The Wild Side of Vintage

CAFE RACERS

49

The Clubman
by 271 Design

♣ Galaxy 650: Galaxy Custom ♣ The Blue Flame: Motorieep
♣ Big Single: Fatboy Design ♣ Vincent-Godet 1330
♣ 2Loud Scrambler: 2Loud Customs

Cafeína Mecánica

Los motoristas españoles sufrimos durante décadas un absurdo proteccionismo que nos hacía clientes obligados de unas marcas “Made in Spain” que, por mucho que alguno se eche las manos a la cabeza con lo que voy a decir, tuvieron el triste final que ellas mismas se buscaron. Esto viene a cuento porque cuando las motos japonesas empezaron a llegar a España a principios de los 80, todos estábamos tan ávidos de superdeportivas y tan hartos de monocilíndricos que algunos modelos excelentes fueron las víctimas colaterales de aquella situación tan surrealista. Uno fue la Honda GB 500 que la marca del ala dorada fabricó durante una década (del año 80 al 90), y que hoy os presentamos de la mano de Oliver Aschenbrenner, el fundador del estudio de diseño 271 Design, que desde que era un estudiante atesora un ejemplar que ha ido mejorando con los años hasta convertirlo en un “pepino” casi de carreras.

Siguiendo con los motores con carácter, los tailandeses Fatboy Designs nos enseñan el dragster urbano que han construido usando como base el chasis y el motor de una SR400 comprados en un mercadillo, y los taiwaneses 2Loud Custom hacen lo propio con una R-nine-T a la que han dado todo el aspecto de las motos de antaño.

De vuelta en la vieja Europa encontramos una Vincent-Godet tan especial como para que alguien con una potente chequera haya desembolsado por ella más de 78 mil euros, y la XS que nos proponen los chicos de Galaxy Custom. Una moto que ni nos atrevemos ni queremos catalogar porque odiamos las etiquetas, pero que nos ha dejado sin habla. Y para cerrar la revista de este mes, nada como la Café Racer que el taller francés MotoRieep ha realizada con una Voxan, una marca “maldita” cuyo fin no se debió a los mismos motivos que en el caso de las marcas españolas porque ellos no fabricaban motos de calidad infame, sino a los tejemanejes de unos políticos que, como suele ser habitual, no pensaron en la cantidad de puestos de trabajo que su egoísmo se llevaría por delante.

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

8 The Clubman ♧ 271 Design
34 Buenas (y malas) vibraciones
50 Big Single ♧ Fatboy Design
74 2Loud Scrambler ♧ 2Loud Customs
96 Vincent-Godet 1330
118 Galaxy 650 ♧ Galaxy Custom
142 The Blue Flame ♧ Motorieep

The Clubman

Oliver Aschenbrenner es diseñador industrial, ingeniero aeronáutico, y por si fuera poco... también construye motos

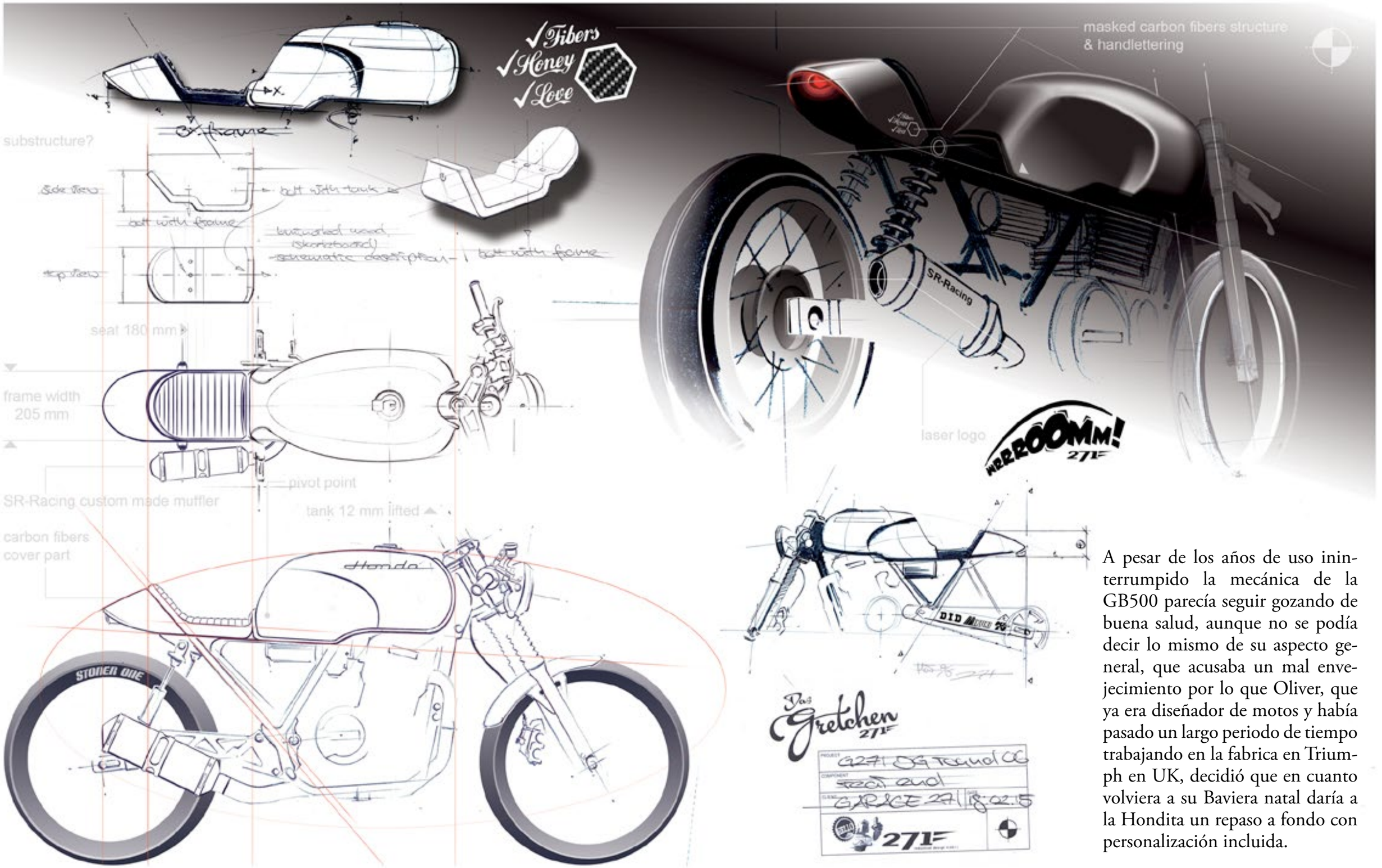
Texto: Xavi Escrichs; Fotos de estudio: Philipp Wulk;
Fotos de acción: Uwe Bartesch

Era un estudiante con menos pasta en el bolsillo que uno que se está bañando, cuando Oliver descubrió este GB500 de 1990 en un concesionario Honda enamorándose de ella a primera vista. Estaba en bancarrota pero sintió que necesitaba hacerse con ella, así que dejó un depósito prometiendo volver en cuanto pudiera. Tardó seis meses en reunir el dinero que le faltaba, y aunque el invierno ya se le había echado encima no le importó. Tampoco que tuviera que llevarse la moto a casa empujando porque el concesionario -Oliver supuso que era un castigo por haberle hecho esperar tanto tiempo- no se molestó ni en darle una carga a la batería.

Los años de uso ininterrumpido apenas habían hecho mella en la mecánica de la GB500, pero el resto de la moto estaba envejeciendo muy mal

A lo largo de los años le fue solucionando todos los problemas que tenía, que no eran pocos, y le montó un carburador Mikuni TM40 y un sistema de escape de SR-Racing con el que el viejo monocilíndrico japonés de cuatro válvulas tuvo suficiente energía como para seguir funcionando cada día, y además recorrer toda Italia, Francia y España cargando con el peso de Oliver y su equipaje.

180 km/h de velocidad punta no están nada mal para una pequeña "mono" con menos de 500cc



A pesar de los años de uso ininterrumpido la mecánica de la GB500 parecía seguir gozando de buena salud, aunque no se podía decir lo mismo de su aspecto general, que acusaba un mal envejecimiento por lo que Oliver, que ya era diseñador de motos y había pasado un largo periodo de tiempo trabajando en la fabrica en Triumph en UK, decidió que en cuanto volviera a su Baviera natal daría a la Hondita un repaso a fondo con personalización incluida.

PRIVATE PROJECT

Das Gretchen 271

PROJECT

271 "Das Gretchen" fast forward ▶▶
- private custom build
- on the basis of a 1988 HONDA GB500 TT
- project aim: strongest motorcycle on this basis

COMPONENT

rear section
- shortened frame
- adjusted lines & proportions
- self construction rear end

PHASE

sketching / final design
- detailed / accurate
- based on photographic side view
- exploring technical feasibility

DATE

Mar. 2015

Thank you Mighty Moped Marc for carbon fibers expertise & support!

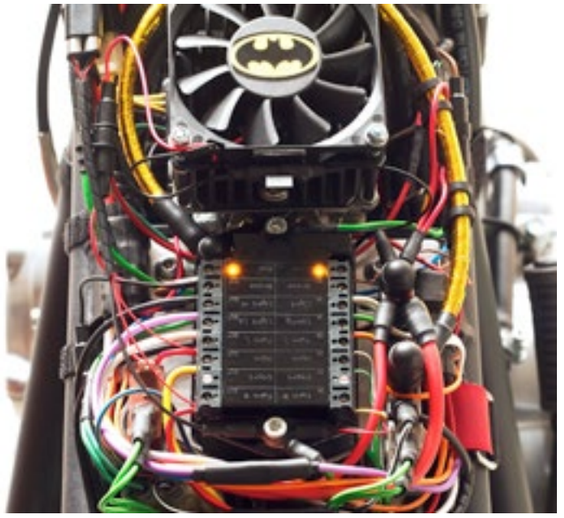
271 industrial design

Que se eliminara el arranque eléctrico para sentir la "autenticidad" de arrancar la moto a patada cada mañana demuestra que hay gente para todo

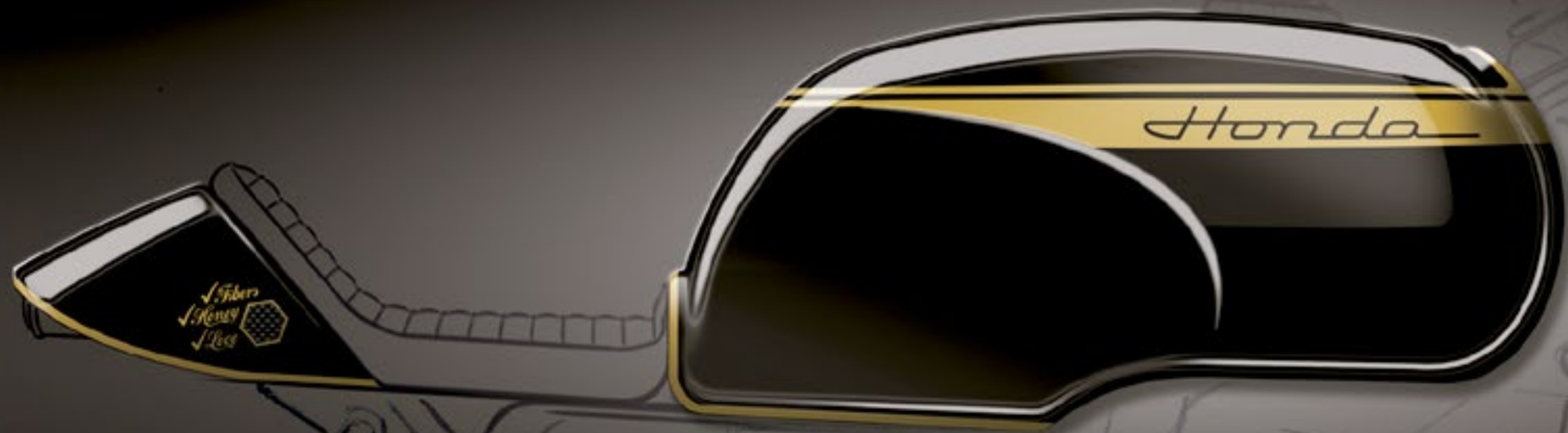
El depósito encorvado de la CB500TT es el principal protagonista de este proyecto café racer. Sutilmente reubicado sobre el chasis para conseguir una línea más nivelada, ahora oculta en el interior de su túnel un nuevo sistema eléctrico que garantiza que nunca más volverá a dejar tirado a su propietario, que también se ha entretenido en eliminar del chasis todo lo que no fuera estrictamente necesario, rehacer la sección trasera, y rematarlo la estructura con powdercoat negro para asegurarse su durabilidad. Para mejorar las suspensiones solo hubo que montar una horquilla de CB 450S con las barras ligeramente recortadas y muelles progresivos Wilbers, y un par de amortiguadores de la misma marca en el tren trasero para que la rueda estuviera en todo momento en contacto con el asfalto.

A pesar de la ingente cantidad de pasta que lleva invertida en ella, Oliver piensa seguir evolucionando su pequeña Honda café racer

Las cosas empezaron a ponerse más difíciles cuando hubo que encargarse del motor. Después de muchos meses de investigar y discutir con los especialistas de RFVC Oliver sabía que el trabajo sería largo, tedioso y costoso porque para tener la potencia que quería en el puño de gas tuvo que invertir en un pistón hecho a medida, biela y cigüeñal que afectaron su economía hasta el punto de dudar si merecía la pena invertir tanto dinero en una moto como aquella. Finalmente optó por liarse la manta a la cabeza aunque para abaratar costes mantuvo la cilindrada original y la culata. El resto del propulsor se restauró con piezas originales, otras especiales como el cambio de relación cerrada, el árbol de levas Hot Cams, o el cilindro ABP Racing, una empresa especializada que suele colabora con Oliver en multitud de proyectos, y alguna que otra chuchería artesanal como la tapa de embrague que hizo con ayuda de Alexander Winkler de Café Racer South Germany, que permite cambiarlo sin tener que desmontar toda la carcasa, y que Erich Eberle de Drema GmbH torneó, fresó y soldó a la perfección guiándose por el diseño CAD de Oliver, que también se empeñó en eliminar el arranque eléctrico porque arrancar a patada le parece más “autentico”. Lo que demuestra que hay gente para todo)



Podrá gustarte más o menos, pero la combinación de negro con filetes dorados del Lotus John Player de F1 de los 70, es de esas decoraciones con las que nunca te equivocas



El toque definitivo a esta japonesa tan… británica, fue cosa de Christian Rupcic de Chiko's Pinstriping, que ha recurrido a la combinación de colores del Team Lotus John Player Special de F1 de los 70, el negro con los fileteados dorados, que es una de esas elecciones con las que nunca te equivocas a la hora de decorar una moto retro con aspiraciones tan deportivas como la de Oliver, que no solo no se arrepiente de lo que lleva invertido en su pequeña café racer, sino que piensa seguir mejorándola poco a poco.

General

Moto>The Clubman
Modelo base>Honda GB500TT
Año>1990
Propietario> Oliver Aschenbrenner
Diseño>271 Design
Constructor> El propietario
País>Alemania
Precio>Incalculable

Motor

Fabricante>Honda
Tipo>Monocilíndrico
Refrigeración>Mixta aire-aceite
Cilindrada>498cc
Cilindro>ABP Racing
Arbol de levas>Hot Cams
Carburador>Mikuni TM40
Filtro de aire>K&N
Escape>SR Racing de acero inoxidable
Cambio>5 velocidades de relación cerrada
Embrague>Modificado y reforzado
Diámetro x Carrera>92 x 75mm
Potencia>47 cv@7083rpm
Par máximo>49Nm@6440rpm
Velocidad máxima>180 km/h
Compresión>9,5:1
Arranque eléctrico>Eliminado
Encendido>Electrónico aftermarket

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Original modificado
Horquilla>Showa recortada
Disco freno>ABM
Pinza>Nissin
Depósito de gasolina>Stock modificado
Asiento / Colin>271 Design
Basculante>Original con rodamientos de agujas
Amortiguadores>Wilbers
Pintura> CHIKO´s pinstriping

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…

Vuelve el Rally Dos Mares

Tras una brillante primera edición, Ducati presenta su Dos Mares 2018, un Rally turístico pensado exclusivamente para rodar sin prisa disfrutando al máximo a los mandos de nuestras motos de los paisajes, olores y carreteras de los Pirineos por los que transcurrirá el recorrido, guiándonos con un Roadbook, o navegador Tripy. El Rally Dos Mares, que está abierto a todo tipo de motos de más de 250cc, se caracteriza por contar con un número de participantes limitado a 100, así como por la calidad de los alojamientos elegidos por la organización (siempre hoteles de 4 estrellas), y la buena gastronomía.
La edición de este año se adelanta al mes de mayo, concretamente de los días 10 al 14, por ser unas fechas ideales para disfrutar de la primavera en Los Pirineos.
La inscripción, desde 410€, incluye **4 noches** en régimen de media pensión, roadbook en formato rollo, kit de bienvenida, camiseta, rutas cuidadosamente seleccionadas y asistencia, y si lo deseas, puedes alquilar un roadbook electrónico para una experiencia más profesional y relajada.

Para inscripciones o más información pincha aquí

Concurso de Elegancia 2018

El municipio del norte de Italia Cenobbio, acogerá una vez más en el Grand Hotel Villa d´Este y los espectaculares jardines de Villa Erba, el Concorso d'Eleganza que BMW organiza cada año, y que en esta edición 2018 tendrá como tema principal "Hollywood on the Lake", de forma que el lago Como se convertirá en el escenario cinematográfico perfecto para este magnífico "guión" en el que automóviles y motocicletas históricos serán los principales protagonistas.
La responsabilidad de elegir a los participantes recae en los comités de selección, que para esta 8ª edición han creado cuatro categorías más, para que los glamorosos protagonistas puedan competir para captar la atención del público y el jurado.

En cuanto a motos se refiere las categorías son:
Clase A. Los años dorados: Motos americanas de 1907 a 1917
Clase B. Lujo sobre 3 ruedas: Sidecares de 1920 a 1939
Clase C. Solteros italianos ganadores: Motos de competición de 250cc de 1949 a 1963
Clase D. Ropa nueva para motos británicas y alemanas de 1960 y 1970
Clase E. Diseño de motos: Nuevas Concept Bikes y Prototipos
Clase F: Aun sin confirmar.

Los interesados en presentarse a concurso deberán hacerlo online utilizando el formulario de inscripción que puede descargarse desde la página web , que también está abierta para la reserva de entradas del Concorso d' Eleganza Villa d' Este 2018 que se celebrará los días 27 y 28 del próximo Marzo

Soñar en Las Vegas

Con motivo de la celebración de su 27º macro evento especializado en motos clásicas, la galería de subastas Mecum Auctions especializada en el segmento del motor, reunió los pasados 26 y 27 de enero en el South Point Hotel & Casino de Las Vegas una de las mayores colecciones de motos conocidas hasta la fecha, nada menos que 204 motos de todas las épocas y estilos concentradas para esta ocasión.
Con una fuerte presencia de marcas americanas, también había dignas representantes británicas, italianas y japonesas, y algunos ejemplares tan únicos y exóticos como una *Indian Board track racer (1908), Harley-Davidson Twin (1911), Vincet Rapide (1948), Kawasaki KZ1000 Vetter Mystery Ship (1980), Bridgestone 175 DT (1966), una Husqvarna CR250 y otra participante en los ISDT (ambas de 1967), Buell RR 1200 (1988), Honda CB750 F2 Phil Read Replica (1977), BSA bimotor de carreras (1957), KTM 250 Flat Track de Kenny Roberts (1975), Honda XL250 Paris-Dakar Limited (1982), Kawasaki H1 500/3 (1971), Aermacchi 250 Racer (1964), Bimota DB1 SR (1988), Laverda SF2 (1974)*, y un largo etcétera que podéis ver accediendo al link que tenéis aquí abajo.

Consulta aquí el catálogo completo

Wheels & Waves California

El pasado verano los Southsiders, inventores y organizadores del famoso Wheels & Waves, el fotógrafo y director de cine californiano Patrick Trefz, y el también fotógrafo Paul D´Orleans (The Vintagent) acordaron unir sus fuerzas para organizar en los USA una edición de la famosa cita que anualmente se celebra en Biarritz.
Obviamente ésta fue algo más modesta que su hermana de este lado del charco y estaba más orientada a competiciones de flat track y sprint races que a otra cosa, pero tuvo tan buena acogida que para este año ya cuentan con los días 27 al 29 de Agosto para celebrar en el rancho Swallow Creeck de Cayucos (California), una segunda edición que será más parecida a la europea.
Si por esas fechas estáis de vacaciones por tierras del Tío Sam no estaría de más que os dejarais caer por allí, porque conociendo como se las gastan los americanos para hacer de cualquier evento un gran espectáculo seguro que el Wheels & Waves California no defrauda

WHEELS AND WAVES
CALIFORNIA

50 Aniversario

Llegó a ser tan importante en nuestro país, que a todo ciclomotor de similares características, fuese quien fuese el que lo fabricase, se les llamaba Vespino, así que ahora que se cumplen 50 años desde que Moto Vespa empezara a fabricarlos en Madrid, la capital de España va rendirle los próximos días 17 y 18 de este mismo mes el homenaje que se ha ganado por derecho propio.
La exposición se llevará a cabo en el Centro Cultural José Luis López Vázquez del Barrio de San Blas, donde se encontraban las antiguas naves de Moto Vespa, donde habrá una concentración a la que ya están inscritos más de 120 “Vespineros” procedentes de toda nuestra geografía.
Los asistentes podrán ver expuestos más de 30 ejemplares diferentes del mítico ciclomotor automático que revolucionó el transporte juvenil en las décadas de los ’60, ’70 y ’80. Además de disfrutar de la exposición de Vespino y de otros ciclomotores derivados, todos los aficionados que se acerquen al centro cultural podrán disfrutar de una amplia presentación con vídeos y fotografías de su historia.
Pese a la vinculación que tenía Moto Vespa con la fábrica italiana Piaggio, la producción del Vespino se llevó a cabo íntegramente en Madrid, y aportaba numerosas novedades como el bastidor de tubo de sección cuadrada, el depósito de gasolina o el motor monobloque de transmisión automática.
Durante la jornada del sábado a las 11 de la mañana se realizará una marcha que irá desde el centro cultural hasta la antigua fábrica. La exposición es completamente gratuita para todos los aficionados que deseen visitarla, y estará abierta el sábado de 11 a 22, aunque cerrará de 2 a 3, mientras que la jornada del domingo solamente estará abierta de 9 a 14 horas

Harley-Davidson en los X Games

El pasado mes se celebraron en Aspen (Colorado, USA) los X-Games 2018, y entre todas las locuras que se llevaron a cabo hay que destacar la Snow Hill Climb, una subida a una colina nevada en la que por primera vez hubo una categoría para modelos Harley-Davidson convenientemente preparadas para la ocasión, en la que participaron los pilotos Logan Mead, Logan Cipala, Austin Cardwell, Jake Anstett, Dan Lauters, Josh Mueller, Louie Lauters y Travis Whitlock.

Era la primera vez que las motos de Milwaukee tenían su propia categoría así como el apoyo incondicional de la fábrica, desde la que Scott Beck, su director de marketing comentaba que participar en un evento de estas características era un paso completamente natural en los 115 años de historia de la marca.

Las reglas en cuanto a la preparación de las motos se refiere eran mantener el chasis y el motor tal y como sale de fábrica, pudiéndose modificar y/o sustituir basculante, suspensiones, llantas, tipo de neumáticos, y aligerado de componentes.

Las mangas eliminatorias pudieron seguirse en directo el pasado domingo 28 a través de la página de Facebook de Harley-Davidson a partir de las 06:15 hora española, y posteriormente la gran final de la Harley-Davidson Snow Hill Climb que fue emitida en directo por el canal ESPN.

Suzuki Katana 3.0

Aunque a algunos os pueda sonar a broma, en el pasado salón EICMA de Milán, en el que se presentaban las novedades de todas las marcas, la moto más admirada del certamen fue precisamente una “outsider” con la que nadie contaba. Se trataba de una versión moderna de la Suzuki Katana 1100 de 1982, junto a la que se encontraba, cuya aceptación ha hecho que los responsables de Suzuki se estén planteando llevarla a la serie de cara a 2020, que se celebrará en centenario de la marca de Hamamatsu

Para los que buscan inspiración

La firma italiana especializada en el diseño y fabricación de accesorios de aluminio, ha dado un lavado de cara a su catálogo de producto y llega en 2018 con fuerzas renovadas. Como no podía ser de otra forma, Rizoma hace un importante esfuerzo por ofrecer los mejores componentes en un ejercicio que combina investigación, excelencia, detalle y estilo.

Las novedades para esta temporada 2018 se centran en una línea de nuevos accesorios de uso universal entre los que se encuentran sus los retrovisores “4D” y “Eccentrico”, los puños “Urlo” y la nueva gama de intermitentes “Corsa”.

A esto hay que sumarle accesorios de nuevo diseño para los modelos más populares del mercado, y una sección bautizada “Garage Fitting” en la que se muestran diferentes propuestas pensadas para los transformadores más exigentes.

Un catálogo totalmente renovado en estructura y contenido, que emana la esencia Rizoma, y llega para convertirse en una herramienta eficaz para los partners y en una guía sencilla y clara, capaz de inspirar al usuario que busca el detalle perfecto para hacer su moto única.

Pincha AQUÍ para descargar el catálogo Rizoma 2018

Dainese 72

El grupo Dainese aprovechó el pasado Motor Bike Expo de Verona para presentar sus nuevas líneas de equipamiento Speed Leather, Archetypes y Demon Flower pertenecientes todas a la recientemente creada marca *Settantadue, con la que la conocida firma italiana quiere recuperar* en cuanto a diseño la esencia de aquellas prendas que se usaban en los años dorados para rodar en moto, pero dotándolas de los elementos necesarios para adaptarlas a las exigencias de seguridad que se requieren hoy día.

Del asfalto al agua en 5 segundos

Después de haber desarrollado con éxito diferentes modelos de tres y cuatro ruedas, en la firma Gibbs Technologies han hecho realidad el sueño de fabricar la primera moto-anfibio del mundo, que aunque todavía está en fase de prototipo, ya está prácticamente lista, a falta de retoques estéticos, que falta le hacen, para entrar en producción

La innovadora tecnología anfibia de este curioso vehículo desarrollado por Gibbs permite pasar del asfalto al agua en menos de cinco segundos sin que sea necesario pararse para hacer ningún tipo de cambios. La Biski , que así se llama el invento, cuenta con un motor de 55 CV de potencia capaz de propulsarnos a más de 150 kmh sobre el asfalto y de rebasar los 60kmh en agua, y en la zaga de su amplia carrocería cuyo diseño no puede negarse que está muy próximo al de un mega scooter, se oculta la rueda trasera cuando se está navegando.

DE NUEVO EN MARCHA

"De nuevo en marcha" es la frase con la que todos coincidimos, al igual que con nuestra pasión absoluta por las dos ruedas. Nuestra marca legendaria nace de nuevo con más fuerza y la retomamos donde se dejó.
F.B. Mondial tiene grabado en su ADN la competición. En el pasado la marca disfrutó de una época gloriosa con diez títulos de campeón del mundo en 125cc y 250cc.

HPS 125

P.V.P. 3.495 €*

*Precio estimado en Península y Baleares no vinculante para el Vendedor Autorizado

Euro 4. 13,6 CV. Refrigeración líquida. EFI Magneti Marelli. Frenada CBS con disco lobulado.
Consumo combustible: 2.9 l/100 km. Emisión CO2 : 67.5 g/km
Puedes conducir este modelo con tu carné de coche

F.B Mondial

www.fbmondial.es

Alicante Ducatalia 965132558 **Almería** Motos Matilla 950259930 **Asturias (Avilés)** Point Moto 984110110 **Barcelona** Big Bike 934548790, Drug Moto 933373112, Moto Stock 938672650, Xtreme Bike 933306055 **Bizkaia** Autos Alzager 944973064 **Cáceres** Chavarri Motor 927236655 **Cádiz** Cool Motorcycles 956303810 **Castellón** Motos Meccanica 964257979 **Ciudad Real** Dos Ruedas 926231047 **Córdoba** Fun Bike 957274550 **Granada** Vespacito 958256466 **Guipúzcoa** Txarandaka 948309427 **Las Palmas** Canary Motos 928931202 **Madrid** Heros 66 912680855, Moto Costa 913554882, Speed Bike 917786232 **Málaga** Go Racing 952330061 **Mallorca** Alcudia Motos 971547408 **Murcia** CyB Motos 968644437 **Sevilla** Motocasión Sevilla 954655400 **Tenerife** Mas que Motos 922371131 **Valencia** Stop&Go 963567114 **Zaragoza** Daytona Bikes 976460850

Atención al cliente: 961 415 496 fbmondial@turbimot.com Distribuida por TURBIMOT

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 Algaida, 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.doctorcvt.com

DUCATI ESPAÑA
www.ducati.es

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

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 –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

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.metrallamotorcycles.es
www.metrallamotorcycles.com

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

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

Big Single

SR Drag Racer

Las autovías de circunvalación y el centro de cualquier gran ciudad del mundo suelen ser caóticas en horas punta. Pero seguro que ninguna, por mucho tráfico que tengan, se puede comparar con la circulación que hay en Bangkok. Ninguna.

Texto: Xavi Escrichs; Fotos: Cortesía de Fatboy Design

Bueno, quizás Nueva Delhi o el Cairo,… pero realmente ninguna de nuestras carreteras o autopistas se acerca ni de lejos al caos circulatorio que se sufre en la capital de Tailandia. En Bangkok conviven más de 8 millones de almas, aunque en el día a día, si contabilizamos la gente que se desplaza desde las provincias colindantes, el número asciende a algo más de 14 millones de personas que se pelean por conquistar un trozo de asfalto como si les fuese la vida en ello. Por eso no del todo claro si gestionar un taller custom como Fatboy Design será una tarea fácil, o un caos igual que la vida diaria en esa ciudad.

Lo que es cierto es que en Fatboy Design pueden trabajar en tiempo récord, y el caso de esta SR 400 es el ejemplo más claro. Fueron invitados a participar en la tercera edición del Drag Day Party que se celebra en Tailandia, y quisieron aprovechar que por primera vez había una categoría específica para modelos Yamaha SR 400 para presentar un proyecto realizado con esa base. El único problema es que solo tenían 14 días para hacerlo.

Ya que era la primera vez que les invitaban a participar en el Drag Day Party que se celebra en Tailandia, decidieron hacerlo por todo lo alto

El primer paso fue hacerse con un chasis SR. Encontraron uno de un ejemplar del 89 al que le dieron un "estirón" para asemejarlo al de una máquina de drag racing, al que acompañaron de un propulsor de la misma familia al que le incrementaron la cilindrada a 500cc con un kit de carreras que encargaron a Japón, desde donde también importaron el escape Thruxton y el bonito depósito de gasolina de aluminio que luce sobre el chasis, un WM de un fabricante de recambios y accesorios nipón especializado en motos de aire retro, que lo usa en sus propias motos, las Wellington W400 y W650.

La cilindrada del monocilíndrico se incrementó a 500cc con un kit de carreras importado de Japón

El motor de segunda mano, que andaba sobrado de kilómetros, originalmente era un 400cc que desmontaron por completo para montarle las piezas de carreras y hacerle una exhaustiva puesta al día que incluyó un nuevo carburador Mikuni TMR38. El larguísimo basculante es de realización propia. Está hecho a la medida del chasis Yamaha y asistido por un amortiguador de BMW S1000R que trabaja sin bieletas directamente anclado a él. Otras piezas como el conjunto asiento-colín, estriberas retrasadas, semimanillares, y hasta el piñón de ataque y la corona también son de cosecha propia.

Piezas como el conjunto asiento-colín, estriberas retrasadas, semimanillares, y hasta el piñón de ataque y la corona, también son de cosecha propia

Tanto en el tren trasero como en el delantero, en el que se ha montado una horquilla original de SR400 convenientemente rebajada y endurecida con muelles especiales, llevan llantas de radios de Harley Sportster 883 equipadas con frenos Brembo. La delantera está calzada con un neumático con un dibujo clásico de la marca Duro, mientras que en la posterior encontramos un espectacular slick M&H específico para carreras de dragsters.

El trabajo de terminación en esta pequeña SR500 de carreras es tan efectivo como sencillo, y dio como resultado una moto espectacular como pocas

Fatboy Design consiguieron finalizar este proyecto, que fue uno de los más aplaudidos del certamen, en tan solo catorce días

El trabajo de terminación es tan efectivo como sencillo. Chasis pintado en azul, componentes como el amortiguador, la culata y el radiador de aceite en powdercoat rojo, y la carrocería en metal crudo con los característicos "Yamaha Racing Blocks" en sus laterales, aderezada con multitud de detalles hechos a mano alzada como los logos de Mooneyes de los flancos de colín, la leyenda "If I Gotta Explain you wouldn´t understand (si tengo que explicártelo es que no lo has entendido) que encontramos sobre el colín, o el precioso trabajo de pintura sobre el depósito, de los que se encargaron en la tienda-taller Gold Finger, que además son los distribuidores en Bangkok de los productos Mooneyes.

El proyecto SR Drag Racer se completó en los previstos y como fue una de las principales atracciones de los Drag Day Party los han vuelto a invitar a participar así que si en solo 14 días han conseguido hacer una moto como esta… ¿Qué serán capaces de hacer teniendo un año entero por delante? Y por cierto: aunque a simple vista no lo parezca, los chicos de Fatboy Design han homologado la Big Single para poder pelear con ella por conquistar un trozo del asfalto en el caótico tráfico de Bangkok

Aunque a simple vista no lo parezca, la Big Single se ha legalizado para poder luchar con ella entre el caótico tráfico de Bangkok por conquistar un trozo del asfalto

General

Moto>Big Single
Modelo base>Yamaha SR 400
Propietario>Fatboy Design
Constructor> Fatboy Design
Taller> Fatboy Design
Tiempo>14 DÍAS
País>Tailandia

Motor

Fabricante>Yamaha
Tipo>Monocilíndrico
Cilindrada>500cc
Kit motor>Over racing
Carburador>Mikuni TMR38
Filtro de aire>Trompeta de admisión de aluminio
Escape>Thruxton

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Yamaha/ Fatboy Design
Horquilla>SR400 modificada
Basculante>Fatboy Design
Faro> Fatboy Design escondido tras el portanúmeros
Manillar> Fatboy Design
Mandos/bombas>YAMAHA
Puños> Fatboy Design
Llanta delantera>Sportster 883
Freno>Brembo
Neumático>Duro Classic
Depósito de gasolina>WM
Asiento-Colín> Fatboy Design
Estriberas retrasadas> Fatboy Design
Basculante>Fatboy Design
Amortiguador> BMW S1000R
Llanta trasera>Sportster 883
Freno>Brembo
Neumático>H&M
Piloto> Fatboy Design
Pintura>Gold Finger

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 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

Servicios oficiales: Barcelona 932 180 780 Barcelona (Mataró) 937 997 926 Valladolid 983 332 222.

Atención al cliente 961539481

Proveedor oficial de Seguros:

2Loud Scrambler

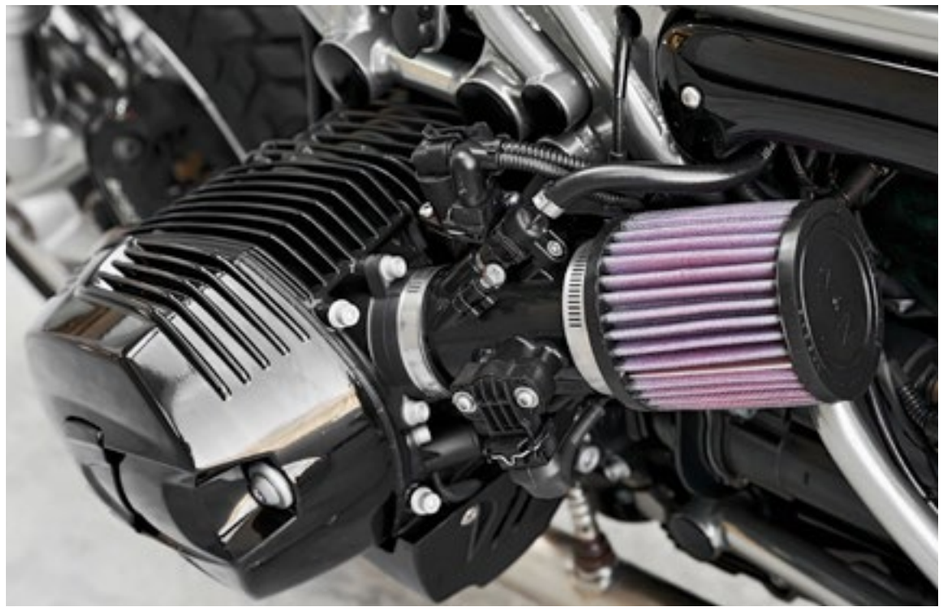
Gracias a su versatilidad, la popularidad de las motos tipo scrambler se ha disparado. La posibilidad de aventuras en senderos y pistas de tierra sumada a un comportamiento en carretera bastante digno las convierte en una opción de lo más atractiva...

Texto: Xavi Escrichs; Fotos: Cortesía de 2Loud Custom

Cuando en 2Loud Custom recibieron el encargo de transformar una R-nine-T Scrambler sabían que a pesar que la germana, tal y como sale de fábrica, es una moto capaz de desenvolverse con bastante soltura en casi cualquier tipo de terrenos, su volumen y peso son un hándicap para los pilotos de menor estatura, por lo que habría que aligerarla todo lo posible. Si a eso le añadimos que a las bóxer, tanto las más modernas como las clásicas, se les ha sometido a transformaciones de todos los estilos habidos y por haber, eso suponía un reto extra porque con la cantidad que llevamos vista hasta la fecha se lo iban a tener que currar mucho para destacar, por mucho que su estilo sea capaz de hacerlo por sí mismo.

A pesar del "empacho" de transformaciones con mecánica BMW bóxer que tenemos, aún hay constructores que son capaces de sorprendernos

Como no podías ser de otra forma, el proyecto comenzó con un desmontaje total en el que ya se optó por mandar el depósito de gasolina original al cuarto trastero. Su lugar ahora lo ocupa un modelo mucho más pequeño realizado en acero que deja a la vista el chasis y una buena parte del motor. Su instalación obligó a reubicar desde las dos unidades electrónicas de mando hasta el ABS, pasando por la batería y la bomba de gasolina. Un trabajo excelente y que según ellos fue el más complicados a los que Max y su equipo tuvieron que enfrentarse para dar a la moto esa estética retro tan aparentemente carente de todo tipo de tecnología moderna.



Las llantas originales se mantuvieron en su emplazamiento, aunque convenientemente redecoradas con una pintura al horno que garantizase su longevidad. Ambas están calzadas con las mismas gomas Pirelli MT 60RS que tan buen resultado dan en las Ducati Scrambler. Para la suspensión trasera se escogió un mono amortiguador H2P que cuenta con multitud de posibilidades de regulación de hidráulico, precarga y extensión y compresión del muelle firmado por la prestigiosa marca taiwanesa Gears Racing.

Dar a la R9T el estilo de una moto retro y carente por completo de tecnología moderna no era fácil, pero precisamente esa es una de las especialidades del taller taiwanés

El motor está redecorado con una pintura negro azabache de alta temperatura que además de darle al bóxer un look que le sienta realmente bien, parece que también realzase su protagonismo haciendo que dirijamos a él nuestros ojos. A esto también contribuyen el magnífico sistema de escape 2 en 2 de acero inoxidable hecho a mano, y los filtros de aire K&N que nutren de aire la alimentación. Para mantener los 110 Cv que rinde el propulsor en el punto óptimo de funcionamiento, en 2Loud instalaron –unos cuantos centímetros por encima del original para que sirviera de soporte a unos discretos intermitentes LED- un radiador de aceite Arch adicional.

El color negro azabache no solo le sienta muy bien al bóxer, sino que además realza su protagonismo

Para rebajar el peso total del conjunto, algo fundamental en una Scrambler con la que se supone que se van a hacer recorrido off-road, tanto el equipo de frenada delantero como los intermitentes y el faro se sustituyeron por elementos más ligeros que los originales, una receta que se siguió en otros componentes como el piloto de aluminio MS Pro cortado con máquina de control numérico CNC o el asiento artesanal tapizado en piel que se asienta como un guante sobre el nuevo subchasis rediseñado por Max y su gente.

Esta BMW pone a Max y su equipo en el top de los constructores con mayor proyección internacional

El manillar y sus soportes, pensados para conseguir una buena posición de conducción tanto si rodamos sentados como si lo hacemos de pie sobre los estribos, fueron obra del propio Max, que no se olvidó del detalle de introducir los cables de gas y de las piñas de luces en su interior. Las bombas de freno delantero y embrague que encontramos en sus extremos son las Brembo RCS del modelo de serie, que después de pasar por las expertas manos de Max Ma se ha convertido en una Scrambler bajita, ágil y fácil de manejar con la que cualquier piloto, sea cual sea su fortaleza física y su envergadura, llegará perfectamente al suelo y podrá disfrutar de esas aventuras por caminos y pistas que todos hemos soñado vivir alguna vez, y lo que es más importante, pone a Max y su equipo de 2Loud Custom en el top de los constructores con más proyección internacional.

General

Moto> BMW
Modelo base>R-nine-T Scrambler
Propietario> 2Loud Customs
Constructor>Max Ma
Taller>2Loud Customs
País>Taiwán

Motor

Fabricante>BMW
Tipo>BOXER
Cilindrada>1.100cc
Alimentación>EFI
Filtros de aire>K&N
Refrigerador aceite> Arch
Escape> 2:2 de acero inoxidable

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis> BMW modificado
Subchasis>2Loud Customs
Horquilla> Original
Faro>2Loud Customs
Manillar>2Loud Customs
Llanta delantera> Original
Frenos>Brembo
Neumático> Pirelli MT60RS
Guardabarros> 2Loud Customs
Depósito de gasolina>2Loud Customs
Asiento>2Loud Customs
Estriberas conductor>2Loud Customs
Llanta trasera>Original
Amortiguador trasero> H2 Gears
Freno> Brembo
Neumático> Pirelli MT60RS
Porta matrícula>2Loud Customs
Piloto>2Loud Customs
Pintura>2Loud Customs

ducati.es

the gentleman X the bastard

XDIAVEL

¿PREPARADO PARA DAR EL SALTO?

5.000	60	40
Régimen de Par máximo	Posibilidades Ergonómicas	Ángulo de inclinación máximo

Con **DUCATI ACTIVE!** *"me la quedo, la cambio o la devuelvo"* por **225€*** al mes con **3 años** de garantía.

36 cuotas. Entrada: 5.567,33 €. Cuota final: 7.397,81 €. TAE: 8,20%

*PVP estimado en Península y Baleares de 18.240.00 € para XDiavel (IVA, transporte, descuento de marca y concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos), financiando a través de Volkswagen Finance EFC S.A., según condiciones contractuales un capital mínimo de 12.500 €, con una permanencia mínima de la financiación de 36 meses. Com. de Apertura: 3,00% (397,48€). TIN: 6,49%. Importe total del crédito: 13.249,18 €. 35 cuotas de 225 € y si lo deseas, al cabo de 3 años podrás cambiarlo por otro modelo, devolverlo o quedártelo pagando la cuota final de 7.397,81 €. Importe total adeudado: 15.670,28 €. Precio total a plazos: 21.237,62 €. Seguro de protección de pagos financiado (576,51€). Oferta válida hasta 28/02/2018. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: XDiavel S black

Vincent-Godet 1330

“The World’s Fastest Standard Motorcycle” es el eslogan que a finales de los años 40 encabezaba la publicidad de Vincent. Y es que su velocidad punta, que rozaba los 200 Kmh, Hacía de las Black Shadow las motos de serie más rápida del mundo…

Texto: Xavi Escrichs; Fotos:D.R.

Eso hoy día no tendría ninguna relevancia porque cualquier “motillo” es capaz de superar con creces la barrera de los 200 km/h, pero cuando caemos en la cuenta de que la Vincent Black Shadow nació en 1948 la cosa cambia por completo. Más que nada porque una década después, en plena efervescencia del movimiento café racer, todavía se consideraba una “machada” rebasar con una moto de serie con algo de preparación la mítica cifra de las 100 millas por hora (o One Ton como le llamaban ellos. De ahí lo de “Ton Up Boys”: los chicos que habían rebasado esa barrara) lo cual nos da una idea muy clara del nivelazo técnico de su propulsor V-Twin de 998cc, y explica el motivo de qué se las considerase las primeras superbikes de la historia.

Si en plena efervescencia del movimiento café racer ya se consideraba una "machada" rebasar la barrera de las 100mph (1 Ton), imaginad lo que debía ser en 1948 alcanzar los 200 kilómetros por hora

Desgraciadamente, el sueño de poder ponerse algún día a los mandos de una de aquellas magnificas motos fabricadas íntegramente a mano se esfumó para todos los aficionados a mediados de la década de los 50, cuando Vincent cesa definitivamente la producción dejando huérfanas de piezas de recambio a las poco menos de 1700 unidades que había puesto en la calle mientras estuvieron en activo. Pero hoy no vamos a hablar de Vincent ni de su historia (eso lo dejamos para otro artículo) sino del excelente uso que algunos supieron dar años más tarde a sus propulsores.

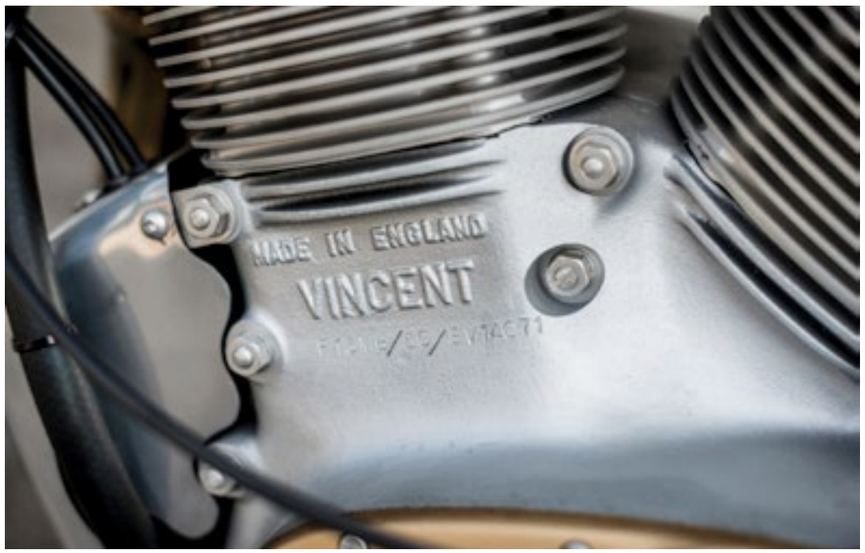
Años antes de convertirse en uno de los diseñadores de chasis más afamados y reconocidos del mundo, el suizo Fritz Egli era un simple piloto privado que las pasaba canutas intentando dominar las reacciones de la Black Shadow con la que competía. Y no lo tenía fácil porque su parte ciclo, muy innovadora veinte años atrás para una moto de calle pero claramente superada a nivel técnico, ya no estaba a la altura de las prestaciones de un motor que a pesar de sus años era tan fiable, e incluso más potente y rápido, que el de la mayoría de motos de la época. Por desgracia no conocía ningún ingeniero que hubiera trabajado en la fábrica para que le ayudase a actualizar la moto, por lo que decidió ser él mismo quien solucionase sus problemas.

Antes de convertirse en un famoso constructor de chasis, Fritz Egli era un simple piloto privado que las pasaba canutas intentando dominar las reacciones de la Black Shadow con la que competía

La parte ciclo original de la Black Shadow constaba de una enorme pieza de sección rectangular que era el depósito de aceite, a la que el motor se sujetaba por las culatas, horquilla de paralelogramos, y una suspensión trasera que en un tiempo en que la mayoría de motos tenían chasis rígidos debió suponer una revolución, porque era un basculante tipo Cantilever con dos amortiguadores que trabajaban a compresión. Pero todo ese derroche de avances técnicos no era suficientes para impedir las flexiones a la hora de exprimir al máximo el emblemático V-twin británico, por lo que Egli diseñó una nueva columna vertebral con un cilindro recto de acero con la columna de dirección en un extremo, triangulación central de refuerzo, y basculante de sección rectangular con dos amortiguadores de anclaje convencional con el que Fritz se hizo en 1968 con el campeonato de velocidad de su país.

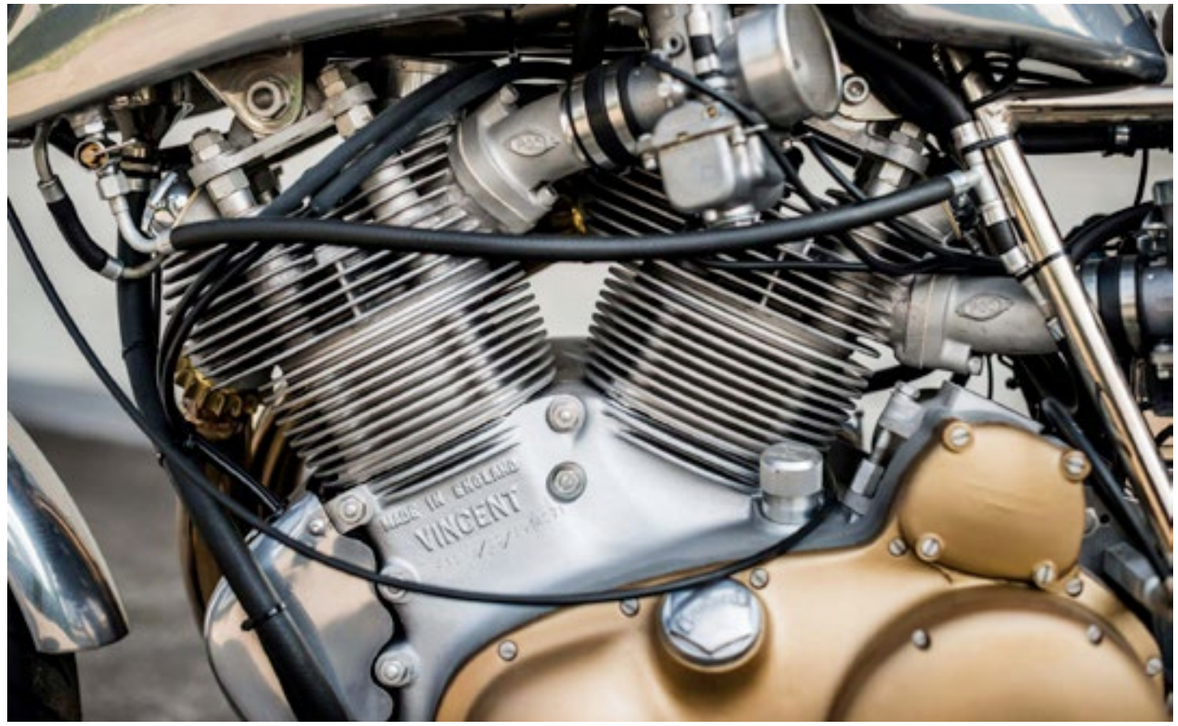
La comunidad de propietarios Vincent no tardó en hacerse eco del éxito del piloto suizo, y a partir de ahí empezó a forjarse la leyenda de los chasis Egli, con un Fritz que al poco se encontró fabricando réplicas de su chasis de carreras que le demandaban motoristas de Japón, Australia, Nueva Zelanda, Estados Unidos, y por supuesto de otros países europeos, que sabían apreciar las bondades de un chasis que solamente sufrió ligeras variaciones desde entonces. Quizás la más importante es que con el tiempo Egli cedió los derechos de fabricación al ex piloto Patrick Godet, que se encargó de convertir las Egli-Vincent, ahora Vincent-Godet, en un icono del motociclismo que por desgracia tiene un elevado precio que no está al alcance de todos los bolsillos.

Egli cedió los derechos de fabricación al ex piloto Patrick Godet, que ha convertido las Egli-Godet en un cotizado objeto de deseo no apto para todos los bolsillos



La unidad que hoy tenemos aquí es un ejemplo extremo de hasta donde se puede llegar con una Black Shadow sin que pierda su precioso estilo de máquina de otros tiempos. La cilindrada del motor V-Twin de 998cc se ha incrementado a 1330 cc, y ahora cuenta con cárteres y carburadores de magnesio y un espectacular sistema de escape 2 en 1 rematado con un clásico silenciador "escupe guisantes", mientras que el bastidor vestido con una vistosa carrocería de aluminio compuesta por un depósito de gasolina de hermosas formas en cuya base izquierda encontramos un rebaje que deja sitio al carburador que alimenta el cilindro delantero, guardabarros y conjunto asiento-colín de una sola pieza, se protege del paso del tiempo y de las inclemencias climatológicas con un recubrimiento de níquel.

Como el resto de motos británicas de la época, la Vincent también tiene el eje de salida del cambio en el lado derecho, lo que significa que antes de salir a rodar con una de estas motos conviene cambiarse el chip, porque es bastante probable que cuando queramos accionar el freno trasero cambiemos de marcha y nos llevemos un buen susto. Y ya que hablamos de frenos conviene apuntar que la suma de los 111 Cv del renovado motor, y un peso pluma de todo el conjunto de solo 172 Kg, han dado como resultado una relación peso potencia suficiente como para dejar en ridículo a muchas motos que acaban de salir de una cadena de montaje. Esto requirió un equipo de frenada a la altura que se solucionó con los dos preciosos tambores Fontana de magnesio que lucen ambas llantas de radios. El delantero es un doble leva de cuatro zapatas y 250mm de diámetro y el posterior de leva simple, ambos convenientemente refrigerados para evitar el sobrecalentamiento de los materiales cuando entran en funcionamiento. Seguramente no sean tan efectivos como unos frenos de disco modernos pero a nivel de estilo… no hay punto de comparación.



111 Cv de potencia y 172 Kg de peso, dan como resultado una relación peso potencia para dejar en ridículo a muchas motos que acaban de salir de una cadena de montaje

No sabemos quién se llevaría a su casa este exclusivo ejemplar de Vincent-Godet que Sotheby's subastó el año pasado, pero sí que es un afortunado. Y no solo porque ahora sea el propietario de una exclusiva y auténtica pieza de museo, sino también porque tuvo que desembolsar la friolera de 78.975 euros. Ya se sabe, quien algo quiere, algo le cuesta.

El año pasado la prestigiosa firma de subastas Sotheby´s consiguió 78.795€ por este exclusivo ejemplar Vincent-Godet

Galaxy 650

Una XS de otra galaxia

Galaxy Custom es un taller que se sale de lo habitual. Que se dediquen a las motos personalizadas no es raro, pero sí que tenga su cuartel general dentro de una fábrica de muebles de lujo a medida...

Texto. Xavi Escrichs, Fotos: Cortesía de Galaxy Custom

Estar donde están tiene ventajas porque les da fácil acceso a maquinaria y equipamiento sofisticados, y a una serie de especialistas muy bien cualificados con cuya ayuda siempre pueden contar cuando es necesario, lo que se traduce en que cuentan con todo lo necesario para construirnos desde cero cualquier tipo de moto con el que nos atrevamos a soñar. Entre sus proyectos se incluyen un par de bobbers BMW 1200RS, una Boxer y otra con motor K de 2013 y 2016 respectivamente, que se hicieron muy populares en los USA después que las presentaran en algunos bike shows a los que las llevaron desde su Bulgaria natal.

El tren delantero está vestido con una espectacular horquilla de ballestas de eje avanzado, cuyo diseño se ha tomado prestado de una Indian Big Chief de 1928

El proyecto de esta Yamaha XS650, el más arriesgado al que Galaxy Custom se ha enfrentado hasta la fecha, es un diseño realizado por Ivaylo Trendafilov con ayuda de un software Cad /Cam 3 que sus tres compañeros, Angel Valkov, Angel Kotov y Evgeni Veselinov, hicieron realidad con su especial habilidad para fabricar piezas espectaculares desde cero.

El freno delantero es un perimetral ZTL heredado de una Buell, cuya potencia suple la escasa frenada del tambor trasero XS

En un swap meet habían conseguido a buen precio el motor y las llantas de radios de una XS, y se les ocurrió que aquellos tres elementos serían un excelente punto de partida para hacer un bobber de estilo Steampunk que, tal y como se hacía el siglo pasado, construirían con todas las piezas artesanales que les fuera posible hacer por su cuenta, y que en este caso incluyeron desde el bastidor a las gruesas placas que sujetan el motor, pasando por el basculante, un softail de elaborado diseño asistido por un par de amortiguadores que trabajan a tracción, asiento y depósito de gasolina, y demás componentes como los escapes gemelos rematados en forma drag pipes, o la espectacular horquilla de ballestas que viste el tren delantero, en cuyo extremo inferior encontramos un sistema de freno ZTL perimetral heredado de una Buell, con el que se compensa la escasa potencia de frenada del pequeño tambor trasero original Yamaha que acompaña a la llanta.

El precioso twin paralelo es una versión japonesa de los motores que la firma inglesa Hosk llevaba fabricando desde 1955

Otras piezas dignas de mención son el inusual mecanismo de amortiguación del asiento que complementa la suspensión trasera (y que también usa resortes de doble ballesta anclados mediante una bisagra a los laterales del motor) o el manillar de diseño similar al de las primeras boardtrackers, en cuyos extremos se le colocaron manetas invertidas junto a unos puños de tiras de cuero trenzado y los obligatorios retrovisores.

No hay más que ver el tapón de gasolina y su soporte en forma de lagrima, o como está rematada cada pieza para darse cuenta del esmero que los chicos de Galaxy Custom ponen en sus motos

El motor bicilíndrico paralelo que propulsa la Galaxy no solo es uno de los más bonitos de su época (y de las posteriores), sino uno de los más avanzados en cuanto a tecnología se refiere, ya que Yamaha recientemente había comprado la firma Hosk, que llevaba desde 1955 fabricaban en Inglaterra un excelente twin paralelo de 500cc del que hizo su propia versión incrementándole la cilindrada e integrando la caja de cambio dentro del propio cárter. La versión de Galaxy sigue alimentada por el sistema tradicional, aunque los carburadores de serie han cedido el sitio a unos Mikuni modernos en los que se han instalado unas tomas de aire orientadas al sentido de la marcha que cuentan con unos trabajadísimos filtros de aire que llaman tanto la atención como el detalle de que a pesar de la pinta "salvaje" de los tubos de escape rematados en forma de dragpipes, el nivel de decibelios se haya podido limitar para su homologación. Y es que aunque la Galaxy 650 se haya hecho desde cero y parezca una moto de show, cuenta con todos los elementos que exige la ley (intermitentes, faro, piloto, etcétera) para ser 100% operativa y que su futuro propietario pueda disfrutar plenamente de ella.

Aunque esté hecha desde cero y parezca una moto de show, la Galaxy 650 cuenta con todos los elementos necesarios para que su futuro propietario pueda disfrutar de ella legalmente

General

Moto> Galaxy 650
Modelo base>Ninguno
Propietario> Galaxy Custom
País>Bulgaria

Motor

Fabricante>Yamaha
Tipo> Bicilíndrico paralelo
Cilindrada>650cc
Carburadores>Mikuni
Filtros de aire> Galaxy Custom
Escape> Dragpipes

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis> Galaxy Custom
Horquilla> Galaxy Custom
Tipo>Indian Big Chief
Manillar> Boardtracker
Puños>Artesanales de cuero trenzado
Velocímetro> Motogadget
Conmutadores> Galaxy Custom
Llanta delantera>Yamaha/ Galaxy Custom
Freno> Buell ZTL perimetral
Neumático>Avon
Guardabarros Galaxy Custom
Depósito de gasolina> Galaxy Custom
Asiento> Galaxy Custom monoplaza
Suspensión asiento>Ballestas
Llanta trasera>Yamaha / Galaxy Custom
Freno> Tambor Yamaha
Neumático>Avon
Guardabarros> Galaxy Custom
Porta matrícula> Galaxy Custom
Piloto> Galaxy Custom
Pintura> Galaxy Custom
Cromados> Galaxy Custom
Pulidos> Galaxy Custom

The Blue Flame

En este mundo tan “gris” en el que vivimos, los románticos son los únicos capaces de mantener viva la llama de la esperanza… aunque algunos la creamos extinta…

Texto: Xavi Escrichs; Fotos: Moto Rieep

La gente como Pierre Rieep, el dueño del taller francés Motorrieep, es un romántico en cuanto a motos se refiere, y esta Llama Azul, o “Blue Flame” es quizás uno de los últimos chispazos de la llama de lo que un día existió y se bautizó como Voxan. La moto que os presentamos en este número es un claro ejemplo de que el sector de las motos personalizada es único a la hora de resucitar y/o hacer pervivir marcas y modelos que han pasado a la papelera de la historia. Una papelera donde a los enamorados del café Racer nos encanta rebuscar una y otra vez para recuperar viejos mitos y darles una pátina de actualización. La marca de este modelo no es precisamente un clásico, ya que Voxan se fundó en Francia en el no muy lejos 1995 presentándose sus primeros modelos en 1997. Un motor bicilíndrico abierto a 72º de 1000 cm2 y de fabricación totalmente francesa, al cual hicieron participar en las 24 horas de Le Mans en abril del 2001, aunque a partir del junio de ese mismo año problemas judiciales derivan en una aventura de compras y adquisiciones por parte de diversas sociedades hasta la desaparición de la marca en 2009.

Pierre, fundador de los talleres Motorieep, siempre ha tenido una relación especial con la marca Voxan, por lo que hasta en cuatro ocasiones ha aceptado el reto de transformar cuatro modelos distintos, siendo la de esta ocasión una M1000. Él cree que la factoría extinta estaría arrancando hoy en día, si no hubiera desaparecido, con modelos en la línea de lo que ellos han creado. Líneas contemporáneas primando sobretodo la ergonomía del piloto a la hora de la conducción. Una posición apta para proporcionar miles de sonrisas por minuto a la hora de darle al gas y pilotar esos 123 caballos del V-Twin mientras te sabes dominador de una cabalgadura de tan solo 171 kilos.

Esta Voxan es en origen un modelo de la cadena de fabricación que salió de la factoría francesa en el 2004 y a la que en la actualidad le queda más bien poco de su paso por la cadena de montaje, su espíritu racer, lo más. El desballestado del modelo fue completo y la sustitución de elementos se llevó a cabo con total estudio de las mejores opciones que pueden combinarse entre piezas de catálogo y trabajo totalmente artesanal de la gente de Motorieep, siendo el depósito de combustible el más claro ejemplo de esta sinergía. Una pieza que originalmente estuvo pensada y montada en una Yamaha pero que en esta ocasión fue cortado literalmente en rodajas para ser remodelado y ensamblado de nuevo a partir de una soldadura TIG (un sistema basado en la soldadura a partir de tugsteno que da un cordón más resistente y a su vez menos sensible a la corrosión)

El subchasis utilizado ya es un clásico en todas las transformaciones que han elaborado sobre la base Voxan. Un modelo de líneas contrastadas que casan a la perfección con la horquilla Showa ajustable que luce en el eje delantero. Como toda buena Café Racer, sigue el mantra de menos es más, por eso en la parte delantera y bajo la protección de una cúpula fabricada en fibra de carbono alberga un faro de Yamaha XT500 y un velocímetro Voyager con GPS incorporado. Sin estridencias, sin elementos superfluos.

No se ha querido dejar nada al azar en lo que a rendimiento del motor se trata, ya que se ha montado un regulador de presión y una bomba de combustible externa que proporcionará una admisión de gasolina más certera, y junto al sistema de admisión directo y la fabricación del sistema de escape, esos 123 caballos de potencia de los que hemos hablado antes podrán rodar con un desahogo que difícilmente se resentirán ni aun cuando se acerque la guja a la zona roja. Desconocemos la cifra exacta de unidades que se vendieron en España de modelos de Voxan. Aunque de lo que estamos seguros que esperamos haber sido partícipes de nuevos proyectos en nuestro país a partir de la base francesa que hoy ha protagonizado estas páginas.

Ficha técnica

General
Moto> The Blue Flame
Modelo base> Voxan Café Racer
Propietario> Pierre Rieep
Constructor> Motorieep
Taller> Motorieep
País> Francia

Motor

Fabricante> Voxan
Tipo> bicilíndirca a 72º
Cilindrada> 1000cc
Escape> Motorieep
Potencia>123 Cv

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis> Stock modificado x Motorieep
Subchasis>Motorieep
Horquilla> Showa
Tipo>Invertida
Semicarenado>Tipo Ducati SS en fibra
Soporte>Motorieep
Faro>Yamaha XT500
Semi manillares>Tomaselli
Mandos/bombas> Brembo
Puños> Motorieep
Velocímetro>Voyager
Llanta delantera>Marquesini
Freno>Brembo
Guardabarros > Motorieep fibra de carbono
Depósito de gasolina>Yamaha/Motorieep
Asiento> Motorieep
Estriberas conductor>Voxan
Basculante>Voxan Scrambler
Amortiguador>WP
Llanta trasera>Marquesini
Freno>Brembo
Guardabarros> JUás, juás.
Porta matrícula> >Motorieep
Piloto> Yamaha
Pintura> Motorieep

DOWNLOAD
DESCARGA

Heels&Wheels
Motor y Moda en Femenino
www.heelsandwheels.es

XTREME BIKES
www.xtremebikes.es