domar” una de las motos más potentes, salvajes y bellas del paddock del mundial.





Sullen

MEN AND WOMEN URBAN WEAR

www.sullen.es



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



R-80 Lucille



Las impresiones a primera vista pueden ser engañosas, y eso pasa con ésta moto. Si desde lejos te parece perfecta, cuando la tienes a un palmo... aún te gusta más

TEXTO: CR; FOTOS: CORTESÍA DE [GASOLINE MOTOR CO](#)



E

El dueño se llama Rod, y no pudo sacarse el carnet hasta que fue mayor de edad porque su madre era una maniática que no se cansaba de repetir que mientras viviera bajo su techo en su casa no entraba una moto (¿a que a algunos os suena la dichosa cantinela?) De todos modos Rod, como todo buen hijo, hizo lo mismo que hemos hecho muchos de nosotros y la compró a escondidas.



Con aquella dos y medio se desfogó, se dio unos cuantos leñazos que la falta de dinero y de apoyo familiar le ayudaron a descubrir que se puede arreglar una moto sin los recambios de la casa, y, más importante aún, que las motos personalizadas son más chulas que las de serie. Por eso a partir de ahí nunca mantuvo una moto en su estado original.

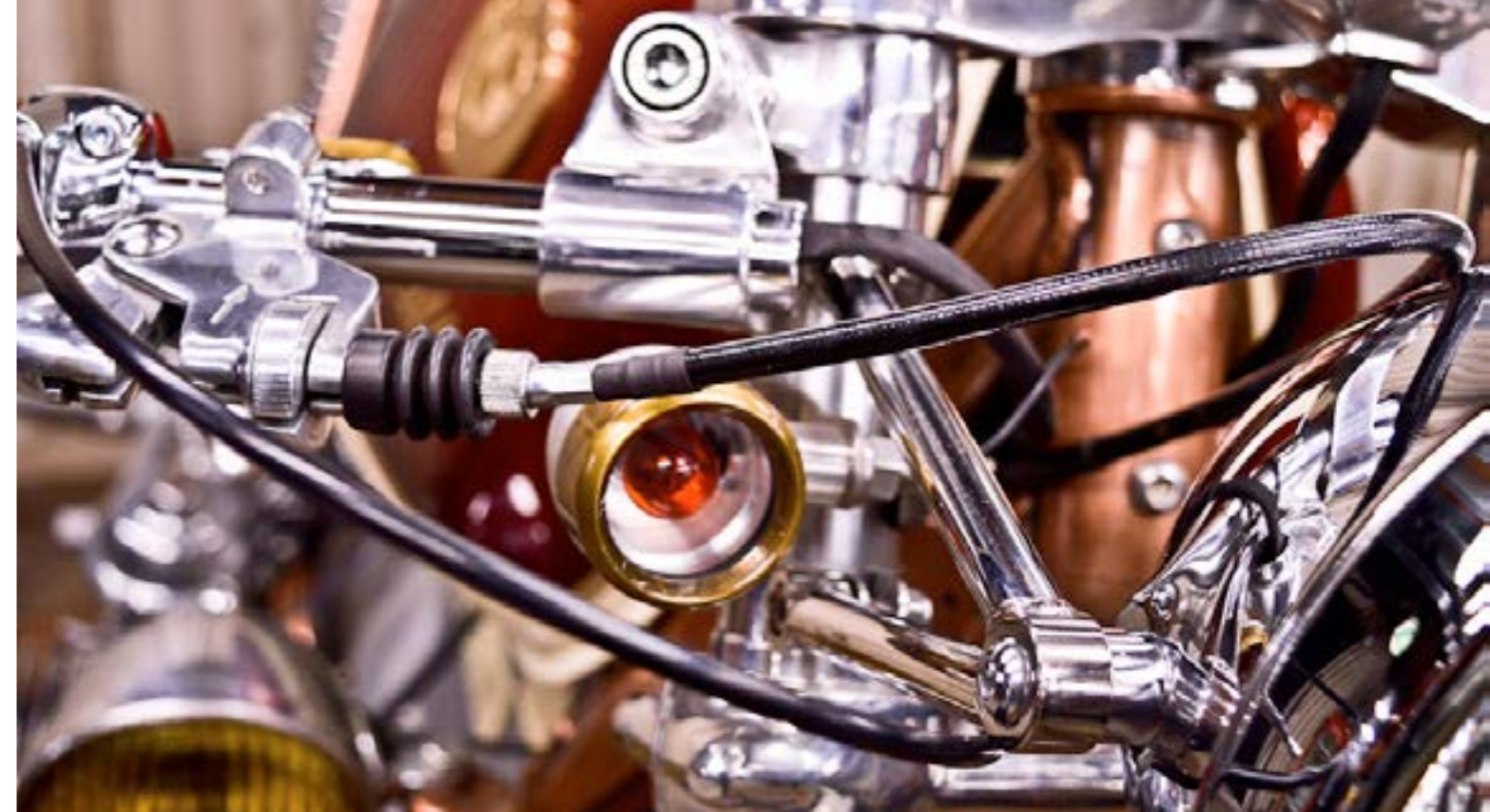


*Como buena clásica que es,
“Lucille” tiene montones de
fallos con los que tienes que
aprender a convivir*



Su última adquisición, esta BMW R80/7 del año 78, no iba a ser menos. La idea de cómo debía de transformarla le surgió después que cayera en sus manos un diario en el que su abuelo relataba que durante la segunda Guerra Mundial pilotó un bombardero Lancaster llamado “Lucille” con el que participó en 24 misiones

sobre Alemania. La historia era tan gráfica en cuanto a lo putas que las habían pasado que Rod sintió la necesidad de representar en la moto a los contendientes de ambos bandos. Del lado de unos la BMW, símbolo del potencial técnico germano, y del de los británicos su estilo inconfundible diseñando motos. Pero en el homenaje



Rod no solo se limitó a su abuelo sino que también quiso incluir a la preciosa novia japonesa que tiene, por lo que recurrió al artista del tatuaje Neo Dutch para que se encargara de los grabados de estilo nipón que decoran la tija superior, el tapón de gasolina tipo Monza, y los emblemas de BMW que “Lucille” luce en ambos flancos

del depósito. Siguiendo con los detalles procedentes del país del sol naciente, no podéis dejar pasar por alto el aro de latón que sirve para tensar las correas de piel que sujetan el tanque al chasis, hecho a mano por un viejo maestro artesano japonés que fabrica espadas Katana en un pequeño taller de Kioto.

Cuanto más tiempo pasas mirando las fotos más detalles descubres, y más te gusta ésta vieja BMW bautizada con el mismo nombre que un bombardero Lancaster de la II Guerra Mundial



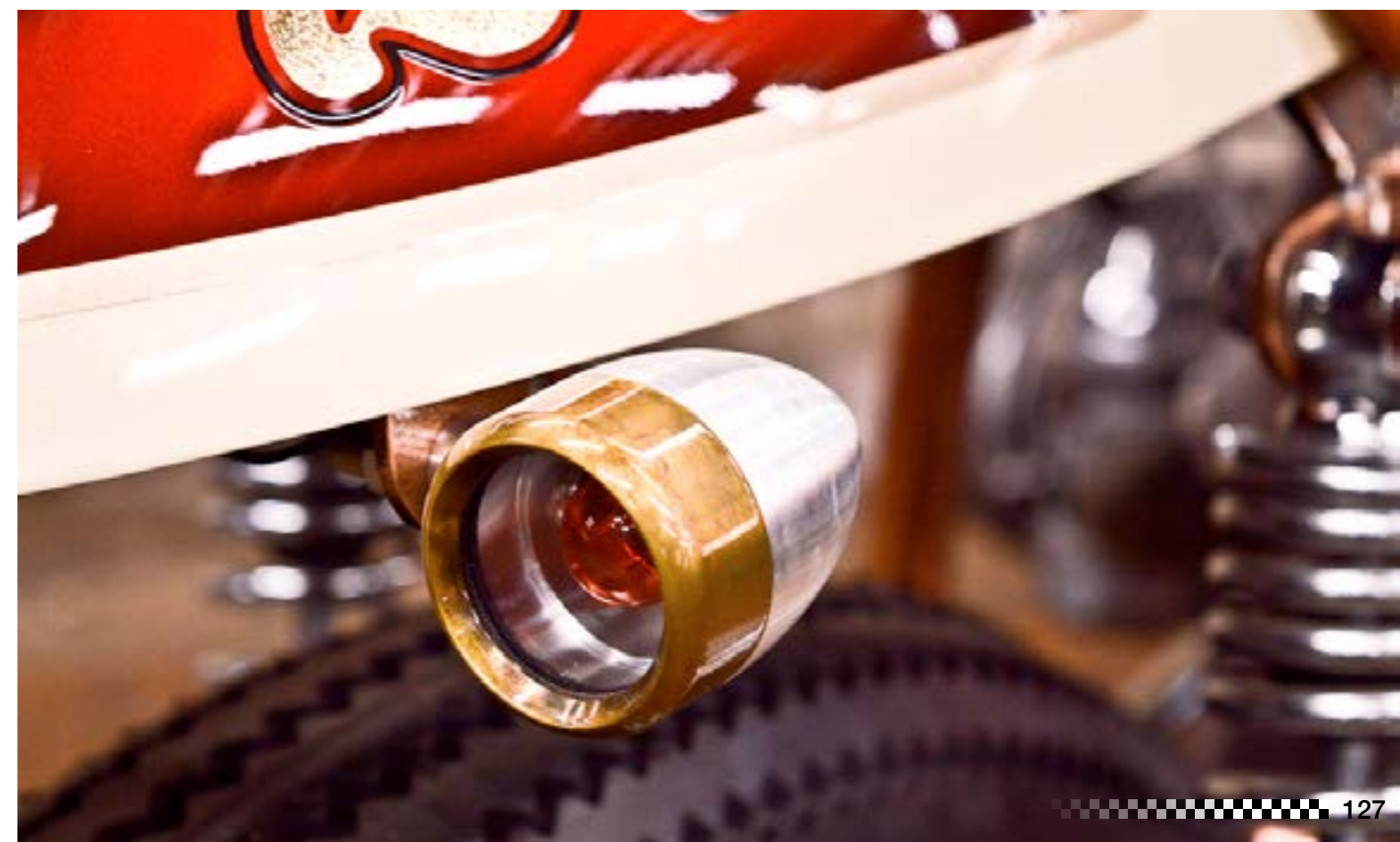


Cuanto más tiempo te entretengas mirando las fotos de "Lucille" más detalles descubrirás y más te gustará. Sobre todo porque su mezcla de estilos y las diferentes fuentes en las que está inspirada han dado como resultado

una moto muy equilibrada que tiene en la armonía su principal virtud. Todo está en su sitio sin que ninguna pieza ni accesorio parezca fuera de lugar. El asiento, hecho en Sídney por Renee Matthews, una chica es-

pecializada en este tipo de trabajos, es una preciosa mezcla de ante y piel envejecida que se sujeta al colín de fibra mediante clips de cobre que encajan perfectamente con el acabado que en Astor Metal Finishes han dado

a otras piezas como el piloto trasero, intermitentes, o el soporte de la matrícula y de los micro pulsadores Motogadget que Rod ha elegido para los extremos de los semi manillares Tomaselli regulables.





La contribución de Jason y el resto del equipo de Gasoline Motor Co ha sido fundamental en este proyecto



La conexión de Rod con su moto no solo es emocional sino también física, porque según él mismo nos cuenta: “Lucille no es fácil de manejar. Como buena clásica que es tiene todos esos fallos que algunos llaman personalidad con los que tienes que aprender a convivir, pero que en realidad son casi cuatro décadas en las que las suspensiones y los frenos, aunque no lo parezca, han avanza-

do lo suyo. No obstante, si te acostumbras a frenar más fuerte y dejando más espacio que con otra moto más moderna, o a tomar las curvas guardándote un pequeño margen de seguridad... funciona de maravilla gracias al excelente trabajo de puesta a punto que le han hecho Jason y el resto de componentes del equipo de Gasoline Motor Co, sin quienes este proyecto habría sido inviable”.



Yamaha XV7-PC Performance

Cuando a principios de los 80 Yamaha construyó su primera V-Twin de estilo “chopper”, que es como se les llamaba por aquel entonces, seguro que lo último que esperaban es que a alguien se le ocurriera convertirla en una café racer...



L

as XV se diseñaron con idea de atraer a los amantes de las cruiser proponiéndoles como alternativa a las icónicas Sportster de Harley, unas motos más ligeras, con mejores suspensiones y frenos, motor en versión de 500 o 750cc mucho más moderno y fiable que el americano, transmisión secundaria

por cardan, y a un precio de “derribo” en comparación con su rival. Y Yamaha acertó de pleno. No solo en el mercado USA, que era para el que inicialmente se crearon estos modelos, sino también en Europa, donde aquel tipo de motos empezaban a ser vistas con buenos ojos por un sector cada vez más amplio de motociclistas.



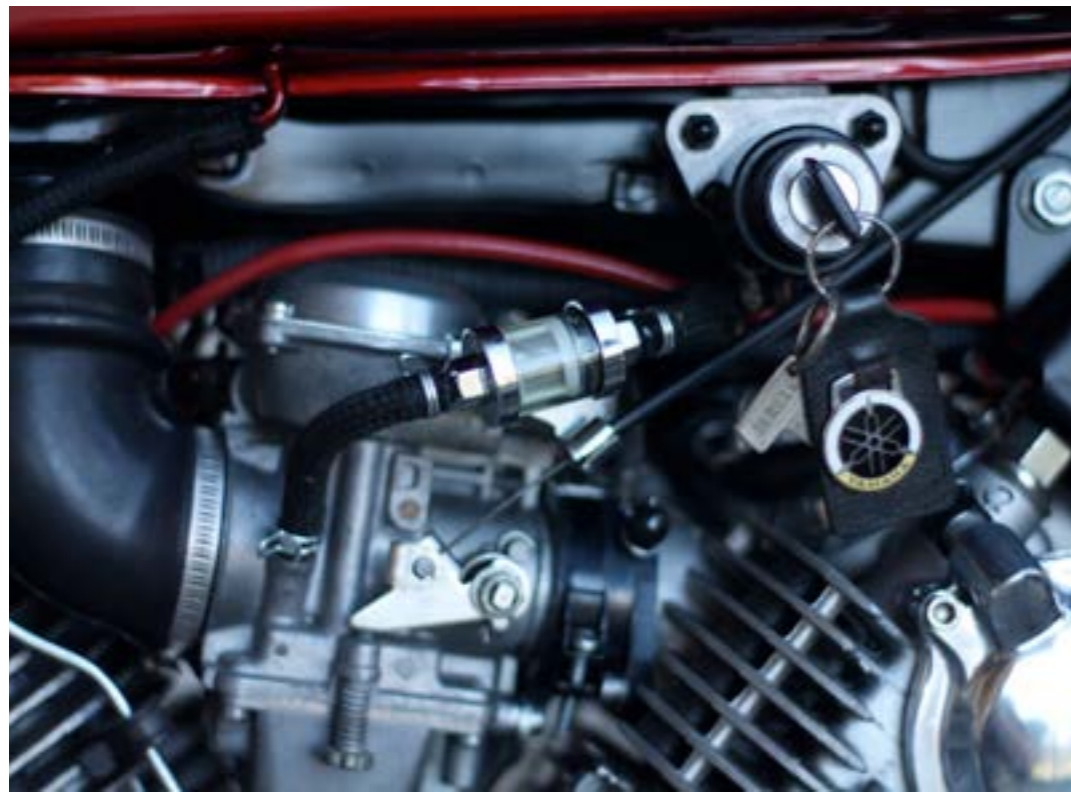
Las XVS ya no son esas “motos viejas” que cualquiera que tuviera una te regalaba para hacer hueco en el garaje, sino piezas tan cotizadas como difíciles de encontrar



La lógica evolución de las XV dio paso a las Virago, que en el mismo momento de su irrupción en el mercado dejaron obsoletas a sus antecesoras, que desaparecieron del mapa como por arte de magia hasta la época actual, en la que han vuelto a cobrar un increíble protagonismo gracias al trabajo de Greg Hageman, un americano que quizás no fue

el primer preparador al que se le ocurría la idea de aprovechar las muchas virtudes de la XVS para hacer una café racer, pero sí el que mejor supo dar a conocer el resultado de su trabajo en las redes sociales, despertando el interés por éste modelo entre muchos motoristas jóvenes que nunca llegaron a conocerlo.





La parte mala de esto es que las XV ya no son esas “motos viejas” que cualquiera que tuviera una prácticamente te regalaba para que le hicieras hueco en el garaje, sino ejemplares casi imposibles de encontrar que se pagan a precio de oro. El que

no se lo pensó dos veces cuando tuvo que “rascarse el bolsillo” fue Jean-Pierre Lagarde. Nuestro colega francés alucinó tanto cuando vio una de las motos de Hageman que se empeñó en tener una igual costase lo que costase...y le costó una pasta.



Jean-Pierre alucinó tanto cuando vio las motos de Hageman, que se empeñó en tener una igual costase lo que costase



YAMAHA

Por suerte ahora es más fácil encontrar piezas aftermarket para hacer la transformación que encontrar la moto, pero una vez que la tienes conseguir un buen resultado solo depende de ti... y de los amigos con los que cuentes para ayudarte. En su caso fue Mathieu de FCR Original el encargado de eliminar el subchasis y montar una nueva estructura con la que la silueta de la moto queda recta haciéndonos olvidar su pasado custom.



Actualmente es más difícil encontrar una XV que las piezas necesarias para transformarlas



Como la horquilla original de eje avanzado no le servía. Jean-Pierre decidió sustituirla por la invertida de una Kawa ZX10R con tijas artesanales de la que también aprovechó los excelentes discos de freno

tipo wave y las pinzas Tokico de anclaje radial, adaptando el conjunto a unas llantas de radios de 17 y 18 pulgadas delante y detrás respectivamente, en las que calzó gomas Bridgestone Battlax.

Que el V-Twin de 750cc gozara de muy buena salud le ahorró tiempo y dinero. Tan solo hubo que dar una buena limpieza a los carburadores y ajustarlos a un nuevo sistema de escape Mac Performance 2 en 1 con un kit DynoJet y filtros de aire K&N para que el viejo propulsor japonés recuperara el vigor de sus mejores tiempos. Una vez hecho esto Jean-Pierre pudo entretenerse con los detalles de acabado que terminarían de borrar de su ADN cualquier rastro de sus orígenes. De ahí que el depósito de

gasolina tipo lágrima se sustituyera por el de una RD que Jean-Pierre modificó para adaptar el túnel a las medidas del chasis. El tanque encaja perfectamente con la línea del asiento, bajo cuyo colín se ha escondido una batería de litio y parte del sistema eléctrico, modernizado y simplificado para poder usar faro, intermitentes y piloto de última generación, así como el velocímetro reloj digital T&T que se ubicó centrado sobre la tija superior.



Las estriberas retrasadas y los semi manillares ponen el punto final a esta café racer cuya construcción supuso para Jean-Pierre una autentica terapia, ya que en los 2 años que estuvo trabajando en ella se recuperaba de las

secuelas de un cáncer muy jodido que estuvo a punto de llevárselo al otro barrio. Por suerte ahora goza de una excelente salud que le permite disfrutar plenamente de su juguete por las carreteras con abundantes curvas que

hay por los alrededores de Poitiers, la ciudad en el Oeste de Francia en la que vive, y hasta viajar de vez en cuando hasta algún evento como el Café Racer Festival, donde su moto consiguió el 1er Premio en la categoría desti-

nada a constructores aficionados. Un resultado excelente para esta moto que en muchos aspectos representa la lucha personal de su dueño para superar la adversidad.



El excelente trabajo realizado en los acabados terminó de borrar del ADN de la moto todo rastro de su pasado custom

Motor Bike Expo Verona



El movimiento café racer es mucho más que unos cuantos amiguetes transformando motos de una forma determinada, y aunque algunos se empeñan en tacharlo despectivamente de “moda pasajera”, para los que lo seguimos es un estilo de vida...

FOTOS: CHUS CATALÁN, TEXTO: PILAR GÁRGOLES (ELIOT IRON)



E

stamos de acuerdo en que todo empieza con la moto, pero eso es solo son los primeros síntomas de una enfermedad que, lejos de remitir, se extiende sin que te des ni cuenta a otros aspectos de tu vida, y de repente te encuentras

vistiendo cierto tipo de cascos, botas y prendas que como motorista nunca te parecieron seguras para rodar en moto, escuchas música de otro siglo, o disfrutas como un enano en eventos a los que nunca se te habría ocurrido asistir. En resumen: que de moda... nada de nada.







CHOP AND ROLL

LOWRIDE

En 2015, en esta misma publicación, me preguntaba a mí misma si entre los transformadores y las marcas había competencia, y mi estancia en Verona para asistir al Motor Bike Expo me ha dado un contundente NO como respuesta. En estos dos años el trabajo de unos y otros ha sido un proyecto común que ha beneficiado a todo el sec-

tor. Las marcas no tenían claro lo de abrirse al mundillo de las motos personalizadas, y de repente han descubierto que el que creían un enemigo para sus intereses no era tal, y que lejos de perjudicarles les brindaba la oportunidad de llegar a un tipo de usuarios a los que sus departamentos de marketing jamás habrían soñado llegar.





La opción de personalizar algunos modelos de serie con kits específicos diseñados por ellos mismos o por transformadores de renombre cobraba para ellos especial interés. Y la confirmación la teníamos al visitar los stands de las principales marcas, que aprovechaban la cita de Verona para presentar novedades, en los que era raro que no hubiera algún ejemplar (o varios) modificado.







De entre todos, BMW presentaba nada menos que cinco modelos de la familia R-nineT, Ducati daba la nota con las espectaculares Diavel y X-Diavel, Guzzi presentaba las V9 Special y Bobber, y la MGX 21 personalizadas con las piezas de su catálogo "Garaje", y Yamaha hacía lo propio incluyendo junto a las motos algunos de los kit realizados por los preparadores que han participado en el programa Yard Built.



Entre los preparadores destacaban el conocido Mr. Martini, que daba la nota una vez más. Si en otra edición del MBE organizaba un auténtico circo, en ésta montaba un cuadrilátero de boxeo en el que se exhibían algunos de los modelos que ha transformado para Ducati, acompañados de una singular café racer que ha hecho en colaboración con la firma de equipamiento Dainese, y que como no podía ser de otra forma, tenía su colección de ropa a juego.



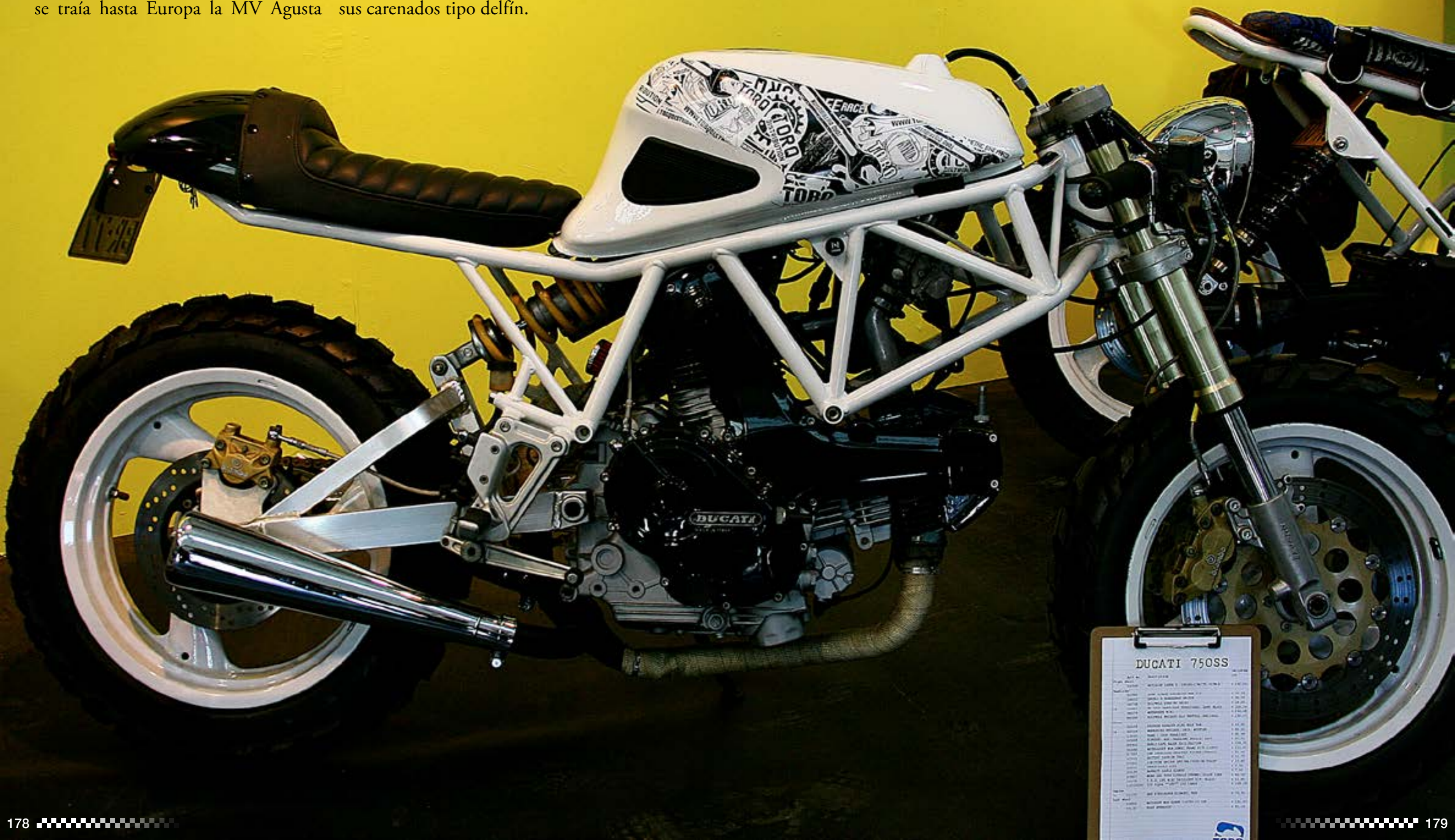


Otros habituales a la cita veronesa son South Garage, que esta vez presentaban "Essenza" una versión café racer de la exitosa Ducati Scrambler con detalles muy especiales.

He de destacar, en mi opinión, la visita Winston Yeh de Rough Crafts, que se traía hasta Europa la MV Agusta

Brutale "Ballistic trident", una máquina que despertó gran interés el pasado diciembre en el Yokohama Hot Rod Custom Show con la que ha querido rendir homenaje a aquellas motos de gran premio de la primera mitad del siglo pasado que se caracterizaban por sus carenados tipo delfín.

WE STORE.



DUCATI 750SS	
Modelo	750SS
Motor	750 cc
Cilindros	2
Potencia	45 CV
Velocidad	180 km/h
Consumo	18 km/l
Reserva	12 l
Alimentación	Carburador
Transmisión	6 velocidades
Chasis	Alumínio
Frenos	Disco delantero y trasero
Iluminación	Faros de xenón
Asientos	Asiento de cuero
Equipamiento	Reloj, espejo retrovisor, manillar, etc.
Garantía	2 años
Color	Blanco
Estado	Nuevo
Fecha de entrega	15 días
Forma de pago	Contado o a plazos
Financiación	Disponible
Entrega	En tienda o domicilio
Asesoramiento	Gratuito
Reservación	50€
Entrega	15 días
Forma de pago	Contado o a plazos
Financiación	Disponible
Entrega	En tienda o domicilio
Asesoramiento	Gratuito
Reservación	50€





Con nada menos que 160.000 visitantes, el Motor Bike Expo nos confirma que a pesar de los momentos difíciles que ha atravesado el sector de la moto estos años atrás, la pasión por el mundo de las dos ruedas es imparable. Puede que los tiempos en que nadie cuestionaba el precio de

una transformación tardarán en volver, pero al menos nos queda el consuelo de que las grandes marcas han empezado a prestarnos atención a todos aquellos a los que no nos gustan las motos de serie. Y eso, queramos o no, es bueno para todos y ayuda a dinamizar el sector.



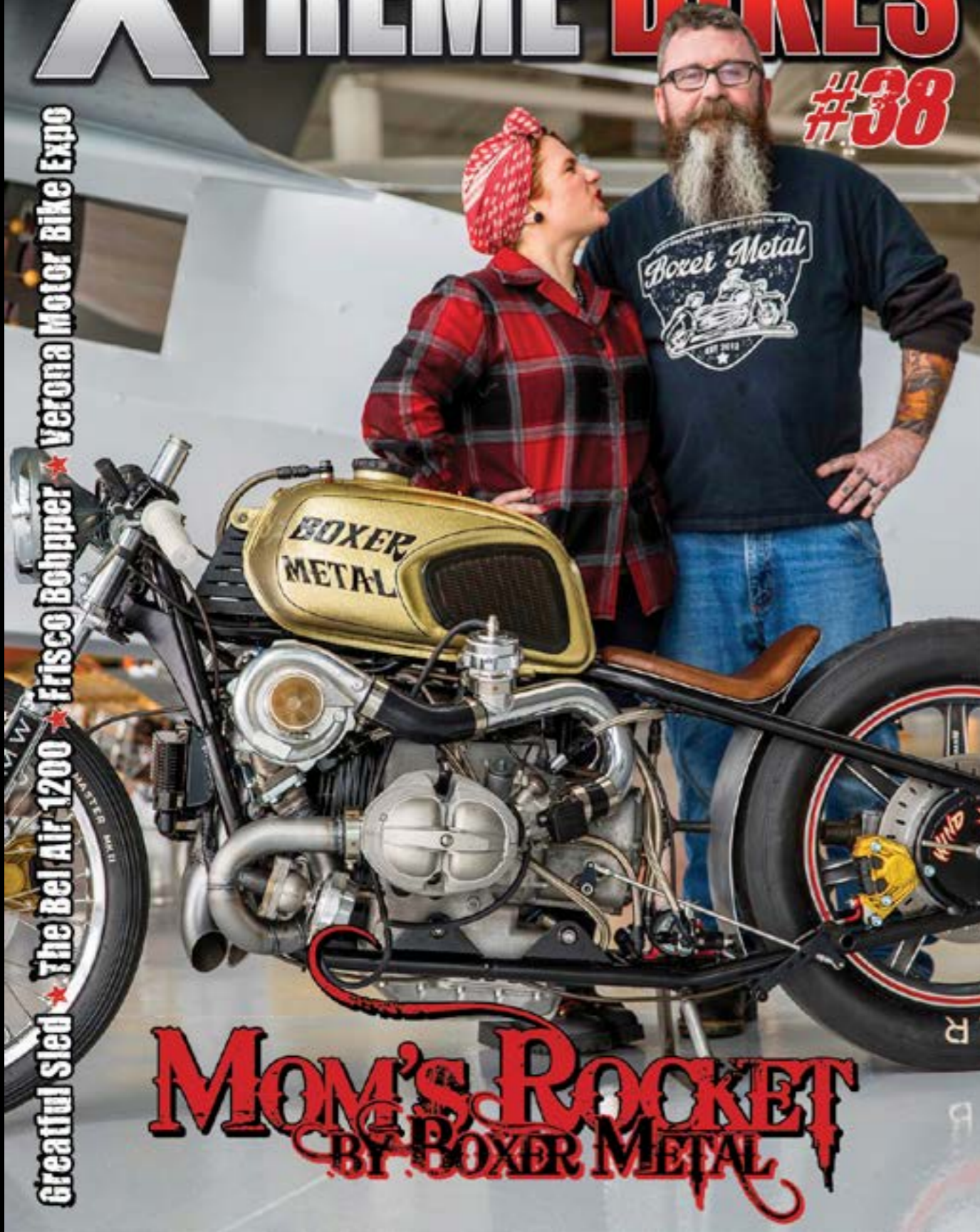


Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

XTREME BIKES

#38

Greatful Sled • The Bel Air 1200 • Frisco Bobber • Verona Motor Bike Expo



MOM'S ROCKET
BY BOXER METAL

Magazine
#37

Magazine
#36

Magazine
#35

Magazine
#34

Magazine
#33



XTREME BIKES



www.xtremebikes.es