

The Wild Side of Vintage

CAFE RAGERS

43



Ducati
Blue Shark
Parts World

♣ **Dirt Quake**

♣ **Wheels & Waves**

♣ **Heroika Classic Festival**

♣ **Ritmo Veloz: Officine Rosso Puro**

♣ **Prueba: Ducati Scrambler Desert Sled**



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, 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

- 6 Buenas (y malas) vibraciones*
- 24 Blue Shark ♣ Parts World*
- 54 Dirt Quake*
- 82 Prueba: Ducati Scrambler Desert Sled*
- 106 Heroika Classic Festival*
- 130 Ritmo Veloz ♣ Officine Rosso Puro*
- 144 Wheels & Waves*

Nuevo objetivo de la DGT...Las motos

Si has notado últimamente un aumento de presencia de agentes de la DGT en tu zona de curvas favorita, se deba a la nueva campaña con la que la Dirección General de Tráfico pretende reducir el número de accidentes y víctimas entre los motociclistas.

Según la DGT, esta decisión está basada en el excesivo número de motoristas que han fallecido en lo que va de año, debido sobre todo a no utilizar casco, adelantamientos

antirreglamentarios y consumo de alcohol y/o drogas, que son las principales infracciones que cometemos



los motoristas y sobre las que se estrechará la vigilancia.

Aunque la DGT se centra principalmente en el uso del casco, arrojando datos sobre su eficacia y lo que acarrea no utilizarlo, nos preguntamos si no hubiera más o igual de importante invertir en mejorar los puntos negros de las carreteras, y proteger y arreglar de una vez por todas los dichosos quita miedos, que además de ser auténticas guillotinas están oxidados, deformados o en mal estado en un altísimo porcentaje.

Los Pub ingleses de la cadena Royal Oak no quieren a los motoristas

Los tradicionales pub ingleses de la cadena The Royal Oak pertenecientes a la fábrica de cerveza Samuel Smiths, han prohibido tajantemente la entrada de motoristas en todos sus establecimientos.

La noticia saltaba hace unos días cuando un motorista se detuvo en el aparcamiento de uno de estos pubs, y antes que accediera al local uno de los trabajadores le informara que los motoristas teníamos prohibida la entrada.

El colectivo de las dos ruedas se ha informado sobre si esto se puede considerar un acto

de discriminación, y para su sorpresa resulta que no, ya que a los motoristas no se nos considera un grupo en riesgo de exclusión social, y por tanto ésta actitud no se puede considerar discriminatoria.



En las cervecerías de Samuel Smiths se pretende mantener el espíritu tradicional inglés de la época victoriana. No tienen televisor ni música, así que si vais a Inglaterra en moto... tampoco os perdéis gran cosa.

Triumph E Black Matter



Una de las últimas creaciones del gabinete de diseño francés Bárbara Custom Motorcycles, que se dedican a realizar prototipos digitales a nivel profesional, es su visión personal de una futura Triumph eléctrica que responde al nombre de E - Black Matter, y que por el momento solo existe en el disco duro de sus ordenadores.

El diseño de este prototipo cuenta con dos secciones

bien diferenciadas: por un lado está la que marcan en la parte superior el conjunto depósito-asiento tipo monocasco, y por otro la inferior, en la que el carenado y el basculante sobredimensionado se llevan todo el protagonismo. En la E Black Matter destacan unas llantas lenticulares que podrían ser de 19 y 17", delante y detrás respectivamente, y un tren delantero compuesto por una espectacular horquilla con la

que los diseñadores franceses han querido rendir homenaje a las suspensiones alternativas Hossack/Fior. El amortiguador trasero no está a la vista, por lo que es de suponer que estará ubicado bajo el motor. Impulsada por un motor eléctrico del que desconocemos los detalles, el conjunto se completa con frenos de disco delanteros con pinzas radiales y trasero de doble pistón.

La Royal Enfield 750 sigue adelante

No es la primera vez que alguien "caza" la nueva Royal Enfield GT 750 en pleno periodo de pruebas por la India. En esta ocasión lo han vuelto a hacer (de ahí la mala calidad de las imágenes) descubriéndonos en estas nuevas fotos espía un propulsor en fase de desarrollo muy avanzada, por lo que no sería descabellado pensar que la marca pudiera presentarnos algo ya definitivo de cara al EICMA que se celebrará en Milán a finales de año. Todo apunta a que este nuevo propulsor con el que la firma

india impulsará toda una nueva generación de modelos de media/alta cilindrada, será un bicilíndrico de corte clásico refrigerado por aceite y aire. La moto de pruebas en la que se está testando es una Continental GT con el chasis modificado para albergar el nuevo motor. A simple vista la moto parece exacta a su hermana pequeña de 500cc, pero hay algunos detalles que la delatan como los amortiguadores traseros, también de gas y con depósito separado como en la GT pero diferentes a los Paioli

que ésta monta de serie, doble sistema de escape, transmisión secundaria situada en el lado contrario, o los frenos, iguales a los de la GT, pero dotados con ABS. Aun tardaremos unos meses en conocer el aspecto definitivo de la Royal Enfield GT 750, pero sabiendo del palo que va la firma hindú, no nos extrañaría nada que alguno de los modelos que propulsará éste nuevo motor sea una de las café racer más asequibles y de estética más "british" de todo el segmento neo retro.



LAS EL APOGEO DEL MOTOCICLISMO BRITÁNICO



ROYAL ENFIELD CLASSIC



CLASSIC 500 REDDITCH

P.V.P. **4.849€***

*Precio estimado en Península y Baleares no vinculante para el Vendedor Autorizado.
Consumo de combustible: 2,91 l/100 km. Emisión de CO2: 67,93 g/km.

Las Classic son motocicletas EURO 4 del siglo XXI con reminiscencias del pasado reconocibles en las 'Royal Enfield'. Los nuevos colores nos recuerdan imágenes de las motos de los años 50 salidas de nuestra antigua fábrica de Redditch, Reino Unido. Cada una de estas motocicletas incorpora un logotipo de fábrica que apareció por primera vez en la época de las Royal Enfield de Redditch.

ROYAL ENFIELD

ROYALENFIELD.COM/ES

Los novios de Ducati



Aunque sigue sin haber una confirmación oficial sobre la intención del Grupo Volkswagen de vender Ducati, lo cierto es que no dejan de surgir rumores en torno a la marca boloñesa. Si hace poco se sabía que Royal Enfield mostraba cierto interés por ella, ahora se han sumado a la puja algunos gigantes del mundo de las dos ruedas como Harley-Davidson, que por lo visto ha ofrecido al grupo VAG la friolera de 1500 millones de Euros, Polaris, BRP-Rotax y KTM. Rajiv Bajaj, propietario del 48% de KTM y

dueño de uno de los grupos empresariales del sector de las dos ruedas más importantes del mundo, anunciaba recientemente que van a firmar una alianza con otro fabricante europeo de la que darán más detalles en pocas semanas, así que si actualmente KTM y Husqvarna son capaces de fabricar medio millón de motos al año, incorporando Ducati al grupo podrían llegar a fabricar más de un millón de unidades (las ventas totales del Bajaj en 2016 fueron casi de 3 millones de motos)

Por el momento desde VAG no se han pronunciado ni positiva ni negativamente sobre todos estos rumores, que al fin y al cabo sirven para dar publicidad a la marca, pero Ducati está viviendo los mejores resultados comerciales y económicos de su historia y tiene grandes perspectivas de futuro. Es por eso que se antoja raro la posibilidad de su venta, aunque de confirmarse, la operación no se cerraría por completo antes de finales de año.

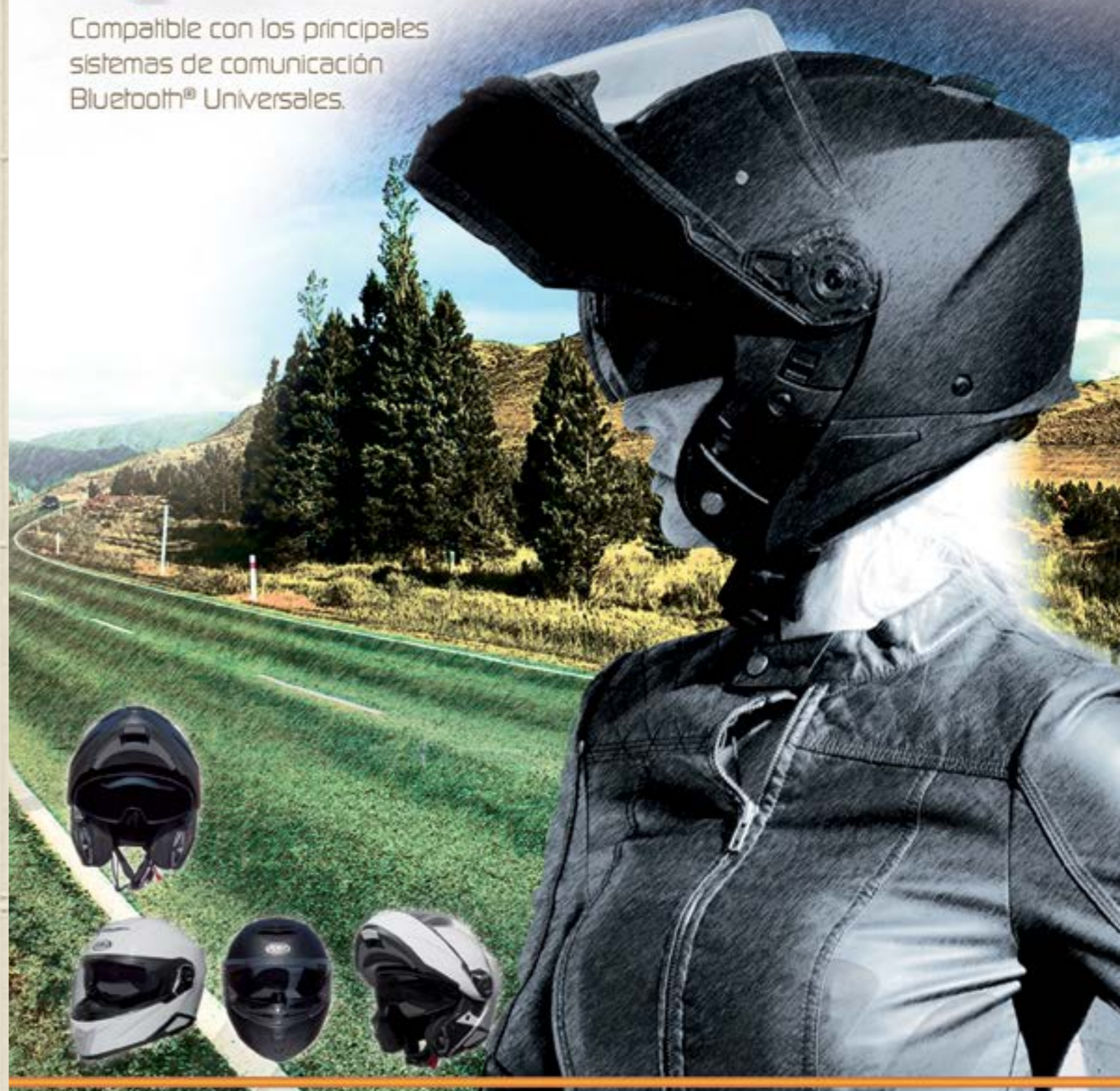


Genius



Elige tu camino

Compatible con los principales sistemas de comunicación Bluetooth® Universales.



dynamicline
by gullytech

www.dynamicline.es



PINLOCK Bluetooth



Motorrad Days

El próximo Septiembre los seguidores de BMW tienen una cita obligada en la estación de esquí de Formigal, escenario escogido desde 2010 por la filial española de la marca para su concentración anual, que ésta edición 2017 contará con importantes novedades como la posibilidad de ver en acción la Hover Ride Design Concept, la moto voladora diseñada conjuntamente por BMW y Lego, conocer de primera mano los modelos G310R, R1200GS, K1600 Bagger, R-nine-T Racer, o asistir a las charlas en las que Edgar Heinrich, Director de Diseño mundial de BMW Motorrad, explicará su trabajo y las futuras líneas creativas de la marca.

Como en anteriores ediciones, no faltarán las sesiones de pruebas de motos, con una treintena de modelos a disposición de los asistentes, rutas guiadas a los Pirineos Franceses, Lourdes o los valles de Anso y Echo con los especialistas de IMT Bike, Travel Bike, e Hispania Tours, y si aún te quedan fuerzas, también podrás recorrer las mejores carreteras de la zona participando junto con otros 300 motoristas en la Parade BMW.

Las atracciones tampoco faltarán, ya que habrá una lanzadera, una especie de tirachinas gigante que te catapultará a más de 15 metros de altura con unos elásticos sujetos a tu cintura, el looping bike (dos bicis compitiendo entre sí en una rueda sin fin para ganar



una carrera de 360°), la esfera de la muerte en la que varios acróbatas ruedan en una jaula esférica de 5 metros de diámetro los shows de Stunt de Narcis Roca y Sarah Lezito, conciertos, desfiles de ropa, y una exposición de arte. Pero si lo tuyo son las motos clásicas y las transformaciones café racer o scrambler, que si estás leyendo esta nota supones que sí, también tendrás tu dosis, porque en los Moto-



rad Days se darán cita algunos de los mejores constructores de nuestro país para participar en el BMW Heritage Custom Project.

En la App oficial del evento (disponible para [Android](#) e [iOS](#)) se encuentra toda la información relativa al encuentro (agenda, plano, ponencias, detalle de todas las actividades, fechas en las que tendrán lugar las actuaciones, etc.) pudiendo recibir alertas y notificaciones.

Laxy
CHAQUETA DE CUERO

USED LOOK

BE HEROIC

TIENDAS HELD (GPS)

Distribuidor exclusivo España / Portugal HELD

dynamicline
top quality brands

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

BIKER FASHION

Triumph Solidaria

Triumph España ha sido el principal patrocinador del Chefs & Golf, un encuentro solidario que reunió a las principales estrellas de nuestra gastronomía en el Club de Golf La Moraleja y el Hotel Miguel Ángel, ambos en Madrid, con el objetivo de recaudar fondos para ayudar a los enfermos de esclerosis múltiple, en el que la marca británica quiso aportar su granito de arena regalando una Thruxton 1200 R a quien fuera capaz de hacer un "Hoyo en Uno", es decir, con un solo golpe. Una hazaña que ninguno de los más de 100 en el torneo de golf logró.

Los 21 mejores chefs de nuestro país, todos galardonados con hasta tres estrellas Michelin, estuvieron presentes en este singular torneo en el que los más apasionados por el mundo de las dos como Elena Arzak, Ángel León, Mario Sandoval y Diego Guerrero también intentaron hacerse con la Thruxton. Los fondos recaudados en la colecta se destinaron a la Asociación Benéfica Javier Segrelles, que colabora de forma activa con el Programa de Atención para Afectados de Esclerosis Múltiple



LA MÁXIMA EXPRESIÓN.

Esencia del motociclismo.

NUEVO

5 AÑOS GARANTÍA SCHUBERTH

SC1 **ANTIFOG System**

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

SCHUBERTH



Distribuidor exclusivo España SCHUBERTH
[dynamicline](http://www.dynamicline.es)
 top quality brands

www.dynamicline.es (34) 968 882 518



R2

Viajar en moto es un placer. El nuevo R2 es el casco perfecto, ya se trate de naked, roadster, deportiva o touring. Su moderno diseño incorpora tecnología SCHUBERTH de última generación, ofreciendo la máxima seguridad y un cuidado estilo.
WWW.SCHUBERTH.COM

La Spirit of Munro vuela a 300 Km/h



Aunque su debut estaba programado para Bonneville, en Indian Motorcycles decidieron llevar la Scout Spirit of Munro a El Mirage para probarla junto a otras dos motos.

El estreno no podría haber salido mejor, ya que Lee Munro, sobrino del inolvidable Burt Munro, conseguía batir el récord de su categoría rodando a 300 km/h y homenajeando así la hazaña llevada a cabo por su tío hace 50 años.

La Spirit of Munro 50th Anniversary se inscribía en categoría Modified Partial Streamliner (MPS-G) de hasta 1.350cc, cuyo récord actual estaba en 268,76 km/h. Tras realizar varias pasadas para reconocer el terreno Lee Munro,

que participaba en calidad de rookie (novato), puso toda la carne en el asador para comprobar por primera vez el potencial de su montura consiguiendo una velocidad



máxima de 300,43 km/h y estableciendo un nuevo récord de la categoría. Indian llevó otras dos motos al evento. El piloto Chet Michael-

son se puso a los mandos de una Chief Classic 2015 en la categoría Modified-Pushrod Gasoline (M-PG) de 2.000cc en la que superó en 5 km/h la marca de 243 km/h que ya

había establecida, y Dan Gervais hizo lo propio con una Scout de 2015 en la categoría Modified-Gasoline (M-G) para motores de 1.350cc, en la que se hizo con el tercer récord para la marca del jefe indio al rodar a una velocidad máxima de 248,40 km/h

Los próximos días 12 y 13 de este mismo mes, Lee Munro y la Spirit of Munro

50th Anniversary intentará batir su propia marca en el mismo escenario que lo consiguió Burt Munro medio siglo antes: Bonneville.



BELSTAFF
PURE MOTORCYCLE

LEGENDARY SINCE 1924

Distribuidor exclusivo España / Portugal BELSTAFF

dynamicline
the quality brand

www.dynamicline.es

Nueva Kawa 900 Retro

Como todos los años impares, el Tokio Motor Show abrirá sus puertas al público el próximo octubre, y con toda seguridad las marcas japonesas nos deleitarán con una muestra de todo lo que nos deparará el futuro, además de las novedades que llegarán en 2018 a nuestro país, entre las que es posible que podamos disfrutar la que será la apuesta de Kawasaki en el sector de las neo retro, la Kawasaki Z900RS, con la que la marca verde recupera el espíritu de las superbikes de los años 70. Esta nueva Kawasaki derivará de la que en un primer momento se denominó ZR900B, y contará con chasis de corte

clásico, motor tetracilíndrico con doble salida de escape por el lado derecho, conjunto de asiento, depósito y colín inspirado en el de las Z1 pero convenientemente modernizado, manillar tipo SBK, y un clásico faro redondo

Con las Yamaha ya asentadas en este segmento en auge, la llegada de esta Kawasaki, y posiblemente también de una Suzuki del mismo estilo, es posible que asistamos a una "guerra de marcas" de lo más interesante.



Vigo Motorcycles

El segmento de las motos eléctricas deportivas sigue ganado adeptos, y en el futuro habrá que contar con la firma británica VIGO Motorcycles, en la que están convencidos de ser capaces de fabricar un modelo con 640 km de autonomía máxima que será capaz de alcanzar 290 km/h de velocidad máxima con una aceleración de 0-100 km/h en 3 segundos. Aunque todavía no hay un modelo real, los diseños preliminares apuntan maneras. Junto a una estética muy agresiva, una estudiada aerodinámica,

una instrumentación TFT, falso depósito que hará las veces de guantera, pinzas de freno delanteras de anclaje radial, basculante mono brazo y algo de fibra de carbono, las cifras declaradas por sus creadores dejan el listón muy alto, ya que su motor eléctrico cuya potencia será equivalente a 120 CV, contará con unas baterías especiales de 21 kWh con una nueva tecnología que permitirá recargarla al completo en tan solo media hora. Por otro lado la VIGO contará con una aplicación específica

con la que nuestro smartphone informará de todos los parámetros de la moto: carga de batería, autonomía estimada, distancia recorrida, etc. Su lanzamiento está previsto para final de año, a un precio de 9.400 € que podría rebajarse a 7.050 € para aquellos que participen en la financiación de éste proyecto creado por Timothy Sergeev. Esperaremos a final de año para comprobar si la VIGO es una realidad o se queda solamente en un proyecto





**Concesionarios
Talleres
Transformadores
Equipamiento
Ropa y complementos**

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



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.modelikocafaceracers.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

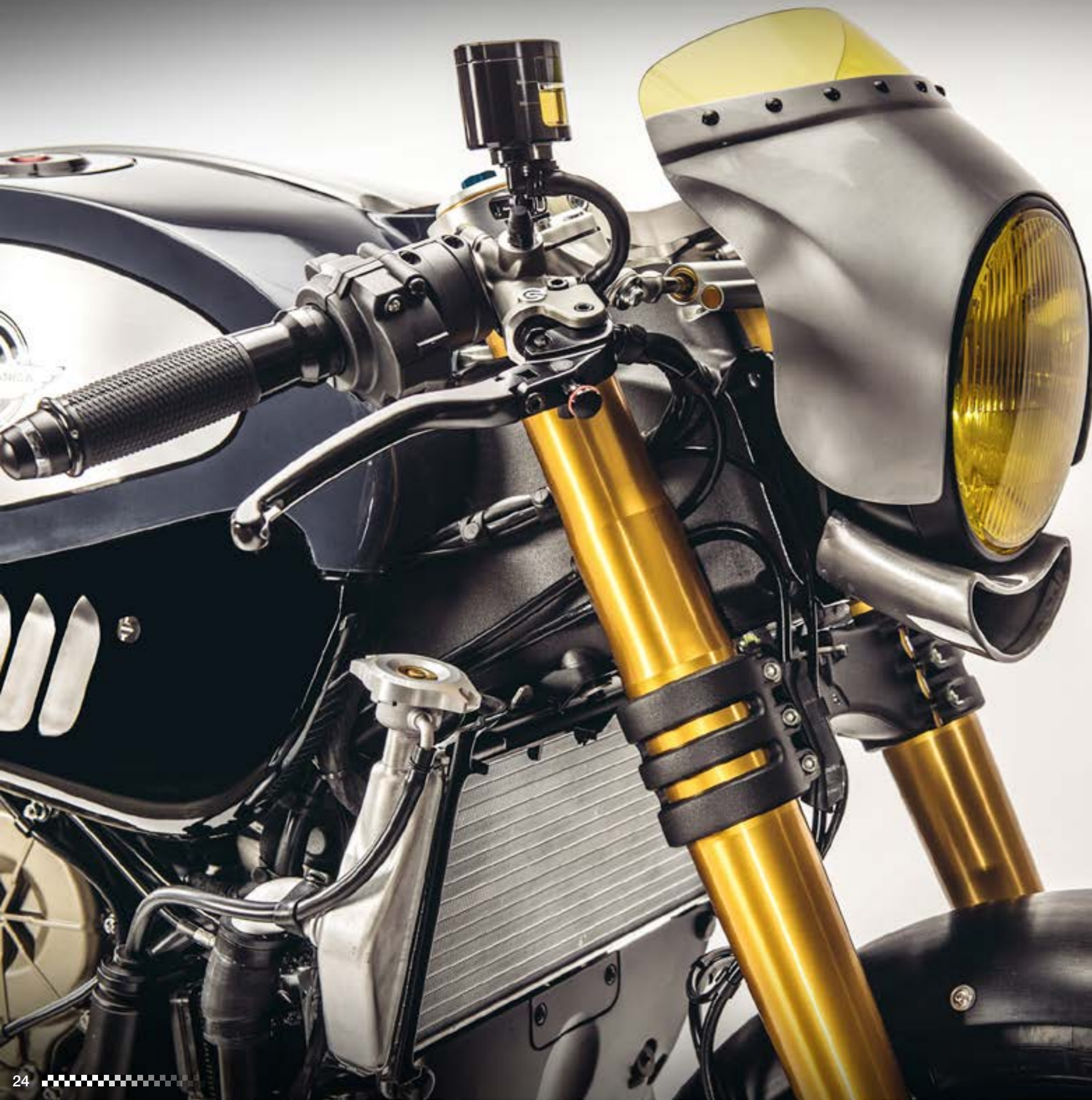
- ♣ **YAMAHA TERUEL**
-Motos Loscos-
Tel.: 978 880693
Avenida 2 de Mayo, 63.
Andorra (Teruel)
www.motosloscos.es



Blue Shark

Las carreteras suizas siempre han sido un destino paradisiaco tanto para los motoristas que disfrutan rodando tranquilos por los alrededores de los Alpes, como los que prefieren las curvas de las estrechas carreteras que serpentean junto a la frontera con Francia.

TEXTO: HRF; FOTOS: LORENZ RICHARD



A

pesar de sufrir unos límites de velocidad que a la mayoría de europeos nos parecen fuera de lugar, y tener una normativa en cuanto a transformaciones que en otro país habría hundido en la miseria el segmento de la moto personaliza-

da o lo habría hecho desaparecer, en Suiza se siguen vendiendo y transformando montones de motos, y sus talleres nos demuestran una y otra vez que a pesar de la rigidez de sus leyes, están en el nivel más alto del ranking mundial.



Uno de estos talleres es Parts World. Empezaron hace dos décadas dedicados en exclusiva al mundo Harley, pero en lugar de acomodarse decidieron ampliar el negocio a otros campos, y en la actualidad se han convertido en uno de los principales mayoristas de piezas "High Tech" del país. ¿Y que mejor forma de promocionar la empresa que construyendo una moto con las piezas de las marcas que distribuyen?



*La idea de
convertir la Panigale
en una Café Racer era
tan disparatada como
ilusionante, pero el resultado
ha merecido la pena*



La idea del proyecto Blue Shark surgió en Junio del año pasado. Sería una café racer de estilo retro basada en una Ducati Panigale R, una de las Supersport más salvajes y atractivas del mercado, pero que como el resto sus congéneres no es fácil de transformar debido a la cantidad

de cables, sensores y piezas de dudoso atractivo que esconde bajo sus fibras.

El encargado de coordinar éste ambicioso proyecto de principio a fin fue Andy Matter de Parts World, quien también tuvo que elegir lo mejor de lo mejor entre las piezas que

distribuyen y los colaboradores que lo llevarían a cabo, entre los que participaron Beat Huerlimann y Nadia Marsura, dueño y mecánico respectivamente de Ducati Zentralschweiz, a los que la idea de convertir la Panigale en una Café Racer les pareció tan disparatada como ilusionante.





Las primeras dudas surgieron en cuanto la moto estuvo desmontada. La batería y el módulo del ABS habría que reubicarlos porque estaban demasiado a la vista; el depósito de gasolina y el subchasis no eran los que mejor quedarían en una café racer, y por si esto fuera poco, toda la sec-

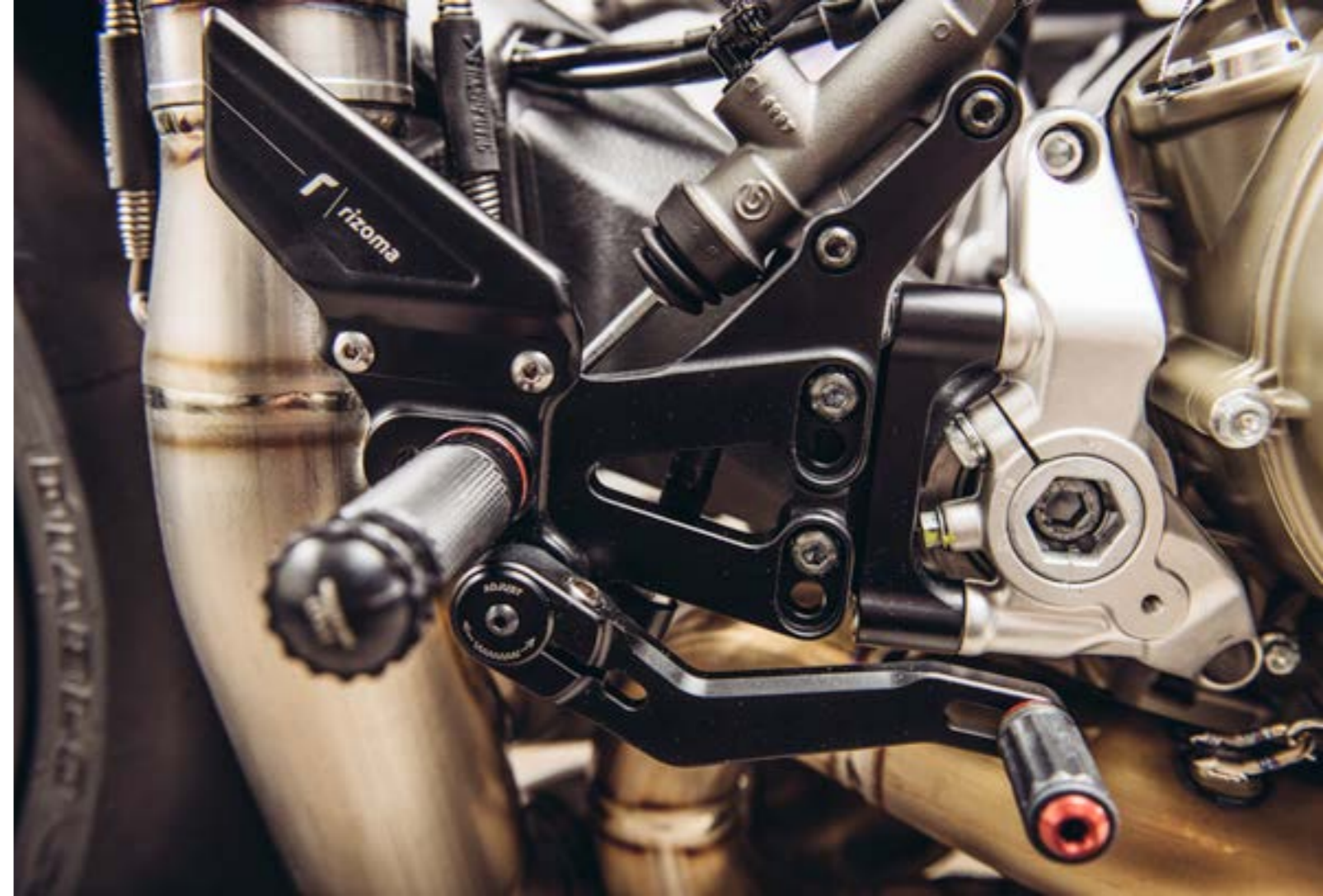
ción delantera la ocupaban el faro y el enorme Ram-Air. Por suerte Beat tenía en su agenda de contactos a Raffi Schaub, un conocido chapista especializado en aviones biplano antiguos, Harley Knucklehead, hot rods, Bugattis, y otras joyas de la automoción, al que invitaron a dar su opinión

sobre la “belleza desnuda” y sumarse al proyecto. Poco más de 200 horas después salía de Schaub Metalworks, su taller, un enorme paquete con un depósito de gasolina, carenado de faro, tapas laterales, entradas de aire, todo hecho en chapa de 2.0mm, listo para montarse en la Blue Shark.

En Suiza tienen una legislación sobre transformaciones que en otro país habría hundido el sector de la moto personalizada, o lo habría hecho desaparecer



Los componentes originales como estriberas retrasadas, escape, llantas, intermitentes, puños o soportes y bombas de manetas se sustituyeron. Una café racer genuina tiene que rodar sobre llantas de radios, por lo que Andy contactó con Kineo para que los italianos le suministraran un juego de sus llantas de radios tubeless, al igual que hizo con Rizoma y Kellermann para que le ayudaran a completar la moto. Por último pero no menos importante, también necesitaban un escape especial. La Panigale lleva de serie un Akrapovic difícil de superar, pero como Andy es el distribuidor de la marca en suiza y tiene línea directa con la central de Eslovenia consiguió que el departamento de R&D (competición y desarrollo) de la marca le fabricara a medida uno de titanio basado en el de las motos del mundial de superbikes. Tuvo que mandarles la Ducati a fábrica, pero en solo dos días tuvo el problema solucionado.



En cuanto a la decoración, para romper las reglas había que descartar el característico rojo de Ducati. Hansueli Burkhardt de Carrosserie Burkhardt y Andy querían un color decente pero que a la vez fuera poco usual y algo extravagante, por lo que se les ocurrió desenterrar un color azul grisáceo que un importante fabricante de automóviles alemán tenía en su gama

de colores a finales de los años cincuenta y principios de los sesenta. Combinado con las piezas negras, el aluminio crudo y el asiento tapizado por Jürg Schmid en cuero envejecido la moto quedaría muy elegante y destacaría la mecánica desnuda de la Blue Shark. No se equivocaron, porque el resultado fue tan convincente como definitivo.





Al ser distribuidor de Akrapovic en Suiza, Andy consiguió que en dos días la fábrica eslovena le hiciera un escape de titanio basado en el de las motos del mundial de superbikes

El momento mágico en todo proyecto llega cuando la moto está completamente ensamblada y hay que pulsar el botón de arranque, una sensación a medio camino entre emoción y acojone que todo transformador conoce. El honor de encender la Blue Shark fue de Beat Huerlimann de Ducati Zentralschweiz, que para eso fue el principal responsable del proyecto. Y lo hizo a la primera. Con solo acariciar el botón el todopoderoso propulsor italiano empezó a rugir a través del Akrapovic WSBK poniendo la carne de gallina a todos los presentes.





Pocos días antes de la apertura del Salón Swiss Moto, donde la Blue Shark sería presentada en sociedad, Beat Hürlimann dio luz verde para llevar la moto a Zúrich y que Lorenz Richard hiciera la sesión de

fotos de estudio que en el artículo acompañan a las de acción que se tomaron en las primeras pruebas de la moto en circuito,... el mejor hábitat para una moto como ésta.





El momento mágico en todo proyecto llega cuando hay que pulsar el botón de arranque, una sensación a medio camino entre emoción y acojone que todo transformador conoce

General

Moto>Blue Shark

Modelo base>Ducati Panigale R

Año>2016

Propietario>Parts World

Constructor>Ducati Zentralschweiz

Tiempo>3 meses

País>Suiza

Motor

Fabricante>Ducati

Cilindrada>1.198cc

Escape>Akrapovic Titanium WSBK

Potencia>205,1 CV @ 11.500rpm

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Ducati modificado

Subchasis> Schaub Metalworks

Horquilla>Ducati

Tipo>Invertida

Carenado>Schaub Metalworks

Semi manillares>Rizoma

Mandos/bombas>Brembo

Puños>Rizoma

Instrumentación>Ducati

Conmutadores>Ducati

Llanta delantera>Kineo tubeless de radios

Freno>330mm

Pinzas>Brembo radiales de 4 pistones

Neumático>120/70 ZR17

Guardabarros>Rizoma

Depósito de gasolina> Schaub Metalworks

Asiento> Sattlerei Schmid

Estriberas retrasadas>Rizoma

Basculante>Monobrazo de serie

Amortiguador>Öhlins

Llanta trasera> Kineo tubeless de radios

Freno>130mm

Pinza> Doble pistón

Neumático>200/55-ZR17

Pintura>Carrosserie Burkhardt



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

Dirt Quake

Aquellos chalados con sus locos cacharros



Creado en Inglaterra por nuestros colegas de la revista Sideburn, el Dirtquake es un tipo de competición que ha alcanzado niveles de diversión alucinantes. Y es que poder ver en un óvalo de tierra choppers, bobbers, o supersports de carretera enfrentadas entre sí, es un espectáculo difícil de olvidar...

TEXTO Y FOTOS: D.R.




Los norteamericanos tienen una gran habilidad a la hora de adoptar deportes que son populares en otros países. Generalmente los suelen amoldar a sus gustos, les dan más espectacularidad, y luego los exportan al resto del mundo como si fuera un invento suyo. Un par de ejemplos de esto son su deporte "Rey", el fútbol americano, que procede del rugby, y en el mundo de las dos ruedas el flat track, también llamado dirt track en California, que aunque muchos están convencidos de que es una de las disciplinas del motor más "genuinamente americanas" que hay, lo cierto es que es invento de un australiano.



*El Dirt Quake es la única
competición del mundo
en la que podrás ver una
moto de nieve rodando
sobre un óvalo de tierra, o a
Marge Simpson enfrentándose
a Bitelchús*



Concretamente de un granjero llamado John Hoskins, al que a principios del pasado siglo se le ocurrió la idea de organizar carreras usando como pista los enormes círculos que dejaban las cosechadoras, y recaudar dinero con las apuestas para evitar la quiebra de la empresa agrícola en la que trabajaba... y he ahí los orígenes del Speedway.



*Si alguien te pregunta ¿qué has
hecho el fin de semana?, ahora
le podrás decir que has estado
corriendo en moto*



Pero no vamos a restar méritos al flat track, cuya espectacularidad está fuera de toda duda, sino para hablar del Dirt Quake, unas carreras iguales a las de flat track pero despojadas al completo por los hooligans (dicho en el sentido cariñoso) de la revista inglesa Sideburn de la seriedad que rige en todo tipo de competiciones, con el fin de hacerlas más divertidas y gamberras.





El único fin del Dirt Quake es divertirse, disfrutar la experiencia, y compartir afición con un montón de desconocidos



Pero sobre todo para abrirlas a cualquiera que tenga ganas de pasar un fin de semana compitiendo con la misma moto con la que habitualmente se desplaza desde casa al trabajo o al instituto, sin que tenga que hacer más desembolsos que llenar el depósito de gasolina, ya que se puede participar con cualquier tipo de moto sin que haya que hacerle ninguna preparación específica para las carreras.



La fórmula es simple... correr con cualquier moto homologada tal y como esté. Nada de motos de carreras



Esta idea que se puso en marcha en 2015 ha tenido tan buena acogida a ambos lados del Atlántico y tal repercusión mediática como para que la cadena North One Tv haya comprado los derechos de retransmisión del Dirt Quake para convertirlo en un evento mundial, o que una marca de la importancia de Harley-Davidson, en la que el flat track está implantado en su ADN como en ninguna otra marca de motos, haya puesto sus ojos en este nuevo tipo de competición y se haya convertido en el principal patrocinador del Dirt Quake.



*Para 2018 hay previstas
carreras sobre barro,
nieve y arena, así que
la diversión estará
asegurada*





Algo que hace tan solo unos pocos años habría sido del todo impensable en el caso de un evento tan poco convencional (y serio) como este, pero que ha conseguido reunir a motoristas de toda clase, pilotos profesionales de flat track, mecánicos, famosos, customizadores, fanáticos de la velocidad y amantes de las actividades moteras de fin de semana, para compartir su pasión por las dos ruedas.





El Dirt Quake es el único evento capaz de reunir en una parrilla de salida a pilotos profesionales, famosos, customizadores, fanáticos de la velocidad, y simples aficionados como nosotros

XSR900

FASTER
SONS



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



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

Descubre la XSR900

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

www.yamaha-motor.es

Síguenos en



 **YAMAHA**
Revs Your Heart

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

Prueba: Ducati Scrambler Desert Sled

Dirt, fun & style

Resucitar el espíritu de las motos de carretera que en los 60 y 70 se adaptaban al uso off-road para surcar el desierto californiano, fue el objetivo que se marcó Ducati a la hora de desarrollar ésta Desert Sled. Su primera Scrambler 100% campera

TEXTO: MARCO RINALDI; FOTOS: DUCATI



A

ctualmente se fabrican motos para cada especialidad. Pero a mediados del pasado siglo, si querías una moto de campo no tenías más remedio que poner en marcha la imaginación e ingeniártelas para reconvertir el modelo de carretera que se tuviera más. Una práctica común incluso entre los propios fabricantes, que terminaron

dándose cuenta de que lo mejor era desarrollar motos específicas para el uso que se les fuera a dar. A nivel de aficionados tenía su punto porque cada moto era única, pero las “chapus” suelen acabar pasándote factura. Y más si tenías la ocurrencia de participar con tu invento en carreras tan exigentes como la Baja 500 o Baja 1000 que se celebran en el desierto de California...



Con una estética de marcada personalidad, la Desert Sled es una digna heredera del espíritu de las primeras motos de Trail





Restaurando el pasado en clave moderna

A las Desert Sled -nombre procedente del cubre cárter en forma de patín (sled) que «deslizaba» sobre los obstáculos protegiendo los bajos del motor de los impactos de piedras y rocas- se les eliminaban los accesorios que pudieran romperse o que no fuera estrictamente necesarios, aunque en el caso de las Sled esto no significa que su equipamiento sea menos completo que el de sus hermanas de gama, sino que está pensada para todos esos aficionados a las excursiones de fin de semana que en la actualidad no encuentran motos Trail orientadas al uso fuera carretera. Por este motivo, a la Desert Sled se le han realizado una serie de cambios a nivel de motor y parte ciclo que la convierten en una de las mejores opciones del mercado para los motoristas más aventureros, que ahora tendrán una Ducati Scrambler con un

chasis y un basculante debidamente reforzados, con los que se ha conseguido un conjunto de gran rigidez. En Borgo Panigale también han variado la geometría de dirección con nuevas tijas y han dotado a la Desert de una horquilla invertida Kayaba con barras de 46mm y amortiguador trasero de gas con depósito separado de 200mm de recorrido.

Gracias a estas suspensiones los dueños de ésta Scrambler ya no tendrán que preocuparse de no arrastrar la barriga de la moto por el suelo, ya que la distancia libre se ha incrementado considerablemente en comparación con el resto de la familia.

Si en Ducati querían captar la atención de los que conocimos las Bultaco Frontera, Montesa King Scorpion u Ossa Desert cuando aún éramos niños, lo han conseguido





Para rematar la faena, la Desert está equipada con un asiento 138mm más alto y un manillar Off-Road con barra central de refuerzo que mejoran la ergonomía cuando rodamos de pies sobre los estribos, y un juego de neumáticos mixtos Pirelli Scorpion Rally. Los detalles finales los pone el faro cubierto con rejilla protectora, guardabarros delantero alto y trasero alargado con piloto y soporte de matrícula incorporado, aunque como no podía ser de otra forma, en Ducati han preparado un amplio catálogo de accesorios en el que no falta un escape Termignoni de salida elevada con silencioso de petaca, estribos dentados, diferentes protectores de aluminio, bolsa sobre depósito, alforjas, y un sinfín más de detalles con los que adaptar la Desert Sled a nuestros gustos para disfrutar a tope de una moto que no solo es capaz de desenvolverse igual de bien en una carretera revirada que por una pista de tierra, sino que también es uno de los modelos con más personalidad y más divertidos que hay en el mercado actual.



En un recorrido mixto de pistas pedregosas y polvorientas, rieras de arena y carreteras reviradas, la Desert Sled te hará sonreír bajo el casco como ninguna otra moto



Ducati, como siempre, ha acertado en la localización y escenificación de su presentación internacional. Un desierto, en Europa, no hay otro como el de Almería, en Tabernas. En las instalaciones almerienses de Fort Bravo, en ambiente del Oeste americano, sintiendo el verdadero espíritu de la moto. Rodando en un recorrido mixto –asfalto/tierra- por la sierra de Alamilla de pistas pedregosas y polvorientas, rieras de arena, carreteras reviradas... En todo momento la Desert nos ha conseguido cautivar por la gran respuesta de la suspensión –cómoda y con tacto, absorbente- así como por la reacción del chasis, con gran estabilidad y efectiva en los cambios de dirección. Y los neumáticos, responden bien, aunque con unos con más taco mucho mejor. No es una moto ligera, el Desmo pesa lo suyo, pero su dinámica parte ciclo la hace, ante todo, divertida y efectiva.

Cómoda, divertida, y efectiva. Tres adjetivos que definen a la perfección el carácter de ésta nueva integrante de la familia Scrambler



El motor reacciona con progresividad y buena elasticidad, aguantando bien todo el medio régimen necesario para el uso en campo, donde se trabaja mucho en esa zona intermedia del cuenta revoluciones. Rinde 75 CV pero dan de sí. Y en carretera, sin asustar, esos 75 CV, empujan con solvencia, también con buena docilidad. No es una motor que tenga como objetivo el

ser el campeón de las aceleraciones pero sí divertido y, además, sin excesivas vibraciones. Además de los que busquen una imponente moto dual, la Desert dejará satisfechos a los usuarios de elevada estatura, a los que la Scrambler les queda pequeña, y con esta tienen una moto de más envergadura, de más presencia y con la que irán más cómodos.





Buenos detalles...

- Suspensión cómoda y de tacto absorbente.
- Chasis estable y muy efectivo en cambios de dirección.
- Tamaño apto para pilotos altos.
- Divertida y efectiva.

Detalles mejorables...

- Gomas con poco tacto.
- Peso excesivo.

General

Moto>Ducati Scrambler Desert Sled
Motor>L-Twin Desmo
Cilindrada>803cc
Refrigeración>Aire/Aceite
Alimentación>EFI con cuerpos de inyección de 50mm
Potencia>75Cv@8250rpm
Cambio>6 velocidades
Escape>De acero con terminación de aluminio y doble salida lateral

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Multitubular tipo Trellis
Horquilla>Kayaba 46mm
Lanzamiento>24°
Tipo>Invertida
Llanta delantera>3,00 x 19"
Freno>330mm
Pinza>Brembo radial con ABS desconectable
Neumático>Pirelli Scorpion Rally
Medida>120/70-R19
Amortiguador>Kayaba ajustable con 200mm de recorrido
Llanta trasera>4,50 x 17
Freno>245mm
Pinza>Brembo con ABS desconectable
Neumático>Pirelli Scorpion Rally
Medida>170/60-R17

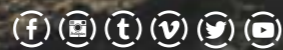
Medidas & Pesos

Longitud máxima>2.200mm
Distancia entre ejes>1.050mm
Altura máxima>1.213mm
Anchura máxima>940mm
Altura asiento>860mm
Capacidad depósito>13,5L
Peso en seco>197Kg
Peso con llenos>207Kg

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

Heroika Classic Festival



Durante la primavera y el comienzo del verano ha habido tantos eventos en nuestro país, que estar en todos era misión imposible. Unos eran viejos conocidos; otros, a pesar de ser nuevos, seguían la fórmula del “más de lo mismo”, y algunos, que por desgracia son los menos, todavía tienen capacidad de sorprender...

TEXTO: CR'S; FOTOS: DHOS FOTOGRAFÍA

A large crowd of people is gathered at a night festival. In the background, there are palm trees and a canopy structure. The scene is illuminated by warm, yellow lights, creating a festive atmosphere. The crowd is diverse in age and appearance, and many people are looking towards the camera or engaged in conversation. The overall setting appears to be an outdoor event space, possibly a park or a festival ground, with a focus on social interaction and entertainment.

E

l Heroika Classic Festival está en el grupo de éstos últimos, aunque la sorpresa, más que a las actividades que se celebraron dentro del recinto, habría que achacársela al impresionante poder de convocatoria que tuvieron New Project, la organización. Y es que aunque el nombre de Heroika Classic Festival resultase nuevo para la mayoría, lo cierto es que es la lógica evolución

de otro evento, el de la Reunión de Clásicas de La Eliana, del que ya se habían celebrado anteriormente un par de ediciones en esta bonita localidad cercana a Valencia, a cuyos responsables municipales hay que agradecer que accedieron a prestar para el evento un espectacular e idílico recinto que distaba mucho de ser el típico “descampao” en el que los ayuntamientos suelen confinarnos a los motoristas para que nos reunamos.

A los responsables municipales hay que agradecerles que accedieran a prestar para el evento un espectacular recinto que distaba mucho de ser el típico “descampao” en el que todos los ayuntamientos suelen confinarnos a los motoristas





Las características del parque, en el que no faltaban zonas de sombra, césped, y hasta un pequeño riachuelo artificial con patos, permitió dividir el recinto en 5 áreas muy bien diferenciadas. A ambos lados del paseo central se situaban los stands de Yamaha y BMW junto a nada menos que 35 transformadores nacionales entre los que estaban XTR Pepo, Hell's Kitchen Garage, Nomade Cycles, 72 Cycles Performance, Morlako Kustom, Tamarit Motorcycles, Kacerwagen, Nitro Cycles o Sueca Iron, acompañados de otros de reciente creación como Community Café Garage, Bolt Motor Co, Clayman Garage, Lizard Motorcycles, Malaburra Motorcycles, Octopus Soul Bikes o Sun Bikes, o Octopus Soul Bikes, que no quisieron dejar pasar la oportunidad de aprovechar la cita valenciana para mostrar a los más de 8.000 visitantes que acudieron a lo largo del fin de semana sus primeras creaciones.



En la zona destinada a las motos clásicas descubrimos alguna que otra “joya” digna de exhibirse en un museo







Las cuatro secciones restantes del recinto se repartían entre un enorme espacio rodeado de Food Tracks en los que calmar la sed y al estómago, un enorme escenario en el que diferentes grupos se sucedieron desde el viernes hasta el domingo por la tarde sin interrupción, un área destinada a las motos clásicas en la que descubrimos verdaderas “joyas” dignas de exhibirse en un museo como las Yamaha y Bultaco de carreras procedentes de las colecciones privadas de Paco Román y Paco Mir respectivamente, las motos del ex-piloto de velocidad y leyenda viva del motociclismo Cesar García, Vespas con sidecar que parecían haber salido del concesionario oficial de la marca un par de días antes, y por supuesto las

tiendas de equipamiento y accesorios de Cretin, Pure Café Racer y Café Racer New Style en las que a poco que te dejaras llevar por la emoción te podías “fundir” el sueldo sin miramientos, artistas del aerógrafo y el pinstripin como Ismael Serrano, Buba Custom, Allioli Hade Made, Antonio Morcillo, o DHOS, que se ofrecían a decorarte el casco, la cazadora, e incluso el depósito de la moto in situ. Como no podía ser de otra forma tampoco faltó una barbería. En ésta 1ª edición del Heroika la responsabilidad de “adecentar” a la concurrencia recayó sobre Los Honorables, que desde luego no se aburririeron porque no tuvieron el sillón vacío ni un solo momento a lo largo de todo el fin de semana.



Marcas como BMW y Yamaha, 35 transformadores nacionales de primer nivel, y más de 8.000 visitantes, no son cifras nada despreciables para un evento de nueva creación





Para no alargarnos mucho, que ya sabéis eso de: “una imagen vale más que mil palabras”, solo nos resta decir que ésta 1ª edición del Heroika Classic Festival gustó mucho. Y no solo a nosotros, sino también a todos los expositores con los que tuvimos ocasión de cambiar impresiones durante los tres días, y que el domingo volían desde La Eliana a sus lugares de origen contentos y seguros de volver a repetir la experiencia el próximo año. Mejor elogio... ¡Imposible!





Los expositores salieron de La Eliana contentos y convencidos de volver a repetir la experiencia el próximo año



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**



Ritmo Veloz

El nombre de esta Guzzi, no solo es una declaración de intenciones en toda regla, sino también la mejor forma de explicar su razón de ser... una moto para rodar rápido.



T

odas las Moto-Guzzi de los años 80, incluidos los modelos ruterros de la marca como los California, T3 o Convert, nacieron con un marcado carácter deportivo en su ADN. Esto se debía en gran parte al preciso y estable chasis que el

ingeniero Lino Tonti concibió tanto para las máquinas con las que la marca de Mandello participaba en competición (siempre con modelos derivados de la serie) como los de calle, que con su transmisión por cardan, ausencia total de problemas

mecánicos, posición de conducción baja y cómoda, y un novedoso sistema de frenada que funcionaba mejor que muchos ABS actuales, eran cualidades que cualquier motociclista a finales de los 70 y principios de los 80 sabía apreciar. Pero

el tiempo es un durísimo juez; las Guzzi apenas evolucionaron en los años sucesivos, y las ventas cayeron en picado ante el empuje de una impresionante generación de súper deportivas japonesas que a punto estuvieron de relegarlas al olvido.





Aun así, todavía quedaron muchos románticos que siguieron creyendo en las cualidades de las “balas rojas” italianas. Gente como Filippo Barbacane, el dueño de Officine Rosso Puro, que desde mucho antes del resurgimiento del movimiento café racer siguió mejorando sus queridas Guzzi en la medida de lo posible, aplicando una fórmula sencilla y efectiva que siempre le ha dado muy buenos resultados: no cambiar nada

de lo que va bien del modelo original y centrarse solo en lo mejorable, que en general suelen ser menos cosas de lo que algunos “gurús” pretenden hacernos creer, porque de los bastidores Tonti no se puede decir nada negativo, y sus motores, por mucho que su tecnología esté a años luz de la de algunos de sus rivales, que tampoco, te transmiten un feeling que nadie que haya tenido alguna vez una Guzzi olvidará jamás.

Aunque a Barbacane le gustan todos los modelos de la marca, siente una especial inclinación por los de 850 y 1000cc. Quizás porque son duros como piedras y tienen buenos bajos, pero sobre todo porque tienen cualidades como el bajo mantenimiento o la poca sed de gasolina que los hacen excelentes para el uso diario. La prueba la tenemos en que el de ésta T3 California se ha mantenido prácticamente tal y como salió de fábrica. Filippo se limitó a trabajar las culatas para usar gasolina sin plomo, restauró los carburadores Dell 'Orto originales, cambió el embrague por otro más ligero, y le hizo una puesta a punto a fondo. Para darle algo más de "alegría" a la hora de subir de vueltas montó unos escapes diseñados por él mismo y contruidos por Mass Moto y filtros BMC. Por último, que ese sí es uno de los puntos flacos de las Guzzi de los 80, instaló un encendido electrónico y rehízo por completo el sistema eléctrico sin olvidar sustituir las odiosas piñas de luces por otras más modernas.



Con la parte ciclo tampoco se complicó la vida. El primer paso fue sanearlo y elegir las piezas que merecía la pena salvar, entre las que encontramos la horquilla Marzocchi con barras de 35mm que ahora quedan ocultas bajo unos embellecedores que le dan un aire muy retro. Las llantas de se-

rie pasaron a mejor vida. La Ritmo Veloce ahora está en contacto con el suelo gracias a unos Dunlop Arrowmax calzados en unas Borrani de 17" en las que encontramos los discos de freno rebajados de peso y las pinzas Brembo de serie convenientemente restauradas.



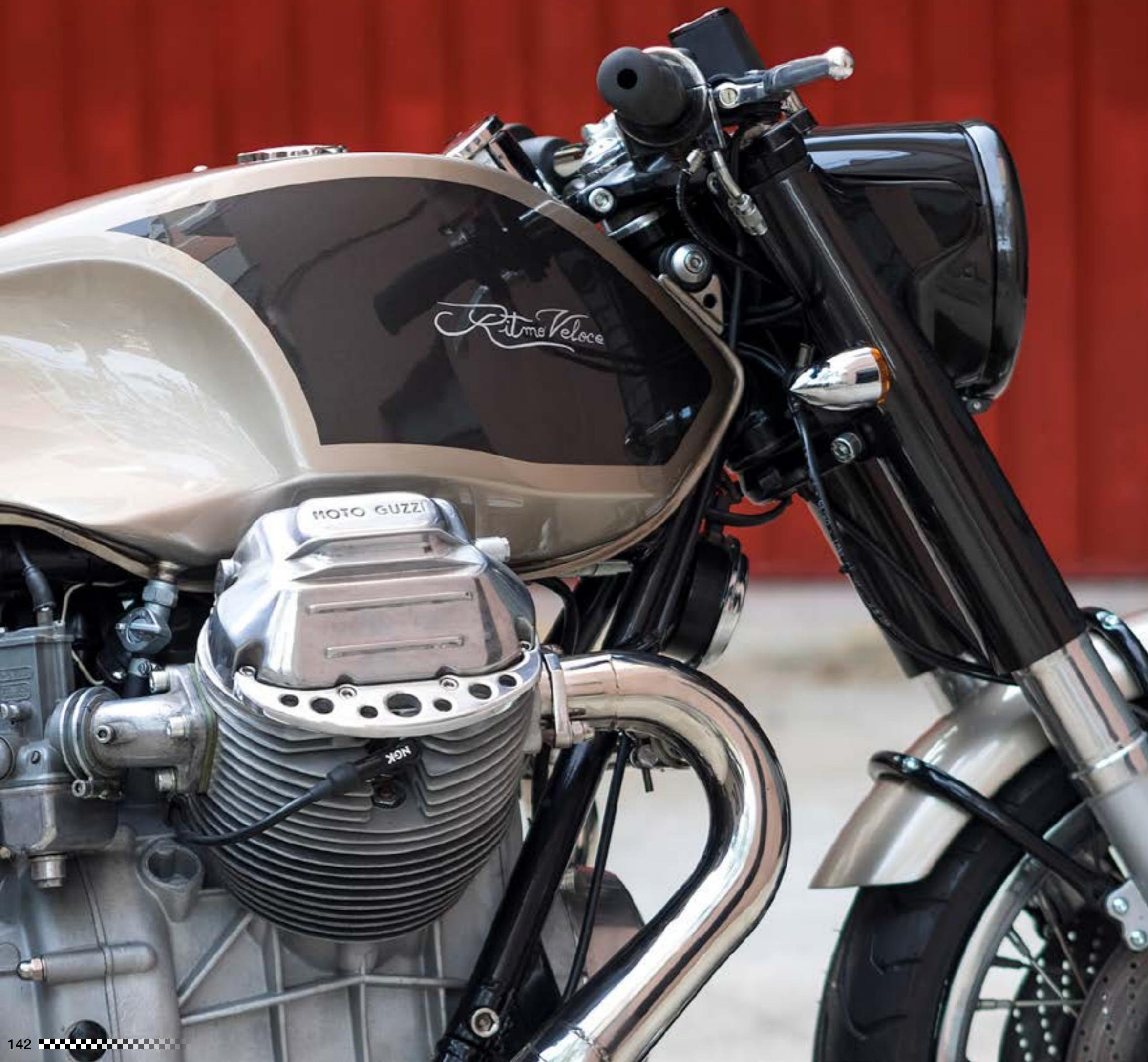
OFFICINE ROSSO PURO



El depósito, tapas laterales, guardabarros y el conjunto que forman asiento y colín son de esas obras de arte únicas que Filippo crea en exclusiva para cada máquina que sale de su taller. Están fijadas al chasis en los mismos puntos que las piezas originales ya que la T3 California es un modelo de gran valor histórico, y como tal, cada año que pasa su precio se revaloriza

considerablemente Filippo quería que en caso necesario fuera fácil devolver la moto a su estado original. Aunque eso no pasará, porque su actual propietario se ha acostumbrado a rodar a Ritmo Veloce con la Ritmo Veloce (valga la redundancia), y todos sabemos que algo muy gordo tiene que pasar para que el dueño de una Guzzi de los 80 se deshaga de ella.





General

Moto>Ritmo Veloce
Modelo base>T3 California
Propietario>Filippo Barbacane
Taller>Officine Rosso Puro
Tiempo>5 Meses
País>Italia

Motor

Fabricante>Moto-Guzzi
Tipo>V-Twin Transversal
Cilindrada>850cc
Carburadores>Dell 'Orto 28mm
Filtros de aire>BMC
Escape>Mass Moto Hot Rod homologado
Instalación eléctrica>Simplificada

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Stock
Tipo>Lino Tonti multitubular
Horquilla>Marzocchi 35mm
Faro>7"
Manillar>Tommaselli
Palancas y soportes>Tommaselli
Bomba freno>Brembo
Instrumentación>Daytona Velona
Llanta delantera>Borrani aluminio 3,5 x 17"
Discos freno>Brembo aligerados
Pinzas>Brembo doble pistón
Latiguillos>Aeronáuticos
Neumático>Dunlop Arrowmax
Guardabarros>ORP
Depósito de gasolina>ORP
Asiento>ORP
Tapas laterales>ORP
Estriberas conductor>ORP
Basculante>Stock ensanchado
Amortiguadores> Marzocchi regulables
Llanta trasera>Borrani aluminio 4,25 x 17"
Disco freno>280mm
Pinza> Brembo doble pistón
Latiguillo>Aeronáutico
Neumático>Dunlop Arrowmax
Guardabarros>ORP
Porta matrícula>ORP
Piloto>Biltwell
Pintura>Melid
Pinstripin>EKA



Wheels & Waves

El pasado 14 de Junio arrancaba la sexta edición de este evento que ha dejado de ser una concentración, para convertirse en una especie de pasarela de moda en las que todos hacen lo posible (y lo imposible) para hacerse notar...

TEXTO: CR's; FOTOS: D.R.





Las 3 primeras ediciones del W&W no solo fueron sorprendentes, sino que también supusieron un soplo de aire fresco en el calendario europeo de concentraciones. Había motos chulas, gente que sabía de motos, tíos con pintas raras, pijos disfrazados de motoristas, motoristas reconvertidos en frikis y hípster, televisiones, radios y revistas llegadas de todo Europa... un circo mediático y con tanta repercusión publicitaria, que a partir de la cuarta edición la cita de Biarritz atraía a todas las marcas de motos como un tarro de miel al osito Winnie de Pooh. Y es que ir al W&W de repente se había puesto de moda, y nadie que pretendiera llegar a ser alguien en el panorama de la moto personalizada podía perderse. Si para darse a conocer hay que hacerse notar, el W&W en estos momentos es el sitio preciso para hacerlo, porque ya es uno de los festivales más importantes por mucho que su éxito lo haya convertido en algo más parecido a una Romería que a un evento de motos.

En la Punks Peak, la carrera que durante el Wheels & Waves se celebra en el Monte Jaizbikel de San Sebastián, la piloto alemana Katja Poensgen llevó a la victoria la Indian Scout “Miracle Mike” de los suizos Young Guns en la categoría más prestigiosa





En esta edición 2017 los Sothsiders contaron con Indian Motorcycle como principal patrocinador de este improvisado pueblo de tiendas de campaña situado en la Cité de l'Océan de Biarritz, en el que se instalaron multitud de expositores, transformadores y marcas, que viajaron hasta la pequeña localidad vasco-francesa, para dar a conocer sus productos a pie de playa a todos aquellos que se pudieran permitir despren-

derse de los 50 eurazos que costaba el abono en taquilla para acceder al recinto durante los cinco días y disfrutar de los concursos de surf, sesiones de skate, exposición de arte urbano, proyección de películas y documentales sobre los mundos de la moto y el surf, que todos sabemos que desde siempre han estado intrínsecamente unidos, los conciertos de Moon Duo, Tom Curren, Eliot Murphy, Rocco Deluca, Ryder el

Águila y alguno que otro más, o las rutas en moto y las carreras de flat track de El Rollo que se celebró el miércoles en el hipódromo de San Sebastián, y la Punks Peak del viernes en la carretera de montaña que une San Sebastián con el aeropuerto, en la que este año participaba la piloto de velocidad alemana Katia Poengsen a los mandos de la Indian Scout "Miracle Mike" de los suizos Young Guns.





Además de Indian como patrocinador principal, el W&W también contó con el apoyo de Royal Enfield, BMW, Honda, Ducati con su proyecto Scrambler, Guzzi, Harley-Davidson, y Yamaha con sus motos del programa Yard Built





En cuanto a las marcas se refiere, la presencia de Honda llamaba mucho la atención debido al nivel de las motos que mostraba en su stand, Indian presentaba un Muro de la Muerte de los que te ponían los pelos de punta, Ducati aprovechaba la ocasión del W&W para hacer la puesta de largo de las Mach 2.0 y Full Throttle II, un par de nuevos miembros recién llegados a la familia Scrambler, y Royal Enfield -que dicho sea de paso, cada día ganan van ganando adeptos- mostraba unas cuantas transformaciones basadas en sus monocilíndricas que sorprendían a propios y extraños. Pero si de entre todas hubo una marca que destacó en la Cité de l'Océan de Biarritz fue Yamaha, que acaparó la atención de todos los asistentes con un espectacular desplie-

gue de nada menos que ocho Sport Heritage del programa Yard Built, principalmente XSR700 y XSR900 (dos modelos fáciles de personalizar que nos ofrecen posibilidades casi infinitas para conseguir algo realmente único), realizadas por Cafe Racer Spirit (España), OMT Garage (Italia), Walz Werk Motorcycles (Alemania), María Riding Company (Portugal), Jigsaw Customs (Grecia), Down&Out Café Racers (Inglaterra), George Woodman (Francia) y los suizos Young Guns Speed Shop, que no contentos con todo el lío en el que se han metido preparando las Scout con las que Indian se está promocionando en las carreras europeas, todavía encontraban tiempo para transformar una de las de la marca de los tres diapasones.



Roland Sands se metió en el fregado de El Rollo Flat Track a los mandos de una de las Indian Scout Super Hoolingan





Según los organizadores, el número de asistentes que han acudido a esta 6ª Edición rozaba las 20.000 personas. Una cifra nada desdeñable para un evento de tan reciente creación, pero que no

debe hacer que los Southsider se duerman en los laureles. Que el Wheels & Waves está entre los eventos consolidados es un hecho, pero eso no significa que cada año sigan repitiendo la misma

fórmula hasta el hartazgo sin incorporar novedades. Más que nada porque lo malo de las modas es que vienen y van, y sería una lástima que un evento tan estupendo como este muriera de éxito.



Según los organizadores, el número de asistentes a esta Edición ha rozado las 20.000 personas. Una cifra espectacular tratándose de un evento de tan reciente creación



Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

XTREME BIKES

#44

nirt quake ★ Lazareth LM847 ★ Heroika Classic Festival ★ Low Riders ★ Wheels & Waves



Ducati Thiverval

by Fred Krugger

azine #13
azine #17
azine #40
azine #29



XTREME BIKES



www.xtremebikes.es

by mulier motorcycles

#12

rad

