

The Wild Side of Vintage
CAFE RAGERS



Sportster
NRTB 1200
by H-D Barcelona



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



Cafeína mecánica

No es habitual que nuestra portada la protagonice una Harley, pero tenemos que reconocer que la que ha hecho el concesionario H-D Barcelona para participar en la Battle of The Kings, el concurso a nivel europeo entre concesionarios de la marca de Milwaukee. Por desgracia no pudo participar por rebasar el presupuesto que marcaba el reglamento, pero como la moto merecía la portada: ahí la tenéis.

Como estamos seguros que, si no todos al menos la mayoría, habréis oído alguna vez hablar de Lewis Leathers, esa marca de cazadoras de cuero que lleva en el mundo de las café racers desde antes de que en el Ace

Café se hubiera puesto el primer ladrillo, nos ha parecido que su historia os podría resultar interesante.

En tercer lugar nos llega una preciosa Monster. Que esté construida bajo el nombre Tartessos C&C no significa que esté hecha en un taller. En realidad son dos hermanos andaluces cuya pasión por las motos les ha llevado a transformárselas en su propia casa en plan hobby, y que, según nos confiesan, no tienen ninguna intención de dedicarse a ello profesionalmente... al menos de momento.

A la italiana le siguen dos Royal Enfield de lo más "British". Están hechas en el país

de su Graciosa Majestad por los chicos de Old Empire Motorcycles, que a través de sus trabajos se han empeñado en resucitar los tiempos en que Inglaterra era la primera potencia mundial motociclista.

Con la siguiente moto tenemos que reconocer que se nos ha ido la pinza. Conocemos a Wolfgang Batz, el dueño del taller Custom Wolf, desde que empezamos a editar nuestra revista en papel allá por la primavera de 2002. Sus Streetfighters siempre nos gustaron porque eran de las más radicales y bestias que se hacían en Europa, y a la vista del "pepino" que se ha hecho para uso personal, parece ser que a

pesar del paso del tiempo, éste "luchador callejero" sigue disfrutando de arrancar pedazos al asfalto con la aceleración de sus máquinas. Claro que si lo que buscamos es tranquilidad y largos paseos relajantes por cualquier paraje paradisíaco, Yamaha nos propone sus SCR950, unas motos para uso diario con las que podremos hacer de todo. Hasta transformarlas como lo ha hecho para el programa Yard Built el equipo de Jeff Palhegyi Designs, que ha convertido la nueva criatura de la marca de los tres diapasones en una espectacular Scrambler capaz de hacer que todas las cabezas se giren a su paso.



The Wild Side of Vintage
CAFE RACERS

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

Se prohíbe la reproducción total o parcial de imágenes, textos e ilustraciones sin la correspondiente autorización escrita del editor. Asimismo, Xtreme Bikes no es responsable ni de las opiniones expresadas por sus colaboradores, ni de la veracidad de los productos presentados por sus anunciantes



Sumario

12 Good (and bad) Vibrations

34 Sportster NRTB 1200 ♠ H-D Barcelona

52 Lewis Leathers

70 Monster Tartessos ♠ Tartessos C&C

90 Las Royal Enfield del "Viejo Imperio"

124 Dragstar Café ♠ Racers Warehouse

144 Yamaha SCR Palhegy ♠ JP Designs



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

¿Vuelve BSA?

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



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

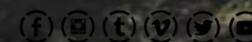
marca con tanta historia y que tanto ha aportado al motociclismo habrá algún plan (o eso esperamos) de relanzamiento de nuevos modelos con motor de explosión. El tiempo lo dirá



SCRAMBLER DUCATI



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



Honda Rebel 2017

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

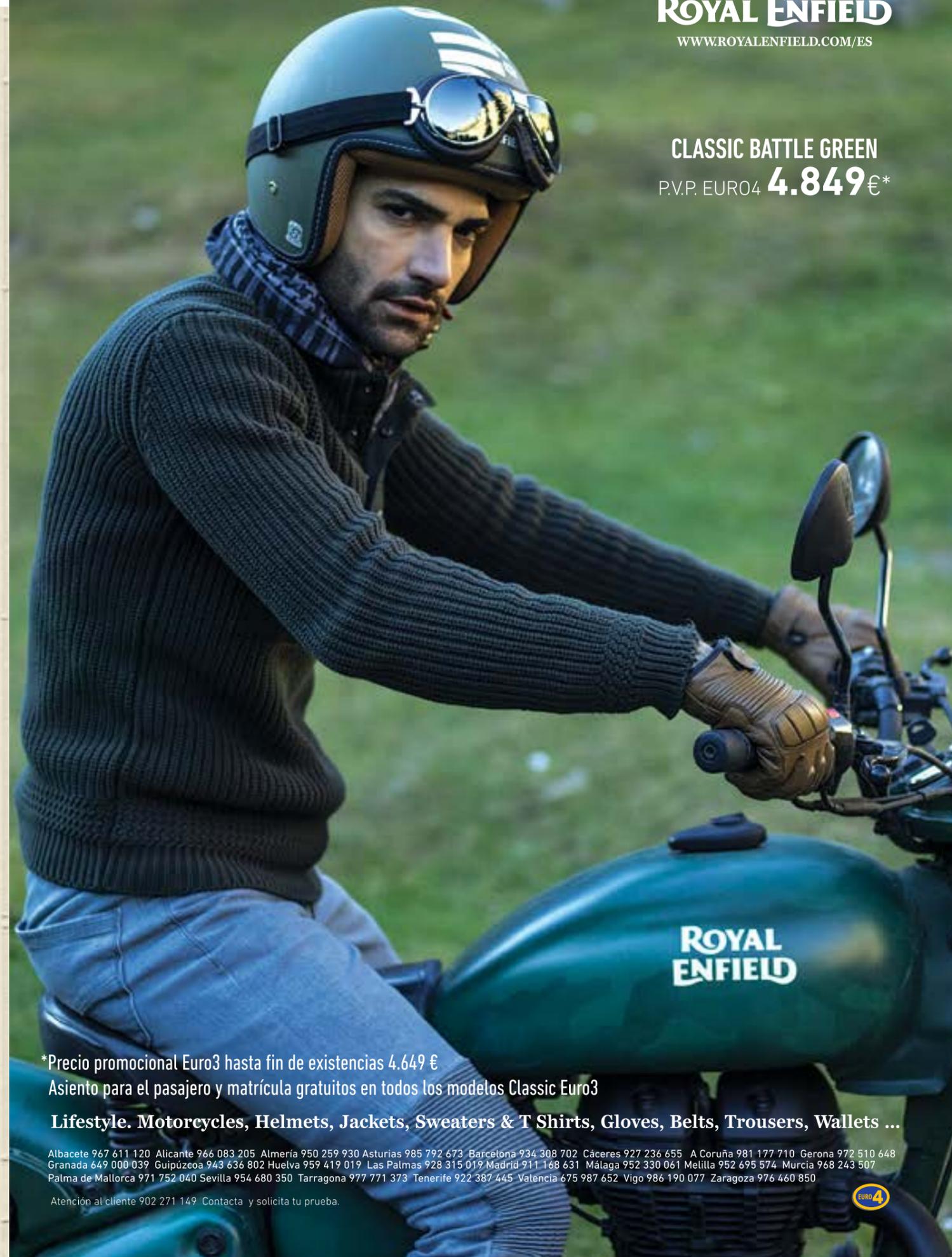
desplazarse con agilidad por la ciudad y sus alrededores. Ya disponible en la red de concesionarios de la marca en colores Graphite Black (negro) Armored Silver Metallic (gris) y

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



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.



Indian Roadmaster Classic

La marca americana Indian Motorcycles ha presentado recientemente una nueva versión de su exitosa Roadmaster, a la que ha provisto de todo su equipamiento touring en cuero con el fin de dotarla de un aire más retro que el de la versión de la que deriva. En la Roadmaster Classic, que es como se denomina esta nue-

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

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

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



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

Siente
tu propio
estilo

VINTAGE



STAR CARBON BM

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



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



dynamicaline
www.dynamicaline.es



Good (and Bad) Vibrations

► Como podéis ver, el equipamiento de la Roadmaster Classic es todo un arsenal de detalles que están pensados para hacer la vida fácil a todos esos motoristas que quieren una moto de estética retro pero sin tener que renunciar a las comodidades que ofrece la tecnología actual. Tanto a nivel de fiabilidad mecánica como de funcionamiento, el motor Thunderstroke de 111 pulgadas cúbicas ha demostrado sobradamente ser uno de los mejores V-Twin del mercado



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

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

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



BELSTAFF
PURE MOTORCYCLE

LEGENDARY SINCE 1924

Distribuidor exclusivo España / Portugal BELSTAFF

dynamycline
top quality brands

www.dynamycline.es

Royal Enfield "Green Fly"

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



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

a la vista arañazos longitudinales) en el chasis de GT, por lo que se tuvieron que modificar parte de los tubos superiores. La zaga de la moto es casi irreconocible debido a la sustitución de la doble suspensión trasera por un monoamortiguador anclado al basculante GT original, que se ha reforzado convenientemente. No se puede negar que todo el equipo de Royal Enfield Madrid ha hecho un gran trabajo con esta Green Fly que actualmente está en pleno proceso de homologación, así que no nos extrañaría que en cuanto esté legalizada para circular por la calle, este activo concesionario se decida a lanzar una pequeña serie limitada de esta Royal Enfield tan especial.



Harvey 76

CHAQUETA DE CUERO



BE HEROIC



TRENDA & HELD GROUP

D3O USED LOOK

Motorrad-Fahrer

REKOMENDACION HELD BUENO

TOURER-Fahrer

REKOMENDACION HELD BUENO

Distribuidor exclusivo España / Portugal HELD

enjoy the world, travel with us

www.dynamicline.es

dynamicline

top quality brands



BIKER FASHION

Enchufados



Por mucho que a algunos nos reviente, todo apunta a que los motores de explosión tienen los días contados, por lo que algunas empresas están poniendo toda la carne en el asador para desarrollar motos eléctricas capaces de ofrecernos prestaciones altas con una buena autonomía. Una de ellas es Zero, que para este 2017 ya tiene disponible una gama de nada menos que seis modelos, que además de

ser muy atractivas a nivel estético, también son mucho más eficientes que la de la gran mayoría de sus competidores en todos los aspectos. Su autonomía, que en algunos modelos puede llegar a 325 kilómetros, se combina con potencias de hasta 70 Cv capaces de catapultarnos a 165 km/h, con la ventaja de poder conducirse con el carnet A2, siendo posible limitar los modelos S/SR y DS/DSR a 11 Kw para que se puedan

conducir con el A1 de moto y el B de coche como cualquier moto de 125cc. Todas las Zero se pueden conectar con a un Smartphone, que gracias a la App de Zero Motorcycles nos permitirá ajustar parámetro como aceleración, velocidad máxima o frenado, e incluso utilizarse como un panel de instrumentos secundario en el que podremos consultar datos en tiempo real para todo tipo de diagnósticos.



EL JET DE SCHUBERTH.

Estética y ambición

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

5 AÑOS GARANTÍA SCHUBERTH

SRC READY

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



Distribuidor exclusivo España SCHUBERTH

dynamycline



www.dynamycline.es (34) 968 882 516



SCHUBERTH

M1

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

Kawasaki ER Replica

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

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

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

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

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



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.



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



Italjet Bucaneer Racer

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



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

Renegade

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

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

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



Urban clothing designed by tattoo artists for urban people



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

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

La "madre" de todas las rutas



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

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

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

Ruta66experience@gmail.com



¡ GANADORES !

*Las motos transformada por Harley Barcelona han conseguido importantes premios:



¡ VEN A VERNOS Y
TRANSFORMA TU HARLEY !

HARLEY-DAVIDSON BARCELONA

C/ Calvet, 69

Tel. 93 2019928

www.harleybcn.com

Asiento Scrambler

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

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

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



Gafas Davida

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

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

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



HANDMADE

★ VINTAGE BOOTS & SHOES ★

- THE BLACK MOOSE COMPANY -

Territory

Since 015



www.theblackmoosecompany.com



"THE BLACK MOOSE COMPANY"

Ugly Bros



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



Cazadora Chopper

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

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

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

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

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

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



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

Sportster NR9TB 1200

Not Ready to Battle

Los norteamericanos en general, y Harley-Davidson en particular, siempre han tenido una forma muy suya de entender el mundo de la moto deportiva...

TEXTO: CR; FOTOS: CORTESÍA DE HARLEY-DAVIDSON BARCELONA



E

n el caso del público americano casi podemos entenderlo, porque ellos conciben los deportes como espectáculos que hay que ver sentaditos en una grada mientras se ponen hasta las orejas de comida “sana”, pero en el de Harley, que en los 70 se pateó todos los circuitos del mundial (entonces llamado Continental Circus) con el piloto italiano Walter Villa y ganó nada menos que cuatro campeonatos del mundo (2 en la categoría de 250cc en las temporadas 74 y 75, y en la del 76 hizo doblete ganando en 250 y 350cc), a los que hay que añadirles todas las victorias de la Lucifer Hammer (Martillo de Lucifer) en la Batalla de las Twin, cuesta entender que sigan empeñados en hacernos creer que las Sportster son motos deportivas...





Pero que no lo sean, al menos bajo el punto de vista de los europeos, no significa que no puedan llegar a serlo. Solo es cuestión de —como en cualquier otra transformación— echarle imaginación al asunto, un montón de horas de trabajo, ganas, y por supuesto el siempre imprescindible “vil metal”. Y si no que se lo pregunten a los responsables de H-D Barcelona, que empezaron a trans-

formar un XL1200 Roadster con un presupuesto inicial limitado, y con la cantinela del “pues ya que estamos” se liaron a hacerle tantas cosas que al final se les desmarcó el asunto y quedaron fuera del Battle of The Kings, el concurso entre concesionarios europeos Harley para el que la habían creado, por haber rebasado del presupuesto que marcaba el reglamento del mismo.

Los laterales transparentes del depósito permiten controlar el nivel de gasolina, y ver el funcionamiento de la bomba



Y es que cuando te pones a analizar la moto detenidamente piensas en la cantidad de horas que habrán tenido que echarle –además de las piezas especiales que lleva para conseguir el resultado que han conseguido. Para empezar nos encontramos con unos amortiguadores traseros firmados por Öhlins, que no se caracterizan precisamente por estar entre los más económicos del mercado, que por supuesto ahora hacen juego con el nuevo color que se le ha dado a la horquilla con barras de 43mm que luce el tren delantero. A esta le guían unos semimanillares Freespirit montados a la misma altura

que la tija superior, en cuyo centro se ha situado el velocímetro original. Tanto las pías de conmutadores como la bomba de freno, manetas y soportes son los de serie, y están acompañados por unos puños mecanizados Defiance de la gama de accesorios de la marca. Todo esto, junto con el kit de estriberas retrasadas Roland Sands Design (RSD), no solo cambia sustancialmente la postura de conducción sino también su comportamiento sobre el asfalto, que en nada tiene nada que ver con el de la Roadster de serie a pesar de que se hayan mantenido las llantas y los frenos originales, ya que aho-

ra es mucho más ligera que en su configuración original. Es cierto que con la combinación de ruedas de 19 y 18 pulgadas de diámetro tienes que apuntar con decisión al punto al que quieres ir, pero a cambio tienes una moto que no sólo es realmente estable, sino también precisa, firme de suspensiones y con una frenada muy contundente gracias al doble disco delantero. Y si la Roadster de serie ya te permite contar con unos ángulos de inclinación hasta ahora desconocidos en cualquier máquina de Milwaukee, en ésta de Harley-Davidson Barcelona son casi de ciencia ficción.

El circuito de Montmeló era el mejor marco que podían elegir para la sesión de fotos



Aunque la NRTB 1200 no haya podido participar en la “Battle”, no tenemos ninguna duda de que se llevará algún premio en cualquier bike show en el que concurso



Algunos detalles que nos han gustado mucho se encuentran en la carrocería. El depósito de gasolina tiene la particularidad de llevar en los flancos dos paneles transparentes que dejan ver el nivel de la gasolina y el funcionamiento de la bomba, el colín de “cinturita de avispa” es artesanal, y para que el semicarenado, muy al estilo del de las antiguas Ducati SS, no perdiese su estética racing se mantuvo el porta números camuflando el faro por debajo de la tija inferior. Son detalles que pueden no parecer importantes, pero que a la hora de la verdad son los que disparan los presupuestos.



Con la combinación de diámetro de ruedas de 19 y 18 pulgadas tienes que apuntar con decisión al punto al que quieres ir, pero la moto tiene una estabilidad inusual en una moto de Milwaukee



En H-D Barcelona han hecho un excelente trabajo y es una pena que la NRTB1200 se haya quedado fuera del concurso, pero el reglamento es el reglamento y está para cum-

plirlo. La parte buena es que su futuro propietario no solo disfrutará de una máquina única, sino también “deportiva”. Y decir eso de una Harley... sí que es hacerla especial.



General

Moto>NRTB (Not Ready to Battle)
Modelo base>Harley-Davidson XL 1200 Roadster
Constructor>Harley-Davidson Barcelona
Tiempo>1 mes
Precio>22.000€
País>España
Página Web>www.harleybcn.com

Motor

Fabricante>Harley-Davidson
Tipo>Evolution Sportster
Cilindrada>1200cc
Filtro de aire>Joker Machine
Escape>2 en 1 Artesanal

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Original modificado
Horquilla>Öhlins Invertida
Faro>Naked Infinity
Carenado>Tipo SS modificado
Soportes>H-D Barcelona
Manillares>Free Spirits
Conmutadores>H-D
Puños> H-D Defiance Collection mecanizados
Velocímetro> H-D
Llanta delantera>19"
Frenos> H-D
Neumático>Avon Cobra
Medida>120/70-19
Guardabarros>Original recortado
Depósito de gasolina>Original modificado
Asiento>Xtrim Seats
Estriberas retrasadas>RSD
Basculante>Original
Amortiguadores>Öhlins
Llanta trasera>18"
Freno>H-D
Neumático> Avon Cobra
Medida>150/70-18
Piloto>Tira de LEDS
Pintura>David Fibras (Oscar pintura de Motos)
Molding>David Fibras
Pulidos>Javier Pulidos y Mex



**Concesionarios
Talleres
Transformadores
Equipamiento
Ropa y complementos**

**Busques lo que busques...
... encuéntralo aquí!**



CAFE RACERS

XTREME BIKES



Lewis Leathers

La historia de la cazadora de piel británica

No hay motorista que se precie que no conozca, aunque solo sea de oídas, las emblemáticas cazadoras que vestían los café racers británicos cuando competían contra las máquinas de discos de los bares de carretera.

TEXTO: OSR; FOTOS: D.R. & LEWIS LEATHERS



D

Lewis fundó una pequeña sastrería a finales del siglo XIX, y cómo tantos otros que se dedicaban al mismo negocio, al poco tiempo decidió empezar a crear prendas protectoras para sus clientes más aventureros. Aquellos “gentleman” que ocupaban el escaso tiempo libre que pasaban fuera de sus exclusivos “Clubs” pilotando aviones, coches y motos.



La fama de buena calidad de sus productos se extendió rápidamente y los pedidos empezaron a acumularse en su despacho, por lo que Lewis decide centrar sus actividades en éste creciente y lucrativo sector del mercado que empezaba a desarrollarse con fuerza y crea D. Lewis Ltd, una empresa especializada cuyos directores son los hermanos Michael y Lewis Isaacs, a los que se une Nat Jones como responsable de la fabricación de las ropas de vuelo y motociclismo en Lancashire.

En el 1.930 D. Lewis Ltd registra el nombre AVIAKIT como marca para su nueva línea de ropa de aviación. La variedad de prendas del catálogo ya incluye abrigos largos de cuero, monos de vuelo de dos piezas de piel o algodón, botas, gafas y auriculares, lo que hace que en D. Lewis reciban pedidos de gobiernos del mundo entero y tengan distribuidores en Portugal, Holanda, India, Sud África, Bélgica, y Grecia.





Durante la guerra las ventas a particulares se resienten debido a la prohibición de volar y gastar combustible, pero D. Lewis Ltd sorteó la crisis con la firma de contrato para equipar a los pilotos de la RAF, la fuerza aérea británica, y al finalizar la guerra mantiene el negocio a flote vendiendo al público general y a motoristas los sobrantes del stock militar.

A partir de 1950, ya sin restricciones de petróleo, se empiezan a ver en revistas anuncios de una nueva línea de productos que incorpora ropa de motorista, ropa casual y accesorios de todo tipo para toda clase de clientes. Es entonces cuando D Lewis introduce la chaqueta "Roamer" de algodón impermeable convirtiéndose en 1953 en la empresa de su sector más grande del país.



BRONX JACKET No.384



Tops for Toughness!



1956 D Lewis Ltd. catalogue image

BRONX Jacket



Personal callers welcome

Please note, after receiving your order we will send you an email asking for a set of easy measurements, we will then make you a jacket based on your information so do not worry too much about the size you select at the point of ordering. Every one of our jackets is handmade so delivery times vary depending on demand, time of year, and the style you choose - please contact us for current lead times.



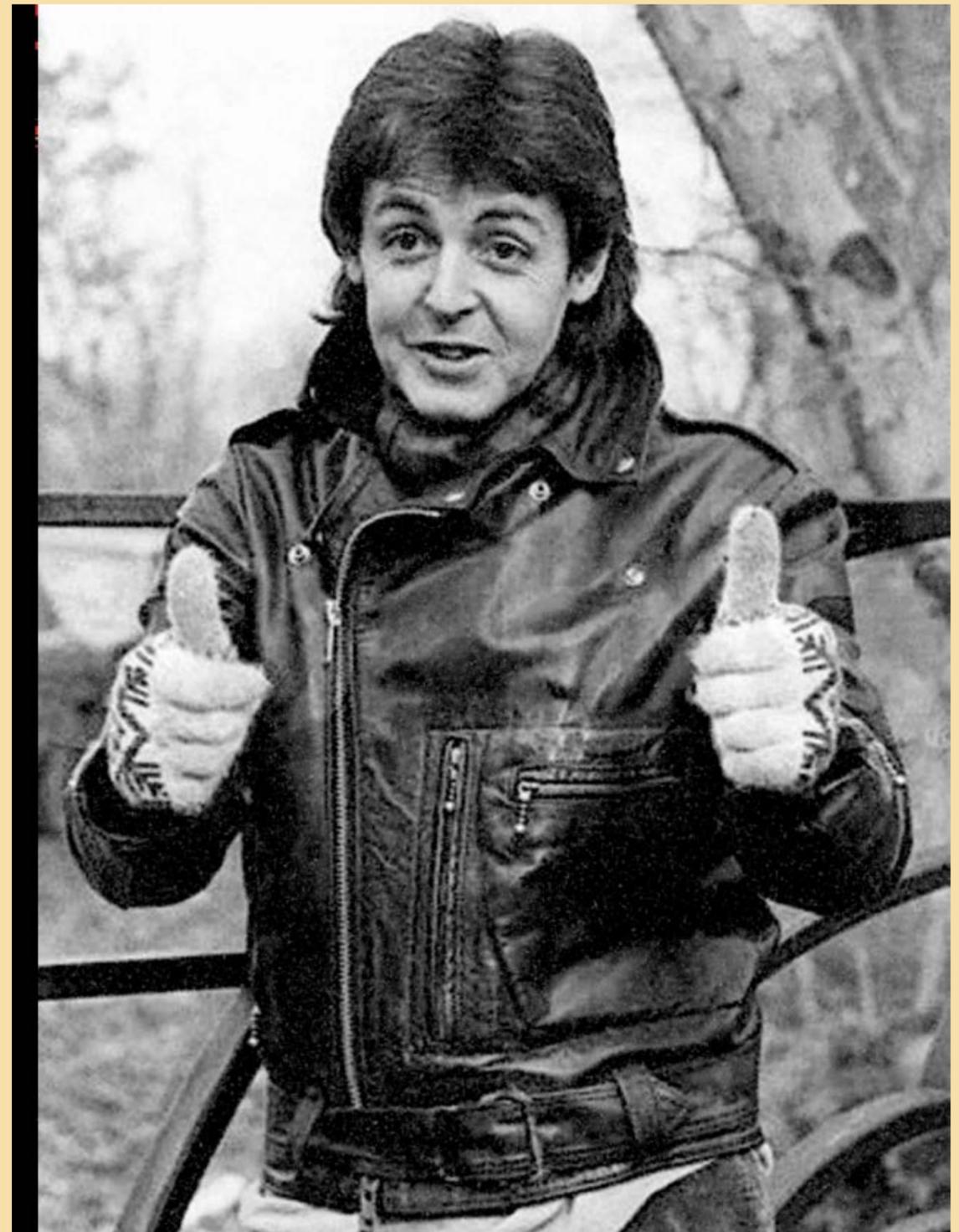
D Pocket

Leather Covered Buckle

Sleeve Pocket

You've seen them everywhere, The Bronx is Britain's most popular leather jacket. It's a Lewis original, designed and pioneered by Lewis Leathers in England. You'll like the heavy quality black leather and luxurious quilted scarlet lining-and even more, the double breasted front to keep you warm on the worst of journeys. There are enough pockets for all your odds and ends, and an adjustable built-in half belt with leather covered buckle to maintain a snug fit.

The Bronx first appeared in 1956 and set the standard for British motorcycle jackets for the next 30 years. The design was based on D Lewis flying jackets from the 1920s and updated for the Cafe Racer riding style popular in the mid 50's. The expandable back allowed for a forward-riding position, the leather coated buckle prevented scratches to petrol tanks, and the styling was something that youthful British motorcyclists adopted as the ultimate ton up jacket. The Bronx: King of the Highway!



En el 56 empiezan a ganarse el favor del público joven con su chaqueta "Bronx", una versión actualizada de la "Daytona", y al final de la década, al fundarse en Londres el Club 59 deciden centrar su producción en el público motorista y cambian el nombre por el de "Lewis Leathers", acompañándolo de un logo alado que rápidamente se hizo tan cono-

cido como sus cazadoras "Lightning", las preferidas de los miembros del club, al adornar las espaldas de grandes pilotos como Giacomo Agostini o Mike Hailwood y otros iconos musicales y culturales como Steve McQueen, Joe Strummer (The Clash), Chrissy Hind (The Pretenders) o Paul McCartney (The Beatles), por citar solo algunos.



A finales de los 60 aparece en el catálogo una línea de ropa de verano, y en la siguiente década introducen el color en las prendas de piel con una chaqueta de cuero amarilla que causó sensación y les dio mucha publicidad. Los 80 fueron unos años de grandes cambios en la empresa. Presentan un catálogo de 63 páginas que es el mayor hasta la fecha, pero Lewis Leather y la familia Isaac venden sus acciones al grupo Ward White. Wilfred Keating, shop manager desde los 50, se convierte en Director retirándose dos años después, y Lewis Leathers pasa a ser una subsidiaria de Easyrider M/C Clothing Ltd, que también incorpora al grupo la marca Highwayman de East London. Tras la aparición de un catálogo lleno de color en el que se presenta "Diana", la primera chaqueta de cuero de corte femenino, Lewis Leathers pasa a manos del empresario Richard Lyon.

En los 90 Japón muestra especial interés en la marca, y conociendo los gustos del cliente nipón en Lewis Leather rescatan las cazadoras Bronx y Lightning. Desgraciadamente la tienda Lewis Leathers se ve obligada a cerrar después de 101 años de actividad a pesar que las ventas en Japón y Reino Unido funcionan bien gracias a las prendas retro, y tras 17 años al frente del negocio Lyon vende Lewis Leathers a Derek Harrys, trabajador de la empresa a principios de los 90, que se vuelca en el mercado japonés abriendo una oficina en Tokyo en la que pone al frente a Koji Baba, el fundador del Club 59 japonés.





En la actualidad la empresa ha vuelto a experimentar un gran crecimiento a nivel internacional, ayudado sin duda tanto por el resurgir del movimiento café racer y el de la marca Triumph, a la que Lewis Leathers estuvo muy ligada desde la fundación del Club 59, para la que fabrican una gama de modelos de edición limitada que es una pena que no estén al alcance de todos los bolsillos, porque si lo que buscas a

la hora de comprar una chaqueta de cuero para rodar con tu café racer... ¿Quiénes mejor que los propios protagonistas de la historia para proporcionarte un pedacito de ella?

Lewis Leathers Ltd.
Whitfield Street, 3-5 Londres
www.lewisleathers.com
info@lewisleathers.com



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

Monster Tardes

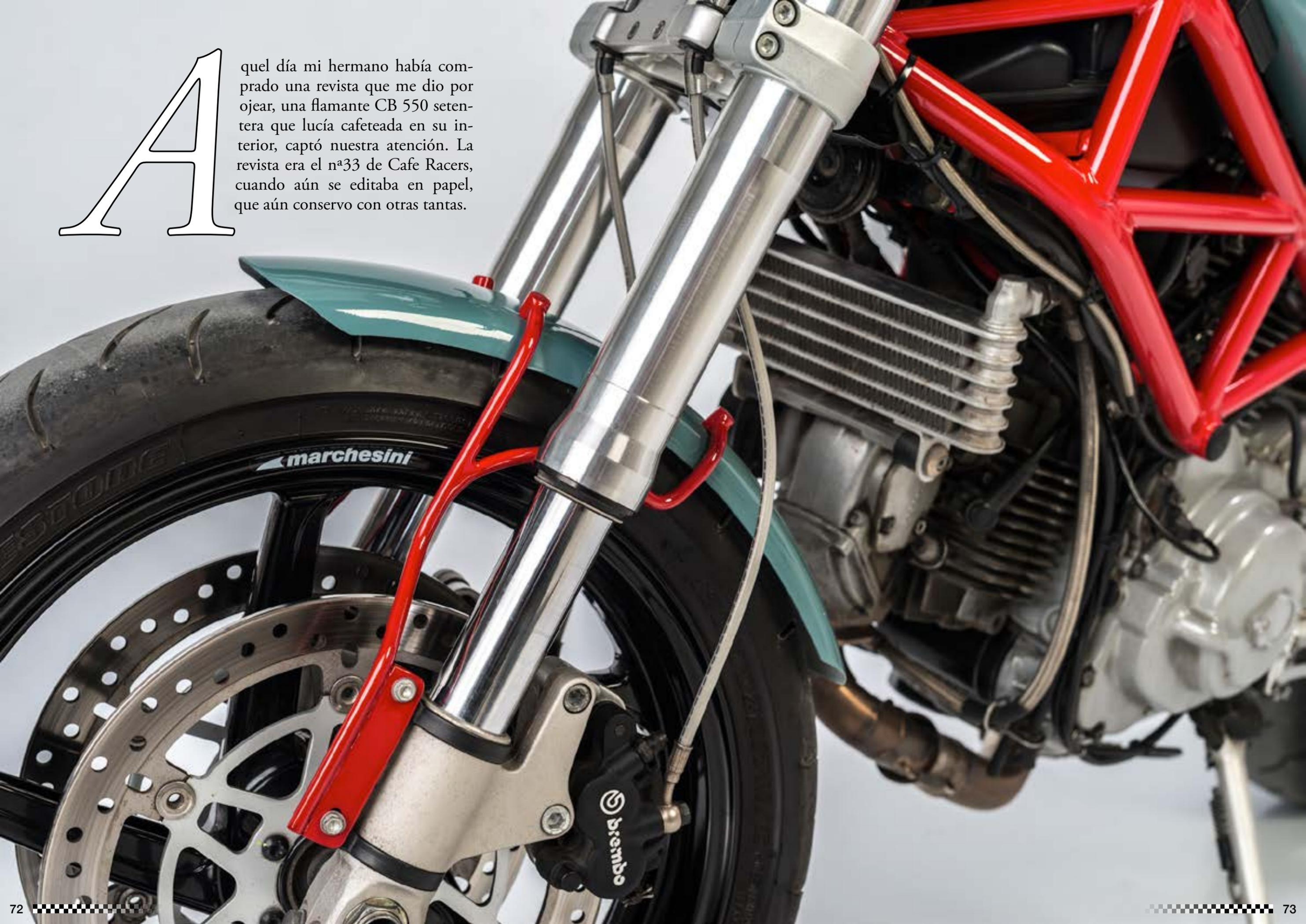


Todo este lío empezó con una Vespa 160cc de 1970. Una tarde como tantas otras, llegué al taller a ver a mi hermano Manuel. Allí seguía de pelea con una chapa de hierro mohoso y agujereado que, según él, era una Vespa...

TEXTO Y FOTOS: ANDRÉS ZAMORA

A

quel día mi hermano había comprado una revista que me dio por ojear, una flamante CB 550 setentera que lucía cafeteada en su interior, captó nuestra atención. La revista era el nº33 de Cafe Racers, cuando aún se editaba en papel, que aún conservo con otras tantas.



Empezamos a hablar del tema y yo, motero sin moto por aquellas fechas, ya me hacía ilusiones con tener una cafe racer. Fue en ese momento cuando mi hermano me soltó: - ¡pues con menos de 500€ te pillas una GPZ 400 y nosotros la transformamos en cafe racer! - Ahí

se desato la chispa. Yo, estudiante sin un duro que gastar y sabiendo que mi hermano me haría una cafe racer a la altura de las que lucían en la revista, en pocos días ya tenía mi bici en venta para conseguir el dinero suficiente. Tras una búsqueda relajada de moto, ya que me

llevó un tiempo ahorrar, nos decantamos por una Suzuki GS 450 E del 88 que pillamos por menos de 500€, ¡imaginaos como estaba! Pero la Suzuki, con su motor bicilíndrico, doble amortiguador, y freno de tambor trasero, nos parecía mejor opción que la GPZ...



*La idea era conseguir una
Monster con estética cafe
racer, pero sin que perdiera
su personalidad*





*Tartessos C&C
(Classic & Custom),
son dos andaluces
apasionados por
las motos con
personalidad propia*

Tras un año de trabajo terminamos nuestra primera café racer, ya no se trataba de una restauración en si, como habíamos hecho con algunas Vespa y Bultaco... con la Suzuki además de restaurar también entró en juego la creatividad, haciendo más atractivo el proceso. Esto nos enganchó y después de la Suzuki pude comprar mi segunda moto, una Monster S2R 800 que no tardó en entrar a cirugía.

La Monster fue un reto mayor, nos enfrentábamos a una moto con chasis tubular y con un aspecto que ya de serie es bastante icónico y llamativo. La idea era darle una estética café racer pero manteniendo el carácter propio de las Monster. Por tanto, decidimos mantener su depósito de origen y diseñar un colín que acoplara con el mismo. Empezamos con los esbozos, cortando trozos de metal y afinando las curvas para que el colín estuviera lo más horizontal posible. Los anclajes se hicieron de forma que encajasen con los originales de la moto, pudiendo así cambiar el colín monoplaza por asiento biplaza solo con la llave de la moto (es por eso que la moto conserva las estriberas traseras). Se le fabricó un portamatriculas corto, con la luz de la matrícula oculta en el colín y la de freno integrada. Además de un guardabarros trasero anclado al basculante, que evita mojarse la espalda al rodar en agua.



La italiana no era su primer proyecto, pero si el más ambicioso al que hasta el momento se enfrentaban Andrés y Manuel

En la parte delantera optamos por un manillar estilo clubman a medida en vez de los típicos semimanillares, y reubicamos los marcadores para que quedasen más tendidos e integrados con línea que buscábamos en el conjunto. El guardabarros delantero fue construido desde cero. Es más corto que el original y lleva unos soportes son minimalistas, pero no ha perdido toda su funcionalidad.





Todas las modificaciones hechas en esta S2R están hechas pensando en la funcionalidad de cada elemento por encima de su estética



Con esos cambios y otros como intermitentes, escapes, pintura... conseguimos el resultado deseado, una Monster Café racer que no pierde su carácter. Nosotros al menos, estamos muy contentos con el resultado y motivados para seguir aprendiendo con nuevos retos. Y como debíamos

llamarnos de alguna forma, hemos decidido ponernos un nombre por el cual darnos a conocer y compartir nuestra afición: Tartessos C&C (Classic and custom), que no es más que dos andaluces apasionados por las motos en general, y las que tienen personalidad propia en particular.



París, 175
08036 Barcelona
Tel. 933 105 912

info@monegroscycles.com
facebook.com/MonegrosCycles

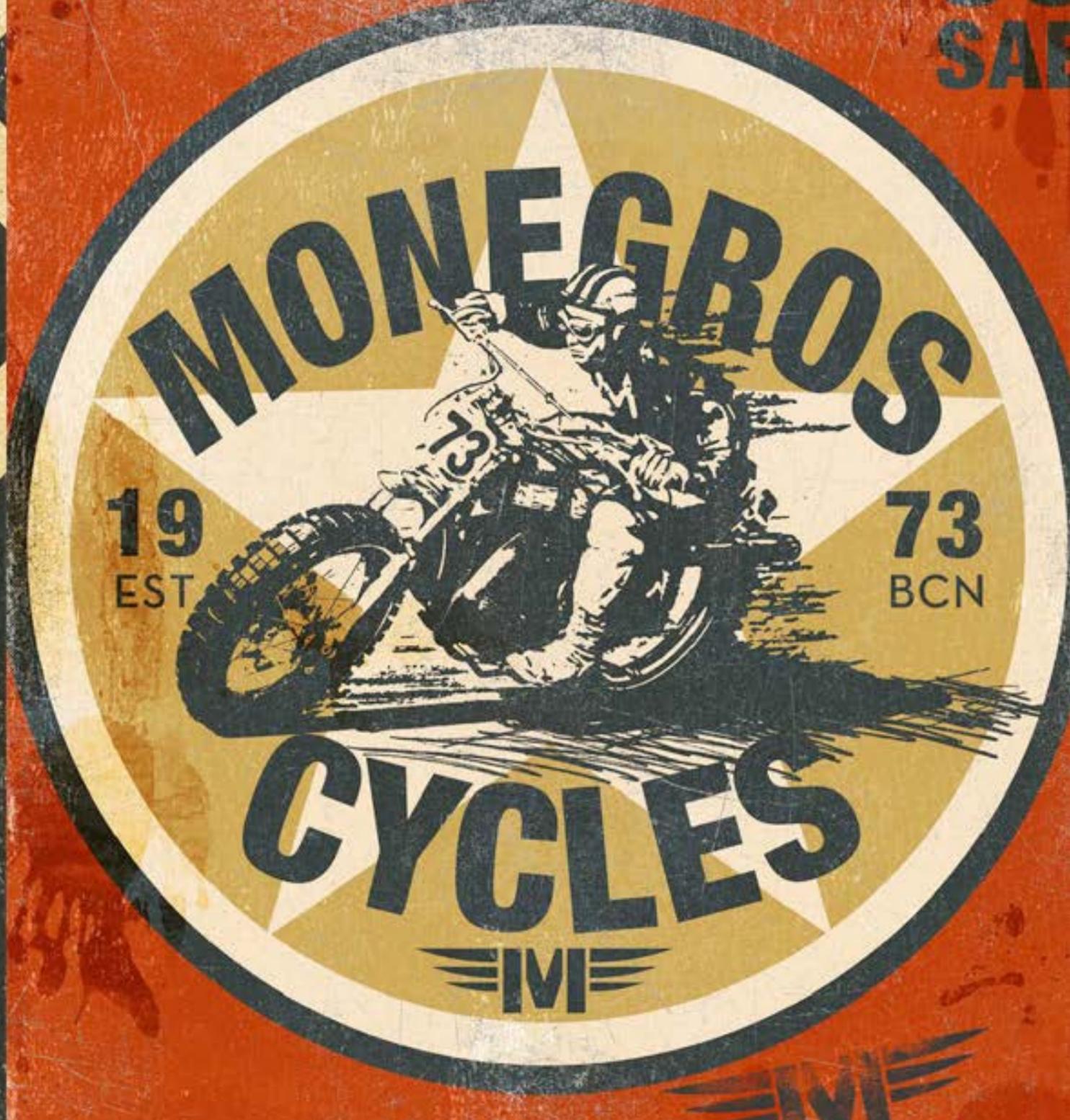
Horarios Tienda:

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

www.monegroscycles.com

M MonegrosCycles-73

MOTORCYCLE APPAREL FOR RIDERS

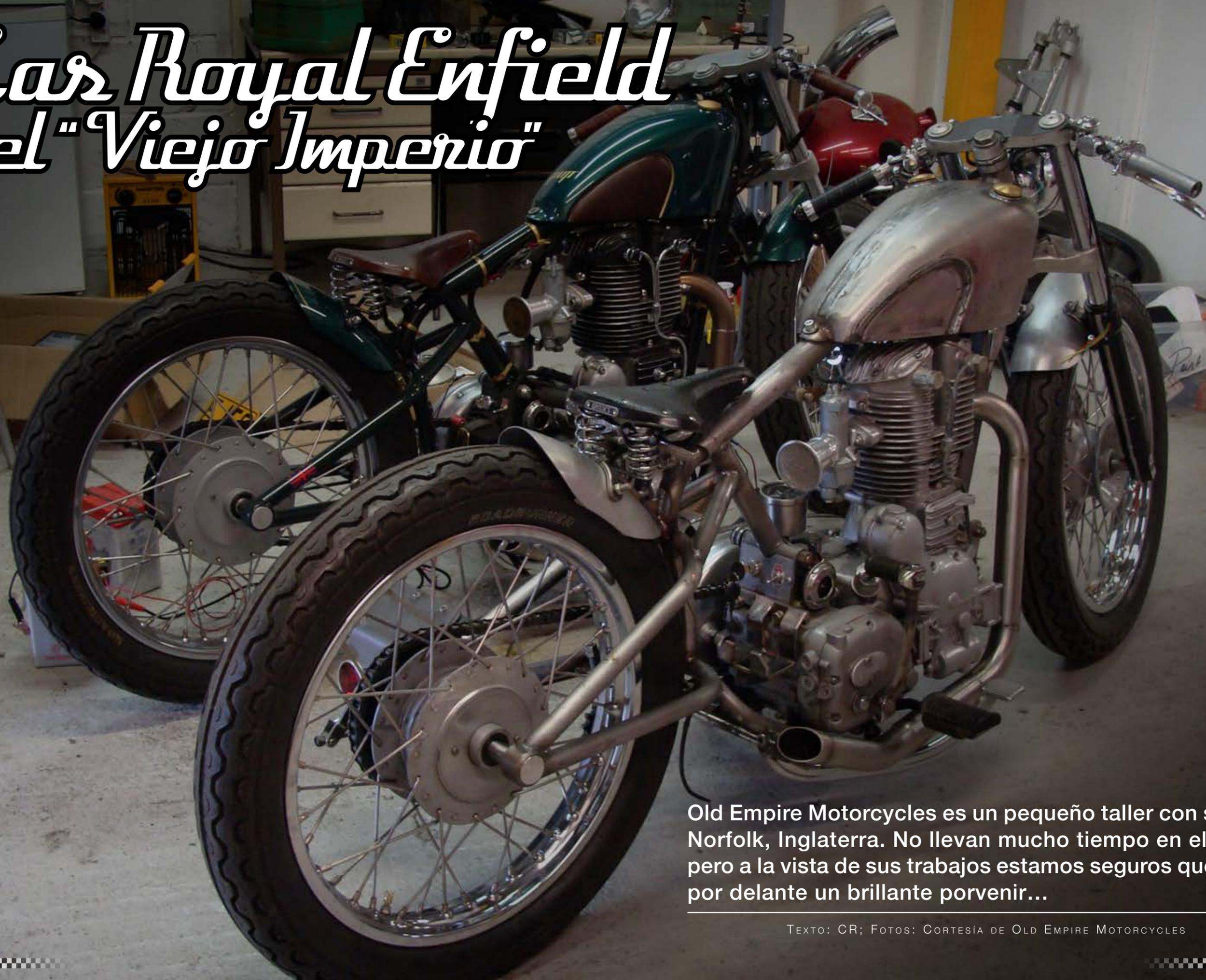


MOTORCYCLE APPAREL FOR RIDERS

MONEGROS CYCLES-73



Las Royal Enfield del "Viejo Imperio"



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

TEXTO: CR; FOTOS: CORTESÍA DE OLD EMPIRE MOTORCYCLES



L

os amigos de las etiquetas tendrán difícil encasillarlos en alguna categoría de constructores porque Alec Sharp, el dueño y señor de OEM, es un fanático de cualquier cosa que tenga un motor y un par de ruedas, así que lo mismo te hace una mega cruiser bestial con base Victory que una café racer de altas prestaciones con motor Ducati que solo coincidirán en dos cosas: la perfección de sus acabados y su sencillez. Una buena muestra de esto la tenemos en las Royal Enfield que hoy os traemos a estas

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

The Pup

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

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



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

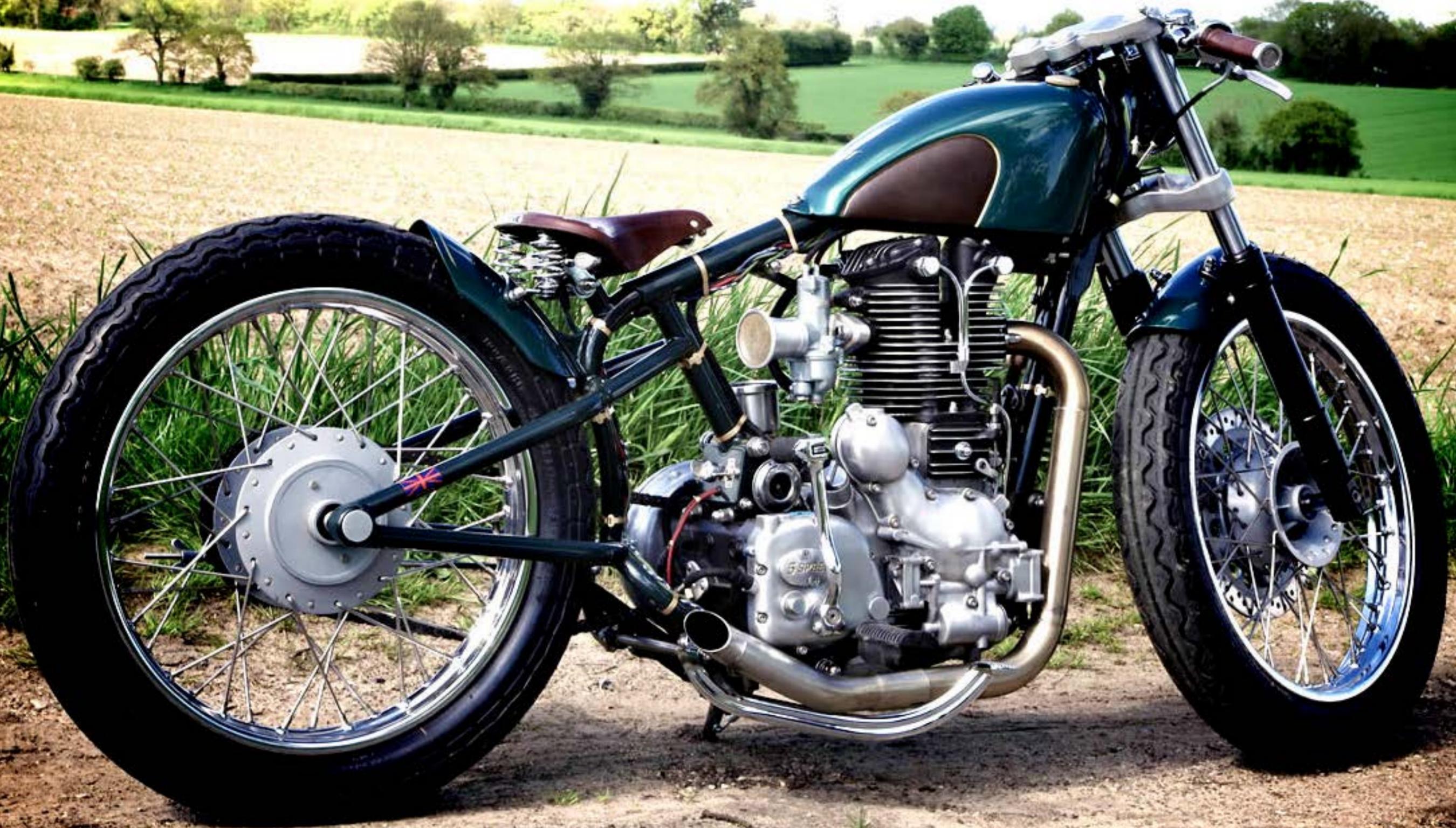
Las Prognecy, que es como se llama esta pequeña familia, no solo comparten el mismo chasis rígido modificado artesanalmente y los propulsores, sino también otros componentes como las llantas de 19 pulgadas de radios con estrechas gomas Avon Roadrunner, escapes de acero inoxidable, depósitos de gasolina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



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

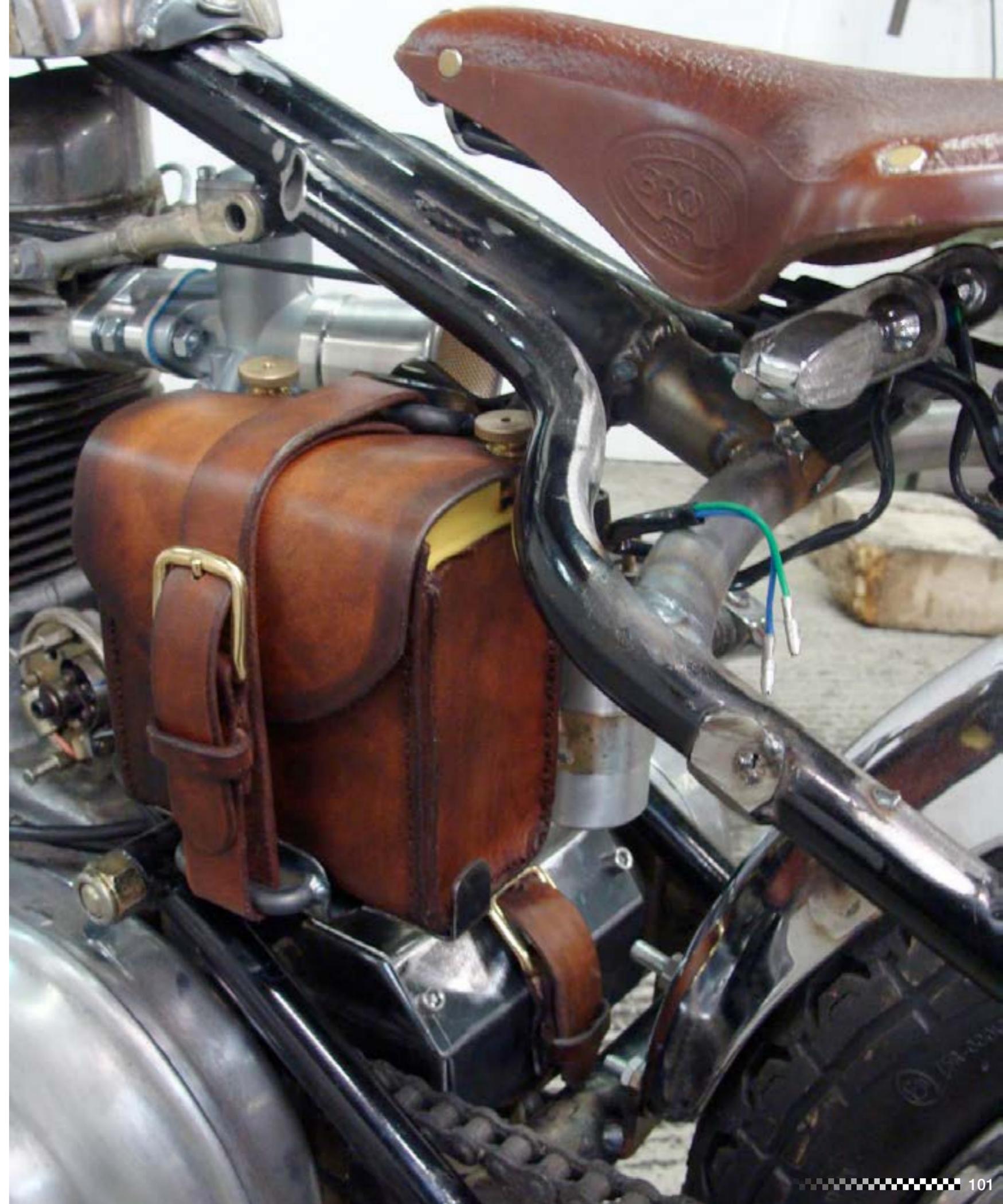
en el centro de la tija superior. El resto del trabajo del equipo de OEM se centró en combinar la estética elegante de las motos de antaño con la fiabilidad de las actuales, con el fin de para

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



Características

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



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





EFI Bobber

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



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



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

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

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





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

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



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



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

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

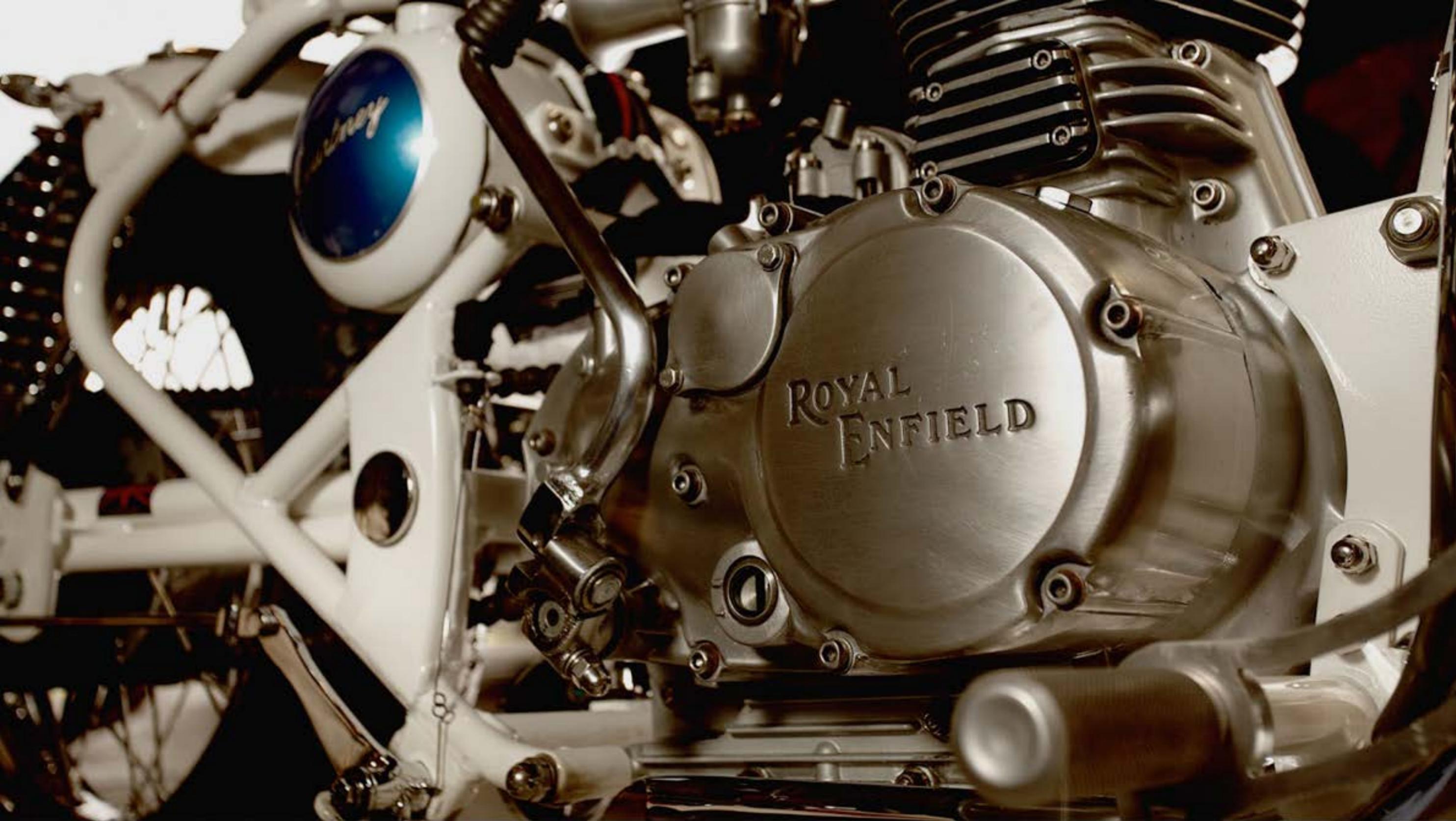
*La moto ahora va muy sobrada de frenos,
pero todos conocemos el lema de: más vale
que sobre que no que falte*



Características

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





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



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



Dragstar Café

Built For Speed

Después de tres décadas construyendo y transformando toda clase de motos, Wolfgang Batz se ha ganado por méritos propios el derecho a no dejarse influenciar por las ideas de nadie...

TEXTO: CR; FOTOS: [VOLKER ROST](#) POR CORTESÍA DE CUSTOM WOLF



Que Wolf (lobo), que es como le llaman sus amigos, estudiase diseño industrial y diseño gráfico, le sirvió para desarrollar una forma muy personal de hacer motos y dotarle de la habilidad necesaria para fabricar por sí mismo la mayoría de piezas y compo-

nentes que usa en sus preparaciones. Las motos que más le gustan son las streetfighters y a principios de siglo, cuando el movimiento estaba en su momento de máximo esplendor en Europa, los trabajos que salían de Custom Wolf, su taller, eran habituales en las portadas de las revistas especializadas.



Pero las modas son pasajeras y las “luchadoras callejeras” ya no tienen tanto peso en el sector de la moto personalizada. En Alemania e Inglaterra, los dos países en los que gozaron de más éxito, ya no es fácil encontrar talleres en los que las construyan, y en el nuestro solamente Acosta Project sigue fiel a ellas. Pero eso no significa que, aunque solo sea muy de vez en cuando, encontremos trabajos dignos de admiración como esta Dragstar Café. La moto era el proyecto de un cliente que por culpa de un problema personal tuvo que poner a la venta a mitad de la transformación... Y que Wolfgang se quedó. El trabajo estaba muy adelantado pero siendo suya Wolf pudo hacerle todos los cambios que quiso, y después de 2 años el resultado fue esta máquina que insiste en definir como una café racer en versión moderna aunque a la mayoría nos parezca una streetfighter. Sea lo que sea no se puede negar es que el resultado es espectacular.





A principios de siglo, cuando las Streetfighters estaban en su momento de máximo apogeo, las motos de Custom Wolf eran habituales en las portadas de las revistas especializadas

La moto está hecha partiendo del chasis de una Kawa Z1000 ST, que al ser la primera superbike de la marca verde con cardan, tenía un bastidor que para aguantar bien las torsiones de la transmisión estaba muy reforzado en el eje del basculante y alrededor de la pipa de dirección, lo cual le permitía montar un motor potente sin preocuparse de su rigidez, aunque de todos modos Wolf rediseñó toda la sección trasera para meterle un basculante 7cm más largo que el original que tomó prestado, igual que el amortiguador mono shock, de una Benelli TNT. Para completar las suspensiones escogió una horquilla de Suzuki TL 1000R que se sujeta al viejo chasis con unas tijas de fabricación propia. Las llantas, las dos de 17" y con 3,5" de anchura la delantera y 7" la posterior, también se hicieron en Custom Wolf.



Si de serie el motor Gixer es una bestia, después que en Racers Warehouse le metieran mano se convirtió en un misil con nada menos que 160Cv a la rueda





Como no podía ser de otra forma en un fanático de las fighters, el propulsor que Wolfgang escogió es un Gixer 1100, que si en su configuración de serie ya es bastante potente de por sí, después de que en Racers Warehouse le metieran mano era un misil tierra-tierra con nada menos que 160Cv a la rueda trasera. Entre las “chu-

ches” que le montaron hay un juego de pistones de alta compresión de 1.280cc con una batería de carburadores Mikuni TMR de 36mm, un radiador de aceite Setrab para mantener la temperatura del tetracilíndrico bajo control, y un escape 4 en 1 de acero inoxidable con silencioso Micron.



Aunque a la mayoría nos parezca una fighter, Wolfgang defiende que es una café racer moderna, así que cada uno piense lo que quiera



Con tanta potencia en el puño de gas había que pensar en unos buenos frenos, y que mejor sistema que unos perimetrales al más puro estilo Buell, que además de ser efectivos quedan espectaculares en cualquier moto. Wolf los completó con un juego de bombas y pinzas Beringer para las que fabricó soportes especiales. Otras piezas hechas o modificadas en el taller son los semimani-

llares, el tanque de Kawa Z650 con el túnel adaptado al chasis, o el asiento hecho sobre la base de un colín de Z900 que le tapizaron en Ledermania, mientras que el faro procede del catálogo de Harley-Davidson, las estriberas retrasadas son unas VCR regulables, y el velocímetro que encontramos encastrado en la tija superior es un Motogadget ChronoClassic.



La guinda del pastel no es la pintura, sino que la Dragstar Café tenga todas las bendiciones de la TÜV alemana para rodar por la calle legalmente





La guinda del pastel no es la pintura, que fue cosa de su amigo Marcus Pfeil, quien también se hizo cargo de los logos y los fileteados, sino que a pesar de su aspecto radical y antisocial, la Dragstar Café tiene todas las bendiciones de la TÜV alemana para rodar legalmente por la calle. Y creedme si os digo que eso tiene mucho más mérito que hacer una moto tan magnífica como esta.

Yamaha SCR Palkey

El programa Yard Built de Yamaha arranca este año en los USA con una impresionante serie de transformaciones con la nueva Yamaha SCR950 como punto de partida...

TEXTO: CR; FOTOS: YAMAHA



L

a marca de los tres diapasones ha tenido algunas colaboraciones muy relevantes con constructores del otro lado del Atlántico; gente de la talla de Greg Hageman, del californiano Roland Sands, que ha hecho varias Yard Built, o los japoneses afincados en USA Keino Sasaki, Shinya Kimu-

ra, y más recientemente Go Takamine, el fundador del célebre taller nipón Brat Style, que el pasado año era el primer builder que usaba la SCR950 como punto de partida para un proyecto del que surgió una máquina off-road de estilo retro bautizada como “Chequered Scrambler” que causó sensación entre la prensa especializada.





Semejante éxito ha animado a los responsables de Yamaha a estrenar el 2017 con otra moto del mismo modelo. Para dar un par de vueltas de tuerca a su diseño han contado con Jeff Palhegyi de JP Designs, que gracias a su habilidad para materializar toda clase de protos y concept bikes en motos completamente

funcionales lleva colaborando con Yamaha nada menos que 29 años a lo largo de los que les han hecho en torno a 70 motos de casi todos los estilos imaginables. En la “colección” solo les faltaba una buena scrambler, y la versión 2017 de la SCR fue la excusa que necesitaban para engrosar la lista.

El programa Yard Built daba a Jeff la oportunidad de “meter mano” a un modelo que sabía que podría convertir en una scrambler versátil, minimalista, y con mucho carácter.





El día de la presentación oficial de la SCR Jeff vio expuesta junto a ella una vieja Yamaha Big Bear, una scrambler prácticamente desconocida fuera de los USA de gran popularidad en la década de los 60, y al instante supo que sería una bue-

na fuente de inspiración. Los motivos que propiciaron el éxito de aquella moto fueron, además de su atractivo diseño, que se comportaba igual de bien ratoneando entre el tráfico de la ciudad que rodando por la playa, por caminos de tierra, o haciendo

curvas en cualquier carretera de montaña. En definitiva: una auténtica “todo uso” (lo que hoy denominaríamos una moto versátil) que Jeff y su equipo decidieron versionar en clave actual, aunque dándole una orientación más “campera”.



De orientación mucho más campera que el modelo original, la SCR950 de JP Designs puede ser una máquina muy divertida para travesías tipo “Baja”

Esto se deja ver en detalles como el nuevo subchasis, en el que lo primero que nos llama la atención es la enorme distancia libre que hay entre el guardabarros y el neumático. A la zaga de la SCR también se le ha recortado el basculante para reducir la distancia entre ejes y que la moto sea más fácil de meter en curvas, y por último se han montado unos amortiguadores Fox RC1 Podium multirregulables. Aunque la horquilla de serie es suficientemente robusta como para que no fuese necesario hacerle nada, Jeff prefirió asegurarse un buen rendimiento endureciéndola con muelles Progressive y un aceite denso que impiden que pueda llegar a hacer tope sin nos emocionamos con el acelerador en zonas de firme demasiado rugoso, en las que tendremos garantizada una excelente tracción gracias a los neumáticos Shinko Adventure Trail que visten las llantas de aluminio de 40 radios con perfil redondeado con las que se finiquitó la parte ciclo.

A nivel de motor la SCR no tiene nada que envidiar a ninguna otra máquina de la competencia. El V-Twin de 950cc empuja con muchas ganas desde abajo permitiéndote mantener velocidades de cruce realmente altas si eres capaz de aguantar el envite del viento contra tu pecho, así que

Jeff se limitó a cambiar el filtro de aire por un K&N con caja de aluminio en la que vemos grabado el logo "Faster Sons", y sustituir los escapes por un sistema artesanal 2 en 2 con unas exageradas protecciones térmica que recuerdan a las de las motos de enduro de antaño



El curioso piloto trasero, aunque cueste creerlo, está hecho con un vaso de chupitos



Los componentes más vanguardistas se combinan con un elegante estilo tradicional.



Otros detalles que nos permiten relacionar la RSC de JP Designs con la Yamaha Big Bear son los protectores de goma y los logos de Yamaha en relieve que la moto luce en los flancos del depósito de gasolina, la pintura bicolor, o los bonitos guardabarros artesanales cuyas formas –y que conste que no es casualidad- copian a la perfección las del perfil de las llantas. Detalles estos que junto al pro-

teCTOR del manillar Renthal forrado con el mismo tipo de piel que Duane Ballard usó para el asiento y la caja de herramientas situada bajo el faro, el piloto trasero, que aunque cueste creerlo está hecho con un vaso de chupitos, o las tapas laterales con porta número integrado, hacen de esta primera “Faster Son” de 2017 una moto tan especial.



En Yamaha están encantados con el resultado conseguido por Jeff y su equipo, y están seguros que en los USA, donde hay tantísima afición a las travesías desérticas tipo “Baja”, to-

dos los componentes con los que se ha realizado la metamorfosis de la SCR tendrán mucho éxito. Y si ellos están convencidos... no seremos nosotros quienes les llevemos la contraria.



Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

XTREME BIKES

#39

Al-Andalus Trackster ★ The Pup & Efi ★ X-Bones Bonher ★ Karpatenhund

Old Empire Motorcycles

Bonher Garage

Blech & Arthur

THE INDEPENDENT

BY ZOMBIE GARAGE

azine magazine azine azine
#38 #37 #36 #35 #34



XTREME BIKES



www.xtremebikes.es