

The Wild Side of Vintage
CAFE RACERS

48

**Honda
Nitro**
by Nitro Cycles



♣ *Grey Flash XTR* ♣ *Honda CB Interceptor*
♣ *Metal K5 Pro: Biker Garage* ♣ *Ducati Saga: Thor Cycles*
♣ *Guzzi Titanium: Paul Milbourn*

Cafeína Mecánica

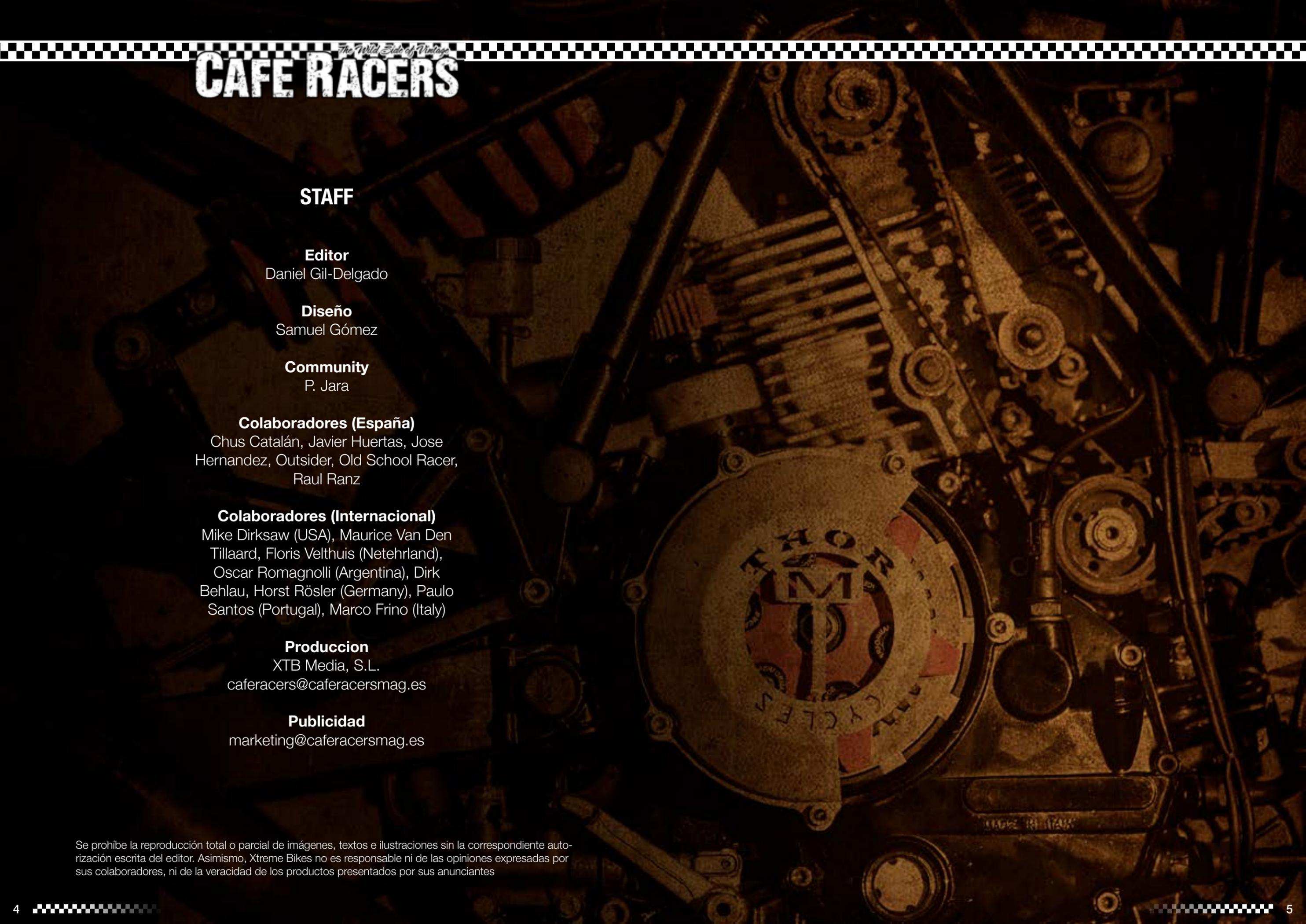
El 2017 que acaba de dejarnos hace unos días, no solo ha sido un año crucial en cuanto a transformación de motos se refiere, sino también por lo que va a pasar en el sector. Los grandes fabricantes van a dejar de ser meros espectadores, y en lugar de ser los que construyen las motos que sirven de base a transformaciones con las que otros ganan dinero, quieren comerse todo el pastel poniendo en el mercado modelos tan atractivos como para que no haya que tocarles ni un tornillo. Y si alguien quiere hacerlo, lo mejor será que lo haga en el concesionario más cercano, donde les esperan con un catálogo de piezas y accesorios “bendecidos” por la marca. Y por lo tanto por la ITV.

Que los fabricantes pongan a nuestra disposición motos de las que podemos disfrutar desde el minuto 1 sin amargarnos la vida con homologaciones es una buena noticia, pero tiene su lado “tenebroso” porque supone una gran competencia para los transformadores, que a partir de ahora tendrán que dar a sus clientes razones de peso para que se hagan una moto a su gusto en vez de comprar una de fábrica que, por mucho accesorio que le coloquen, no les dará ni un solo problema cuando vayan a pasarle la ITV por primera vez dentro de 5 años. Y con “razones de peso” no nos referimos a que los transformadores vuelvan a revisar sus tarifas a la baja, sino a que es fundamental, porque en ello les va la supervivencia,

que exijan a sus proveedores revisar la calidad de los productos que les suministran, porque además de deslucir proyectos que requieren de mucho tiempo, esfuerzo y dinero, no cumplirán con las expectativas de sus clientes y les desilusionarán. O lo que es aún peor, les cabrearán. Y todos sabemos que por cada cliente descontento que va por ahí echando pestes de los transformadores –y que además suelen meter a todos en el mismo saco- será más difícil convencer a otro cliente potencial de que una máquina hecha a su gusto nunca será comparable a un producto fabricado en una cadena de montaje.

Que tengáis un feliz 2018





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 (Netehrlan), 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

- 8** *Honda Nitro* ♣ *Nitro Cycles*
- 30** *Buenas (y malas) vibraciones*
- 44** *Metal K 5 Pro* ♣ *Biker Garage*
- 66** *Grey Flash* ♣ *XTR*
- 88** *Ducati Saga* ♣ *Thor Cycles*
- 108** *Guzzi Titanium* ♣ *Paul Milbourn*
- 126** *Date un capricho*
- 128** *Honda CB Interceptor*

Honda Nitro

Sus creadores la definen como uno de los proyectos con los que más han disfrutado desde que [Nitro Cycles](#) abriera sus puertas en Madrid hace unos años. Y es que esta Seven Fifty es de esas motos que no dejan a nadie indiferente...





D

uras como piedras, incombustibles, y tremendamente fiables, las Honda son máquinas que encajan perfectamente con la filosofía de Nitro Cycles, y

una de las marcas preferidas por Antonio Testillano Jr. para sus proyectos. Y con más motivo cuando un cliente te entra por la puerta y te dice que hagas con su moto lo que me-

jor te parezca, que era más o menos lo mismo que invitarle a que hiciera una moto completamente adaptada a sus gustos personales, porque aunque suene a redundancia... así da gusto.



Tanto Antonio como el resto del equipo suelen sentarse a debatir que hacer (o que no hacer) antes de empezar a trabajar en un proyecto, pero en esta ocasión no fue necesario porque desde el primer minuto lo tuvieron claro. Las Seven Fifty están en ese punto intermedio en el que ya no son modernas pero aún no se les puede considerar clásicas, así que lo mejor era dotarla de los elementos técnicos necesarios para que su funcionamiento fuera tan bueno como el de una máquina actual, a la vez que a nivel de estética se le daba el carisma de aquellas viejas glorias que en el pasado competían en los campeonatos para motos derivadas de la serie, y a las que en cuanto terminaba la carrera sus dueños montaban faro, piloto y matrícula para volverse a casa rodando sobre ellas.

Las Seven Fifty están en ese punto intermedio en el que ya no son motos modernas, pero tampoco se les puede considerar clásicas

Con el objetivo claro, el primer paso fue cortar el subchasis para rediseñarlo adaptándolo a las líneas de un colín que aunque está inspirado en el de las Suzuki RG500, tiene la particularidad de contar con una plaza de pasajero por si algún (o alguna) valiente se atreve a encaramarse sobre este misil tierra-tierra.

Bajo el asiento, justo en el centro del bastidor, encontramos una bandeja en forma de cuña en la que se reubicaron la batería y los componentes del sistema eléctrico. No es excesivamente grande, pero si lo suficiente como para rellenar esa zona del chasis, que una vez que se desmontan las tapas laterales no suele quedar muy estética. A nivel de parte ciclo, el tren delantero de la Nitro se mejoró con una horquilla invertida de GSX750R y pinzas Tokico de anclaje radial que actúan sobre un juego de discos flotantes de 320mm, montados sobre una preciosa llanta Goldspeed de radios. Detrás encontramos la misma llanta, salvo que en esta ocasión con una anchura de garganta que permitió calzar un neumático de 180mm, y los amortiguadores Showa originales convenientemente restaurados de pintura, y con retenes y carga de gas nuevos.



Si el depósito de gasolina os gusta lo sentimos por vosotros porque es probable que nunca encontréis uno igual, porque era de una vieja Ossa 250 de carreras



El colín inspirado en el de las Suzuki RG500 tiene la particularidad de contar con una plaza de pasajero, por si algún (o alguna) valiente se atreve a encaramarse sobre este misil tierra-tierra





Si el depósito de gasolina os gusta lo sentimos por vosotros porque es bastante probable que nunca os podáis hacer con uno igual, ya que es de una vieja Ossa 250 de carreras. Hubo que modificarle el túnel y la parte anterior para

acomodarlo al chasis y hacer hueco a las horquillas de forma que en los giros no lo golpeasen limitando el ángulo de giro. La combinación en vino tinto y negro difuminado con la que se ha decorado la carrocería está inspirada

en las de las BMW R90S Daytona pero con otros colores. Puede que la pintura no sea del agrado de todos por ser excesivamente sobria, pero además de ser la que escogió el dueño de la moto, que al fin y al cabo es el que tiene la

última palabra, a la Nitro no le hacen falta colores chillones para llamar la atención, porque con el escape 4 en 1 que lleva, gracias al que se la escucha llegar desde muy, pero que muy lejos, se basta para dar la nota.



*La pintura e similar a
la de las BMW R90S
Daytona aunque con
otros colores*



En cuanto a accesorios se refiere nos encontramos con algunas de las mejores marcas de la industria auxiliar, acompañadas de piezas artesanales realizadas y/o modificadas en Nitro Cycles para completar un proyecto en el que se invirtieron muchas más horas de las que la lógica aconseja cobrar al cliente, es de esos que dejan un buen sabor de boca a sus constructores. Y es que si girar el acelerador de la Nitro para escuchar la música celestial que emite su escape es un placer, imagínate lo que debe ser poder salir a disfrutar con ella por una carretera de curvas...

seja cobrar al cliente, es de esos que dejan un buen sabor de boca a sus constructores. Y es que si girar el acelerador de la Nitro para escuchar la música celestial que emite su escape es un placer, imagínate lo que debe ser poder salir a disfrutar con ella por una carretera de curvas...

Esta CB 7 1/2 de Nitro Cycles es uno de esos proyectos que dejan tan buen sabor de boca a sus constructores, que les cuesta trabajo devolvérsela a su dueño

General

Moto>Honda Nitro
Modelo base>CB Seven Fifty
Taller>[Nitro Cycles](#)
País>España

Motor

Fabricante>Honda
Tipo>Tetracilíndrico
Cilindrada>750cc
Carburadores>Keihin
Filtros de aire>K&N ovaes x 2
Escape>4 en 1
Silencioso>Mivv

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Honda modificado
Horquilla>Suzuki GSX750R
Tipo>Invertida
Faro>LED
Soportes>Nitro Cycles en aluminio CNC
Semi mnillares>LSL
Espejos>End Bar
Intermitentes>Tiny LED
Bombas>Radiales
Puño gas>Tiro rápido
Velocímetro>Motogadget
Llanta delantera>Goldspeed 17"
Frenos>320mm
Pinzas>Tokico monobloc
Guardabarros>Nitro Cycles
Depósito gasolina>Ossa 250 modificado por Nitro Cycles
Asiento>Nitro Cycles
Asiento/Colín>Suzuki RG500GP/Nitro Cycles
Estriberas conductor>
Llanta trasera>Goldspeed 17"
Freno>Nissin
Neumático>180mm
Piloto>De Led encastrado en el colín
Diseño pintura>Inspirado en el de la BMW R90S
Daytona



En ésta página tienes algunas de las empresas y profesionales que creyeron en nuestro proyecto y lo apoyaron desde el primer momento, y sin quienes no sería posible que cada mes puedas leer ésta revista gratuitamente...



Nomade Store ▶

Después de algo más de 6 años trabajando en un taller ubicado en algún punto perdido de la Sierra de Madrid del que pocos conocían su situación exacta, nuestros colegas de **Nomade Cycles** han llegado a la conclusión de que por muy bueno que sea el aislamiento para la creatividad, el poder relacionarse con otros seres humanos también es de agradecer, así que han inaugurado en Navacerrada una tienda de nada menos que 200m en la que a partir de ahora atenderán a su cada día más numerosa clientela. Y es que al final, hasta los más "nómadas" necesitan echar raíces en algún sitio.

Abierto todos los fines de semana, fiestas y temporada vacacional

Viernes 18:00 a 20:30H

Sábados y festivos 11:00 a 14:00H y de 17:30 a 20:30H

Domingos: 11:00 a 14:00H

Telf. 617433321

nomade@nomadecycles.es



▼ Ninja Café Racer

A la vista de la gran cantidad de comentarios que nos habéis hecho llegar sobre la Kawa 900RS, hemos llegado a la conclusión de que la nueva "Z" puede ser la sorpresa del año del segmento de las neo retro. Pero si la versión que publicábamos el mes pasado os gustó, esta versión "Café" con semi carenado de horquilla y los colores de

guerra característicos de la marca en competición, os hará sentir casi como si estuvierais a punto de cruzar la línea de meta de Daytona bajo la bandera dameada. Eso sí, si no te gusta llamar la atención es mejor la primera opción, porque con esta te será imposible pasar desapercibido



Norton Scrambler ▼



Tras sus modelos **Commando**, **Dominator** y **V4 RR**, la marca británica está preparando una nueva gama de modelos propulsada por un ligero y moderno bicilíndrico paralelo de 650cc basado en el de las V4 (es justo la mitad de este) cuya arquitectura permitirá hacer unas motos muy *cortas y compactas*.

En principio la idea es hacer tres versiones: una scrambler de alrededor de 70 Cv de potencia, una roadster de 100 Cv, y una hiperdeportiva con motor sobrealimentado de 175 Cv que sería el punto de partida para construir la máquina con la que **Norton** piensa participar en categoría Lightweight **TT del Tourist Trophy** de la isla de Man

▼ Himalayan



Aunque se han hecho de rogar, desde mediados del pasado mes las **Royal Enfield** Himalayan ya están en los concesionarios de la marca. Según los responsables de la firma India, la Himalayan es tal y como debería ser cualquier moto trail que se precie: una "todo terreno" sencilla y apta para todo tipo de motoristas, pero sobre todo con la suficiente fiabilidad mecánica como para que nos aventuremos a rodar con ella por cualquier tipo de terreno perdiéndole el miedo a que la rotura de cualquier pieza importante nos arruine la diversión.

La Himalayan está concebida para cambiar el concepto de viaje en moto de aventura en todo el mundo, y con toda seguridad cautivará a muchos clientes de los mercados occidentales que no quieren una pesada e intimidatoria trail de gran cilindrada, sino una moto sencilla para uso diario, de tamaño humano, y sin virguerías electrónicas que encarezcan su precio final.

Como anécdota basta decir que con un depósito de gasolina (15 litros) la Himalayan es capaz de recorrer nada menos que 450 Km, así que la aventura está asegurada.

BSA: La vuelta de otra leyenda ▼

Classic Legends Private Limited, una empresa subsidiaria del gigante automovilístico Mahindra, ha comprado por 4,1 millones de dólares la marca británica BSA, así como todos los derechos y patentes asociados a la misma.

Esto significa que las célebres motos británicas y las checoslovacas Jawa, que también pertenecen al grupo, volverán a fabricarse en breve para completar la gama de productos del potente grupo industrial indio en el segmento "premium" de lujo. Tanto unas como otras se comercializarán por separado de las Mahindra en su propia red de concesionarios, y mientras que las BSA estarán destinadas a los mercados europeo y norteamericano, las Jawa se comercializarán principalmente en países asiáticos.



Quadrant. La Triumph que nunca lo fue ▼

La Quadrant fue una máquina construida en secreto por Doug Hele en 1973. Se trataba de una moto fabricada con piezas de Trident, cuyo motor tetracilíndrico de 1.000 cc se hizo injertando un cilindro extra en un cárter Triumph, que debido a la imposibilidad de reubicar la primaría y la caja de cambios sobresalía exageradamente por el lado derecho de la moto.

Se desconoce el motivo que impulsó a Hele a gastarse parte de los escasos recursos del consorcio NVT (Norton-Villiers-Triumph) a desarrollar un modelo que no habría sido competitivo frente a las modernas CB750 y Kawasaki Z1, en lugar de destinarlos al lanzamiento de las Thunderbird III de 900 cc, pero su descabellada idea al menos sirvió para construir un curioso (y único) prototipo que actualmente se exhibe en el Museo Nacional de la Motocicleta del Reino Unido, y que a pesar de sus más de cuatro décadas de antigüedad bien podría servir como punto de partida para una nueva gama de preciosas Triumph neo clásicas



Siente tu forma de vida

TRIUMPH



Distribuidor exclusivo España - Portugal PREMIER HELMETS

dynamicline by gully build

www.dynamicline.es



Kellermann Bullet Atto. El más pequeño del mundo ▼



Si el fabricante germano siempre basó su éxito en la habilidad para colocar los intermitentes en el lugar de la moto en el que estéticamente molestasen menos, con los nuevos intermitentes Atto que acaban de empezar a comercializar seguro que les dan un premio al “camuflaje”, porque son tan pequeños (tienen el tamaño de una moneda de 1 céntimo) que cuando no están funcionando son prácticamente imposibles de localizar.

Los Bullet Atto cuentan con la tecnología LED de alta potencia característica de los productos Kellermann, Están protegidos en carcasa metálica de alta calidad, y están homologados según normativa europea

▼ Harley-Davidson Sport Glide

La Sport Glide es el noveno modelo de la nueva plataforma Softail que [Harley-Davidson](#) comercializará a lo largo de este año, y el más reciente de la gama de más de 100 modelos que la Motor Co planea introducir de aquí a 2027.

Diseñada con el objetivo de combinar ligereza, resistencia y versatilidad como principales características, la Sport Glide es una agresiva custom cruiser equipada de fábrica con un semi carenado de horquilla y un juego de maletas de desmon-

taje rápido que la convierten en una artista del transformismo, y una compañera ideal para viajar, pasear o desplazarse cada día por la ciudad, ya que el V-Twin Milwaukee Eight de 107 Ci que la impulsa produce ingentes cantidades de par, además de tener una capacidad de aceleración que nos permitirá salir airosos de cualquier situación por comprometida que esta sea.

La Sport Glide está disponible en colores lisos: Vivid Black, Twisted Cherry y Silver Fortune



BELSTAFF

NEW YORK LONDON MILAN MUNICH BELSTAFF.COM

Honda Super Cup ▼

Honda Motor Co. anunciaba recientemente que la producción global acumulada de su Super Cub había llegado a los 100 millones de unidades, así que en conmemoración a semejante hito celebraron una ceremonia en la fábrica de Kumamoto en la que actualmente se produce el modelo.

La producción en serie de las primeras Super Cub se remonta a agosto de 1958, y entre los muchos factores que la convirtieron en un éxito de ventas inmediato habría que destacar su bastidor de columna baja con suelo de plataforma, junto con un eficaz y fiable motor de 4T de 50cc con embrague centrífugo, y un diseño único en el que resaltaban los paneles que mantenían las piernas del conductor protegidas del viento y las inclemencias meteorológicas.

Aunque con el paso del tiempo se le han ido incorporado mejoras, en las versiones modernas se respetan al 100% tanto el concepto básico como el inconfundible estilo de aquella primera unidad que vio la luz hace casi 60 años (59 para ser exactos), y aunque en las calles europeas no estemos acostumbrados a ver las Honda Super Cub, o no al menos en su versión más actual, desde Honda España nos han confirmado que el prototipo de 60 Aniversario que se presentó en el [Salón de Tokio](#) y que se expuso en EICMA, generó tal interés que se está estudiando la posibilidad de comercializarla en nuestro país.

Evidentemente no tiene nada que ver con nuestra cruiser, pero como moto para el día a día puede ser una opción muy a tener en cuenta.



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

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

Distribuidor exclusivo España SCHUBERTH

dynamicline

top quality brand

www.dynamicline.es (34) 966 882 516

SCHUBERTH 11 años consecutivos

MOTORRAD

Adiós a "Confederate" ▼

Descrita por sus creadores como el ejemplo de "arte rebelde" más potente jamás creado hasta la fecha, las 13 unidades de edición limitada de la FA-13 Combat-Bomber que se realizarán íntegramente a mano en la fábrica de Birmingham, Alabama, serán las últimas motos de las más de 1300 motos fabricadas hasta la fecha que lucirán en sus flancos el nombre Confederate.

Según el propio Matt Chambers, el dueño de la marca, tomar semejante decisión no ha sido fácil, pero en estos tiempos en los que impera lo "políticamente correcto", el nombre Confederate (o las connotaciones con las que se asocia), les ha supuesto un lastre que les ha impedido crecer, por lo que ya ha constituido una nueva empresa que ha bautizado como Curtiss Motorcycles en honor al constructor de bicicletas de principios del S. XX que terminó siendo un pionero de la aviación tras asociarse con los hermanos Wright, en la que ya está desarrollando una cruiser de 175 Cv impulsada por motores eléctricos Zero

que será presentada a la prensa en mayo de este mismo año.

Pero volviendo a la FA-13 Combat Bomber de edición limitada, si estás interesado en hacerte con uno de los 9 ejemplares que todavía hay disponibles tendrás que desembolsar 150.000 dólares. Eso sí, podrás hacerlo en tres "cómodos" plazos: una reserva inicial de 5.000\$ mediante carta de pago, una transferencia de 35.000\$ 15 días después, y el pago del total restante una vez te comuniquen que la moto ya está terminada. Este "económico" precio incluye el envío gratuito de la moto a cualquier punto del planeta, todo un detalle, 5 años de garantía, y un periodo de "Factory Service" de entre 30 y 60 meses durante el que los técnicos de la marca te ayudarán a poner tu Confederate a tu gusto.

Podéis contactar con Confederate en el email: info@confederate.com y si queréis una moto dadros prisa porque como decía un buen amigo... Corre que me las quitan de las manos



rukka

Orbita

GORE-TEX® PRO SHELL LAMINADO 3 CAPAS
AJUSTE FEMENINO PERFECTO

Los diseños y colores pueden variar ligeramente sin responsabilidad alguna

DEFENCE & COMFORT

HIGH PERFORMANCE MOTORCYCLING OUTFITS AND ACCESORIES

2018



rukka
2+3 year
warranty

+ Info: (34) 968 882 516

www.facebook.com/DynamicLine

Distribuidor exclusivo España / Portugal RUKKA

dynamicline
top quality brands

enjoy the world travel with us

www.dynamicline.es

Directorio Profesional



A

- ♣ **ACOST PROJECT**
Tel.: 657 665168
C/ Partida Calvet, 92
Alboraya (Valencia)

B

- ♣ **BELSTAFF**
Tel.: 968882516
www.dynamicline.es

- ♣ **BIKER GARAGE**
Tel.: 615 423362
P. Empresarial Oeste
C/ La Algaída, 21 Nave 10
Jerez de la Frontera (Cádiz)

C

- ♣ **CAFÉ RACER NEW STYLE**
Tel.: 607 639316
C/ Dulce Chacón, 4 (Albacete)
www.caferacernewstyle.com

- ♣ **COOL MOTORCYCLES CHICLANA**
Tel.: 956 904582
Travesía Alameda de Solano, 15 Local 7
Chiclana de la Frontera (Cádiz)
www.coolmotorcycles.es/

- ♣ **COOL MOTORCYCLES JEREZ**
Tel.: 956 303810
Parque Comercial Europa
C/ Platino, 21
Jerez de la Frontera (Cádiz)
www.coolmotorcycles.es/

- ♣ **CUSTOM CHROME**
Tel.: 942 079 717
www.custom-chrome-europe.com

D

- ♣ **DOCTOR CTV CENTER**
Tel.: 630051591
www.doctorcv.com

- ♣ **DUCATI ESPAÑA**
www.ducati.es

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

E

- ♣ **ESPACIO HARLEY-DAVIDSON 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

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

- ♣ **HARLEY-DAVIDSON MADRID -Makinotra-**
Tel.: 91 4471759
C/ General Álvarez de Castro, 26
(Madrid)
www.hdfomadrid.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.harleydavidsonatarraco.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

- ♣ **METRALLA MOTORCYCLES**
Tel.: 965 436074
Ronda Vall d'Uixo, 152 Elche
(Alicante)
www.metralmotorcycles.es
www.metralmotorcycles.com

- ♣ **MODELICO CAFÉ RACERS**
Tel.: 66 5237351
Urbanización El Tejar
Calenda (Teruel)
www.modelikocafaceracers.com

- ♣ **MONEGROS CYCLES**
Tel.: 673 209 486
www.monegroscycles.com

N

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

- ♣ **NOMADE CYCLES**
Tel.: 630033880
Navacerrada (Madrid)
www.nomadecycles.es

P

- ♣ **PREMIER**
Tel.: 968882516
www.dynamicline.es

R

- ♣ **RINCON BIKER**
Tel.: 962 280202
Paseo Ferrocarril, S/N
Xàtiva (Valencia)
www.rinconbiker.com

- ♣ **ROYAL ENFIELD**
www.royalenfield.com/esp

S

- ♣ **SCRAMBLER DUCATI**
www.scramblerducati.com/es

- ♣ **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 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

Y

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



BE HEROIC



Distribuidor exclusivo España / Portugal HELD

dynamicline
top quality brands

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



BIKER FASHION

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

Metal K 5 Pro

Cuando alguien es dueño de una empresa dedicada a construir piezas especiales para moto, lo más lógico es que prepare una que pueda usar como escaparate para lucir sus productos...

TEXTO: XAVI ESCRICHS; FOTOS: SERGIO IBARRA



P

ero una cosa es hacer piezas con maquinaria CNC y otra muy diferente construir o transformar motos, por lo que José Torres, el dueño de 5 Pro, tomó la acertada decisión de ponerse en manos de Alejandro Veiga, o lo que es lo mismo, de Biker Garage, para que se encargara de “enderezar” una vieja K100 que acumulaba polvo en un garaje cercano al pueblo en el que vive desde hacía un montón de años.



*Que era una K100 debía ser verdad
porque lo ponía en los papeles, pero
debajo de tanto óxido y tanta mugre
costaba reconocer una BMW*





Contacto con el dueño por teléfono, y este le pintó las cosas tan bonitas (la moto solo tenía 26.000 kilómetros) que a José le pareció tan buena oportunidad que cerró la compra sin tan siquiera ir a verla previamente. Un error de cálculo que le costó un disgusto, porque cuando fue a recogerla se le cayó el alma a los pies. Que era una K100 era verdad porque lo ponía en los papeles. También que se había matriculado por primera vez en el año 88, pero lo que nadie le dijo, y mucho menos el vendedor, es que aquel amasijo de hierros oxidados que pagó por adelantado tan alegremente, no valía lo invertido.

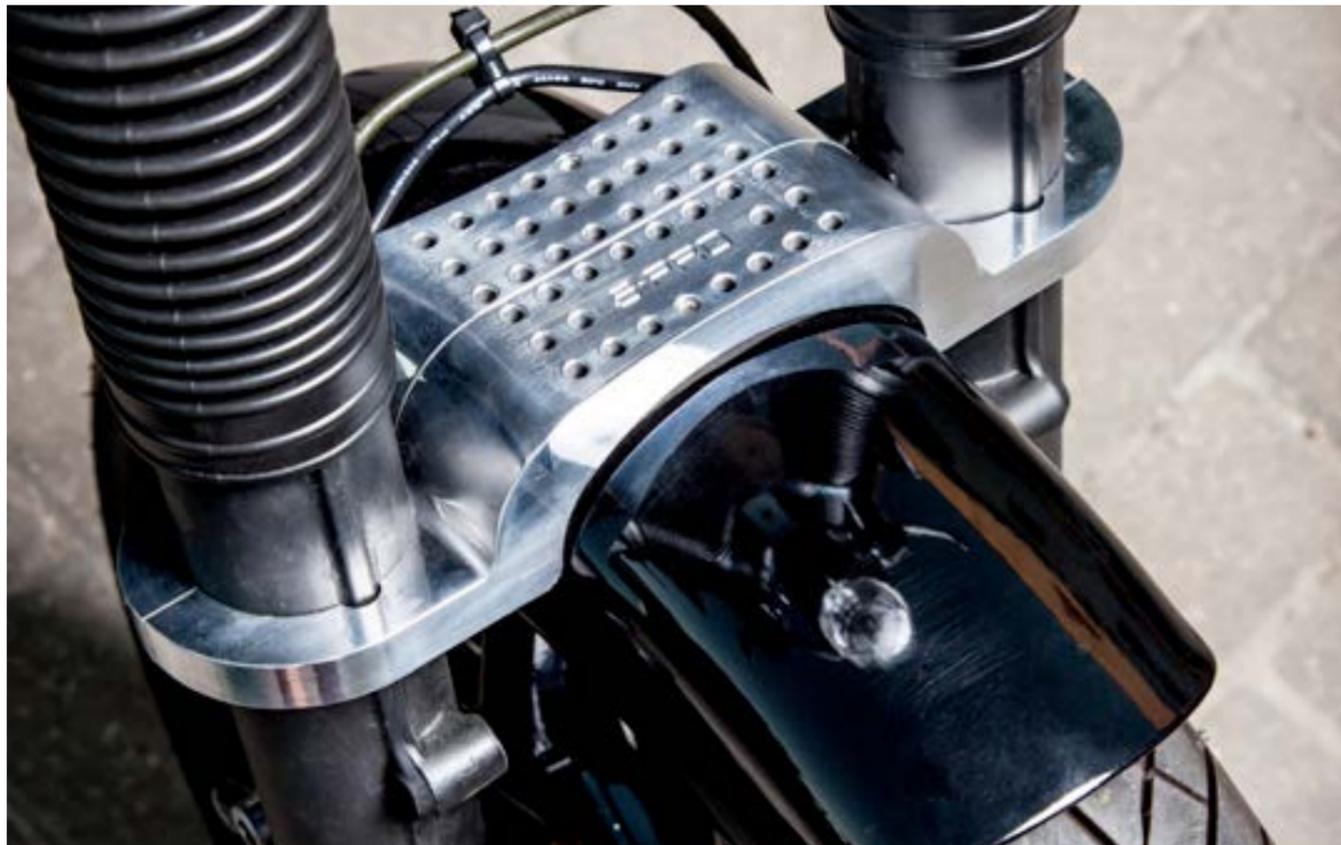
El dueño de la moto encargó a Biker Garage que le “enderezaran” el amasijo de hierros oxidados que le habían vendido





Inicialmente el golpe fue duro —a nadie nos gusta que nos engañen— pero Alejandro le ayudó a recuperar la moral en cuanto le dijo que por suerte para él las BMW son “carne de perro”, y que salvo que las partas por la mitad en un accidente, generalmente suelen ser fáciles de recuperar. Y no se equivocaba, porque allí mismo le puso bujías y batería nuevas y la alemana tardó en arrancar tres golpes de botón. Eso sí, entre otras muchas cosas necesitaría una buena puesta a punto, pero al menos el motor parecía gozar de buena salud.

Para 5 Pro, fabricantes de todas las piezas de aluminio que visten la Metal K, era imprescindible hacer una moto que sirviera de escaparate a sus productos



Ya con la moto en el taller se dieron cuenta que todo tenía mejor pinta de lo que parecía al primer golpe de vista. Tanto el chasis como el motor recibieron un buen chorreado de arena para limpiar todo rastro de óxido y de pintura original y unas cuantas capas de epoxi que los dejaron como recién salidos de fábrica. Todo el cableado del sistema eléctrico se repasó de punta a punta con la idea de evitar en el futuro cualquier posible fallo, y por último se dio al motor un repaso completo antes de empezar a reconstruir la moto

dándole una buena visibilidad a las piezas que fabrican en 5 Pro, entre las que encontramos las tijas y un puente de horquilla de generosas dimensiones que se encarga de dar rigidez al tren delantero, las tapas y los embellecedores de aluminio cortado a láser de los laterales del chasis, radiador, depósito de gasolina y silencioso, la de acero inoxidable que cubre la rampa de la inyección electrónica, o los soportes de aluminio mecanizado gracias a los que se han podido reubicar la llave de contacto y la luz del alternador





Aunque el principal objetivo de este proyecto fuera mostrar la forma en que las piezas de 5 Pro se adaptan a la silueta de la moto, fue inevitable que hubiera que recurrir a usar algunos componentes de la industria aftermarket, pero eso no quita para que la Metal K haya más trabajo artesanal que otra cosa, como podemos ver en detalles como el escape, que aunque no lo parezca es el original convenientemente restaurado y recortado para dar más visibilidad a la llanta trasera, el asiento, al más puro estilo café racer, tapizado por David González con piel italiana, o el porta matrícula del que se encargó Rafael Mayolín.



La Metal K tuvo una excelente acogida en el Special Bikes Cult de Madrid, donde se presentó por primera vez al público

Según nos cuenta el propio Alejandro Veiga, en Biker Garage están doblemente orgullosos con este proyecto. No solo porque en 5 Pro hayan confiado en ellos para llevarlo a cabo, sino también por la excelente acogida que la moto tuvo en el Special Bikes Cult que se celebró en el Mulafest de Madrid a comienzos del pasado verano, donde se presentaba al público por primera vez.



General

Moto> Metal K
Modelo base>BMW K100
Propietario> José Torres
Constructor>Alejandro Veiga
Taller>>[Biker Garage](#)
País> España

Motor

Fabricante> BMW
Tipo>Tetracilíndrico en línea
Cilindrada>1000cc
Alimentación>Inyección electrónica
Filtro de aire>Origen
Escape> Original modificado
Electricidad>Agustín Casado

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis> origen
Tijas>5PRO
Manillar> Semimanillares TRW
Mandos/bombas> origen
Puños> Biltwell
Velocímetro>Koso
Espejos> Highsider
Conmutadores> Rizoma
Guardabarros> Mash modificado
Asiento> David González Valle
Estriberas>EMGO
Porta matrícula>Rafael Mayolin
Pintura>Biker Garage
Cromados y tapas> 5PRO
Pulidos> 5PRO

S.F.F.R.O

Algunos accesorios utilizados en la fotografía forman parte del equipamiento opcional

BUILT FOR ALL ROADS. BUILT FOR NO ROADS.

ROYAL ENFIELD HIMALAYAN. NACIDA TRAS DÉCADAS DE EXPERIENCIA DE CONDUCCIÓN EN ALGUNOS DE LOS TERRENOS MÁS DUROS DEL MUNDO. NUEVO MOTOR. SUSPENSIONES PROBADAS SOBRE EL TERRENO. NEUMÁTICOS POLIVALENTES.

ROYAL ENFIELD HIMALAYAN

ROYALENFIELD.COM/HIMALAYAN

SÓLO 90€/MES*

P.V.P. Desde **4.395€**

Precio estimado en Península y Baleares
no vinculante para el Vendedor Autorizado
Consumo 3,02 l/100 km - CO2 74,3 gr/km

#HIMALAYAN

A Coruña 981 177 713 Albacete 967 611 120 Alicante 966 083 205 Asturias 985 792 673 Baleares (Palma de Mallorca) 971 666 094 Baleares (Ibiza) 971 318 080 Barcelona 934 308 702 Cáceres 927 236 655 Cádiz 956 30 38 10 Córdoba 957 408 979 Girona 972 510 648 Granada 958 130 657 Guipúzcoa 943 636 802 Huelva 959 419 019 - 959 231699 Las Palmas de Gran Canaria 928 315 019 Lleida 973 233 230 Madrid 911 168 631 Málaga 952 330 061 Melilla 952 695 574 Murcia 968 243 507 Pontevedra 986 190 077 Santa Cruz de Tenerife 922 387 445 Sevilla 954 680 350 Tarragona 977 771 373 Valencia 675 987 652 Zaragoza 976 460 850 Andorra 376 867 701

*Financiación ofertada por Banco Bilbao Vizcaya Argentaria. Entrada de 199 €. A devolver en 60 cuotas de 90 €. Plan de pagos protegidos incluido en cuota (204,09 €). Seguro ofrecido por BBVA Seguros y Reaseguros, inscrita en el RDGS con la clave C-0502. Comisión de apertura de 126 € incluida en cuota. TIN 6.95%, TAE 7.18%. Importe total financiado 4.550,09 €. Importe total adeudado 5400 €. Sujeto a la aprobación de la entidad financiera. La oferta es válida del 20/11/2017 al 20/03/2018.

Atención al cliente 961539481

Proveedor oficial de Seguros:  

Grey Flash

La habilidad de Pepo Rosell para hacer motos a las velocidades que lo hace resulta irritante. Pero no malinterpretéis estas palabras por favor; que un constructor español tenga tal “incontinencia” creativa es bueno para nosotros, pero nos frustra...

TEXTO: XAVI ESCRICHS; FOTOS: CESAR GODOY.





P

epo nos manda fotos con tanta asiduidad que nos es imposible seguirle el ritmo. Y es que en cuanto se publica algo suyo, e incluso en el mismo momento en el que lo estamos publicando, la luz de entrada de mensajes del email nos “canta” que XTR acaba de mandar un archivo con una nueva moto que convierte el material publicado en obsoleto, y la moto recién publicada en un “pobre hierro” al que el nuevo habrá superado con creces...

A close-up, front-facing view of a motorcycle. The central focus is a large, round, clear headlight with a multi-lens design. Above it is a smaller, black cylindrical component, possibly a horn or a secondary light. The motorcycle's frame, including the front forks and handlebars, is visible. The background is a blurred workshop or garage setting with various tools and equipment.

Si hacer motos que llamen la atención es difícil, venderlas a su justo precio en esta España del “gratis total” es una misión más imposible que las de las pelis de Tom Cruise

Pero claro, esto de poner el listón tan alto también tiene sus inconvenientes. Y es que si hacer motos que llamen la atención es difícil, venderlas a su justo precio en un país en el que la crisis ha dejado grabado a fuego en la peña lo del “*gratis total*” y el “*la cosa*

está muy mal” es una misión más imposible que las de las pelis de Tom Cruise, así que a veces no queda otra que re transformar lo previamente transformado, que es lo que se ha hecho en esta ocasión. Porque ésta esta bonita Suzuki Bandit ya la conocíais. Con

una carrocería pintada en los colores de guerra del Team Yoshimura que parecía sacada de una edición de los 80 de las 8 Horas de Suzuka, y un equipamiento válido para hacerse un hueco en la parrilla de salida de la célebre carrera japonesa, tenía una aparien-

cia más racing que ahora. Quizás demasiado racing para lo que se estila hoy día, porque a pesar de todos los elogios que le dedicó la prensa especializada no hubo forma de que alguien se interesase por ella.



*Esta Bandit la conocisteis
en su día con carrocería
de carreras y los colores
de guerra del Team
Yoshimura*



La solución para convertirla en dinero pasaba por adaptarla a lo que se estila hoy en día, y el resultado es esta “Grey Flash” que tenemos aquí, y que a pesar de su extrema sencillez sigue siendo –y es que Pepo es mucho Pepo– todo un ejemplo de buen que lleva a una vieja Bandit del 98 a una nueva dimensión gracias a un chasis con la sección trasera rediseñada, en el que encontramos elementos de mejor calidad que los de serie, que Pepo siempre procura que procedan de algún modelo de gama superior de la misma marca.

La moto está equipada con elementos de mejor calidad que los de serie, aunque siempre respetando que fueran piezas originales de Suzuki





En este caso tanto la horquilla que viste el tren delantero, como el generoso basculante que encontramos en el posterior son de una GSX-R 750 del año 92. No así el monoamortiguador, que por razones que no vienen al caso es de una CBR 600. Para mantener el contacto del conjunto con el suelo nada mejor que un par de gomas Michelin calzando las llantas de la misma donante de órganos, y unos discos de freno flotantes NG con pinzas Nissin para detener a esta pequeña bestia que a pesar de tener solamente 600cc, no debemos olvidar que está propulsada por un motor SACS directamente heredado de las GSX-R Slingshot de primera generación, al que le redujeron la cilindrada y la potencia para adaptarlo a un modelo de uso más racional que el de las radicales motos de carreras con matrícula que los de Hamamatsu pusieron al alcance de cualquiera en la primavera del año 85. Pepo conoce bien estos orígenes, y por eso no dudó en darle un poco más de “punch” liberándolo de sus ataduras con un sistema de escape 4 en 1 Spark y un kit DynoJet con filtros K&N en los carburadores Keihin con los que el ya de por sí nervioso carácter del tetracilíndrico mejora considerablemente con respecto a la versión de serie.



Aunque tenga 600cc el motor Bandit es una bomba. No deberíamos olvidar que es un SACS Slingshot heredado directamente del de las GSX-R de la primera generación

El resto de piezas de la Grey Flash son en su mayoría obra de XTR, a excepción de algún que otro detalle como la óptica, procedente de una Mash, o el piloto de Montesa que sobresale por detrás de la burbuja del preciso conjunto de asiento-colín, al que se ha tapizado con piel italiana en un color que casa perfectamente con el acabado en

acero “crudo” que Artenruta y Pintumoto han dado a la moto. Y es que por una vez, aunque esperamos que no sirva precedente, Pepo ha decidido alejarse de las terminaciones estridentes a las que nos tiene acostumbrados, olvidándose de esa máxima que nunca se cansa de repetir: “Tenemos que vivir la vida. Así que... Seamos extremos”

A pesar de esa nueva apariencia sobria y sencilla, la ahora llamada Grey Flash sigue siendo un ejemplo de buen hacer





General

Moto>Grey Flash
Modelo base>Suzuki Bandit
Año>1998
Propietario>Pepo Rosell
Constructor>XTR
País>Patilla Land (España)

Motor

Fabricante>Suzuki
Tipo>Tetracilíndrico SACS
Cilindrada>600cc
Carburadores>Keihin con DynoJet
Filtros de aire>K&N
Escape>Spark 4:1
Batería>Lipo
Instalación eléctrica>XTR

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Stock modificado
Subchasis>XTR
Horquilla>GSX-R 750 de 1992
Faro>Mash
Soporte faro>XTR
Intermitentes>Vicma
Semi manillares>XTR de ergal
Manetas y soportes>XTR regulables
Velocímetro>T&T
Llanta delantera>GSX-R
Discos freno>NG
Pinzas>GSX-R
Latiguillos>Frentubo
Neumático>Michelin
Guardabarros>GSX-R
Depósito de gasolina>Stock
Asiento>XTR Solo
Tapizado>XTR en piel italiana
Mandos retrasados>GSX-R
Reposapiés>Puig en ergal
Basculante>GSX-R modificado
Amortiguador>Honda CBR600
Llanta trasera>GSX-R
Disco freno>NG
Pinza>GSX-R
Latiguillo>Frentubo
Neumático>Michelin
Soporte de matrícula y piloto>XTR
Piloto>Montesa
Pintura>Pintumoto / Artenruta

SCRAMBLER DUCATI

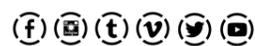


DUCATI SCRAMBLER

BIENVENIDO A "THE LAND OF JOY" POR 99€/MES

Con **DUCATI ACTIVE!** "la cambio, me la quedo o la devuelvo" por 99€* al mes con 3 años de garantía. 36 cuotas. Entrada: 1.573,61 €. Cuota final: 3.602,65 €. TAE: 8,18%

*PVP estimado en Península y Baleares de 7.689,52 € para la Scrambler Icon Red (IVA, transporte, descuento de marca y Vendedor Autorizado y bonificación de Volkswagen Finance incluidos), financiando a través de Volkswagen Finance EFC S.A., según condiciones contractuales un capital mínimo de 5.500 €, con una permanencia mínima de la financiación de 36 meses. Com. de Apertura: 3,00% (183,48 €). TIN: 6,49%. Importe total del crédito: 6.115,91 €. 35 cuotas de 99 € y si lo deseas, al cabo de 3 años podrás cambiarlo por otro modelo, devolverlo o quedártelo pagando la cuota final de 3.602,65 €. Importe total adeudado: 7.251,13 €. Precio total a plazos: 8.824,74 €. Oferta válida hasta 28/02/2018. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: Scrambler Mach 2.0.



Desert Sled 800 cc. White Mirage



Desert Sled 800 cc. Red Duke



Café Racer 800 cc. Black Coffee



Full Throttle 800 cc. Deep Black



Classic 800 cc. Sugar White



Classic 800 cc. Orange Sunstain



Icon 800 cc. '82 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

Ducati Saga

No hace falta que una moto esté completa para que deje entrever si tiene potencial. Independientemente del modelo y el año de su fabricación cualquier Ducati lo tiene... Y mucho

TEXTO: CR'S FOTO: NFOCO DIGITAL



N

o estaba completa, ni siquiera sabían si arrancaba, pero el nombre de Ducati por sí solo ya es una garantía para que te tires a la piscina sin pensártelo dos veces sabiendo que no te vas a equivocar, que es lo que hicieron en

Thor Cycles cuando el dueño de esta moto les propuso reconvertir su vieja SS del siglo pasado en una café racer diferente (y a ser posible superior) al resto de las Supersports de Bolonia que ruedan por ahí, remodelando todo lo que fuera remodelable.



La imagen corporativa de Thor Cycles es Mjolnir, el martillo del dios del que han tomado prestado el nombre, y que como es lógico está en cada pieza de la moto fabricada por ellos



Y así se hizo. El chasis Ducati no es fácil ni de modificar, pero con paciencia, muchas pruebas, y la ayuda de una bancada, se consiguió dejar sus líneas lo más paralelas posible con el suelo, para una vez conseguido mandarlo al chorro de arena, y pintarlo al powdercoat. El motor se decidió que debía ser diferente y tener mayor protagonismo, por lo que decidieron pintar los cárteres en negro y en gris claro los cilindros. Esto obligó a desmontar todo el propulsor para que la temperatura de curado de la pintura Epoxi no derritiese los retenes y dañara los rodamientos. A la vista del resultado el esfuerzo mereció la pena, y además se aprovechó para sustituir los discos y muelles de embrague, y montar un presionador Rizoma. Para que no haya dudas sobre la procedencia de la tapa de embrague, en Thor la firmaron colocando el martillo *Mjollnir* del dios del trueno en el centro y rodeándolo con el nombre del taller. La mitad del embrague queda a la vista, y el diseño es de lo más espectacular.



La idea era convertir la vieja SS del siglo pasado en una cafe racer diferente al resto de las Supersports de Bologna que ruedan por ahí





Otro apartado al que se dio mucha importancia fueron las llantas. La estética de las originales de la 900SS era demasiado moderna, por lo que se hicieron con las de radios de una 1000GT que hubo que adaptar. Estaban bastante bien, pero se pulieron para que lucieran con la intensidad que deben hacerlo unas llantas de esa categoría. Los frenos delanteros originales eran de un color dorado que quedaba de pena con el resto de los de la moto, pero lo peor es que los pistones internos chocaban con los radios de la llanta por lo que hubo que sustituirlos por las mismas que llevan las Ducati con llantas de radios, convenientemente sujetas a las botellas por unos soportes artesanales.



La estética de la 900SS era demasiado moderna, lo que supuso tener que emplearse muy a fondo para conseguir este resultado

Las bombas de embrague y frenos se sustituyeron por las de una Monster 696, que además de llevar el depósito de líquido integrado en el mismo cuerpo, tienen un aire más retro, y para sujetar el faro tipo retro de 18mm de diámetro se confió en los soportes de una Monster 620, que eran perfectos. El guardabarros delantero, recortado y estrechado, es de la misma 1000 GT que “donó” las pinzas de freno, y el depósito de gasolina, demasiado tosco, ancho y alto para lo que querían hacer, cedió el sitio a un ejemplar de 750 Sport que importaron desde los USA y que no se comercializaba en Europa. Daba a la moto un toque de exclusividad y entraba perfectamente en el chasis, así que lo único que hubo que hacer fue acomodarlo bien centrado en sus nuevos soportes para que encajara con la línea del colín. El porta matriculas que sale de su parte trasera se hizo con una plancha de aluminio de 5 mm y la ayuda de Balfonek Special Parts. Es artesanal y combina ligereza y resistencia



No sabemos si en Thor Cycles se refieren con el nombre "Saga" al género de la literatura medieval escandinava, o a que esta moto no tardará en tener descendencia. Ya se verá





El puesto de conducción es sencillo a más no poder. El protagonista es un velocímetro Koso DB01 situado en el centro de la tija Thor Cycles. Los semimanillares de 5 piezas tipo Laverda son un par de joyas de museo Tomasselli muy difíciles de encontrar que se simplificaron (a 3 piezas) para situarlos en una posición más radical. Las piñas de conmutadores que luce en sus extremos son las originales restauradas, mientras que para hacer sitio al velocímetro se reubicó el contacto a la derecha, dentro del chasis.

El sistema eléctrico es el “gran” trabajo oculto de este proyecto. Lo primero que hicieron en Thor Cycles fue desenfundar e identificar cada cable para después simplificar toda la instalación, que ahora está reconducida por el perímetro del chasis, bien protegida en una funda de neopreno ignífugo. Los relés, caja de fusibles, centralita y demás elementos están situados debajo del depósito de gasolina, que al igual que el resto de la moto pintaron en Bull Garage para finalizar un proyecto tan sobrio y elegante como toda Ducati se merece.





Guzzi Titanium

El término italiano Superleggera nunca sería un buen sinónimo para definir las motos que fábrica Moto-Guzzi...

TEXTO: XAVI ESCRICHS, FOTOS: FOTOS: [DREW IRVINE](#) POR CORTESÍA DE PAUL MILBOURN



N

i el más patriótico de los transalpinos, ni el trabajador más leal de la fábrica de Mandello Di Lario, se atrevería nunca a hacer bandera de la ligereza de las Guzzi. Otra cosa es el encanto que tiene su motor y las sensaciones que transmite el viejo y pesado V-Twin

transversal, que a pesar de su diseño “prehistórico” todavía es capaz de enamorar a muchos locos de las dos ruedas como Paul Milbourn, que si encuentra una moto que le gusta no se lo piensa dos veces a la hora de intentar mejorarla en la medida de sus posibilidades.



SHELL

ROLEX

A Paul Milbourn le gustan las Guzzi. Y mucho. Por eso no dejó pasar la oportunidad de hacerse con una de estas viejas italianas en cuanto se le presentó la ocasión. Su plan era reconstruirla para asombrar tanto a los asistentes a todos los bike shows en los que tenía en mente participar con su “Belleza de

Mandello”, como a cualquier otro que se cruzase en su camino. Y lo haría rehaciendo de arriba a abajo el viejo bicilíndrico transversal refrigerado por aire en titanio. Si os preguntáis el porqué de semejante decisión la respuesta es sencilla... Porque podía, sabía hacerlo, y le daba la gana.

Paul tenía las ideas claras: si en BSA fueron capaces de hacer una moto en 1965 con estos materiales... él no iba a ser menos



Pero que fuera el asombro de cualquiera no era suficiente. También debería ser cómoda y fácil de manejar para que no terminara siendo un “adorno” estético y estático en algún rincón del garaje de casa. La tarea no era fácil porque Paul tuvo que batallar con montones de artesanos e ingenieros que se empeñaban en convencerle para que desistiera de trabajar con

aluminio y titanio, pero si en BSA pudieron construir en 1965 una moto con esos materiales... ¡él no iba a ser menos! Y es que si no lo sabéis, el titanio es un metal particularmente incómodo de trabajar, ya que por encima de los 400 grados reacciona haciéndose prácticamente imposible de soldar salvo que se tenga un perfecto escudo de argón. Como ya imagina-

réis, Paul tuvo que empollarse a base de bien toda esta teoría química para aprender las distintas posibilidades de cada tipo de titanio, y como y donde utilizarlo, para poder llevar a cabo una idea descabellada que debido a la dureza del material le obligó a pasar muchas horas en su humilde taller, reemplazando una y otra vez las puntas de corte de los cabezales.

Después de horas y horas de muñequilla y Scotchbritte hay que ponerse gafas de sol para mirar la moto





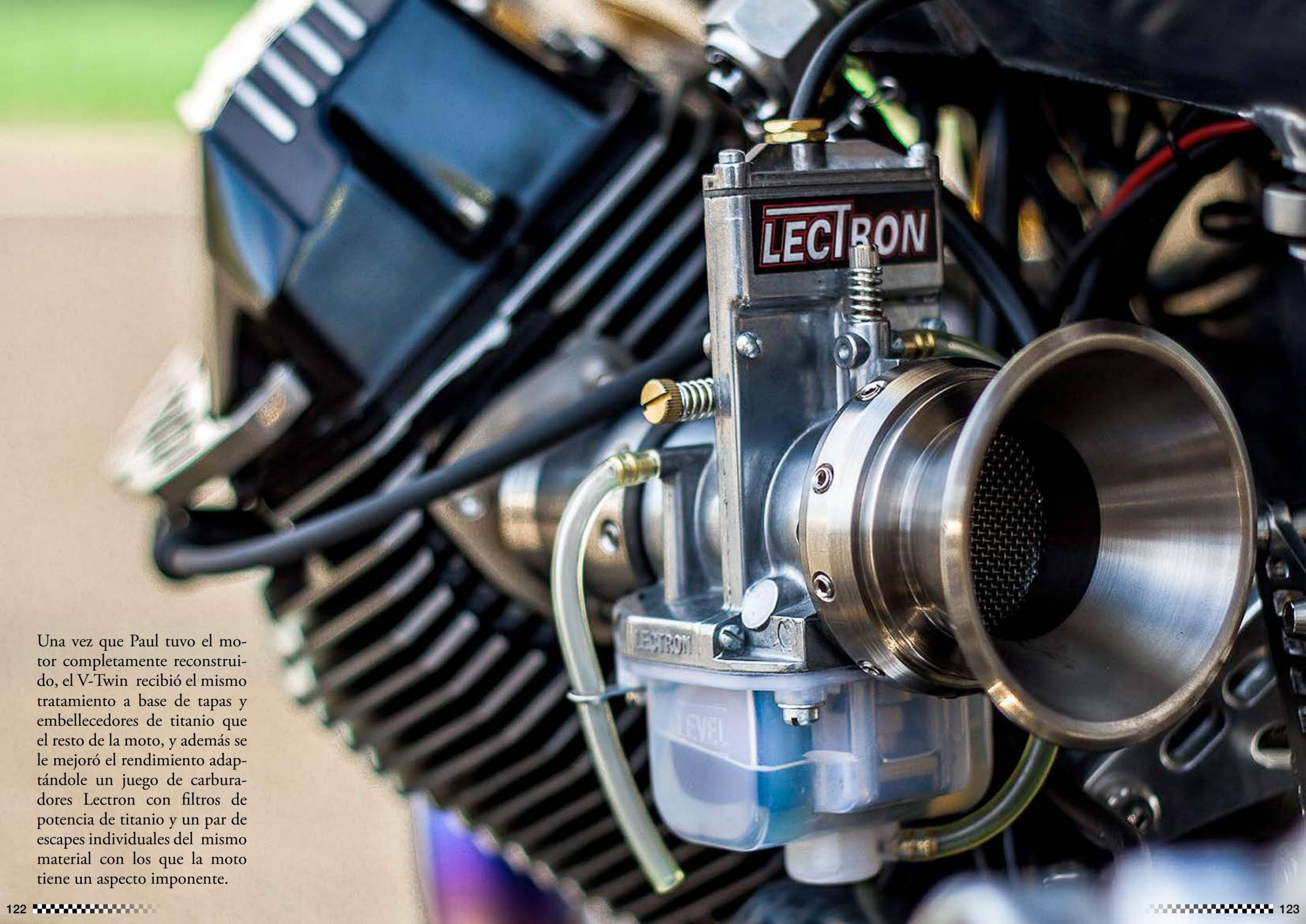
Lo mejor de la Titanium es que no tiene absolutamente nada que ver con ninguna de las transformaciones con base Guzzi que solemos ver. Esto está a otro nivel

La estructura principal del bastidor la construyó con titanio grado 5 con una mezcla de aluminio y vanadio que facilitó su forja, mientras que los soportes de la suspensión Cantiléver trasera se hicieron con titanio de grado 2, lo que ayudó en su manipulación. Las geometrías también son diferentes a las del chasis Daytona desarrollado originalmente para las Guzzi de carreras por John Wittner, el famoso Dr. John, que ahora cuenta con un ángulo algo más pronunciado en la columna de dirección y 20mm menos de distancia entre ejes. El aluminio elegido por Paul para dar forma a un depósito y un colín que aunque parezcan un monocasco no lo son, es el más difícil de modelar, aunque eso no le privó de crear una carrocería de curvas bien definidas y formas extremas cuyo resultado es uno de los más espectaculares que hemos visto en mucho tiempo, y que después de horas y horas de paciencia para fabricarla, y otras tantas de muñequilla y Scotchbrite para darle brillo, es casi obligatorio mirar sin quitarse las gafas de sol.



Titanio, aluminio, piezas de Ducati 1.098, o material tan exótico como los carburadores Lectron que alimentan el V-twin... Paul no escatimó esfuerzos para dotar a la “bella ragazza de Mandello” con lo mejor que encontró





Una vez que Paul tuvo el motor completamente reconstruido, el V-Twin recibió el mismo tratamiento a base de tapas y embellecedores de titanio que el resto de la moto, y además se le mejoró el rendimiento adaptándole un juego de carburadores Lectron con filtros de potencia de titanio y un par de escapes individuales del mismo material con los que la moto tiene un aspecto imponente.



El asfalto del circuito británico de Goodwood era el mejor escenario para fotografiar esta Superliger Guzzi de tan solo 155 kg de peso

A nivel de componentes la Titanium va bien servida: Tanto las llantas como la horquilla Öhlins que nos encontramos en el tren delantero proceden de una Ducati 1098, aunque las pinzas Brembo de anclaje radial originales que equipaba la italiana se han sustituido por unas Harrison Billet de seis

pistones. El equipo de freno trasero es de la misma Ducati. Adaptar la llanta fue un trabajo de locos ya que hubo que modificar considerablemente el buje para adaptarle el cardan Guzzi, aunque visto el resultado está claro que el esfuerzo mereció la pena. Tanto para la suspensión trasera, como para

el amortiguador de dirección Paul ha seguido confiando en Öhlins. Los productos suecos son caros como pocas, pero no tienen rival y la calidad, nos guste o no, hay que pagarla. Y con más motivo si hemos hecho una moto que lo merece como pocas.

Música Celestial →

Que algunos de los transformadores más importantes de nuestro país los usen de forma habitual en sus proyectos, debería ser suficiente garantía para que considerásemos los escapes y silenciosos Spark como una buena alternativa para equipar nuestra moto. Los importa la empresa valenciana Dream Machine, que tiene en stock un buen número de referencias tanto de escapes completos, como de silenciosos de uso universal.



Corazón Digital →

Si te van las motos entraditas en años, pero usar la tuya cada día se ha convertido en un calvario por culpa de la antigüedad del sistema eléctrico, la mejor (y casi única) forma de solucionarlo nos llega de la empresa alemana Moto Gadget, cuyo módulo digital M-Unit nos permitirá rehacer toda la instalación eléctrica desde cero.

Lo tienes en las principales tiendas del sector, y aunque trae un libro de instrucciones bien detallado, que por desgracia no está en nuestro idioma, para garantizarnos su correcto funcionamiento lo mejor es que dejemos su instalación en manos profesionales.



← Al alcance de la mano

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

Analizando detalles como las letras del logo bordadas, las inserciones de piel a modo de protectores, el esmerado trabajo de costura, o la forma en la que se ajustan a nuestra mano, ésta claro que la firma transalpina se ha esmerado mucho para que los Identity Racer parezcan unos guantes hechos a medida.

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



← We Are the Mods...

Hoy no haría falta que proclamasen a voz en grito la consigna "We Are The Mods", porque todos los que vimos en su día la película Quadrophenia sabemos que aquellas Vespa y Lambretta cargadas de bocinas y espejos pertenecían a los que a finales de los 50 y principios de los 60 eran el alter ego de los rockers de las café racer.

Y si algo era tan característico en los Mods como sus scooters italianos, eran los enormes chaquetas parkas 3/4 que vestían, y que ahora la firma italiana Tucano Urbano reinterpreta con la Green Park, una prenda de algodón técnico con un tratamiento Hydroscud laminado y costuras selladas que la hacen impermeable sin que deje de ser transpirable, lo que nos permitirá enfrentarnos con éxito a la adversa climatología invernal.

Al contrario que la prenda que vestían los Mods, la Green Park ofrece buena seguridad gracias a las protecciones CE Nivel 1 en codos y hombros, y al bolsillo trasero en el que se puede incorporar una espaldera. También cuenta con numerosos bolsillos interiores y exteriores de diferentes tamaños, y posibilidad de ajustarle los puños, la cintura o la capucha.

↓ Gafas Davida

Davida acaba de lanzar al mercado una nueva versión de sus ligeras gafas Davida PMX que aunque se han diseñado pensando en su compatibilidad con todo tipo y estilo de cascos jet, están especialmente recomendadas para usarse con los modelos Speedster V3 y Ninety 2 de tallas S y XS de Davida, ya que cuentan con un pequeño bastidor de plástico flexible que además ofrece la máxima visión periférica.



Mochila All Day Pack →

Con suficiente capacidad como para llevar la casa a cuestas, ésta mochila unisex con cierre superior tipo roll-top es un complemento imprescindible para todos aquellos que viven en constante movimiento.

Versátil, ligera y resistente gracias a su tejido de cordura impermeabilizado, la All Day Pack nos permite transportar bien protegido en un bolsillo acolchado independiente un portátil de hasta 15" (27x42cm). También cuenta con dos departamentos laterales con capacidad para botellas de hasta 1 litro; 1 bolsillo frontal y otro oculto en la espaldera para guardar el móvil, espalda acolchada con rejilla 3D transpirable, y correa de piel regulable para ajustar la carga.

Diseñada y fabricada íntegramente en España por la empresa Fugo Cargo, la All Day Pack tiene 20 L de capacidad y unas medidas de 30 x 50 (ancho x alto)



CB4 Interceptor

Una Honda para hacernos soñar



La gente del centro de Investigación y Desarrollo de Honda en Italia han vuelto a sacarse de la manga una de las motos que más sorprendieron a propios y extraños en el pasado EICMA de Milán. La CB4 “Interceptor”, una concept que toma prestado su nombre de las primeras VF750 destinadas al mercado USA, es la pura imagen de una café racer del siglo en que vivimos.

TEXTO: CR's; FOTOS: HONDA



S eguramente recordarás la Honda CB1100 TR Flat Tracker que publicamos el año pasado en el número 40 de *Café Racers* (Mayo) y que también se presentó en este mismo Salón EICMA de Milán. Se trataba de una máquina impactante, sin tapujos, y que además servía como homenaje al célebre piloto Marco Simoncelli, luciendo su dorsal en los laterales. No sabemos si en la marca del ala dorada tendrán intención de hacerla realidad en algún momento, pero lo que sí sabemos es que este año han vuelto a dejar volar su imaginación a los que trabajan en el centro de I+D de la marca en Roma, y el resultado ha sido la Honda CB4 "Interceptor", una máquina que supone una mirada a la escena café racer desde una perspectiva futurista que a más de uno le robará el sueño.

El nombre "Interceptor" se ha tomado prestado de las primeras VF750F con las que Spencer, Rainey, Baldwin, o Merkel participaban en el AMA Superbikes a principios de los 80



Pongámonos en situación. En 2015, este mismo departamento daba a conocer la Honda CB4, una naked de aspecto radical que guarda cierto parecido con la actual Honda CB1000R. Pues bien, avanzando dentro del marco creado bajo la denominación “Neo Sports Café”, esta nueva versión Interceptor proporciona a aquella CB4 un sutil toque “endurance” que nos recuerda vagamente a las motos de las carreras de resistencia de los 70 y principios de los 80. Si esto lo aderezamos



convenientemente con los que deberían ser los principios básicos de cualquier café racer que se precie –máxima potencia con el mínimo peso y equipada tan solo con los elementos imprescindibles– el resultado es una espectacular máquina de líneas alargadas y minimalistas que parece recién salida de una de esas películas de ciencia ficción post apocalípticas en las que la oscuridad lo envuelve todo, como vaticinándonos el negrísimo futuro que estamos construyendo a nuestro alrededor.

*El concepto 'Neo Sports Café'
tiene toda la pinta de ser el
siguiente paso en la evolución
del segmento café racer*



Y ya que hablamos de oscuridad, la decoración de la Interceptor ha sido bautizada como “Total Black”, así que era imposible hacerla más oscura. El negro es el color predominante en un conjunto en el que los únicos elementos que nos liberan del aburrimiento monocromático son los colores amarillo y dorado del mono amortiguador Öhlins, la pequeña pantalla de metacrilato que bordea el semicarenado y las barras de la horquilla, y el acero de los discos de freno y los colectores del sistema de escape 4 en 1, que con todas sus soldaduras bien a la vista da a la Interceptor un look industrial que queda perfecto en una máquina de estas características, y que resalta aún más si cabe la oscuridad del conjunto en cuanto la moto se pone en marcha y entra en funcionamiento el sistema de iluminación LED que rodea la espectacular entrada de aire tipo turbina dando forma al faro delantero. El estilizado semicarenado da la sensación de formar una sola pieza con el depósito de gasolina, y sus formas, aunque parezcan muy actuales, en realidad están inspiradas en las de la Honda [NR 500 GP](#) de 4 tiempos con la que el incombustible piloto japonés [Takazumi Katayama](#) se enfrentaba cada fin de semana en solitario a un ejército de máquinas de 500 de 2T a finales de la década de los 70. Para diseñar el colín de la CB4 en el departamento de I+D también se inspiraron en el mundo de las carreras, aunque esta vez no se fueron tan atrás en el tiempo, sino que se conformaron con recuperar una versión del de las primeras Honda de MotoGP, en cuyo interior se esconde el silencioso.



Seguindo las directrices del mundo custom, si la CB4 se llevara a la serie se podría elegir en cualquier color... siempre que fuera negro



La instrumentación de la CB4 es sencilla y complicada a partes iguales. Se alimenta con la electricidad que genera con el aire que recibir del depósito es una enorme pantalla de conectividad constante que enamora a los frikis de la alta tecnología, ya que les permitirá seguir la ruta en mapas digitales o conectarse con otros dispositivos móviles para hablar e interactuar entre sí. Un gadget así puede que sea bueno para convencer a los “tontos

del móvil” (dícese de aquellos para los que es un apéndice de la mano las 24h del día) pero en una moto nos parece tan innecesario como prescindible, porque si cuentas con una moto equipada con un espectacular basculante mono brazo, llantas de fibra de carbono, motor cuatro cilindros en línea, carrocería de ensueño, y toda la tecnología del gigante Honda puesta a tu entera disposición... ¿Te vas a preocupar de si lleva Bluetooth?



Los frikis de la tecnología estarán encantados con su pantalla con conectividad constante que permite seguir la carretera en mapas digitales, hacer llamadas de emergencia, y conectarse con otros dispositivos móviles... algo "imprescindible" en una moto



Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

XTREME BIKES

#49



GRAND PRIX 2.0
by Thunderbike

- ★ Atomic War: 1969 Harmann Sportster
- ★ Balance: Men In Black Custom
- ★ Gas d Rat: Rocket Bobs Cycle Works
- ★ Eclectic Scout: Motorkeep
- ★ Tangerine Dream: BX Custom Designs

ine
gazine
S
B
47
zine
S
6
45
gazine
S
4



XTREME BIKES



www.xtremebikes.es

MO
17
sa
ETS
stom