The Wild Side of Vintage

CAFE RACERS

45

Honda Lady Blue
by Octopus Soul Bikes

- Glemseck 101
- Pure & Crafted Festival
- Good Guys: Michele Guzzinatti
- Bull Gold: Kekedesign Artkustom
- Un café en la sombra: Raw Metal Racers

Cafeína Mecánica

En el momento de leer ésta revista las vacaciones de verano ya solo serán un vago recuerdo en la memoria, y habremos asumido que, salvo por los salones internacionales, por delante nos queda una larga temporada de inacción motociclista. Y para paliarlo, hemos decidido retrasar a este mes la publicación de dos importantes citas del panorama café racer europeo: la Glemseck 101, que cada año coge más fuerza y atrae un mayor número de marcas, y lo que es más importante, de aficionados a la adrenalina y las emociones fuertes, y el Pure& Crafted Festival que BMW organiza por tercer año consecutivo en Berlín, una de las ciudades más divertidas y golfas de este Continente que agoniza de aburrimiento y desidia.

En Octubre también vuelve a nuestras páginas (o pantallas) la sección “Good Guys” con Michele Guzzinatti, un magnifico fotógrafo italiano al que encontraréis en la mayoría de eventos relacionados con nuestras queridas cafeteras, y tres preparaciones que nos han gustado mucho.

La protagonista de la portada es la Lady Blue de Octopus Soul Bikes a la que acompañan una espectacular Yamaha MT01 firmada por el taller francés Kekedesign Artkustom, y una Shadow VT1100 –seguramente la moto más inapropiada del mundo para hacer una café racer- de un joven holandés que aunque en realidad es mecánico aeronáutico, esto de personalizar motos y fabricar artesanales tampoco se le da del todo mal.

Esperamos que os guste, y nos vemos el mes próximo

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

Lady Blue ♧ Octopus Soul Bikes 8
Buenas (y malas) vibraciones 32
Good Guys ♧ Michele Guzzinatti 46
Un café en la sombra ♧ Raw Metal Racers 72
Pure & Crafted Festival 90
Bull Gold ♧ Kekedesign Artkustom 116
Glemseck 101 138

Lady Blue

by Octopus Soul Bikes

Tener una café racer está muy bien. Cuando sales los fines de semana con los amigotes a hacer curvas es la mar de divertida. Pero de lunes a viernes…dejan mucho que desear

Texto: CR´s; Fotos: Josep María Blanes

Lo de llevar estriberas retrasadas y tener que conducir estirado sobre el depósito para llegar a los semis no es nada práctico cuando tienes que pelearte con los otros usuarios de la vía pública para hacerte un sitio en primera fila del semáforo. Y si además tu café racer es de pata negra, ya me entiendes: de las que no llevan reposapiés para el pasajero, y además luce uno de esos bonitos colines de fibra con los que no podrás invitar a nadie que conozcas tomando copas a seguir la fiesta en otro sitio, o tu novia o novio tiene que ir en su propio medio de transporte cuando queda contigo, tendrás una café racer de manual… pero tu soltería se prolongará durante mucho tiempo.

Estriberas retrasadas y semimanillares no son la mejor elección si usas la moto a diario para rodar por ciudad

Si ya te has hecho ésta reflexión, enhorabuena. Todavía no eres un caso perdido. El dueño de esta Seven Fifty la hizo antes de acercarse hasta Octopus Soul Bikes para tener una charla con Jordi Ciscar. Las café racer le apasionan, pero él necesitaba una moto de diario con la que pudiera desenvolverse con comodidad entre el tráfico diario de la ciudad. También le gusta aprovechar el escaso tiempo libre que le deja su trabajo para hacer largas escapadas en compañía, lo que significaba que tendrían que buscar una moto cómoda y fiable, y a la hora de transformarla descartar el estilo “monoplaza egoísta” al que antes hacíamos referencia.

Si te van las café racer "autenticas", las monoplaza para egoistas, es más que probable que tu vida social se resienta durante mucho tiempo

La moto ideal para el proyecto se les presentó en forma de máquina alada: una CB Seven Fifty de la última generación con muy pocos kilómetros en su marcador, que les garantizaba la finura y la fiabilidad mecánica que estaban buscando. De hecho al motor, a pesar de sus 17 años, solo hubo que hacerle una puesta a punto de carburación y cambiarle líquidos, filtros y bujías para que siguiera funcionando como el día que se arrancó por primera vez al salir del concesionario. Para no perder la "finura" de funcionamiento del "tetra", y no aumentar el ruido de admisión con unos filtros independientes, Jordi tuvo la precaución de mantener la caja de filtro original. No es muy estética, pero escondida detrás de unas nuevas tapas laterales la moto se ve menos aparatosa y aporta un toque personal al conjunto.

Una Seven Fifty de última generación les garantizaba la finura y la fiabilidad mecánica que estaban buscando

En cuanto al tema de las modificaciones, Jordi tuvo carta blanca para hacer lo que quisiera con la estética de la moto, así que lo primero que hizo fue buscar un depósito de gasolina. Después de muchas pruebas escogió el de una Honda 550 Four, una versión ligeramente reducida del de la famosa CB 750 que dio la puntilla a la industria británica en los 70, que una vez adaptado al tubo superior del chasis quedó como si en la fábrica japonesa hubiesen adivinado lo bien que quedaría en un modelo del futuro.

La decoración del conjunto va muy en consonancia con las casi cuatro décadas de antigüedad del depósito de gasolina

Una vez que el tanque estuvo posicionado en su alojamiento definitivo en OSB pudieron calcular el trozo de subchasis que podían cortar y la longitud que darían al asiento. Tanto la base de chapa como la espuma, a la que se dio forma escalonada buscando la comodidad de piloto y pasajero, fueron cosa del propio Jordi, y de la tapicería de corte clásico se encargaron en Xtrim. La sección trasera no lleva guardabarros, sino que se remató con un soporte de matrícula, piloto e intermitentes artesanal que va atornillado directamente en el interior del subchasis. Que el asiento fuera de menor altura que el de la Seven Fifty original también permitió sustituir el manillar por otro de líneas más suaves y algo más bajo, que junto con el pequeño cuenta Km encastrado sobre la carcasa artesanal que cubre el faro da al puesto de conducción un aspecto limpio de accesorios que se agradece.

La decoración en una combinación en negro y azul setentero va muy en consonancia con las casi cuatro décadas de antigüedad del depósito de gasolina. Una vez pintado se le sometió a una de las habituales sesiones de desgaste que se están convirtiendo para en una especie de sello de la casa de Octopus Soul Bikes, un pequeño taller desde el que Jordi se ha propuesto llenar Barcelona de café racers funcionales y lógicas. Y es que a todos nos gustan las motos radicales, pero de lunes a viernes… no nos queda otra que ir a trabajar

III Special Bikes Cult Valencia

BESPOKE MOTORCYCLES EXHIBITION

CAFE RACERS
BRATS
TRACKERS
SCRAMBLERS
CHOPPERS
BOBBERS

10
11
12
NOVIEMBRE

FERIA VALENCIA

Ruedas
MOTORBIKE SHOW ROOM

CAFE RACERS

XTREME BIKES

SPECIAL
BIKES
CULT

La Kawasaki Z900RS podría lucir así de impresionante

Después que Kawasaki anunciase su futura Z900RS neo retro, nuestros inquietos colegas de la revista japonesa Young Machine ya han hecho su propia interpretación de esta nueva moto que tantas expectativas está creando, y que será desvelada en el Tokio Motor Show que se celebrará este mismo mes en la capital nipona.

La piedra angular del diseño son el depósito de gasolina y el colín, cuyas líneas reflejan de una forma bastante fidedigna el diseño de la icónica superbike de mediados de los 70´s, que para este siglo en el que vuelve a cobrar vida se equipa con un nuevo chasis multitubular y un motor tetracilíndrico que, con toda seguridad, será el propulsor de la actual Kawasaki Z900 aunque con menor potencia en la parte alta del cuentavueltas para conseguir una entrega de potencia más plana y contundente.

Adiós Estrella adiós

Y seguimos con Kawasaki porque la BJ250 Estrella, un modelo muy poco conocido en Europa pero de gran éxito en Japón y otros países asiáticos este año se comercializará en una edición especial que anuncia el final definitivo de la producción de esta “New Classic Sport Model”, que es como se llama en Japón a este tipo de motos de estilo clásico, que vio la luz por primera vez a principios de los años 90

Durante todos estos años la Estrella ha permanecido prácticamente inalterada salvo por pequeños detalles de la parte ciclo que se han ido actualizando, pero el que no cumpliese con la normativa Euro4, y que tampoco superara el nivel de emisiones contaminantes exigido en Japón ha obligado a Kawasaki a jubilarla tal y como ya hiciera con la W800. Con su desaparición la marca se queda sin modelos clásicos en su catálogo.

No sabemos si en el futuro Kawasaki fabricará modelos similares para Europa, pero a la vista de las pocas ventas que tuvieron en el viejo continente la Estrella y la W800 es más fácil que centren todos sus esfuerzos en el segmento de las neo-clásicas que en el de las retro.

X-Diavel Iceberg

El pasado Septiembre, Ducati participaba por primera vez de forma oficial en la Faaker See de Austria, para dar a conocer a los más de 120.000 asistentes que participaron en esta edición, una preciosa versión de su X-Diavel en color Blanco Iceberg.
Presente en el mercado desde 2016, la X-Diavel es la combinación perfecta entre el segmento Supersport que tan bien representan las máquinas de Borgo Panigale, y el mundo típicamente americano de baja velocidad de crucero, posición de conducción relajada y largos viajes por carreteras interminables, aunque con el inconfundible e icónico sello que solo una marca como Ducati puede imprimir en las aburridas cruiser.
Después de llevar la X-Diavel a Faker See, el camión de la X-Diavel Experience seguirá ruta a los principales eventos que se celebren en suelo europeo para dar a conocer la nueva cruiser de una forma directa y original. Si coincides con ellos solo tendrás que acercarte para reservar turno para probar una de las mejores cruiser del panorama actual

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

Eluder: Una Bagger americana de ojos rasgados

Que el lanzamiento de la cruiser turística Yamaha Star Venture haya sufrido un pequeño retraso en su producción, no ha impedido que la marca de los tres diapasones haya sido capaz de desarrollar en tiempo record un modelo basado en ella. La Eluder, que es como ha sido bautizada esta moto que de momento solo se comercializará en el mercado americano, es una bagger pensada para los que viajan ligeros de equipaje y buscan una estética limpia y sin demasiado cromo.

La nueva Eluder utiliza el motor y chasis de la Midnight Star, así como las maletas laterales rígidas y el envolvente carenado, aunque no el baúl, por lo que la capacidad de carga es ahora un poco menor. Respondiendo a los cánones que se esperan de una bagger, la pantalla frontal es más corta y ya no cubre completamente al piloto. Todo esto, junto con la eliminación de algunos elementos como el motor eléctrico que permite mover la moto en parado, hace que la Eluder sea 37 kg más ligera que la Venture y 2.500 dólares más barata.

Si no hay sustos como con la Yamaha Star Venture, la Eluder llegará a los concesionarios a principios del año que viene a un precio que arranca en 22.499 dólares, unos 18.821 euros al cambio.

Indian Vuelve al podium en flat track

Después de más de 60 años fuera de las carreras profesionales de Flat Track, y que el piloto Jared Mees terminara en los más alto del podio en la media milla de Williams Groove, Indian Motorcycle se ha hecho con el título de la especialidad en 2017 a los mandos de la Scout FTR750 a falta de dos carreras para el final de la temporada, en las que Bryan Smith y Brad Baker, los otros pilotos del equipo Indian Wrecking Crew, todavía pueden hacerse con el 2º y 3er puesto.

Acuerdo Held-Schubert

Held Biker Fashion, el especialista germano en equipamiento para el motociclista, ha firmado un acuerdo de colaboración con la firma Schubert, para que ésta se encargue de una nueva línea de cascos integrales que llegará a los distribuidores de la marca a finales de este mismo año.

Los cascos Held “made by Schuberth” se ofrecerán en 14 variantes sobre la base de los conocidos Schubert R2 y SR2 que en Held se denominarán H-R2 Ride y H-SR2 Race; el Held H-E1 Adventure, se basa en el exitoso Schuberth E1, y los modelos H-C3 Trip y H-C4 Tour de turismo derivan de los tantas veces acreditados modulares Shuberth C3 Basic y C4.

Como ocurre con los demás productos de la marca, los cascos Held “made by Schuberth también se fabricarán exclusivamente en Alemania, lo cual es una garantía de calidad de la que no todos los fabricantes pueden presumir.

www.dynamicline.es

Un toque “tecno” para tu café racer

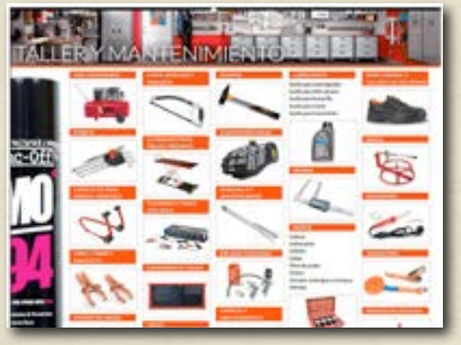
Bonamici Racing es una empresa Italiana especializada en diseño y producción de accesorios de primera calidad para motos deportivas, en los que cada detalle es fruto de un laborioso programa de desarrollo en el que se busca la máxima precisión con el mínimo peso.
La prueba de la calidad y buena reputación de los productos de esta marca transalpina es que los equipos Red Bull Honda, Aprilia Racing, o Althea Racing hayan confiado en ellos para equipar sus máquinas oficiales del Campeonato de WSBK, o que también está presente en la Copa Yamaha R1.
En su catálogo encontraremos, entre otros muchos productos, estriberas retrasadas, depósitos de líquido de freno, manetas, protectores de motor o tornillería para los principales modelos de todas las marcas que actualmente hay en el mercado.
Su distribuidor en España es Dream Machine

www.dream-machine.net

Multifunción

A la tradicional navaja suiza, que fue, es y será, la herramienta multifunción por excelencia, le han seguido algunas como el famoso alicate Leatherman (diseñado para cubrir unas necesidades que en nada tienen que ver con las de los excursionistas) y otras cada vez más especializadas que en más de una ocasión pueden sacarnos de apuros, como ésta herramienta “Made in Australia”, que cuenta con cúter, regla métrica y en pulgadas, llave hexagonal, llave de alto par, llave fija métrica de 5, 8, 10, 11, 13 y 15 mm, llave fija de 1/2, 7/16, 3/8, 5/16, 3/16 pulgadas, y abrebotellas.
Nada menos que 17 funciones en un tamaño que apenas supera el de un llavero, y que nadie pensaría que es una herramienta tan versátil. La puedes encontrar en tiendas internacionales o eBay en torno a unos 35 euros.

Solo para manitas



La manera más sencilla de realizar cualquier trabajo sobre la moto de manera eficiente es contar con los materiales y herramientas adecuadas, y también ordenadas, tanto si te dedicas a ello o sólo es tu hobby. Si además uno de los mayores distribuidores de recambio y accesorios de moto en Europa, como es Bihr, es quien se encarga de hacerlo todo más fácil y en un par de clics, el éxito está asegurado. A través de su web es posible encontrar todo lo necesario para el taller y mantenimiento de la moto

Gracias a su plataforma logística de distribución de Totana (Murcia), Bihr es capaz de suministrar en tiempo record los materiales de taller y mantenimiento que se encuentran fácilmente en su web. Esta distribución la llevan a cabo a todos los niveles, desde los expertos del mundo de la competición hasta los profesionales de talleres, pasando por los manitas más hacendosos.

Protege tu calzado

Para salvaguardar en la medida de lo posible la integridad de nuestro calzado cuando rodamos en moto, Tucano Urbano nos propone unos protectores universales de poliuretano con diseño ergonómico que se fijan directamente sobre la palanca de cambios.

Para quienes prefieran colocar el protector directamente sobre el calzado que lleven en cada momento, la solución de Tucano Urbano es una cinta fabricada con material elástico y pestaña de velcro que además cuenta con un refuerzo de cuero en el empeine que preservara nuestro zapato de arañazos al cambiar de marcha.

BELSTAFF
PURE MOTORCYCLE

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

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

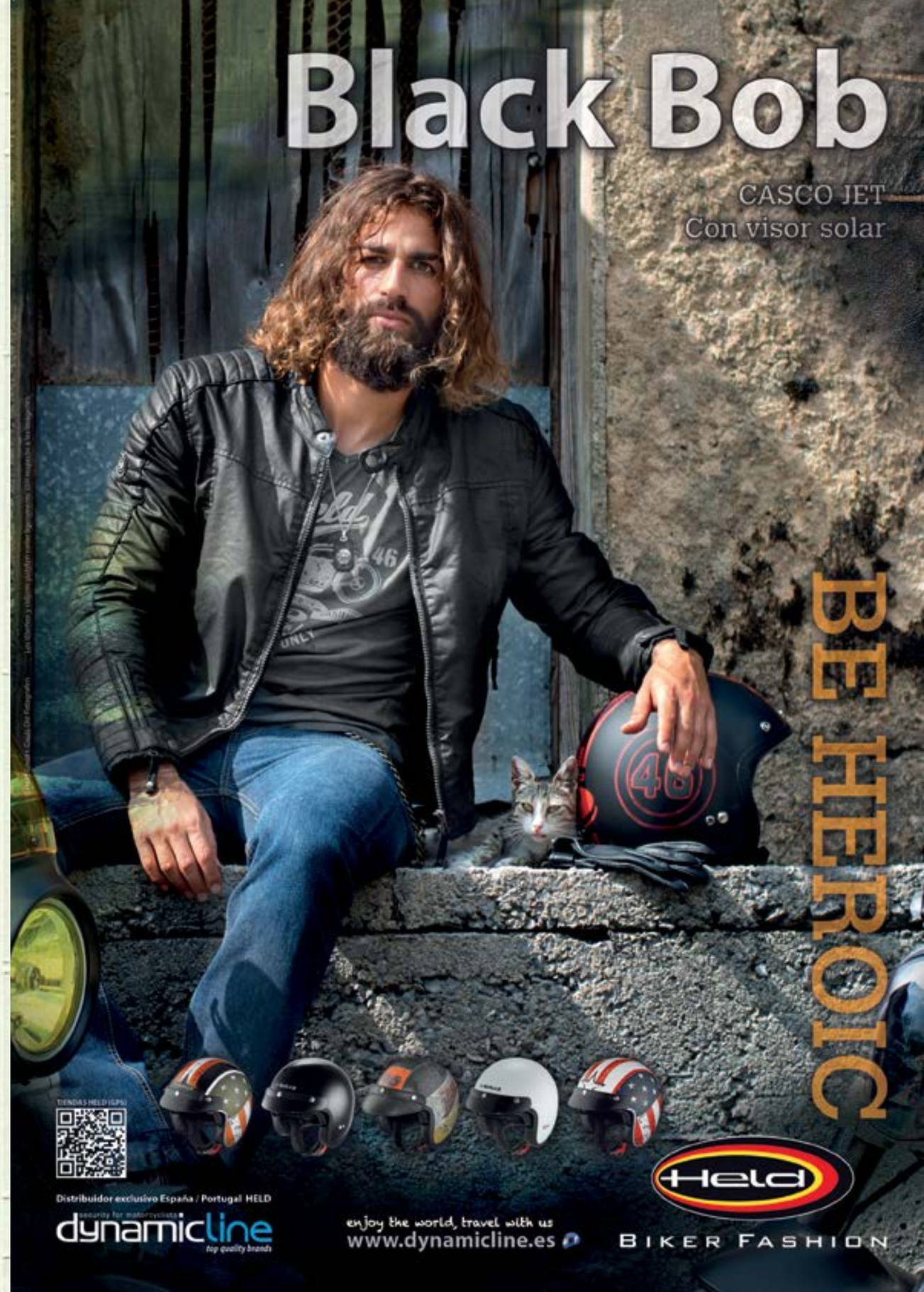
TRIUMPH VIGO -Bike 52-
Tel.: 986 472288
Avenida de la Hispanidad, 76.
Vigo (Pontevedra)
www.bike52.com

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



Michele Guzzinatti

Nacido en Ferrara en el 82, Michele Guzzinatti es otro más de esos fotógrafos hechos a sí mismos que llegan a la profesión por el simple placer de mirar el mundo a través de un objetivo.

TEXTO: CR´S; FOTOGRAFÍAS: MICHELE GUZZINATTI

Su padre le regalo una cámara cuando todavía era prácticamente un niño, y desde entonces no ha dejado de ir de un lado para otro buscando nuevas formas de expresarse.

59

Con los añorados carretes fotográficos empezó a labrar su propio camino. Siempre aprendiendo de forma autodidacta, primero fueron los paisajes de los lugares que visitaba, luego llegaron los retratos de la gente a la que iba encontrándose en esos viajes, y poco más tarde la fotografía callejera, con la que llegó a la conclusión de que incluso los aspectos menos atractivos del mundo pueden mejorar si se sabe buscar el ángulo adecuado.

ANKRA
YAMAHA

Beach Love
Surf
Hawaii

FASTER SONS

THE
ROLLING STO

Con la llegada de la era digital se fue a vivir a Módena. Las posibilidades que le ofrecían aquellas nuevas cámaras eran prácticamente infinitas. Con ellas aprendió a jugar con el color, a editar para conseguir resultados con un estilo retro similar al de los años 50, que le apasionan, y sobre todo a explorar en profundidad todo lo relacionado con el mundo del motor, porque Módena es la cuna italiana del automovilismo y el motociclismo.

JP
24
John Player
Special

EOS DIGITAL
Canon
Riders

En la misma ciudad tienen sus sedes centrales Maserati y Pagani-Zonda, a 20 kilómetros escasos se encuentra Maranello, el cuartel general de Ferrari. En Sant´Agata, un pueblecito que hay en la carretera que une Módena con Bolonia (donde está Ducati) están la fábrica y el museo Lamborghini… con semejante "vecindario" solo era cuestión de tiempo que la gasolina contaminase las venas de Michele (en el buen sentido, claro está) y empezase a hacerse asiduo a todo tipo de reuniones relacionados con un sector, el del motor, que en Módena se vive con más pasión que en ningún otro sitio del mundo.

SELLI

BMW R

HARLEY-
DAVIDSON
USN

WILDAYS
BIKE
Show
SELECTED

Y con más motivo en estos últimos años en los que el gran auge que ha experimentado el movimiento café racer nos ha devuelto una clase de eventos y un tipo de carreras que la mayoría de los que asisten a ellas (y muchos participantes) no conocían porque cuando dejaron de celebrarse ni siquiera habían nacido, y que para los más mayores suponen un flash back que nos lleva de vuelta a los años de nuestra juventud.

Que para los profesionales como Michele es una fuente inagotable de inspiración es evidente en todas y cada una de las imágenes que tenéis en este “Good Guys” en la que encontraréis objetos, personas y máquinas que según Michele “se mueven en el mundo tan deprisa que no puedo evitar hacer todo lo posible por retenerlas”

Si queréis contactar con Michele su dirección de email es: guzzinattimichele@gmail.com
http://www.micheleguzzinati.com

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

Un café en la sombra

¡Hay que ver la cantidad de gente a la que le gusta complicarse la vida! Uno es Stefan van der Riet, un holandés de 24 años que como no tiene bastantes quebraderos trabajando de mecánico de aviones, dedica sus pocos ratos libres a transformar las motos en su taller Raw Metal Racers...

Texto: Redacción Café Racers; Fotos: Cortesía de Raw Metal Racers

Las primeras motos las hizo con su padre, que fue el quien le inoculó el veneno de la customización cuando solo tenía 16 años. Después de que este falleciera siguió transformando cualquier cacharro de dos ruedas que cayera en sus manos, y después de unos cuantos proyectos de mediana dificultad decidió que era la hora de construir una café racer. La moto que tenía más a mano para hacerlo era la suya, una Honda Shadow VT1100 del '86. No era la ideal, pero tampoco tenía otra opción, así que se tendría que emplear a fondo.

Después de varios proyectos de mediana dificultad, había llegado el momento de enfrentarse a un reto complicado

El primer escollo que debía sortear era el diseño del chasis. En la cruiser japonesa la sección sobre la que descansa el asiento no está paralela al suelo sino inclinada para que la posición del conductor sea lo más baja posible. Cortar esa parte era un follón, así que Stefan optó por dejarlo tal y como estaba y modificar el puesto de conducción con unos tubos que soldó superpuestos a la estructura original que le quedaron tan bien que parece que se hubieran hecho en fábrica. Aprovecho ésta nueva estructura para modificar el anclaje de los amortiguadores, que al estar más inclinados suben la sección trasera de la moto, y para hacer sitio a los nuevos silenciosos de escape. Para terminar la parte ciclo fabricó en el torno el soporte de la pinza de freno trasero y el adaptador con los que ha sustituido el freno de tambor original por el de disco que monta ahora, y finalmente recortó las barras de la horquilla, con lo que la moto es más estable y se maneja mejor que cuando era una cruiser.

Una Shadow antigua es la antítesis de una café racer, así que semejante resultado dice mucho en favor de Raw Metal Racers y de la buena mano de Stefan para la mecánica

Pero no nos adelantemos. Con el chasis acabado Stefan se dio cuenta de lo feo que era el depósito para una café racer. Se pateó un montón de desguaces y buscó en eBay, pero como no encontraba ninguno que le convenciera prefirió fabricárselo él mismo desde cero. Nunca había trabajado la chapa ni tenía idea de cómo hacerlo, pero como su padre siempre le decía que "el mundo solo es de los que se arriesgan" se puso manos a la obra. Los primeros intentos fueron un desastre, pero a base de echarle horas y de estropear paneles de chapa de 1mm terminó por cogerle el truco y el resultado, como podéis ver en las fotos, mejoró considerablemente. Las únicas piezas del modelo original que Stefan ha conservado son la consola de relojes y las tapas laterales en las que incluso ha mantenido el logo Shadow para no olvidar que su café racer fue en el pasado una moto muy diferente a la que es en la actualidad.

Nunca había trabajado la chapa ni tenía idea de cómo hacerlo, pero su padre siempre le decía que "el mundo solo es de los que se arriesgan" así que se puso manos a la obra

No quisiera terminar sin comentar que todo el trabajo de chorro de arena y pintura (excepto depósito y el colín) también fue cosa de Stefan, que además de transformar la moto tuvo la paciencia de ir grabando parte por parte todo el proceso para colgarlo en YouTube. Donde ya ha tenido más de 300 mil visualizaciones.

=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

Pure & Crafted Festival

La imagen de BMW es la de una marca seria, formal, y poco dada a las excentricidades. O al menos esa era hasta que Ola Stenegard y Roland Sands se juntaron para trabajar en la Concept Ninety con la que nos sorprendieron a todos hace ahora cuatro años…

Texto: CR´s; Fotos: BMW Motorrad

Tras aquella R90S en versión 2.0 llegó la R NineT, y a partir de ahí algo empezó a cambiar en la mentalidad de los de Múnich, que de la noche a la mañana empezaron a establecer una estrecha relación de colaboración con reconocidos transformadores procedentes del antagónico (para BMW) mundo Harley, los constructores de café racers revalorizaron los modelos bóxer convirtiéndolos en objeto de deseo para una nueva generación de motoristas que, en contra de toda lógica, dejaban de ver con malos ojos la idea de tener en el garaje una moto de la misma marca que la de su padre y/o abuelo, y BMW empezó a participar en eventos en los que organizaba bike shows monomarca, y a organizar festivales como este Pure&Crafted, en el que los motoristas más informales pueden comprobar por si mismos que BMW ya no es la marca para "gente mayor" que muchos imaginaban.

Castrol

Pure & Crafted Festival

Además de ser la capital de Alemania, Berlín es una de las ciudades más golfas y divertidas de Europa, así que tenía lógica que los responsables de BMW Motorrad la escogiesen hace un par de años como sede en la que organizar un evento en el que pudieran juntar en un mismo recinto sus modelos de serie y máquinas personalizadas por builders de prestigio, y food trucks para que hambrientos y sedientos alimentasen alma y espíritu al ritmo marcado por los grupos que animarían el cotarro desde el escenario.

62

Vale que la fórmula no aportaba nada nuevo pero funcionó. Y vaya que lo hizo, porque para ésta tercera edición hubo que cambiar la ubicación del Pure&Crafted a la antigua central eléctrica de Berlín, un recinto que dobla en tamaño al anterior y de un estilo industrial de lo más apropiado para celebrar un evento pensado para los seguidores del lifestyle retro que últimamente ha llegado al mundo de la moto, y que una vez más volvieron a llenarlo hasta la bandera.

DAViDA

DER MANN VON WELT PFLEGT SEINEN BART MIT:

Música Maestro

Con su melancólico sonido new wave post-punk, la banda norteamericana Interpol, que este año celebraba su 15 aniversario, fue la principal protagonista en el escenario del Pure&-Crafted, en el que aprovechaban para presentar su último trabajo. También actuaron Car Seat Headrest Band, que sin comprometerse con un género específico -que habría sido aburrido- el trío interpretó temas electrónicos psicodélicos e himnos punk, los Indie Rockers Razz, la banda berlinesa Picture con su marca de rock de autor de canciones de moda, y las chicas de Gurr. El plantelk de actuaciones se completó con los Giant Rooks, Abay, que describen su estilo como post-pop, The Dead Lovers y The Rob Ryan Roadshow, a los que generalmente les gusta dar a la audiencia alguna que otra sorpresa durante sus directos.

Pero Pure&Crafted fue mucho más que un festival en el que disfrutar de buena música al aire libre. Además de las motos transformadas que participaron en el bike show y los estands que comentábamos, para esta 3ª edición se añadía como aliciente las exhibiciones que se celebraron en el Original Motodrom, el muro de la muerte en funcionamiento más antiguo de Europa.

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

Bull Gold

Conozco muy poca gente que tenga una Yamaha MT-01 en su garaje. Eso sí, los que la tienen, juran que algo muy gordo les tiene que pasar para que se deshagan de ella...

Texto: CR´s; Fotos: Alain Calisti

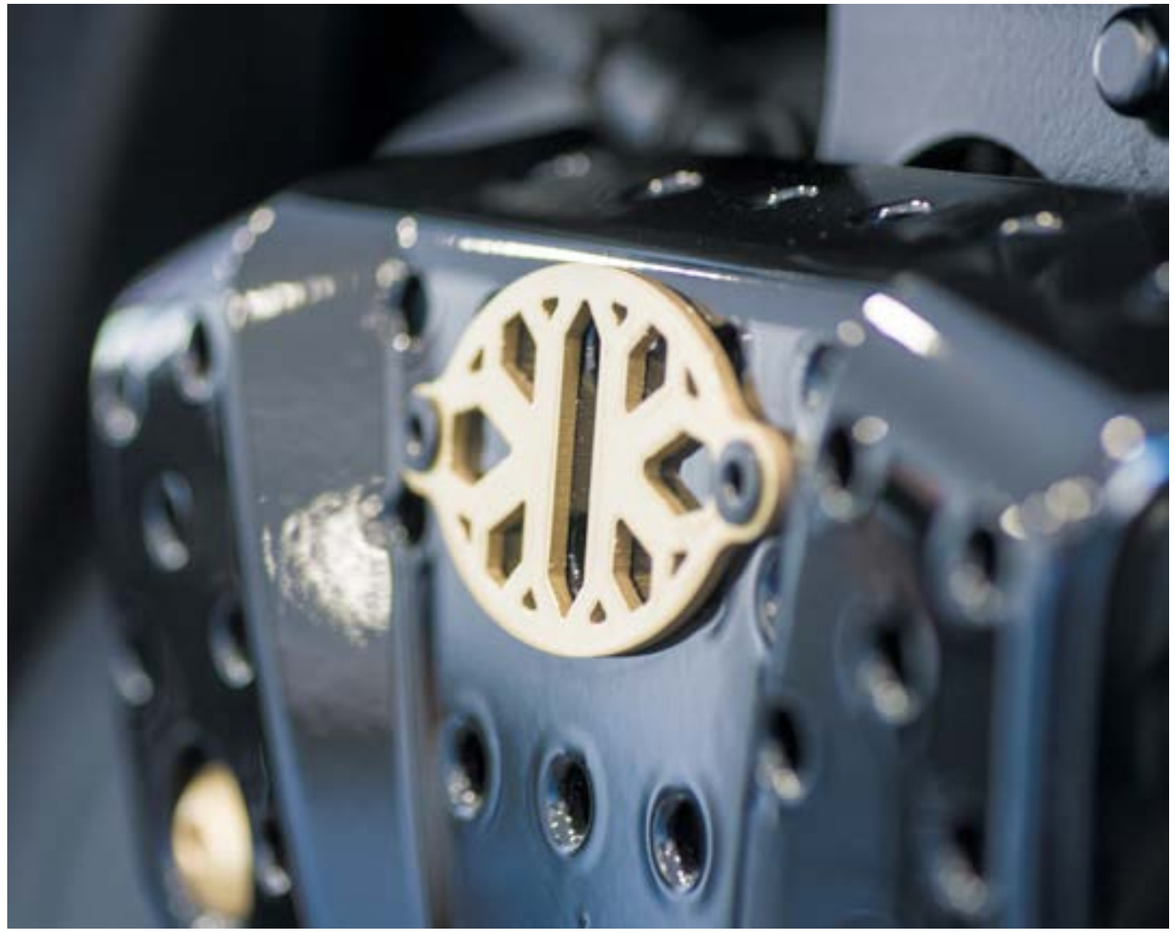
Todas las marcas tienen algún modelo que les ha salido "rarito". Y que conste que esto no significa que sea malo, sino que en términos comerciales no ha cubierto las expectativas que sus creadores habían puesto en él. La MT-01 de Yamaha es uno de ellos. Sobre el papel lo tenía todo para haberse granjeado el favor del público: estética rompedora, un catálogo de piezas y accesorios especiales que daban infinitas posibilidades de personalización, motor con cantidades ingentes de par, frenos y suspensiones dignos de una máquina del siglo en que vivimos, precio más que razonable para una moto de sus características. Pero lo más importante de todo es que aun compartiendo el motor V-Twin de 1600cc con la Wild Star, tenía un personalísimo estilo y un comportamiento deportivo que en nada recordaba al de las mega cruiser de la marca de los tres diapasones. El caso es que fuera por el motivo que fuera las MT-01 no se vendieron como debían y Yamaha las retiró de la circulación.

La MT-01 lo tenía todo para haberse granjeado el favor de los aficionados, pero por el motivo que fuera no tuvo el éxito que merecía

Y como pasa siempre con estas cosas… basta que no tengas algo, o que sea difícil de conseguir, para que te mueras de ganas de tenerlo. Un buen ejemplo es que a día de hoy es tan complicado encontrar una MT, que las pocas que hay se cotizan más caras que cuando salieron a la venta. La de este reportaje está en Córcega. Por petición expresa de su actual propietario mantendremos en secreto la cifra que pagó por ella, e incluso lo que le costó hacerla más "especial" de lo que ya era de por sí, porque esa información solo les concierne a él y a Kevin Panizzoli, que fue el encargado de transformarla en la café fighter que veis aquí.

La espectacular Yamaha no es fácil de conseguir, y los pocos afortunados que poseen una, no están dispuestos a deshacerse de ellas así como así

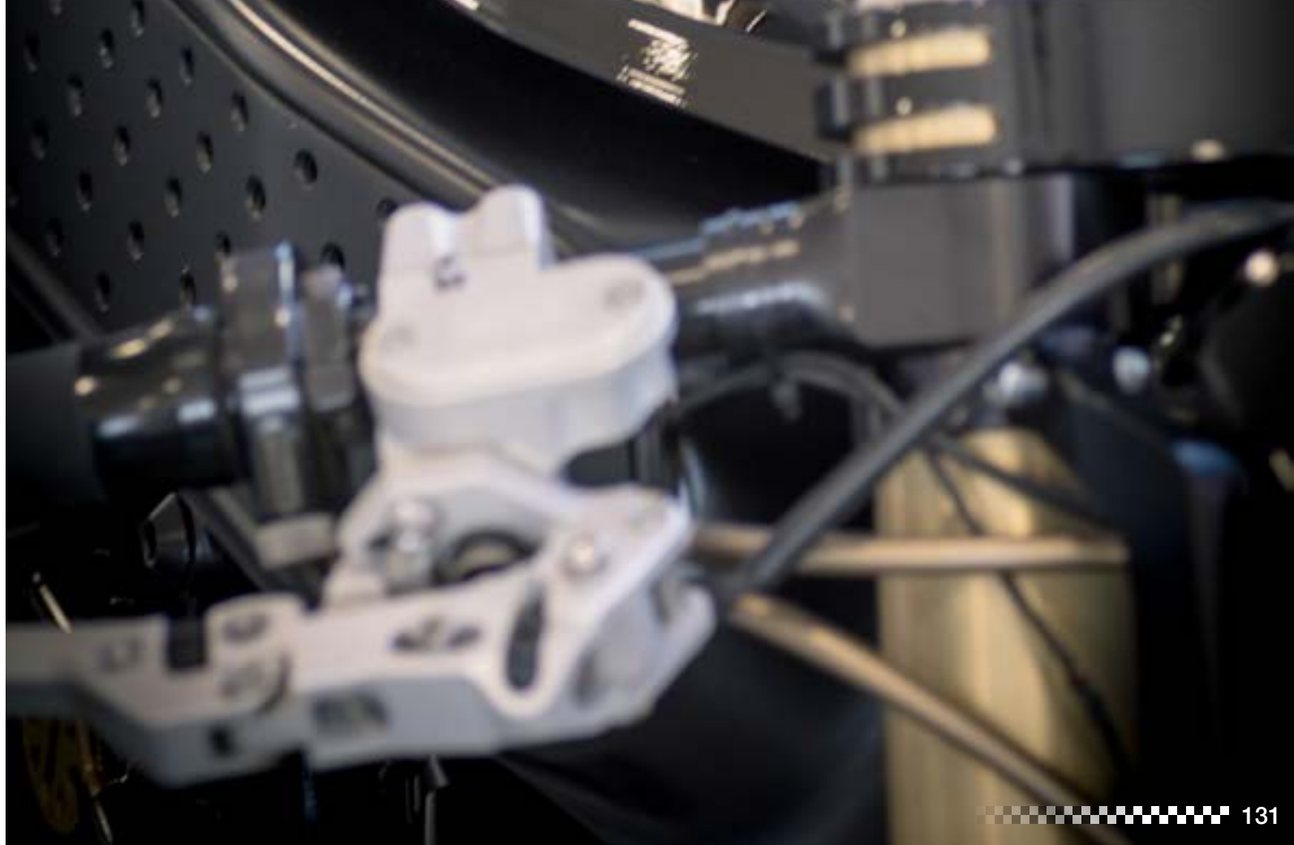
Kevin es pintor, soldador y mecánico. La mecánica siempre le ha gustado, pero le gusta mucho más "enredar", y como en su trabajo no le dejaban hacerlo decidió que ya tenía suficiente experiencia a sus espaldas como para independizarse y montar su propio negocio. Su taller, que abrió hace más o menos un año y medio, se llama Kekedesign Artkustom y está situado en una paradisiaca zona de la isla que Kevin quiere convertir en el centro neurálgico de la escena custom corsa.



Como todas las MT transformadas se llamaban “”Toro Negro”, “Toro Blanco”, “Toro Rojo”, o “Toro del color que sea” Kevin decidió mantener la tradición

Esta MT es de un buen amigo que quería algo único. Como si las MT no lo fueran incluso cuando se mantienen de estricta serie. Después de varios días investigando en Internet Kevin calló en la cuenta de que todas las MT se llamaban ‘”Toro Negro”, “Toro Blanco” o “Toro Rojo”, y que no solo coincidían en el nombre, sino que también eran sospechosamente parecidas entre sí, lo cual le animó a darle al coco para intentar conseguir algo diferente. Lo más difícil sería modificar la parte trasera de la moto, para la que ideó un asiento-colín al estilo del de las Ducati Diavel pero mucho más separado de la rueda que en la italiana para que la espectacular llanta Kineo quedara bien visible. Esta pieza, que está íntegramente hecha de chapa y modelada a la antigua usanza, a base de calentar el metal e ir dándole forma con el martillo, obligó a Kevin a replantearse toda la zaga trasera que tuvo que rediseñar, cortar y rehacer para, entre otras cosas, buscarles un nuevo alojamiento a los voluminosos silenciosos de escape. De paso también fabricó algunas piezas en aluminio como las tomas de aire que adornan los flancos del depósito o el cubre cadena.

El resultado de este proyecto de Kekedesign Artkustom es una moto de líneas fluidas y aspecto masivo y compacto a partes iguales



En el puesto de mandos se sustituyó la instrumentación original por un único cuenta kilómetros de la firma Acewell que se ha situado en el centro de una tija artesanal. Por debajo de esta encontramos un juego de semimanillares con los que se consiguió una posición deportiva pero no demasiado radical, ya que si al peso de la moto le sumamos que la isla está plagada de carreteras de curvas, rodar con una moto demasiado racing resultaría agotador. El faro también pasó a mejor vida. En su puesto hay ahora el de una hermana pequeña, la MT-03, que además de más moderno y bonito alumbra mejor. Y por fin llegamos al tema del nombre. Todo el mundo coincide en que las MT-01 recuerdan a un toro a punto de embestir, así que Kevin siguió la tradición manteniendo lo de "Bull". La diferencia es que su toro es dorado por el color que escogió para la horquilla invertidas, los cubos de las ruedas, estriberas retrasadas, logos, tornillería y todo lo que se le ocurrió anodizar, que hay que reconocer que resalta muy bien sobre la combinación de negro mate y brillo que cubre las líneas masivas, fluidas y compactas a partes iguales de este "Toro Dorado" en el que Kevin invirtió algo más de 600 horas de trabajo. El resultado…juzgadlo vosotros mismos

La posición de conducción es deportiva pero sin llegar a ser radical. En una moto con semejante peso, y en una isla plagada de carreteras de curvas sería agotadora de conducir

Concesionarios
Talleres
Transformadores
Equipamiento
Ropa y complementos

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

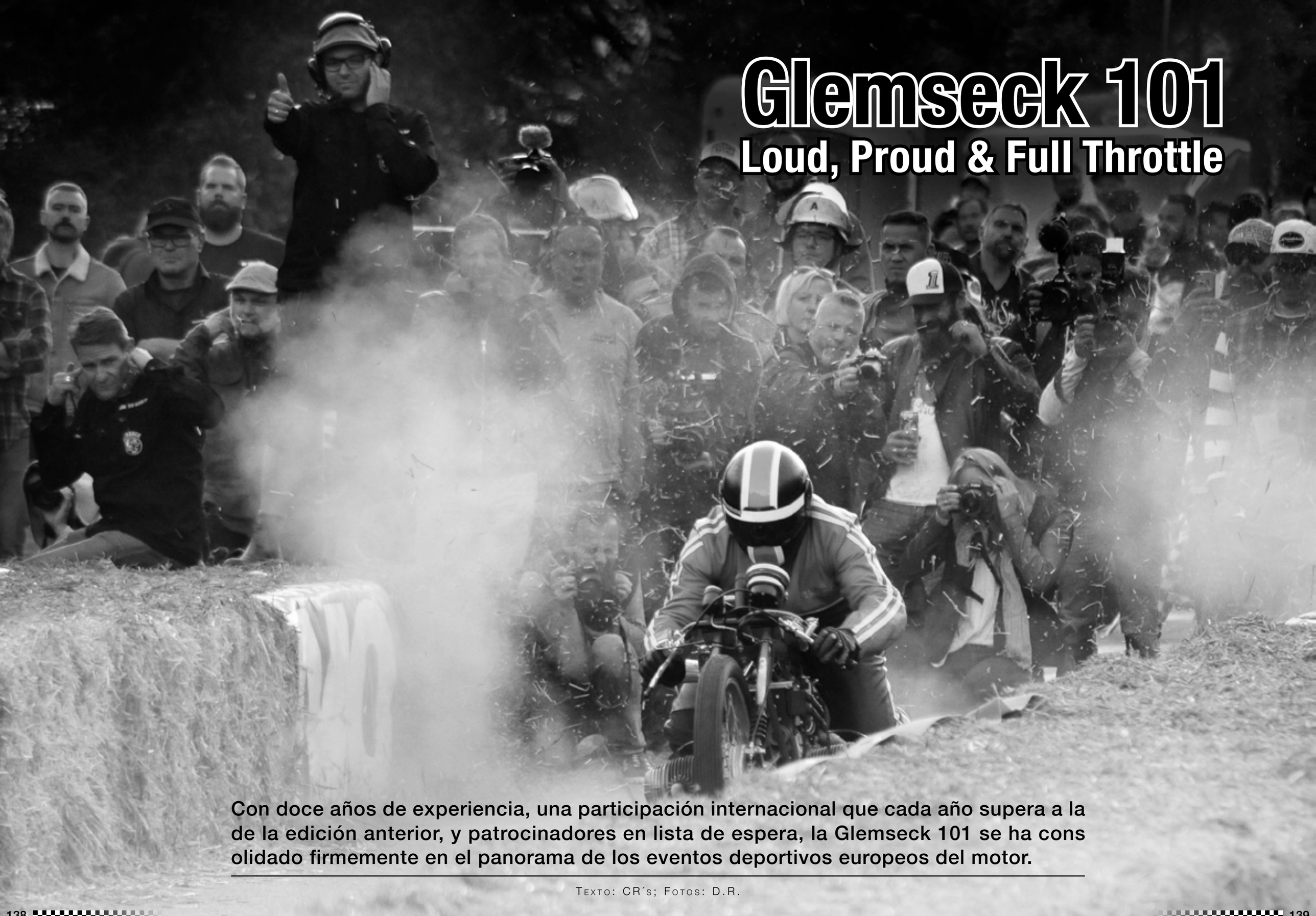
Go

CAFE RACERS The Wild Side of Vintage

XTREME BIKES

Glemseck 101

Loud, Proud & Full Throttle



Con doce años de experiencia, una participación internacional que cada año supera a la de la edición anterior, y patrocinadores en lista de espera, la Glemseck 101 se ha cons olidado firmemente en el panorama de los eventos deportivos europeos del motor.

Texto: CR´s; Fotos: D.R.

Glemseck no es un evento deportivo al uso. A la primera edición fuimos invitados por uno de los fotógrafos alemanes que colabora habitualmente en nuestra revista hermana Xtreme Bikes, sin tener ni idea de lo nos íbamos a encontrar allí. Solo nos habían dicho que sería un evento muy, pero que muy “café racer”. Y nosotros, que en aquellas fechas ya llevábamos tiempo dando apoyo en la medida de nuestras posibilidades a cualquier iniciativa que desprendiese un mínimo olor a café aderezado con gasolina y aceite de ricino… allí que nos plantamos.

Ports of Sprint
SPRINT-CREW

Biltwell

Recuerdo que todo parecía algo surrealista: No había más patrocinador que el hotel al que se le había ocurrido la brillante idea de organizar aquel festival para pasárselo bien junto con unos cuantos colegas del dueño que, como él, son aficionados a las motos, promocionarse, y aunque solo fuera por un par de días, ocupar unas algunas de las muchas habitaciones que están vacías en el periodo que va desde el final del verano al comienzo de la temporada de esquí, que es cuando a ellos les empieza el trabajo fuerte.

Esserza

SHOP
HONDA

Había muchísimas motos antiguas, algunas muy pero que muy antiguas, un ruido ensordecedor de escapes sin silencioso, ausencia total de policía, una larga carretera recta ligeramente empinada flanqueada por balas de paja a modo de protecciones, líneas pintadas en el suelo de cualquier manera para formar la zona de padock, gente, supuestamente de la organización, con monos blancos de mecánico que parecían sacados de una tienda de ropa de segunda mano, pilotos compitiendo vestidos con camiseta de manga corta, pantalón vaqueros y zapatillas de deporte y cascos jet no homologados… en resumen: no era un desmadre total -los espectadores al menos se comportaban y no cruzaban la pista en plena carrera- pero casi.

GARAGE
OMT
RACING DIVISION

6

Aunque para ser sinceros también hay que reconocer que aunque pareciera que no había organización todo parecía bajo control y como muy estudiado. El caso es que nosotros, españolitos a los que la chapuza y la improvisación no nos pillan de nuevas, nos sorprendió que aquella curiosa carrera que parecía celebrarse en un pasado muy remoto estuviera organizado por alemanes. ¡Con la fama de serios y formales que tienen!

RADIO
CAFE

TRIUMPH

TRIUMPH

Pero claro, aquello fue en la primera edición. A partir de ahí la Glemseck 101 ha ido creciendo de año en año y profesionalizándose. Los pilotos cada vez participan con mejores máquinas, muchas de ellas hechas exprofeso para participar en los sprints del octavo de milla, las marcas, no solo las de motos, se dan codazos por hacerse con un sitio en la zona de boxes, y la prensa de toda Europa se hace eco de este festival al que ya denominan "The European Motorcycle Festival" al que durante tres días y dos noches acuden decenas de miles de visitantes que representan bastante fielmente el espíritu de un panorama motociclista europeo en el que las cosas están cambiando mucho y muy deprisa.

SUZUKI
SUZUKI
SUZUKI

WINNER

HONDA
SHOP
LEDERWERK
Frankfurt
HONDA

20€
HONDA MOTOR CO.
SINCE 1948
Motorcycles
HONDA
TEAM
HONDA
HONDA MOTOR CO. LTD

De momento las motos de carreras ya han salido de los circuitos y han tomado las carreteras secundarias con campeones del mundo de motociclismo de la talla de Freddie Spencer o Kevin Schwantz, que después de muchos años alejados del mundo de la competición volvían a enfrentase entre sí a los mandos de las herederas tecnológicas de aquellas indomables Honda y Suzuki 500 2T con las que consiguieron sus victorias

KDG
633
68
D74H
ACE CAFE
ACE
LONDON
ROCKERS

20€
TEAM
HONDA

58

Honda Vintage Kollektion
T-Shirt 20 € +++ Hoodie 40 € +++ Jacke 60 €

Resultados Bike Show

Mejor Diseño (votado por el público)

1. Triumph Street Twin. Constructor: FCR Original
2. Miracle Mike. Constructor: Indian Motorcycle
3. MGR 1200. Constructor: Radical Guzzi

Mejor Diseño (Voto del jurado)

1. BMW RnineT Custom: Constructor BMW Motorrad
2. Triumph Thruxton R. Constructor: The Reunion
3. Versys 6 ½. Constructor: Kawasaki Deutschland

DOWNLOAD
DESCARGA

XTREME BIKES

www.xtremebikes.es