The Wild Side of Vintage

CAFE RACERS

41

La Duquesa
by Duke Motorcycles

- BMW Vagabund
- Chico Malo: XTR Pepo
- Why Not?: Makinostra
- Sunrising: FCR Original
- 'Hold On Go Fast': Down&Out Café Racers

Cafeína Mecánica

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

Los motoristas llevamos años sufriendo episodios similares en nuestras propias carnes. Pero la diferencia de nuestro colectivo con el de los ciclistas es que a nosotros no solo no nos defiende nadie, sino que por norma se nos echa la culpa. Ya sabéis: si es que van cómo locos; ellos solitos se lo buscan, son unos inconscientes… en ocasiones tienen razón porque todavía queda por ahí mucho gilipollas que usa la carretera como un circuito de Gran Premio. Y precisamente es a ellos a quienes hay que agradecer que sus "proezas" grabadas desde los helicópteros de la DGT sean noticia en los telediarios de los fines de semana y que nadie atienda nuestras reivindicaciones. No hay más que darse una vuelta por cualquier ciudad para darse cuenta que todos los ciclistas no son unos santos –solo hay que ver por donde se pasan muchos de ellos los semáforos en rojo, los pasos de peatones o las señales de dirección prohibida-, pero sea por el motivo que sea, gozan de una buena imagen que los motoristas nunca hemos tenido. Raro es el fin de semana que no muere algún motorista en un accidente, y todavía está por la primera vez que alguien sale en los medios de comunicación a decir que según las estadísticas, en 9 de cada 10 accidentes de moto la culpa es de un tercero o de las penosas condiciones de la carretera, y mucho menos a exigir más educación vial, mayor implicación por parte de las Administraciones, o endurecimiento del Código Penal y castigos ejemplares para los conductores que no nos respeten, que es lo que ya están exigiendo los ciclistas. La diferencia es que a ellos les harán caso, y nosotros seguiremos siendo los parias de la carretera.

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

Contenidos

14 Buenas (y malas) vibraciones
30 La Duquesa ♧ Duke Motorcycles
52 Sunrising ♧ FCR Original
72 Why Not? ♧ Makinostra
88 Chico Malo ♧ XTR Pepo
110 BMW Vagabund
124 'Hold On Go Fast' ♧ Down&Out Café Racers

TRIUMPH

FOR THE RIDE

ESCUCHA **ESTO.**

ES TU MOMENTO.

StreetCup

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 UBS 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

Ace Café Barcelona

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

Situado en la calle de las Ciencias, en Hospitalet de Llobregat, el Ace Café Barcelona cuenta con una excelente carta que ya quisiera para sí el Ace Café original, y tiene espacio más que suficiente en sus instalaciones para organizar reuniones de clubes, todo tipo de eventos relacionados con el mundo del motor, o para ser el punto de partida de nuestras salidas de fin de semana.

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

Harley y Jeep renuevan su colaboración

Las marcas norteamericanas Harley-Davidson y Jeep tienen muchas cosas en común. Por un lado, ambas cuentan con una importante trayectoria en sus respectivos sectores, y por otro, comparten un espíritu de libertad que siempre intentan plasmar en sus vehículos, así que era de esperar que los dos gigantes de la automoción renovasen el acuerdo de colaboración que tan buenos resultado les ha dado estos tres últimos años, de forma que a lo largo de 2017 Jeep tendrá mayor presencia no solo en el Euro Festival de Saint-Tropez, Francia (11-14 de mayo), European HOG Rally de Lugano, Suiza y la European Bike Week en Faaker See, Austria sino también en otros eventos como la Africa Bike Week de Sudáfrica (del 27 al 30 de abril), Thunder in the Glens en Escocia (del 25 al 28 de agosto) y el Benelux HOG Rally en los Países Bajos (del 2 al 4 de junio). Donde Jeep exhibirá su gama de vehículos y permitirá que los asistentes que lo deseen puedan probar su gama completa, adquirir merchandising de la marca, o disfrutar de su hospitalidad en el Jeep Lounge. Los miembros del HOG podrán también beneficiarse de una oferta limitada de precios especiales en la compra de nuevos vehículos Jeeps.

The Son of Time

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

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

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

MULA FEST
Custom Edition
30 JUN - 1 - 2 JUL 2017
IFEMA, FERIA DE MADRID
MULAFEST.COM
MADRID TATTOO CONVENTION
FIESTA ISLA KALISE
GARAJE
ARTE EMERGENTE
EXPO-ERÓTICA
V+S+D DE 12:00 A 00:00 H.
ORGANIZAN
PATROCINA
COLABORAN

MULAFEST Vuelve a sus orígenes

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

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

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

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

ROYAL ENFIELD
WWW.ROYALENFIELD.COM/ES
CLASSIC BATTLE GREEN
P.V.P. EURO4 4.849€*
ROYAL ENFIELD
*Precio promocional Euro3 hasta fin de existencias 4.649 €
Asiento para el pasajero y matrícula gratuitos en todos los modelos Classic Euro3
Lifestyle. Motorcycles, Helmets, Jackets, Sweaters & T Shirts, Gloves, Belts, Trousers, Wallets ...
Albacete 967 611 120 Alicante 966 083 205 Almería 950 259 930 Asturias 985 792 673 Barcelona 934 308 702 Cáceres 927 236 655 A Coruña 981 177 710 Gerona 972 510 648 Granada 649 000 039 Guipúzcoa 943 636 802 Huelva 959 419 019 Las Palmas 928 315 019 Madrid 911 168 631 Málaga 952 330 061 Melilla 952 695 574 Murcia 968 243 507 Palma de Mallorca 971 752 040 Sevilla 954 680 350 Tarragona 977 771 373 Tenerife 922 387 445 Valencia 675 987 652 Vigo 986 190 077 Zaragoza 976 460 850
Atención al cliente 902 271 149 Contacta y solicita tu prueba.
EURO4

II Special Bikes Cult Madrid

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

La principal novedad en la 2ª Edición de ésta exposición en la que se muestran a los aficionados transformaciones de todos los estilos, radica en el concurso -dotado con un premio único de 3000€ en metálico- al que pueden optar todas las motos participantes incluso en caso de no funcionar, ya que los principales factores que se tendrán en cuenta serán el diseño, la pintura y la visión artística que su constructor le haya dado.

Este concepto de concurso se aparta completamente del de los bike shows "tradicionales" que ya conocemos todos, para, al igual que se hacía en los eventos custom que se organizaban fuera de nuestras fronteras en los 70´s, incentivar la creatividad y la estética -al igual que - se antepondrá a los aspectos mecánicos.

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

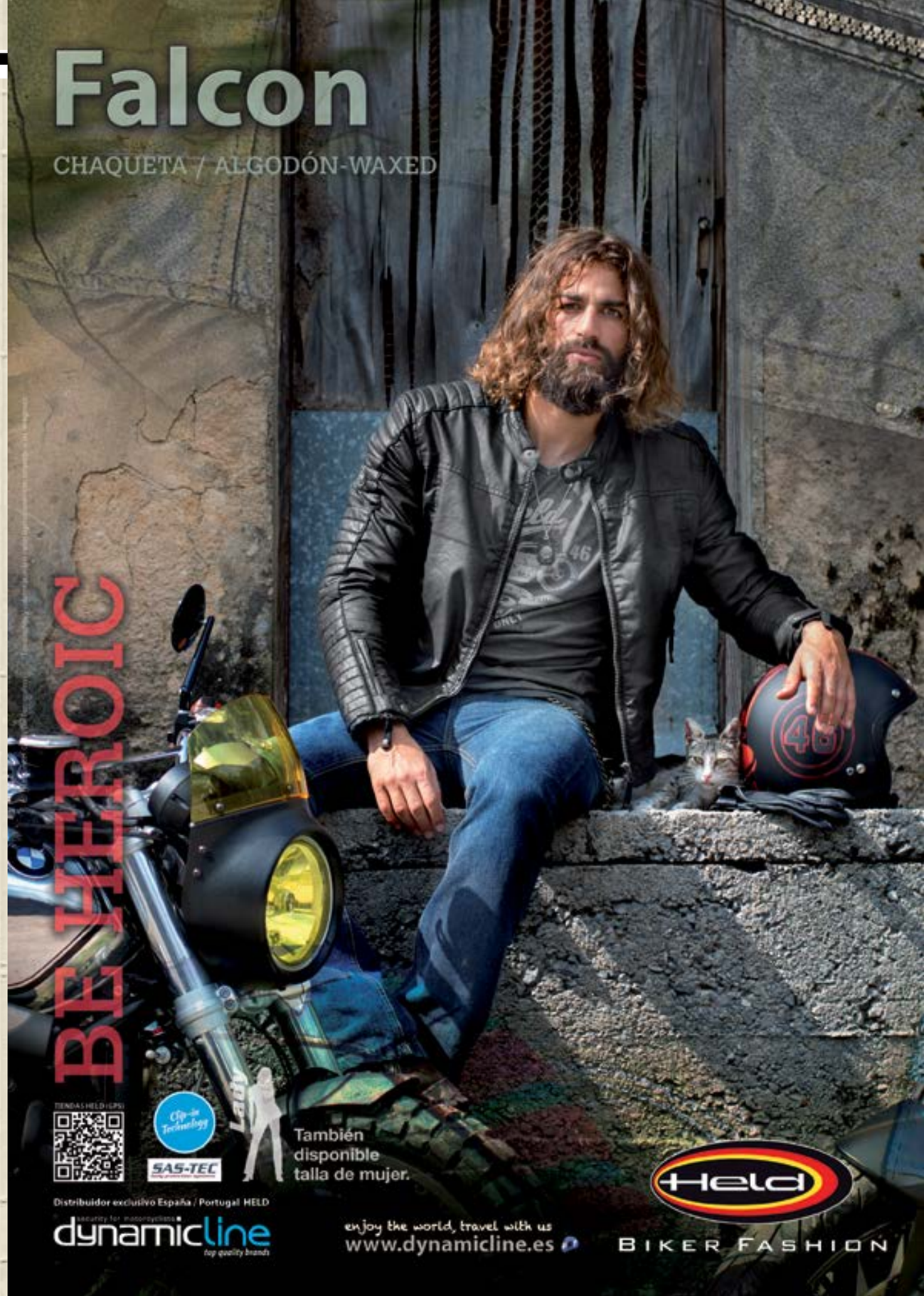
Todo en Uno Velona

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

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

De fácil instalación y precio muy económico (110,87€+IVA), se comercializa con todos los elementos necesarios para su montaje, o si lo prefieres también puedes encastarlo en la carcasa del faro Daytona, un H4 homologado para Europa de 5 ¾, con el que te garantizarás un frontal con una estética de lo más retro.

Más información en:
www.dream-machine.net



Protectores de maneta

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

Botas Falco 2 Volt Adventure

Falco, el fabricante italiano de botas para motociclistas, es la primera empresa de la industria del equipamiento que ha empezado a utilizar en sus productos la tecnología de protección de impactos D3O™ desarrollada para la práctica de los deportes de invierno y la industria militar.
En éste novedoso sistema de moléculas inteligentes, éstas fluyen libremente al moverse lentamente, pero en caso de choque se endurecen creando una barrera que absorbe la energía del impacto que se transmite al pie y tobillo, reduciendo considerablemente las posibilidades de lesión.
Las botas Falco 2 Volt Adventure fabricadas en piel combinada con una membrana High-Tex que mantiene nuestros pies secos sin perjudicar el rango de movimiento, ya cuentan con este sistema extra de protección, además de una suela Vibram que nos garantiza el máximo agarre y un mayor confort al caminar

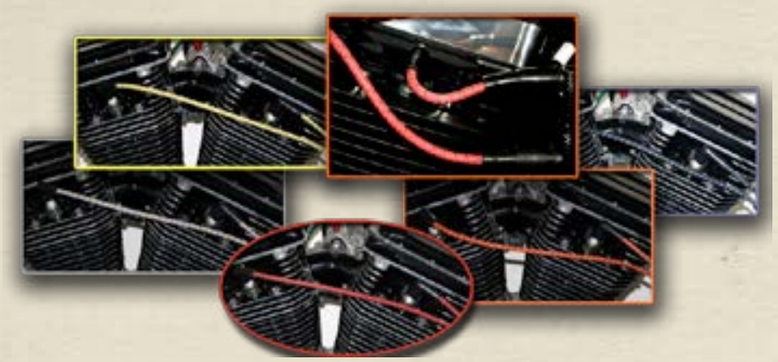
Refrigeración extra para tu V-Twin

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

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

Tecnología moderna con aires Old School

Solemos prestarles muy poca atención, pero los cables de las bujías son de los componentes más importantes, ya que se encargan de suministrar al motor la energía que necesita para cobrar vida. Estos de 7mm que fabrica Sumax/ Taylor con funda de kevlar tienen un núcleo de 350 ohmios de resistencia por pie que nos garantiza una energía de chispa que incrementa la potencia del motor, mejora el ralentí, y ahorra combustible. Resistentes al calor, el aceite y la abrasión, sirven para motores con encendido electrónico o por punto y se suministran tanto para Harley como cualquier otra marca.



BELSTAFF
PURE MOTORCYCLE
LEGENDARY SINCE 1924
Distribuidor exclusivo España / Portugal BELSTAFF
dynamicline
www.dynamicline.es

Un casco de otra dimensión

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

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

Cazadora Held Roxane

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

NOT RETRO.
ORIGINAL.

BELL The Riot

Bihr
Powering your passion
www.bihr.es Iberia

Concesionarios
Talleres
Transformadores
Equipamiento
Ropa y complementos

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

Go

CAFE RACERS The Wild Side of Vintage

XTREME BIKES

Directorio Profesional

B

BELL
www.vicma.es

BELSTAFF
Tel.: 968882516
www.dynamicline.es

D

DUCATI
www.ducati.es

DUCATI SERVICE ALMERÍA
Tel.: 950232359
C/Manuel Azaña, 143 (Almería)

E

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

G

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

GUZZI MOTOBOX
Tel.: 977 445663
Polígono Industrial La Ravaleta, 14
Roquetas (Tarragona)
www.guzzimotobox.com

H

HARLEY-DAVIDSON Almería –Touring Almería-
Tel.: 950220349
C/ Manuel Azaña, 165 (Almería)
www.harley-davidsonalmeria.com

BARCELONA -24 Horas-
Tel.: 93 2019928
C/ Calvet, 69 (Barcelona)
www.harleybcn.com

H-D MADRID –Makinostra-
Tel.: 91 4471759
C/ General Álvarez de Castro, 26 (Madrid)
www.hdofmadrid.com

HARLEY-DAVIDSON MURCIA -Steel USA-
Tel.: 968 347107
Avenida del Progreso, 195 (Murcia)
www.steelusa.es

HARLEY-DAVIDSON TARRACO
Tel.: 977 448550
C/ Carabia, 10. (Tarragona)
www.harleydavidsontarraco.com

HANWAY
www.hanwaymotos.com

HELD
Tel.: 968882516
www.dynamicline.es

I

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

M

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

METALSPORT WHEELS
www.metalsportwheels.com

METRALLA MOTORCYCLES
Tel.: 965 436074
Ronda Vall d´Uixo, 152 Elche (Alicante)
www.metrallamotorcycles.es
www.metrallamotorcycles.com

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

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

N

NITRO CYCLES
Tel.: 91 4596564
Avda. Pablo Iglesias, 87 (Madrid)
www.nitrocycles.es

NOMADE CYCLES
Tel.: 630033880
Soto del Real (Madrid)
www.nomadecycles.es

P

PAGNOL
www.pagnol-moto.com

PREMIER
Tel.: 968882516
www.dynamicline.es

R

ROYAL ENFIELD
www.royalenfield.com/esp/

RUTA 340 MOTORCYCLES
Tel.: 952 967034
Carretera El Peñoncillo, 13
Torrox Costa (Málaga)

S

SCRAMBLER DUCATI
www.scramblerducati.com/es

SENDRA BOOTS
Tel.: 967 340508
C/ Aparadoras, 3
Almansa (Albacete)
www.sendra.com

SHUBERT
Tel.: 968882516
www.dynamicline.es

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

T

TRIUMPH
www.triumphmotorcycles.es

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

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

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

Y

YAMAHA
www.yamaha-motor.es

YAMAHA SEVILLA -Eduardo Castro Motos-
Tel.: 954 987217
C/ Motor, 15 (Sevilla)
www.eduardocastromotos.es

YAMAHA TERUEL -Motos Loscos-
Tel.: 978 880693
Avenida 2 de Mayo, 63.
Andorra (Teruel)
www.motosloscos.es

La Duquesa

Si eres motociclista o tienes un taller de transformación de motos, vivir en la Costa Azul es un privilegio. El benigno clima mediterráneo te permite rodar en moto casi todos los días del año, y si lo tuyo es “enredar” en moto ajena, el nivel económico de sus habitantes te garantiza que nunca te falte faena…

Texto: CR; Fotos: Jérôme Curti

Las motos han formado parte de la vida de Lionel desde que era un niño. A su padre le gustaban, así que antes de que sus amigos le hubieran quitado las ruedecitas a sus bicis, él ya tenía un motor entre las piernas y sabía manejar un cambio de marchas. No recuerda la cantidad de motos que han pasado por sus manos, pero sí que desde que tuvo uso de razón sabía que al hacerse mayor las motos serían su forma de ganarse la vida. Y no se equivocaba. Terminó el instituto, aprendió idiomas (fundamental para tratar con los guiris que van a Niza de vacaciones), e hizo Formación Profesional de mecánica y electricidad.

Desde que Duke Motorcycles abriera sus puertas, Lionel se ha encargado de incrementar el número de café racers, brats y scramblers que ruedan por la Costa Azul

Nada más terminar su formación encontró trabajo en un concesionario Yamaha en el que aprendió a lidiar con los problemas mecánicos y a desenvolverse con los clientes, y cuando consideró que ya estaba preparado, colgó su título en la pared de su propio taller, que abrió gracias a la ayuda de su padre. Pero de eso hace ya mucho tiempo. Lionel ahora es un reputado mecánico, y Duke Motorcycles es conocido por ser unos de los mejores talleres de transformación de ésta bonita zona costera en la que, desde que Lionel se profesionalizó, ha crecido exageradamente el número de café racers, brats y scramblers que ruedan por sus calles.

Para seros sinceros, no tenemos muy claro si a "La Duquesa", la Yamaha XJR 1300 de 2004 de este artículo, podríamos meterla en alguna de estas tres categorías. Por descontado que no es ni una brat ni una scrambler, eso salta a la vista, y por su aspecto creemos que desentonaría menos en un grupo de muscle bikes tipo V-Max, MT 01, Ducati Streetfigter o Diavel, que entre lo que hoy entendemos por café racers. De todos modos es una moto transformada, que es lo que nos importa a los que hacemos ésta revista, así que dejaremos que cada uno la "etiquetéis" como mejor os parezca. Por nuestra parte solo sabemos que los objetivos de Lionel a la hora de encarar éste proyecto eran aumentar la potencia del tetracilíndrico japonés, y trasladarla al asfalto de la forma más efectiva posible.

La Duquesa desentonaría menos en un grupo de muscle bikes tipo V-Max, MT 01, Ducati Streetfigter o Diavel, que entre lo que hoy entendemos por café racers

Los objetivos de Lionel a la hora de encarar éste proyecto eran aumentar la potencia del tetracilíndrico japonés, y trasladarla al asfalto de la forma más efectiva posible.

Lo primero no supuso ningún problema. No solo porque el cuatro en línea tal y como sale de fábrica tiene potencia para dar y regalar, sino también porque es la versión alimentada por carburadores, y a los cuatro Keihin, a poco que sepas manejarte entre agujas y chiclés de alta y baja, siempre será más fácil sacarles partido que a una inyección electrónica. Lionel lo hizo adaptándolos a un colector de admisión de una vieja FJ1100, montando una mezcla de componentes de Kits DynoJet Stage 2 y 3, filtros de aire K&N, y un ligero escape de titanio con caja de resonancia de acero inoxidable que construyó el mismo. Ni que decir tiene que no está homologado, pero no se pasa con los decibelios y como la mayoría de policías locales de Niza son colegas suyos, hacen la vista gorda porque tienen problemas muchos más serios en los que pensar que en el ruido de una moto.

El escape no está homologado, pero como no se pasa con los decibelios, y la mayoría de policías locales de Niza son colegas de Lionel, hacen la vista gorda. Tienen problemas más serios en los que pensar que el ruido de una moto.

Lionel no tiene ni idea de cuanta potencia habrá sacado exactamente al motor, pero según nos cuenta debe ser mucha porque la rueda delantera se levantaba en las tres primeras marchas, y a la trasera le costaba coger agarre, así que cambió la horquilla de serie por la Öhlins invertida de una Yamaha MT 01SP de la que también aprovechó los discos y las pinzas de 6 pistones de anclaje radial, montadas ahora en una llanta Kineo de 17" a juego con la posterior.

El tren trasero lo reforzó con unas placas soldadas por dentro del basculante, y el chasis con los tirantes Over Racing que vemos en la base de los cilindros, con los que ahora puede acelerar a fondo sin miedo a que "La Duquesa" intente desmontarle como una yegua sin domar. No estaría bien visto en una ciudad tan cosmopolita como Niza.

General

Moto>The Duke
Modelo base>Yamaha XJR 1300
Año>2004
Propietario>Lionel Duke
Constructor>Lionel Duke
Taller> Duke Motorcycles
País>Francia
Página Web> www.dukemotorcycles.com

Motor

Fabricante>Yamaha
Tipo>Tetracilíndro
Cilindrada>1300cc
Filtro de aire>K&N
Escape>Duke Motorcycles
Sistema eléctrico>Duke Motorcycles
Caja de batería>Duke Motorcycles

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Yamaha modificado
Refuerzos>Over Racing
Horquilla>Öhlins Invertida
Faro>Lighthouse lenticular de LED´s
Manillar>ABM Multiregulable
Mandos/bombas>Brembo
Puños>Rizoma
Velocímetro>Daytona Velona
Llanta delantera>Kineo 17”
Freno>Yamaha MT 01 SP
Pinzas>6 pistones
Latiguillos>USV tipo aviación
Neumático>Metzeler
Guardabarros>Duke Motorcycles
Depósito de gasolina>Original modificado
Tapón>Monza
Asiento> NMB Design
Basculante>Original reforzado
Amortiguadores>Öhlins
Freno>Original
Pinza> Simple pistón
Latiguillo>USV tipo aviación
Neumático>Metzeler
Porta matrícula> Duke Motorcycles
Piloto>LED´s
Pintura> Duke Motorcycles

=BORN CUSTOMIZED=

= XSR900 POR 10.499€ =

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

Descubre la XSR900

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

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

YAMAHA

Revs Your Heart

www.yamaha-motor.es

Síguenos en

Sunrising

El sueño californiano

Constantemente nos preguntáis por los criterios que seguimos a la hora de seleccionar las motos que publicamos. Como esto no es una ciencia exacta, la mayoría de las veces nos dejamos llevar por lo que nos gusta, pero también se valoran más cosas...

Fotos: Renard Kévin Photography

En primer lugar están las fotografías. Hay por ahí muchos constructores a los que no se les mete en la cabeza que unas fotos malas se pueden cargar una moto magnifica, del mismo modo que una moto normalita puede parecer la leche fotografiada por un buen profesional. También solemos tener en cuenta si es el proyecto es original o el constructor se han limitado a copiar el trabajo de otro taller (de estos hay más de los que imagináis); si tiene buenos acabados, si aporta algo nuevo o es una más entre el montón de transformaciones que nos llegan cada semana a la redacción. Aunque uno de los factores más importantes es si la moto es utilizable o solo le servirá al dueño para adornar el garaje… Y ésta Bonneville de FCR Original cumple con todos los requisitos necesarios. Incluido el de unas fantásticas imágenes con las que Kévin Renard consigue que nos entren tantas ganas de subirnos a la moto y salir zumbando, como de tirarnos de cabeza al mar.

Esta Bonneville podría haber sido construido en cualquier momento durante los últimos cuarenta años

Y es que ésta Triumph es una de las Bonnie más elegantes y atemporales que hemos visto en mucho tiempo. Básicamente es una Brat, pero a diferencia de la mayoría de las que intentan imitar el estilo de las BratStyle del mago japonés Takamine, la moto de Sébastien Guillemot y Mathieu Ménard no parece haber estado guardada en un sótano húmedo los últimos veinte años, sino que tiene un aspecto tan limpio y decente que da gusto verla. Si fuera un chico sería ese que todas las madres quisieran tener de yerno.

Aunque a Sébastien y Mathieu también les gustan las motos cañeras, de hecho construyeron para la Glemseck 101 y otras carreras de las Sultans of Sprint una Bonneville bestial, se esfuerzan para que todos sus trabajos sean una vuelta a lo básico: motos sencillas y bonitas pero también eficientes, que lo mismo te sirvan para ir cada día a trabajar que para salir los fines de semana con los colegas a rodar en plan tranquilo disfrutando del paisaje. Y la Sunrising, que es como los dos socios han bautizado a su criatura, cumple a la perfección ese cometido.

A nivel estético, la idea de cromar el chasis y el basculante ha sido un acierto. Queda muy bien con la pintura bi tono del depósito de gasolina, da a la moto cierto aire retro que recuerda a las Metisse británicas, y además resulta fácil mantenerlo limpio porque la roña no se le agarra tanto como en la pintura. Con las llantas Ceriani de radios (de 19" la delantera y 18" la posterior), la horquilla, sujeta al bastidor con tijas CNC artesanales, y el resto de accesorios del puesto de conducción, pasa tres cuartos de lo mismo. Todo se ha pulido para que la moto resulte lo más limpia posible, y transmita a quienes la admiran la luminosidad del pequeño pueblo costero en el que vive su dueño. Las únicas piezas que se salvaron del cromo fueron los neumáticos Firestone Deluxe y los amortiguadores Matris del tren trasero.

67Cv no es mucha potencia, pero según el dueño, con el tipo de uso que da a la moto tampoco le hace falta más

El bicilíndrico paralelo de 865cc se mantuvo prácticamente de serie. Solo rinde tiene 67Cv, que para el uso que se da a este tipo de motos son más que suficientes, pero aun así se le sustituyó la caja del filtro de aire por un par de trompetas de admisión de aluminio, y unos cortísimos escapes tipo Drag Pipes que para Sébastien y Mathieu emiten música celestial, aunque los vecinos del pueblo no están muy de acuerdo con ellos. No sabemos si será por las fotos en la playa, sus colores que nos recuerdan al mar y el cielo, porque empezamos a estar hartos de acabados “grunge”, o simplemente porque ha llegado el verano y vemos las cosas con otros ojos, pero en el cada día más serio sector de la moto personalizada, la Sunrising nos parece un soplo de aire fresco… ¿Se os ocurre un motivo mejor para haberla publicado?

Al lado de la playa, los cromados y los acabados pulidos tardarán poco en desarrollar una pátina con la que la Sunrising estará aún más bonita de lo que es actualmente

General

Moto>Sunrising
Modelo base>Triumph Bonneville
Constructor>FCR Original
País>Francia

Motor

Fabricante>Triumph
Tipo>
Cilindrada>865cc
Potencia>67Cv
Filtros de aire>Conos de potencia
Escape>FCR Original Dragpipes

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Original modificado
Subchasis>FCT Original
Horquilla>Original pulida
Tijas>Artesanales de aluminio
Faro>Bates
Manillar>LSL
Bomba freno>Kustom Tech
Velocímetro>Motogadget MST Vintage
Conmutadores>Kustom Tech
Llanta delantera>Ceriani 19”
Freno>Stock
Neumático> Firestone Deluxe Champion
Depósito de gasolina>Original
Caja de batería>FCR Original
Asiento> Pascal Proust
Estriberas conductor>
Basculante>Original cromado
Amortiguadores>Matris
Llanta trasera>Ceriani 18”
Freno>Stock
Neumático>Firestone Deluxe Champion
Guardabarros>FCR Original
Piloto>CCE
Pintura> FCR Original

RIVAS VACIAMADRID

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

Rock fm

GARAGE SOUND

FESTIVAL

14 Y 15 DE JULIO

14 · 15 JULIO 2017 · RIVAS · MADRID

AUDITORIO MIGUEL RIOS RIVAS VACIAMADRID

CONCENTRACIÓN EVENTO

VIERNES

The Darkness

DIOS SALVE A LA REINA

QUEEN

THE ANSWER

Mustasch

TAX THE HEAT

SHAWN JAMES AND THE SHAPESHIFTERS

NEON DELTA

SÁBADO

EXTREME

FECHA EXCLUSIVA EN ESPAÑA

UGLY KID JOE

THUNDER

Nashville Pussy

TERRORVISION

BARBE-Q-BARBIES

LOS BRAZOS

ESPECTÁCULO DE FREESTYLE

MARC PINYOL
ROCKY FLORENZA
ANTONIO NAVAS

BIKE SHOW

(AFILIADO AL CAMPEONATO DE ESPAÑA)

CAR SHOW

JUL 7.000 € EN PREMIOS

CONCURSOS Y EXHIBICIONES DE HOT RODS AMERICAN CAR MOTOS CUSTOM

MINIMOTOS

ATRACCIONES INFANTILES

Más info en www.garagesoundfest.com

Entradas a la venta en www.garagesoundfest.com

ticketmaster ticketmaster.es

taquilla MEDIASET www.taquillamediaset.es

Why Not?

La edición de este año de la Battle of Kings organizada por Harley entre sus red de concesionarios, ha sido especialmente relevante para nosotros debido al número de preparaciones café racer que se presentaron al concurso…

Texto: CR; Fotos: Makinostra

Si en la pasada edición Makinostra (Harley-Davidson Madrid) se descolgaba con una moto a la usanza de las dirt trackers americanas, para ésta decidían dar un aire deportivo, al menos tal y como entendemos el concepto los europeos, a la Sportster Roadster que los de Milwaukee habían elegido como modelo base para la Battle.

El equipo formado por Enrique Hidalgo, Raúl Rodríguez, Nicolai Ivanov y Sergio Escalante, todos ellos capitaneados por Guillermo Artola -al que le gusta todo lo referente a transformar motos por lo que exige en cuanto a creatividad, y más si se persiguen resultados deportivos-, se planteó una serie de cambios orientados a mejorar el comportamiento general del conjunto, pero ciñéndose en lo posible a la estética del modelo de serie para no alterarla en exceso. De ahí que se mantuvieran elementos como el depósito de gasolina, tapas laterales y guardabarros, ya que también es una forma de hacer ver a los clientes que para tener una moto personalizada no es necesario cambiarle hasta el último tornillo.

la "Why Not?" no es una transformación radical, pero si una buena forma de hacer ver a los aficionados que para tener una moto personalizada no es necesario cambiarle hasta el último tornillo

De todos los componentes añadidos a la Why Not? (¿por qué no?) uno de los que más llama la atención, por no decir el que más, es el semicarenado que adorna el tren delantero, que no solo cambia totalmente el aspecto general de la moto dando a ésta Roadster ese aire tan de café racer clásica que tiene, sino que también contribuye a mejorar su comportamiento cuando rodamos en línea recta a altas velocidades. En Makinostra nos han pedido que no reveláramos la procedencia de esta pieza, así que nosotros, que somos chicos buenos y obedientes, dejaremos que los que estéis interesados en colocar uno a vuestra moto os acerquéis hasta allí para que sean ellos los que os informen.

Otros cambios de importancia que se han hecho han sido variar la postura de conducción con un juego de semimanillares Racing Vega que se tuvieron que fabricar expresamente para ella con tubos de una pulgada, para poder mantener los mandos y piñas de conmutadores originales, que como es habitual en todas las de Milwaukee, llevan medidas americanas. A estos acompañan unas estriberas retrasadas y ligeramente levantadas, para las que en Makinostra hicieron los mandos del cambio y freno trasero. Aunque la posición del conductor sobre la moto es muy deportiva, no es ni tan extrema ni tan radical como la de las modernas supersport de procedencia japonesa, de manera que la moto es perfectamente utilizable en ciudad para los desplazamientos diarios. A esto también ayuda la mejora en la respuesta del motor que se ha conseguido gracias al sistema de escape Kerker dos en uno, y un nuevo filtro de aire que deja respirar mejor al V-Twin

Otro cambio de importancia que se ha hecho ha sido variar la postura de conducción, aunque sin caer en el error de hacerla tan radical que la moto fuera incómoda para el uso diario

El resto del trabajo de Makinostra se centró en detalles estéticos –no podemos olvidar que para participar en la Battle tenían que ceñirse a un presupuesto muy limitado- como las botellas de la horquilla anodizadas en rojo, el tapón del depósito de gasolina tipo Pop-Up, o las tapas Derbi y de encendido con el que completaron esta café racer de corazón americano y espíritu europeo.

SCRAMBLER DUCATI

DUCATI SCRAMBLER

THE LAND OF JOY

Info Promociones en scramblerducati.com/es

Desert Sled 800 cc. White Mirage

Desert Sled 800 cc. Red Dusk

Café Racer 800 cc. Black Coffee

Full Throttle 800 cc. Deep Black

Classic 800 cc. Sugar White

Classic 800 cc. Orange Sunshine

Icon 800 cc. '62 Yellow

Icon 800 cc. Silver Ice

Icon 800 cc. Rosso Ducati

Sixty2 400 cc. Atomic Tangerine

Sixty2 400 cc. Shining Black

Sixty2 400 cc. Ocean Grey

Chico Malo

Muchas veces nos complicamos la vida sin necesidad. ¿Nunca os habéis empeñado en encontrar una moto de un modelo concreto, aun a sabiendas de que lo ibais a desguazar y transformar?

Texto: Foto:

De unos cuantos años a esta parte hay modelos muy difíciles de encontrar. Bueno, encontrarse sí que se encuentran, pero los dueños pretenden venderlos como si fueran de última generación. Las CB900 Bol d´Or que hasta hace dos días no quería nadie están a precio de escándalo, las BMW Bóxer imposibles, las Guzzi impagables,… Y no te vayas a buscar una Ducati Pantah porque te va a entrar la risa floja cuando te digan lo que pretenden que pagues por ella.

Si quieres hacerte una moto con base Ducati lo mejor es no buscar una Ducati. Aunque no lo creas hay alternativas más económicas

Alguien que sabe mucho de todo lo que tenga que ver con la marca de Borgo Panigale es Pepo Rosell. No sabemos cuántas habrá transformado en los años que lleva activo (seguro que ni él lo sabe) pero han sido las suficientes como para conocer cómo está el patio, así que por mucho que le apeteciera enredarse en un proyecto con base Pantah, pasó por completo de perder ni un minuto de su tiempo buscando una. Es Ducatista, y como tal sabe si quieres hacerte una moto con base Ducati lo mejor es no buscar una Ducati. Puede parecer una chorrada, pero si conoces un poco de la historia de la marca sabrás que estuvo suministrando motores a Cagiva, así que si quieres hacerte una Ducati… busca una de las motos de los hermanos Castiglioni que te saldrá infinitamente más barata. Y eso si el dueño no te paga algo por hacerle hueco en el garaje.

Con un motor Pantah en una parte ciclo que pesa la mitad que la de aquella, entenderéis que Pepo la llamara "Chico Malo". La moto te incita a hacer toda clase de diabluras

Cagiva usó los motores Ducati en las Alazzurra de carretera y las “Dakarianas” Elefant que fabricaron en cilindradas de 350 a 900cc. La que Pepo consiguió fue la pequeña, que por suerte lleva el mismo propulsor L-Twin pero rebajado de cilindrada. Esto supuso una ventaja porque permitió a Pepo subirle la cilindrada con un kit de cilindros culatas y pistones de la 7 ½, gracias al que ahora disfruta de toda la potencia de un motor Pantah pero combinada con una parte ciclo mucho menos pesada que la de la de ésta. Mejor dicho: con mucha más potencia, porque también ha optimizado el propulsor con carburadores Keihin FCR 38 de corredera plana con filtros ovales DNA Racer, encendido electrónico y bobinas Het con un CDI de la misma marca que permite 16 diferentes posibilidades de regulación, y un corto y espectacular escape 2 en 2 con silencioso Spark que se esconde entre las tapas laterales.

> *la moto está realizada con esa característica mezcla de componentes de diferente procedencia que a Pepo se le da tan bien combinar*

El chasis Cagiva Elefant dio a Pepo las cosas casi hechas a la hora de trazar las líneas maestras de la “Chico Malo”. El doble cuna es de tubos de sección rectangular y tiene una estética convencional que guarda cierto parecido con el de las Honda VFR 750 V4 de primera generación, deja bien a la vista el propulsor permitiéndonos apreciar en todo su esplendor el excelente trabajo que han realizado Pepo y su equipo para acomodar estratégicamente todos los componentes del sistema eléctrico, o los tirantes artesanales que fijan el twin al chasis. Como suele ser habitual en las motos de XTR, las masas están muy centralizadas para que toda la sección trasera de la moto parezca “flotar”. A crear esta sensación ayudan la exagerada altura del subchasis y la longitud del basculante original, al que asiste un mono amortiguador Öhlins recortado.

Para vestir el tren delantero Pepo no ha recurrido a una horquilla moderna, sino a otra “vieja gloria” del motociclismo de los 80. Se trata de una horquilla de BMW R100R convenientemente puesta al día con muelles, retenes e hidráulicos nuevos. Sus botellas sujetan una llanta de 18” con discos de frenos semi flotantes y pinzas Brembo de cuatro pistones, a los que apoya un conjunto trasero de la misma marca pero con pinza de doble pistón.

En el pasado Heroika Festival celebrado en la localidad valenciana de L´Eliana, la “Chico Malo” atraía la atención de los asistentes al evento como las tiendas de chuches a los niños

El resto de la moto se completó con la característica mezcla de componentes de diferente procedencia a las que Pepo nos tiene tan acostumbrados: instrumentación Motogadget, tanque de gasolina Mash 125 con tapón Yamaha, manillar Vicma, colín y guardabarros XTR, conmutadores Triumph y Leonelli, puños Domino, bomba de freno de CBR900 y de Suzuki GSXR600 la de embrague… en definitiva, una típica construcción de XTREME Pepo que como pudimos ver en el pasado Heroika Festival que se celebró en la localidad valenciana de L´Eliana, atraía la atención de los asistentes al evento como las tiendas de chuches a los niños. Y es que si hay algo que tienen las motos de pepo, es que es imposible que dejen a nadie indiferente.

Si hay algo que tienen las motos de XTR Pepo, es que es imposible que dejen a nadie indiferente

General
Moto>Chico Malo
Modelo base>Cagiva Elefant
Año>1986
Constructor>XTR Pepo
País>España

Motor
Fabricante>Ducati
Tipo>Pantah V-Twin
Cilindrada>350cc aumentada a 750cc
Carburadores>Keihin FCR38 de corredera plana
Filtros de aire>DNA Racer
Escape>Super Mario 2 en 1
Silencioso>Megáfono Spark
Batería>Lipo
Electrónica>Kit Het de bobinas, encendido y CDI regulable
Instalación eléctrica>Modificada
Varios>Culatas rebajadas para aumentar la compresión

Parte Ciclo & Accesorios
Chasis>Cagiva modificado
Tipo>Doble cuna con tubos de sección rectangular
Subchasis>XTR
Horquilla>BMW R100R
Faro>XTR
Manillar>Vicma
Puños>Domino
Bomba freno>Honda CBR900
Mando embrague>Suzuki GSXR600
Acelerador>Domino de tiro rápido
Velocímetro>Motogadget
Conmutadores>Triumph / Leonelli
Llanta delantera>18”
Discos freno>Brembo
Pinzas>Brembo
Latiguillo>Frentubo
Neumático>Pirelli MT60 RS
Medida>110/80-18
Guardabarros>XTR
Depósito de gasolina>Mash 125
Tapón>Yamaha SR250
Asiento>XTR Super Tracker
Tapizado>XTR
Basculante>De aluminio pulido
Amortiguador>Öhlins recortado
Llanta trasera>17”
Disco freno>Brembo
Pinza> Brembo
Latiguillo>Frentubo
Neumático>Pirelli MT60
Medida>140/80-17
Porta matrícula>XTR
Piloto>XTR
Pintura>Pintumoto

II Special Bikes Cult Madrid

BESPOKE MOTORCYCLES EXHIBITION

CAFE RACERS SCRAMBLERS
BRATS CHOPPERS
TRACKERS BOBBERS

SPECIAL BIKES CULT

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

MULA FEST

Custom Edition

30 JUN - 1 - 2 JUL 2017
FERIA DE MADRID

IFEMA Feria de Madrid

XTREME BIKES · CAFE RACERS · FUEL · ELIOT MOTO · YAMAHA YARD BUILT

BMW Vagabund

Vagabund es un pequeño taller austriaco que abrió sus puertas hace relativamente poco tiempo. Se han especializado en BMW, y hacen cosas tan bonitas como ésta R80RT en la que han seguido un patrón sencillo pero infalible: despojarla de todo lo que no fuera estrictamente necesario...

Texto: CR; Fotos: Cortesía de Vagabund

El minimalismo fue una corriente artística surgida después de la 2ª Guerra Mundial. Aunque parezca que ahora todo el mundo es un experto, en realidad son poco los que saben que su máxima no es el "menos es más", sino saber "sacar mucho partido a lo poco con lo que cuentes". Si este concepto lo aplicamos al mundo de la moto personalizada –en el que de unos años a ésta parte se abusa mucho del término minimalismo- Philippe y Paul (mecánico y diseñador respectivamente) se han convertido en dos verdaderos expertos en el tema. Abrieron Vagabund a final de 2015 porque les apasionan las motos antiguas. La diferencia entre ellos y muchos constructores que han llegado recientemente al sector, es que tienen claro que cuando pase el boom del movimiento café racer no lo abandonarán para apuntarse a la próxima moda, porque su objetivo no es hacer muchas motos y forrarse en poco tiempo sino construir piezas únicas de metal, que además de ser funcionales estén bien valoradas. Pero no en términos económicos, sino artísticos. No es una postura muy comercial, pero tienen el respaldo de un buen número de seguidores que comparten sus planteamientos, lo cual les permite ser tremendamente selectivos con los encargos que les hacen. Así que en su caso sí puede aplicarse lo de menos es más…"menos clientes y más tiempo centrados en la moto de cada uno"

Estos últimos años han aparecido demasiados preparadores de BMW bóxer, así que hay que hilar fino para hacer cosas diferentes

Porque Philippe y Paul sí son minimalistas. Minimalistas y perfeccionistas a partes iguales, como lo demuestra el que en sus motos intenten incorporar piezas artesanales siempre que consideren que es necesario, porque les encanta el desafío de construir motos agradables de manejar, legales, y además bonitas. Con ésta R80RT, su objetivo fue conseguir un resultado retro futurista combinando piezas originales con otras de aluminio hechas a mano, y añadiendo algunos detalles modernos como el aro de la llanta delantera pintado en amarillo y gris. Por supuesto que cada uno podemos ser tan minimalistas como quiera, pero hay un momento en que hay que ensuciarse las manos. En su caso el punto de partida (obviaremos lo de desguazar la moto por completo, porque se da por supuesto que lo tuvieron que hacer) fue deshacerse del viejo cableado eléctrico BMW para rehacer la instalación desde cero, modificar los anclajes del depósito para conseguir la línea que tenían en mente, y rediseñar toda la sección trasera de la moto con un nuevo subchasis que en lugar de atornillado, como en el modelo original, va soldado a la sección principal en la que, como podemos ver, también se han eliminado los soportes que ya no se usarían para que no haya nada innecesario. Los siguientes pasos fueron construir un escape muy simple aprovechando los colectores, y pequeños detalles como preparar una nueva ubicación para la batería y el sistema eléctrico, y colocar las luces y mandos. Dicho así suena muy fácil, pero intenta hacerlo en casa y luego nos cuentas que tal te ha ido.

Aunque ahora todo el mundo parece experto en minimalismo, lo cierto es que muy pocos saben que la máxima de este movimiento artístico surgido tras la 2ª Guerra Mundial no es "menos es más", sino saber "sacar mucho partido a lo poco que tengas"

Con el modelo original y la Vagabund frente a frente es como mejor se aprecia el excelente trabajo de los dos preparadores austriacos

Con todos los componentes básicos en su sitio Paul y Philipp empezaron a fresar y tornear las piezas nuevas. El pequeño carenado de faro, los tapacubos de la rueda trasera, y la carcasa de aluminio de en la que se ubica el piloto son piezas únicas hechas por Bernie Naumann, un colaborador habitual de Vagabund, excelente artesano del metal y dueño del taller Blenchmann. El velocímetro y los intermitentes M-Blaze de los extremos del manillar, ambos de Motogadget, el soporte de matrícula, la bomba de freno Grimeca Kustom Tech, o que pintaran el depósito de gasolina tres veces para dar con el color que más se pareciera al del aluminio, son otros detalles que demuestran el cuidado que estos dos austriacos ponen en la terminación de sus motos. Y es que con todos los transformadores que se han especializado en BMW bóxer, hay que hilar muy fino para destacar. Y ellos lo han hecho a la primera.

Ciertas cosas mejoran con los años

TRIUMPH

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

Una Triumph Bobber para romper las reglas

‘Hold On Go Fast’

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

Texto: Mike Dirkshaw: Fotos: Cortesía de Down&Out Café Racers

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

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

Por suerte hay suficientes empresas en el sector dispuestos a echarles una mano a la hora de saltarse las reglas. Lo comprobamos en Londres en la presentación de la Bonneville Bobber, en la que junto al que sería el modelo de serie definitivo nos encontramos con éste "pepino" que Triumph encargó a Shaun Walker y el equipo de Down & Out Café Racers, para que les hicieran con el máximo secretismo en su taller de Róterdam -donde estos dos últimos años ya han construido unas cuantos proyectos especiales para la marca británica- una dragstrip que se saltara todas las reglas. ¡A tomar por saco Bruselas!

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

La única diferencia con los encargos anteriores es que ésta vez tenían que trabajar a contra reloj si querían tener la moto lista para el día de la presentación. La primera tarea fue sustituir el cómodo manillar por unos "semis" de Fastec Racing con los que se ha conseguido una postura de conducción bastante radical. Están montados por debajo de la tija superior, en la que se cegaron los agujeros de los soportes del antiguo manillar con un par de tapones de aluminio cepillado hechos a medida. Como Shaun es un maniático de la limpieza, también eliminó las piñas de conmutadores colocando en su lugar botonería de Motogadget. La firma germana, que no da abasto para fabricar todo lo que está vendiendo, también les suministró el velocímetro Chrono Classic y la centralita M-Unit con la que se redujo al mínimo imprescindible el kilométrico cableado que Triumph usa en sus instalaciones eléctricas.

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

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

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

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

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

General

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

Motor

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

Parte Ciclo & Accesorios

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

DOWNLOAD
DESCARGA

XTREME BIKES

www.xtremebikes.es