

The Wild Side of Vintage CAFE RACERS

40

BMW Z-17 CUSTOMS



♣ **XSR700 Dos en Uno:** Rough Crafts

♣ **Ducati Scrambler Café Racer**

♣ **Nero:** Harley-Heaven

♣ **Martini Racer:** Dino's Custom Cycles

♣ **Honda CB1100TR Concept**

Cafeína Mecánica

Los fabricantes y los concesionarios se quejan, no sin razón, de lo poco que venden. Las motos modernas son casi perfectas. Inyección para ahorrar combustible contaminando menos que las de carburación, montones de sensores para chequear y optimizan el funcionamiento de cada pieza, controles de tracción, suspensiones inteligentes, navegadores, ABS,... los avances técnicos de la electrónica nos deparan un futuro de un alcance muy difícil de imaginar a los que crecimos con el convencimiento de que el alambre y la cinta aislante (ni siquiera cinta americana) eran elementos imprescindibles en la caja de herramientas.

Lo malo de esto es que el enorme esfuerzo económico que supone para las fábricas implantar estos sistemas de seguridad, no se reflejan en un descenso del número de accidentes de moto, sino que además incrementa su precio a niveles preocupantes. Y si a esto le añadimos que los Ayuntamientos -por mucho que las motos hayan demostrado su validez para descongestionar y agilizar el tráfico en las ciudades- tampoco ponen en marcha medidas que fomenten su uso, se entiende que ANESDOR denuncie en su último informe que las matriculaciones han descendido en Europa un 6,5% con respecto al año pasado. Los motoristas somos un colectivo suficientemente numeroso como para que las instituciones nos tomasen más en serio, o al menos que se lo piensen dos veces antes de implantar medidas como la normativa Euro4 que tanto daño está haciendo al sector, pero parece que a nadie le interesamos. Por cierto, por si no lo sabíais, en Bruselas ya están debatiendo la ocurrencia de disfrazarnos a todos de mamarracho fosforescente para que los automovilistas nos vean mejor, así que si ahora se venden pocas motos, imaginaros lo que se nos va a venir encima en caso de que prospere semejante estupidez. Claro que siempre podremos hacernos ciclistas, que esos sí que hacen en la ciudad lo que se les pasa por los cojones. Y encima los políticos les ríen las gracias.





The Wild Side of Vintage
CAFE RACERS

STAFF

Editor

Daniel Gil-Delgado

Diseño

Samuel Gómez

Community

P. Jara

Colaboradores (España)

Chus Catalán, Javier Huertas, Jose Hernandez, Outsider, Old School Racer, Pilar Gárgoles, Raul Ranz

Colaboradores (Internacional)

Mike Dirksaw (USA), Maurice Van Den Tillaard, Floris Velthuis (Netehrland), Oscar Romagnolli (Argentina), Dirk Behlau, Horst Rösler (Germany), Paulo Santos (Portugal), Marco Frino (Italy)

Produccion

XTB Media, S.L.
caferacers@caferacersmag.es

Publicidad

marketing@caferacersmag.es

Se prohíbe la reproducción total o parcial de imágenes, textos e ilustraciones sin la correspondiente autorización escrita del editor. Asimismo, Xtreme Bikes no es responsable ni de las opiniones expresadas por sus colaboradores, ni de la veracidad de los productos presentados por sus anunciantes

Contenidos

- 14 Buenas (y malas) vibraciones**
- 34 BMW ♣ Z-17 Customs**
- 56 XSR700 Dos en Uno ♣ Rough Crafts**
- 82 Prueba: Ducati Scrambler Café Racer**
- 104 Nero ♣ Harley-Heaven**
- 128 Martini Racer ♣ Dino's Custom Cycles**
- 146 Honda CB1100TR Concept**





FOR THE RIDE

ESCUCHA ESTO. ES TU MOMENTO. *Street Cup*



A2 MODELO LIMITABLE

BONNEVILLE

4 AÑOS* DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KILOMETRAJE INCLUIDOS DE SERIE

IMPONENTE, MINIMALISTA Y ACCESIBLE PARA TODOS.

La nueva Street Cup llega dispuesta a desafiarte a devorar la ciudad o a escapar de todo por retorcidas carreteras secundarias. Su motor Bonneville de 900cc te ofrece toda su potencia y par motor donde más lo necesitas para lograr una experiencia de conducción verdaderamente adictiva. Además, será limitable al A2 a partir de primavera y viene cargada de tecnología imprescindible para el motorista de hoy en día: ABS, control de tracción desconectable, embrague asistido, faro trasero de LED y toma USB bajo el asiento. La Street Cup te está esperando en tu concesionario Oficial Triumph. Pruébala.

Desde 10.500 € (PVPR)



VER VÍDEO



GENERACIÓN BONNEVILLE



YA EN TU CONCESIONARIO

Síguenos en:



triumphmotorcycles.es

Adiós definitivo a un mito



Marcus Walz, Ludo Lazareth, Roland Sands, JvB Moto, Abnormal Cycles... la lista de preparadores que en algún momento de su carrera profesional han puesto sus manos sobre la V-Max, uno de los modelos de Yamaha que más tiempo ha estado en produc-

ción de forma ininterrumpida, es tan larga que casi sería imposible reproducirla sin dejarse a alguno en el tintero. Por desgracia esto ya no se va a volver a repetir, al menos usando como base nuevas versiones de la icónica "macho bike" de la firma

de los tres diapasones, ya que la normativa Euro4 ha conseguido que se deje de fabricar. Algo que intentaron todos sus rivales a lo largo de los más de 30 años de permanencia de la V-Max en el mercado, y que nunca pudieron lograr.



Cocinada en el Reino Unido

En estos tiempos en los que tanto se habla del Reino Unido debido al 'Brexit', es de agradecer que se tenga alguna buena noticia procedente de aquellas tierras como la reciente presentación de un modelo nuevo por parte de Norton Motorcycles.

Hacia tiempo que los rumores sobre una nueva superdeportiva británica llenaban los foros y las redes sociales, pero gracias a nuestros compañeros de MCN hoy por fin contamos con algunos datos más sobre de la V4 RR 2017, una superbike 100% británica desarrollada a partir del trabajo realizado por el equipo técnico de la marca en el Tourist Trophy de la Isla de Man, de la que se fabricarán una versión "básica" denominada RR, y otra especial (SS) con escape de competición y carrocería y llantas en fibra de carbono, de la que se hará una edición limitada a tan solo 200 unidades. Ambas versiones estarán propulsadas por un potente motor V4 de 1200cc con 200 cv de potencia fabricado en Donington, donde la marca tiene su cuartel general.

La electrónica desarrollada por Norton con la ayuda de Bosch utiliza la última tecnología en lo referente a control de tracción, anti-wheelie, control de salida, así como una pantalla de instrumentos HD digital que incluye cámara de visión trasera. Para aquellos que al leer esta noticia se les esté pasando por la cabeza adquirir una, que sepáis que las V4 SS están todas vendidas, mientras que para la V4 RR está prevista una tirada inicial de 250 unidades, las cuales algunas ya están pedidas. ¿Su precio? 51.200€ para la SS y 32.600€ para la RR.



Una Thruxton muy especial



Una vez que ha pasado por las expertas manos del equipo de Bad Winners, la Triumph Thruxton ha sufrido una profunda metamorfosis gracias a la que el clásico e icónico modelo de la firma británica se transforma en una máquina de estética limpia y

simple, cuyo rendimiento también se ha mejorado considerablemente respecto a la versión original gracias a la adopción de una serie de componentes con los que se potencian sus ya de por sí excelentes cualidades. Estas especialísimas Thruxton 900, de las que hablamos

en plural porque Bad Winners van a fabricar diez unidades divididas en dos modelos con diferente grado de preparación.

La Stage 1 costará 23.390€ y 29.990€ la Stage 3. Ambos modelos compartirán carburadores Keihin CR35, sistema eléctrico reducido rehecho con elementos Motogadget, escape Sparks, pintura especial y asiento artesanal en piel.

La diferencia de precio se debe a que las Stage 3 estarán equipadas con horquillas de Daytona 675 (original recortada en la S1), llantas Dymag CA 5 de fibra de carbono, amortiguadores traseros Bitubo, doble disco de freno delantero Beringer, neumáticos Michelin Evo Cup, y la posibilidad de que el dueño pueda elegir la decoración, lo cual justifica sobradamente los más de 6.000€ que las separan.



MULA FEST

Custom Edition

30 JUN - 1 - 2 JUL 2017
IFEMA, FERIA DE MADRID

MULAFEST.COM

MADRID TATTOO CONVENTION

FIESTA ISLA KALISE GARAJE

ARTE EMERGENTE EXPO-ERÓTICA

V+S+D DE 12:00 A 00:00 H.

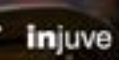
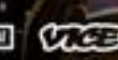
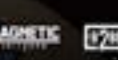
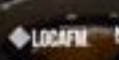
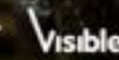
ORGANIZAN



PATROCINA



COLABORAN



COMIC CON

LAB

Universidad Europea

ESNE

Language Partner

Una Superleggera... aún más "ligera"

La gente de SpeedJunkies ha realizado un ejercicio de diseño utilizando como punto de partida una Ducati 1299 Superleggera que han desvestido para volver a darle forma con un diseño inspirado en el de la Mike Hailwood Replica Evoluzione (MH900e) con un resultado que es... cómo lo diría... una deliciosa mezcla de porno y glamour. Poder ver el masivo motor de la 1299 al completo, con ese escape que, en su sencillez, es de lo más espectacular que hemos visto en motos (y más si lo comparamos con los de las últimas japonesas) y ese

monobrazo de carbono que hace que parezca que la moto "flota", y a la vez disfrutar de esas fibras mínimas pero estilizadísimas que derrochan estilo a la vez que están cargadas de sabor "retro"... es auténtico un placer para la vista. Pero en SpeedJunkies no se han quedado ahí, ya que también han creado una versión "racing", que a simple vista parece casi igual, pero no lleva la petaca inferior del escape, donde está la restricción para Euro4, el escape se sustituiría por una versión de carreras, la horquilla es de mayor diámetro y el equipo de frenada es más

potente. El basculante monobrazo también cambia y al motor se le añade una pequeña quilla... nada, poca cosa. Es una delicia de diseño, pero si pensamos en que con este "traje" y, sobre todo en la versión racing, reduciríamos aún más el peso -sobre todo al quitar la petaca del escape-, y la modificación del mismo podría permitir liberar unos caballitos más, no sólo estamos ante un cambio estético, sino que además las cifras de peso-potencia aun mejorarían a las de la original.

DUCAATI

MH LEGGERA CORSE

BY SPEEDJUNKIES.GR

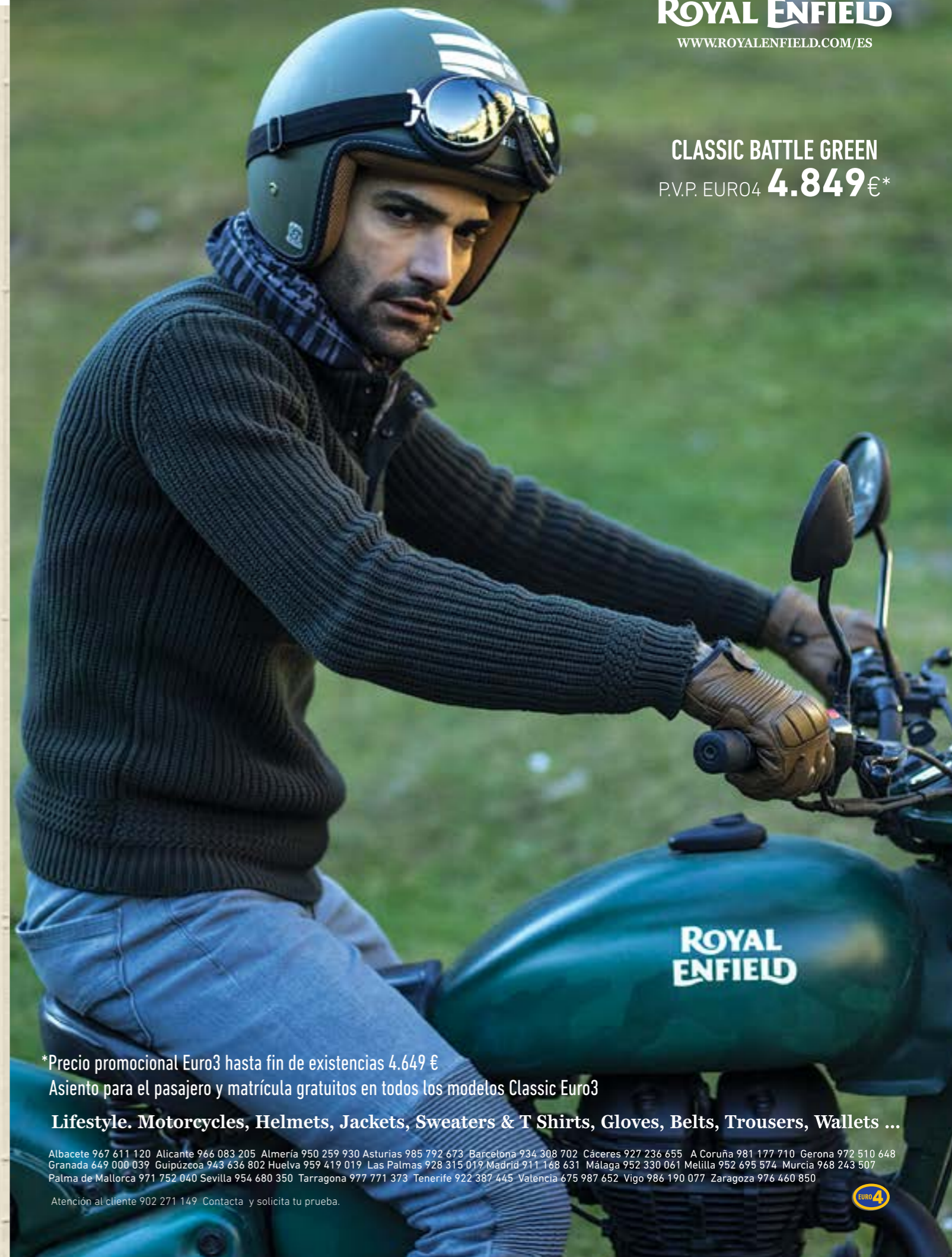


ROYAL ENFIELD

WWW.ROYALENFIELD.COM/ES

CLASSIC BATTLE GREEN

P.V.P. EURO4 **4.849€***



*Precio promocional Euro3 hasta fin de existencias 4.649 €

Asiento para el pasajero y matrícula gratuitos en todos los modelos Classic Euro3

Lifestyle. Motorcycles, Helmets, Jackets, Sweaters & T Shirts, Gloves, Belts, Trousers, Wallets ...

Albacete 967 611 120 Alicante 966 083 205 Almería 950 259 930 Asturias 985 792 673 Barcelona 934 308 702 Cáceres 927 236 655 A Coruña 981 177 710 Gerona 972 510 648 Granada 649 000 039 Guipúzcoa 943 636 802 Huelva 959 419 019 Las Palmas 928 315 019 Madrid 911 168 631 Málaga 952 330 061 Melilla 952 695 574 Murcia 968 243 507 Palma de Mallorca 971 752 040 Sevilla 954 680 350 Tarragona 977 771 373 Tenerife 922 387 445 Valencia 675 987 652 Vigo 986 190 077 Zaragoza 976 460 850

Atención al cliente 902 271 149 Contacta y solicita tu prueba.



La versión más "fantasma" de Triumph



Los chicos de Smoked Garage han utilizado una Speed triple de la marca británica como punto de partida para crear esta 'Ghost Triumph'. Una personalización de rasgos futuristas y fantasmales a partes iguales basada en la famosa Lotus C-01. Este diseño está propulsado

por el excelente tetracilíndrico transversal Triumph de 1.055 cc y caja de cambios de 6 marchas, al que acompañan suspensiones Öhlins en los dos trenes rodantes, dos discos de freno delanteros de 320mm con pinzas Brembo de cuatro pistones y disco trasero de 220mm

con pinza de doble pistón de la misma firma italiana, neumáticos Pirelli de 120 y 190mm de anchura delante y detrás respectivamente, y una carrocería de diseño muy aerodinámico en la que, como podemos ver en la fotografía, el piloto queda muy bien integrado.



VanGarde

Eres original,
eres únic@

STAR CARBON BM

Pantalla solar escamoteable.
Interior desmontable y lavable.



dynamicline
www.dynamicline.es



Macbor: el renacer de una marca nacional

Después de años como importadores de MV Agusta y SYM la familia Bordoy relanza su propia marca de motos. El proyecto comenzó en 1999 con una gama de motos infantiles que ahora se ha reconvertido en una marca para adultos que cuenta con tres estilos de motos: custom, trail y naked, con dos modelos en cada una de ellas.

La marca está totalmente al día en cuanto a diseño, tecnología y compromiso medioambiental, ya que ha nacido en la era Euro4, bajo las estrictas demandas de la normativa y de sus propios fundadores. El creciente segmento de motos de cilindrada media y baja, entre 125 y 500 cc, ha hecho que Macbor sitúe ahí su target con dos motores, uno de 125cc y otro de 250cc que, como era de esperar, tendrán como principales argumentos de venta unos consumos muy bajos y gran economía de uso.

A la actual gama compuesta por la Rockster (custom), Shifter (naked), y Montana (Trail) pronto se sumarán un modelo tipo Scrambler y una Café Racer, ambas con el motor de 125cc, con las que la familia Bordoy completará, al menos por el momento, la valiente apuesta de situar una nueva marca en el mercado español.



Crackerjane

JEANS CON FIBRA / KEVLAR® / DENIM

BE HEROIC



Distribuidor exclusivo España / Portugal HELD

dynamycline
top quality brands

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



BIKER FASHION

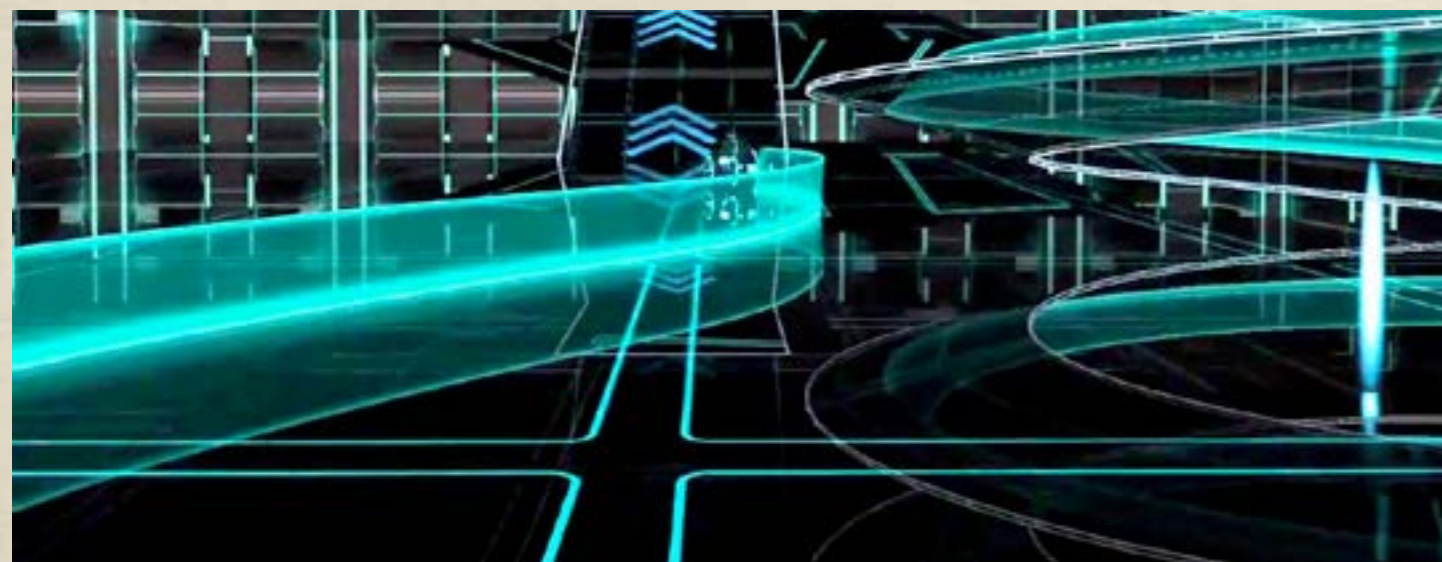
Las motos de luz de Tron llegarán a más parques Disney



La 'Tron Lightcycle Power Run', la atracción que desde mediados de junio de 2016 se ha convertido en el más icónico reclamo de Disneyland Shanghai, muy pronto podrá disfrutarse en otros parques Disney. El primero en añadirla a su lista será el Magic Kingdom de Lake Buena Vista (Florida), uno de los cuatro Parques Temáticos del Walt Disney World Resort. Un grupo de ingenieros del gigante del entretenimiento se

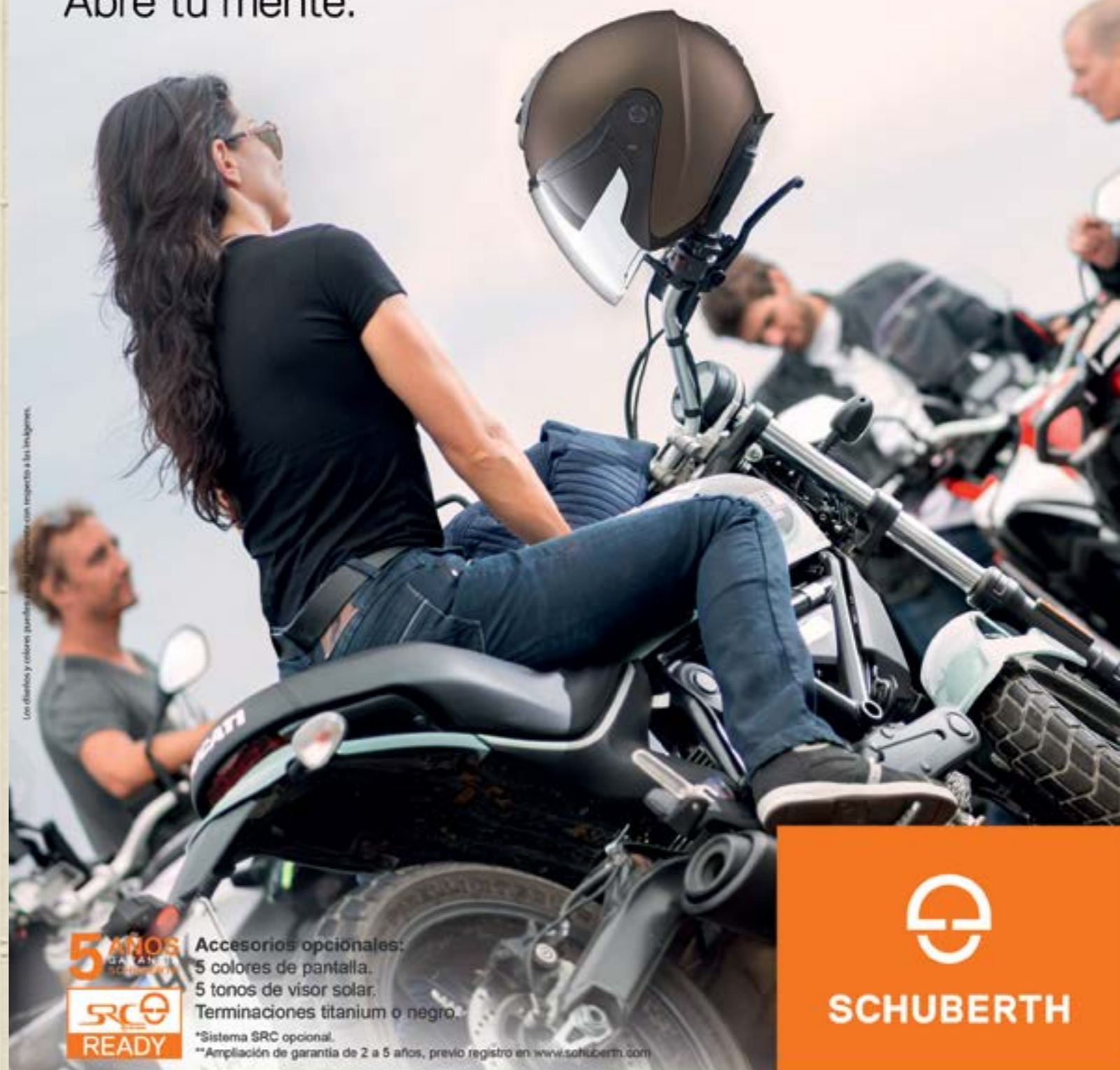
ha desplazado hasta tierras chinas para estudiar la posibilidad de inaugurarla en territorio norteamericano en 2021, coincidiendo con los festejos de celebración de las bodas de oro de la empresa fundada por Walt Disney. Y si tiene el mismo éxito que ha tenido en Shangay... ¿Por qué no llevarla a otros rincones del mundo? Al igual que su homóloga asiática, la nueva 'Tron Lightcycle Power Run' también estará si-

tuada en el área temática donde actualmente se encuentra la Tomorrowland Speedway, la atracción basada en el film de animación 'Cars'. La 'Tron Lightcycle Power Run' es una atracción en la que se mezclan a partes iguales Montaña Rusa y simulador, que nos sumerge en el universo digital de las películas Tron (1982) y Tron Legacy (2010) a más de 100 km/h por túneles y paisajes 'made in Tron'.



VIVE EL MOMENTO.

Abre tu mente.



Los diseños y colores particulares de las motos con respecto a los modelos.

5 AÑOS
GARANTÍA
SRC
READY

Accesorios opcionales:
5 colores de pantalla.
5 tonos de visor solar.
Terminaciones titanium o negro.

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



SCHUBERTH



Distribuidor exclusivo España SCHUBERTH
dynamicline
top quality brand

www.dynamicline.es (34) 969 982 516



M1

Abierto para todo. El M1 es tan individual como tú. El innovador casco jet, inspirado en el motociclista apasionado.
Más información: WWW.SCHUBERTH.COM

El ordenador que todo Ducatista querría tener

Excepto en el caso de los de algunos "frikis" de la informática que hacen auténticas virguerías, la mayoría de ordenadores son una simple caja rectangular con un aspecto más o menos atractivo en función de las luces y los colores elegidos por su fabricante. Claro que si eres diseñador industrial, y además un incondicional de Ducati, siempre podrás hacerte uno como el que ha desarrollado Juggapat Thonglue, al que ha dado una apariencia muy similar a una Ducati Monster en la que no faltan su llamativo chasis multitubular y otros detalles como una tapa superior en acabado de fibra de carbono que simula ser el depósito de gasolina, o la pequeña cúpula frontal que lo hacen fácilmente identificable con el carismático modelo de la marca transalpina.

Este diseñador tailandés ha configurado un ordenador único (Intel Core i7-3770s, F.A. Cougar CMX 700 W PSU, gráfica Gigabyte GTX 970 Xtreme, etc), en el que el aspecto exterior se ha cuidado al máximo. Y lo cierto es que si nos dijeran que es un diseño de la propia Ducati... ¡no lo pondríamos en duda en ningún momento!



HEROIKAFEST

CLASSIC FESTIVAL

26 AL 28 DE MAYO

20 *Cultura de moto* 17

L'ELIANA (VLC)

Shows

JOHNNY CASINO	CHEWBACCA'S	TUMBA SWING
AULLIDO ATÓMICO	LOS GLURPS!!	HOLY PAUL
	THEE VERTIGOS	THE O EXPERIENCE
	THE WANDERERS	THE RACERS

DJs

BIORN BORJ
BLUTASKI
SEBZERO
DJ ROSVIL
SR. MEZCAL
POPCORN SUTTON

Preparadores

LIZARD MOTORCYCLES (Valencia) • TAMARIT MOTORCYCLES (Alicante) • XTR PEPO (Madrid) • NOMADE CYCLES (Madrid)
MALABURRA MOTORCYCLES (Alicante) • CLAYMA GARAGE (Toledo) • BOLT MOTOR Co. (Valencia) • SUECA IRON (Valencia)
MORLAKO KUSTOM (Teruel) • VINTAGE ADDICTION CREW (Barcelona) • MACCO MOTORS (Málaga) • 72 CYCLES (Madrid)
KACER WAGEN (Huelva) • MODELIKO CAFE RACER (Teruel) • MAX BOXER (Madrid) • IMPERIAL CAFE RACER (Madrid)
CAFE RACERS MADRID (Madrid) • PAN SPEED SHOP (Madrid) • COMMUNITY CAFE GARAGE (Valencia)
SUNBIKES GARAGE (Ciudad Real) • HELL KITCHEN GARAGE (Burgos) • NOA DESIGN (Madrid)

Market

ALLIOLI MADE MADE (Barcelona) • AEROGRAFIA SMAILY • PURE CAFE RACER SPAIN • CAFE RACER NEW STYLE
ALMA MOTORCYCLES • Barbería Vintage LOS HONORABLES • TATTOO LA PERRA LOLA • WT CUSTOMIZER
RESTORE IT • TATTOO EL NIDO • CAMISAS HAWAIANAS.NET • INPERTEC • WHEELS ORTEGA • CRETIN

Clásicas

CLUB YAMAHA RD VALENCIA • CLUB BENELLI ESPAÑA • TEAM BULTACO • PACOMO.CLA.VA • TUCLASICA.ES
ROMAN • TEAM PACO MIR • CLUB BULTACO MERCURIO • BULLIT CLASSIC TEAM • MOTOSCLASICAS.COM
TEAM MONTESA CESAR GRACIA • TEAM OSSA CLASSIC • CLUB IMPALA MONTESA • TEAM CLUB BULTACO
CLUB HONDA • MBX BARCELONA • COLECCION MIRABETE • CLUB BMW BOXER

MOTOS - CONCIERTOS - FOODTRUCKS - BARBERIAS - EXPOSICIONES
TATTOO - ARTE - FOTOGRAFIA - TRIAL - SKATE - LIFESTYLE

TRIUMPH • YAMAHA • Norton • Benelli

WWW.HEROIKAFEST.COM

Bihr apuesta por RST y Bell

La firma española Bihr cuenta con una dilatada experiencia en el sector de la distribución del recambio y accesorio, así que, como era de esperar, era cuestión de tiempo que incorporaran a su ya de por sí extenso catálogo (90.000 referencias) algunas marcas de prestigio de equipamiento para el motorista con las que completar su oferta.

Bell y RST han sido las elegidas por la conocida empresa con sede en Totana (Murcia), que a partir de ahora será el importador y distribuidor en exclusiva para toda la Península Ibérica.

RST, la prestigiosa firma británica de equipamiento, se caracteriza por fabricar ropa de moto de una calidad excelente en cuanto a protección y diseño se refiere, pero a precios razonables. En cuanto BELL, el fabricante norteamericano vuelve a España convencido de que de la mano de Bihr no volverán a repetirse los problemas de garantía y desabastecimiento que han sufrido sus clientes en estos últimos meses, que a partir de ahora podrán registrarse en la página [web de Bihr](#) para escoger su artículo de RST o BELL favorito y recibirlo en su tienda más cercana gracias a su [sistema de gestión de reservas](#).



NOT RETRO. ORIGINAL.

EL ICÓNICO BELL MOTO-3 HA VUELTO
¡Y MEJOR QUE NUNCA!



Pantalla Inteligente

La empresa holandesa Pinlock, famosa por inventar las pantallas internas anti vaho de nuestros cascos, acaba de lanzar Pinlock Overlay, un añadido para nuestra visera que evitará que el sol nos deslumbre. La idea es sencilla, ya que se trata de una lámina plástica sensible a los rayos UV embutida entre dos láminas de policarbonato con tratamiento antirrayas, que tiene la particularidad de reaccionar ante los rayos UV oscureciéndose en se-

gundos cuando el sol brilla con intensidad, tal y como sucede con las lentes fotocromáticas de las gafas de sol



Aunque la idea no es nueva, porque esta tecnología ya está comercializada, lo que si resulta una novedad es que se trate de un aplique externo que se puede colocar y quitar en segundos, e incluso dependiendo de la compatibilidad, cambiarse de un casco a otro sin problemas. El Pinlock Overlay ya está disponible para una gran variedad de marcas y modelos, y la lista seguirá creciendo en los próximos meses.



BELSTAFF
PURE MOTORCYCLE

LEGENDARY SINCE 1924

Distribuidor exclusivo España / Portugal BELSTAFF

dynamicline
top quality brands

www.dynamicline.es

Kilómetros extra

Los depósitos de gasolina de poca capacidad que solemos utilizar en la mayoría de nuestras motos transformadas quedan muy bonitos en los bike shows, pero a la hora de usar la moto en el mundo real nos pueden dar un disgusto si nos encontramos “vendidos” de gasolina lejos de una estación de servicio. Para evitarnos el mal rato Lowbro Customs nos proponen esta botella de aluminio que nos permitirá llevar 887ml del preciado líquido. No es mucho, pero seguro que nos evita pasar un par de horas en la cuneta esperando al servicio de asistencia. Y lo que es más importante, que la Guardia Civil nos multe por haber tenido la que siempre se ha denominado “la avería del tonto”.

Gracias a sus correas de fijación podemos llevarla en cualquier tubo del chasis



Alternativa al cuero



Aunque al relacionar los términos “Vintage” y equipamiento de motorista siempre nos venga a la cabeza la típica chaqueta de cuero, en estos últimos años los fabricantes se están esforzando por ofrecernos productos como la chaqueta VINTAGE de Hewik, que sin perder el estilo retro supone una alternativa a las calurosas y pesadas cazadoras de piel de toda la vida

La Vintage está confeccionada con una doble capa de poliéster 600, y es una chaqueta de corte ceñido que cuenta con protecciones de nivel 1 en hombros y codos, así como con un hueco previsto para incorporarle una espaldera. La marca italiana ha cuidado especialmente el confort dotándola de detalles como caderas y puños ajustables, cuello elevado para proteger el área cervical del viento, o una capa térmica fácilmente desmontable que la hace especialmente apropiada para su uso en cualquier época del año.

Joyas de piel



La marca Toc, si es que podemos denominar así a un pequeño taller de artesanos con base en Vietnam que apenas tiene capacidad para surtir a unos pocos clientes al año, nació en 2011, y desde entonces se ha especializado

en la fabricación bajo pedido de mochilas, bolsas de viaje, fundas para cámaras de fotos, gafas, llaveros, cinturones, carteras e incluso correas de reloj.

Su lista de espera los va a tener entretenidos durante un largo

periodo de tiempo, pero si eres de esos que son incapaces de resistirse al encanto de los productos de gran calidad hechos a su gusto, la espera te merecerá la pena.

www.tocleather.com





**Concesionarios
Talleres
Transformadores
Equipamiento
Ropa y complementos**

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



CAFE RACERS

XTREME BIKES



Directorio Profesional

B

- ★ **BELL**
www.vicma.es
- ★ **BELSTAFF**
Tel.: 968882516
www.dynamicline.es
- ★ **DUCATI**
www.ducati.es
- ★ **DUCATI SERVICE ALMERÍA**
Tel.: 950232359
C/Manuel Azaña, 143 (Almería)
- ★ **ESPACIO H-D Barcelona**
Tel.: 93 3394874
C/ Joan Güell, 207. (Barcelona)
www.espaciohd.com
- ★ **GIRONA CUSTOM**
Tel.: 977 222196
C/ Sant Roc, 5. (Gerona)
www.gironacustom.com
- ★ **HARLEY-DAVIDSON Almería -Touring Almería-**
Tel.: 950220349
C/ Manuel Azaña, 165 (Almería)
www.harley-davidsonalmeria.com
- ★ **BARCELONA -24 Horas-**
Tel.: 93 2019928
C/ Calvet, 69 (Barcelona)
www.harleybcn.com
- ★ **H-D MADRID -Makinostra-**
Tel.: 91 4471759
C/ General Álvarez de Castro, 26 (Madrid)
www.hdofmadrid.com
- ★ **HARLEY-DAVIDSON MURCIA -Steel USA-**
Tel.: 968 347107
Avenida del Progreso, 195 (Murcia)
www.steelusa.es
- ★ **HARLEY-DAVIDSON TARRACO**
Tel.: 977 448550
C/ Carabia, 10. (Tarragona)
www.harleydavidsonarraco.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

★ **METALSPORT WHEELS**
www.metalsportwheels.com

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

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

N

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

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

P

★ **PAGNOL**
www.pagnol-moto.com

★ **PREMIER**
Tel.: 968882516
www.dynamicline.es

R

★ **ROYAL ENFIELD**
www.royalenfield.com/esp/

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

S

★ **SCRAMBLER DUCATI**
www.scramblerducati.com/es

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

★ **SHUBERT**
Tel.: 968882516
www.dynamicline.es

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

T

★ **TRIUMPH**
www.triumphmotorcycles.es

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

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

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

Y

★ **YAMAHA**
www.yamaha-motor.es

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

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





BMW Z-17 Customs

La cultura de las motos clásicas está creciendo como una bola de nieve en la ciudad más progresista y estética de Rusia. Una buena prueba de ello es que el Distinguished Gentleman's Ride, el evento de caridad más atractivo para los pilotos elegantes, cada año reúne un mayor número de aficionados en San Petersburgo...

TEXTO: P.JARA; FOTOS: CORTESÍA DE Z17 CUSTOMS

M

Mikhail Kostylev y Sergey Moonshn son los dueños de Z17 Customs, un taller que abrieron hace unos años en Moscú, con la intención de dar una segunda oportunidad a esas excelentes K100 que yacen semi abandonadas en tantos garajes sin que nadie se acuerde que el modelo de la firma bávara fue una revolución en el mundo de la moto a finales de la década de los 80.



Z17 Customs se abrió con el objetivo de rescatar muchas de esas excelentes K100 que llevan años semi abandonadas en los garajes

Ésta en concreto es una K100RS de 90 cv del año 88 que transformaron exprofeso para participar en el pasado DGR. El diseño es de Mikhail y lo llevó a cabo Sergey, que es el que se encarga del tema mecánico en la empresa. Ya tienen bastante experiencia acumulada con las mecánicas alemanas porque han hecho muchas transformaciones con esta base, aunque ninguna como esta elegante moto de líneas suaves, colores agradables, inserciones de cuero en el depósito de gasolina a juego con el asiento, y un faro tan interesante como el que han montado en esta, que durante todo el evento causó tanta atención entre los asistentes que estuvimos a punto de tener que suspender la sesión de fotos para el reportaje.

Mikhail y Sergey discreparon durante algunas semanas sobre el tipo de proyecto que querían hacer, ya que Sergey habría preferido participar con una moto retro futurista que quería hacer con una Honda X4, pero su socio le quitó la idea de la cabeza. Para el DGR lo más adecuado era una clásica de estilo Café Racer, ya que como diseñador y fotógrafo que es, lleva en la sangre la búsqueda de la belleza. Al final decidieron seguir siendo fieles a sí mismos y buscar una K100. Esta la encontraron por pura casualidad en el concesionario de una

marca de motos japonesas. Era la única K que había en todo Moscú y llevaba años en venta sin que nadie se interesara por ella. Al principio también tuvieron dudas porque tenía un espejo y un intermitente rotos, y al arrancarla la tienda se llenó de un humo negro y espeso que no presagiaba nada bueno, pero en cuanto el vendedor les dijo el precio en el que se la podía dejar si se la quitaban de encima decidieron arriesgarse. De todos modos tendrían que abrir el motor para repararlo y poner nuevas todas las piezas rotas, así que se la quedaron.



Esta K100 la encontraron de casualidad en el concesionario de una marca de motos japonesas, y era la única K que había en todo Moscú





A la semana siguiente no solo la tenían completamente desguazada, sino que también habían decidido que debían desprenderse de todo el lastre que le restaba agilidad (ahora pesa 50kg menos que cuando la compraron) Ni que decir tiene que el carenado y sus soportes de genuino acero alemán fue lo primero de lo que se deshicieron, así

como de casi toda la carrocería excepto el depósito de gasolina. Lo que sí que mantuvieron fueron los tornillos y tuercas originales, porque a pesar de los años que tenían parecía que acabaran de salir de la fábrica. Aunque la mayor sorpresa se la llevaron cuando desmontaron el motor. No podían creerse que estuviera en tan buenas condiciones.

A la semana de tenerla no solo la habían desguazado, sino que ya sabían de qué piezas desprenderse para rebajarle 50 Kg de peso



Durante el siguiente mes la moto fue tomando forma. Les surgían tantos proble-
millas tontos que no se creían que termina-
ría quedándoles tan bien, ni mucho menos
que estaría lista para el DGR. El que se
encargó de elegir la decoración fue Mi-
khail. Le encanta explorar diferentes com-
binaciones de colores con los que llevar la
contraria, porque según él mismo confie-
sa: “los rusos por regla general somos muy
sosos con los colores porque estamos “en-
señados” a no salirnos de lo normal” Así
que empezó eligiendo el de la tapicería del
asiento y a partir de ahí escogió el resto
sobre la marcha. Y hay que recono-
cer que dentro de su sencillez,
la moto ha quedado
bastante bien.



*El diseño es de Mikhail y lo llevó a cabo
Sergey, que es el que se encarga de la
parte mecánica en la empresa*



En términos de iluminación era difícil combinar la estética clásica con la seguridad necesaria para circular de noche por la carretera, por lo que optaron por instalar un par de proyectores de Xenon a ambos lados del depósito, e integrar los intermitentes en el faro y el piloto trasero. Todos los trabajos, excepto el tapizado del asiento, los hicieron en su taller usando piezas de diferentes proveedores compradas en USA, Alemania, China, e incluso alguna que otra en Rusia.



A pesar de los años que llevaban acumulando mugre y polvo, los tornillos y tuercas originales parecía que acabaran de salir de la fábrica

XSR900

FASTER
SONS



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



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

Descubre la XSR900

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

www.yamaha-motor.es

Síguenos en    

 **YAMAHA**
Revs Your Heart

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



XSR700 Dos en Uno

Los proyectos del Winston Yeh, el alma mater de Rough Crafts, jamás te decepcionan. Haga lo que haga, da igual el estilo y la moto que elija para trabajar, el resultado siempre suele resultar interesante...

TEXTO: CR; FOTOS: YAMAHA



P

ara preparar ésta temporada 2017 en la que ya estamos inmersos, el programa Yamaha Yard Built volvía a los talleres del maestro taiwanés, de Rough Crafts. Después de la expectación mediática que levantaron la XJR

“Guerrilla Four” y la MT07 “Onyx Blade” que les hizo anteriormente, en la firma de los tres diapasones han decidió volver a contar con sus servicios para que diera un repaso a la exitosa XSR700 de la gama Sport Heritage.



Aunque para ser sinceros, en vez de un repaso han sido dos, ya que Winston ha creado dos kits de fácil montaje con los que se puede decir sin miedo a equivocarse que a partir de ahora los dueños de una XSR pueden jactarse de tener una de las motos más polivalentes del mercado. Me explico: No es la primera vez que muchos dudamos a la hora de elegir entre una moto de carretera de las de toda la vida, o en el caso de que la marca la tenga en catálogo, una de esas versiones Scrambler con las que todos nos imaginamos haciendo aventurismo rural por esos caminos de Dios como si los señores del SEPRONA fueran a dejarnos. Que esa es otra. Pero bueno, para los que tienen la suerte de vivir en países donde los ecologistas no hacen la vida imposible a los que gustan de disfrutar la naturaleza a los mandos de un vehículo con motor de explosión y ruedas mixtas, a Winston se le ocurrió la idea de hacer esos dos kits con los que en tiempo record (solo hace falta una hora de trabajo y unas pocas herramientas de las que todos tenemos) para disfrutar de la “Corssa Scorcher”, una auténtica café racer de carácter ultra deportivo, o si lo preferimos de su alter ego, la “Soil Scorpion”, una scrambler de clara inspiración dirt con la que nos divertiremos por las pistas de tierra más que un niño en una tienda de chuches.

No sería la primera vez que muchos dudamos entre una moto de carretera, o en el caso de que la marca la tenga en catálogo, una versión Scrambler para hacer aventurismo de fin de semana





El motivo de llevar a cabo este proyecto se debió a que una vez que Winston tuvo la moto en el taller se enfrentó al mismo dilema al que me refería anteriormente: ¿café racer con semimanillares o scram-

bler con manillar alto y plano? Y como le resultaba difícil elegir una de las opciones...decidió quedarse con las dos. A esto también ayuda que el chasis tubular XSR lleve toda la sección trasera des-

montable, ya que a la hora de modificar la moto o de plantearse rediseñar la parte ciclo ya no hay que meter la Rotaflex para darle un aire más custom, lo cual permite a los usuarios decidir entre un

montón de combinaciones de llantas, frenos, suspensiones, manillares y demás componentes, para tener una moto completamente adaptada a sus gustos o necesidades.

La “Dos en Uno” es la mejor prueba de la enorme versatilidad de la XSR700 como base para todo tipo de transformaciones



Con la idea de que el kit fuera lo más versátil posible, en Rough Crafts diseñaron una tija superior que se adapta como un guante a la horquilla invertida de una Yamaha R1 a la que se le adoptó un equipo de frenado compuesto por dos discos Brembo flotantes de 320mm con pinzas de anclaje radial de la misma marca, y un sistema de desmontaje rápido similar al que se usa en las motos de carreras que también se ha adoptado en el tren trasero, gracias al que las llantas se pueden sustituir por otras en muy poco tiempo. La guinda al tren delantero se la pone el sistema digital de control de suspensiones de Shark Factory que permite modificar su dureza para ajustarlas a la conducción en asfalto o en pista de tierra sobre la marcha.



La “Corsa Scorcher” es una café racer de carácter sport, y la “Soil Scorpion”, su alter ego, una scrambler para divertirse en pistas de tierra como un niño en una tienda de chuches





El nivel de detalle de cualquiera de las dos versiones es excepcional. La Corsa Scorcher, la café racer, está equipada con unas ultraligeras llantas Rotobox de carbono, semimanillares y estriberas retrasadas Gilles Tooling con reposapiés MS Pro, y un escape artesanal Rough Crafts 2 en 1 con un silencioso Akrapovic de titanio, mientras que la scrambler Soil Scorpion lleva llantas Wukawa Industry forjadas, mani-

llar plano Rough Crafts Fighter sujeto a la tija por soportes Fin Style y silencioso Akrapovic tipo megáfono al que protege de los impactos un escudo de aluminio. Otra diferencia entre una y otra la encontramos en la admisión, ya que la café racer lleva filtros de potencia tipo velocity stacks, mientras que su hermana opta por unos filtros Sprint estancos que nos permitirán hacer conducción off-road sin problema alguno.

Uno de los muchos aciertos de la “Dos en Uno” es la sustitución del depósito original por otro de aluminio con una cubierta copia el diseño característico de todas las motos de Rough Crafts





Un detalle que nos ha gustado mucho es el depósito de gasolina. Para que la moto sea fácilmente reconocible como una genuina Rough Crafts, Winston sustituyó el original por un MS Pro de aluminio hecho a medida, cubierto por una carcasa de carbono de formas similares a la de los depósitos que usa en la mayoría de sus transformaciones. La carrocería la completa un conjunto de asiento-colín, también made in Rough Crafts en fibra de carbono, que decoraron en Runner Custom Paint.

Según afirma Cristian Barelli, Coordinador de marketing de Yamaha Motor Europe: “Esta ha sido la primera vez que hacen una “dual custom”, y el resultado prueba la versatilidad de la XSR700 como base para transformaciones, ya que en ninguna de estas dos versiones pierde ni un ápice del carácter y facilidad de conducción que caracteriza a la moto original.”

Moto>Dos en Uno
Modelo base>Yamaha XSR700
Propietario>Yamaha Motor Europa
Constructor>Winston Yeh
Taller>Rough Crafts
País>Taiwan
Página Web> www.roughcrafts.com

Motor

Fabricante>Yamaha
Tipo>Twin Paralelo
Cilindrada>700cc
Alimentación>Inyección electrónica
Filtros de aire>Velocity Stacks RC / Sprint estancos
Colectores escape>Rough Crafts
Silencioso>Akrapovic titanio

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Yamaha
Tipo>Multitubular
Subchasis>Modificado
Horquilla>YZF-R1
Tipo>Invertida
Tija superior>Rough Crafts
Tija inferior>YZF-R1
Control remoto de dureza>Shark Factory
Faro> Rough Crafts Groove
Manillar> Gilles Tooling / Rough Crafts Fighter
Soportes> Fin Style
Mandos>MS Pro
Bombas>Beringer
Puños>Rough Crafts
Velocímetro>XSR700
Conmutadores>XSR700
Llanta delantera>Rotobox carbono / Wukawa Industry fundición
Discos freno>Beringer 320mm
Pinzas>Beringer de anclaje radial
Neumáticos delanteros> Pirelli Diablo / Scorpion Rally
Guardabarros>Rough Crafts
Depósito de gasolina> MS Pro de aluminio
Cubierta>Rough Crafts de carbono
Asiento/Colín> Rough Crafts Guerrilla
Estriberas retrasadas> Gilles Tooling
Reposapiés>MS Pro
Basculante>Original modificado
Llanta trasera> Rotobox carbono / Wukawa Industry fundición
Disco freno>Nissin 230mm
Pinza>Nissin doble pistón
Neumáticos traseros> Pirelli Diablo / Scorpion Rally
Piloto>Rough Crafts LED's
Pintura> Air Runner Custom Paint



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



14 Y 15 DE JULIO

GARAGE SOUND

AUDITORIO MIGUEL RIOS RIVAS VACIAMADRID

FESTIVAL

CONCENTRACIÓN EVENTO

14-15 JULIO 2017

RIVAS-MADRID

BIKE SHOW

(AFILIADO AL CAMPEONATO DE ESPAÑA)

CAR SHOW

7.000€ EN PREMIOS

ESPECTÁCULO DE

FREE STYLE

MARC PINYOL

ROCKY FLORENZA

ANTONIO NAVAS

MINIMOTOS

CONCURSOS Y EXHIBICIONES DE

HOT RODS

AMERICAN CAR

MOTOS CUSTOM

ATRACCIONES INFANTILES

VIERNES

The Darkness

SÁBADO

EXTREME
FECHA EXCLUSIVA EN ESPAÑA

UGLY KID JOE

THUNDER

Nashville Pussy

TERRORVISION

BARBE-Q BARBIES

LOS BRAZOS

DIOS SALVE A LA REINA

QUEEN

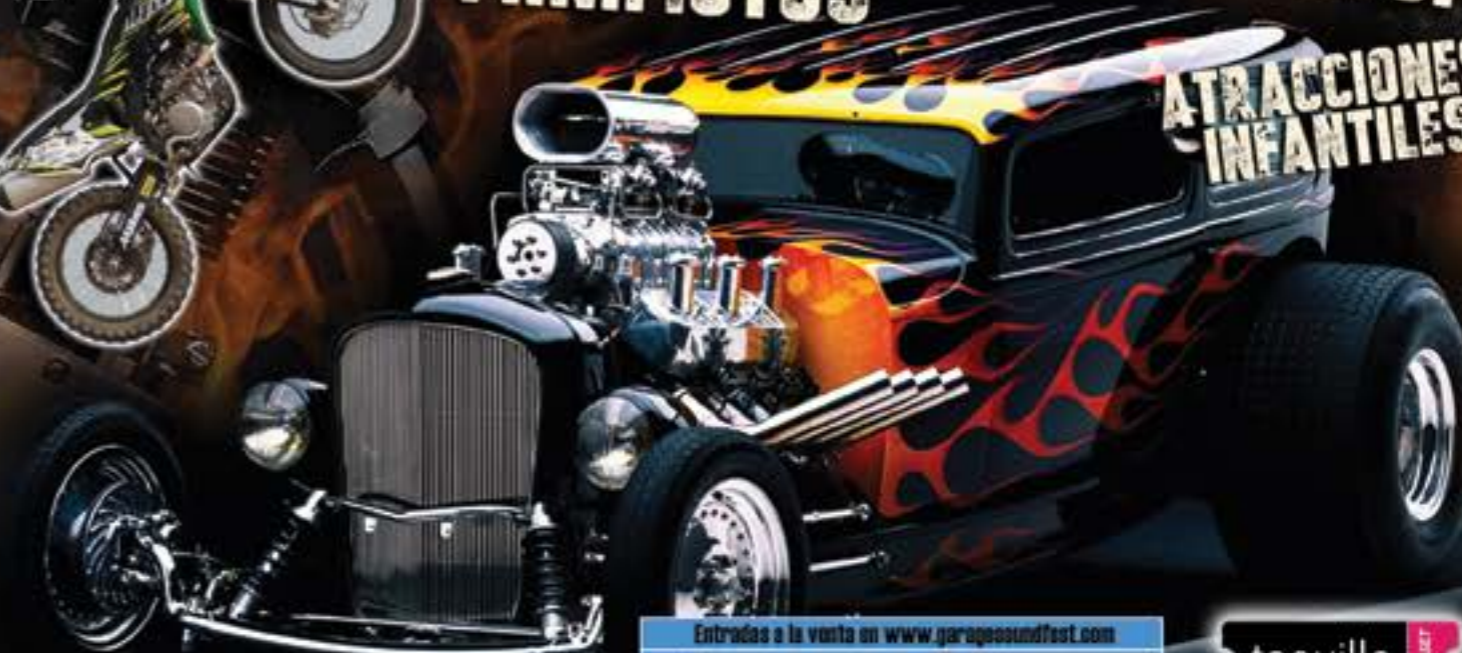
THE ANSWER

Mustasch

TAX THE HEAT



NEON DELTA



Más info en www.garagesoundfest.com

Entradas a la venta en www.garagesoundfest.com

ticketmaster



taquilla

www.taquilla.mediaset.es

Pruebas Ducati Scrambler Café Racer



Las motos transformadas existen desde que el ser humano agilizó sus desplazamientos uniendo un motor de explosión y dos ruedas con un chasis. Pero si hasta hace muy poco esto fue patrimonio de usuarios y pequeños talleres, de cinco años a ésta parte han sido los fabricantes los que están acaparando todo el protagonismo...

TEXTO: MARCO RINALDI; FOTOS: DUCATI

D

ucati presentó la Scrambler hace ya tres años, y no como una familia de clásicas modernas con las que incrementar su catálogo, sino como una marca nueva, que amparada por la estructura de Ducati debía funcionar de forma independiente a ésta. Y vaya si les funciona.

El “universo Scrambler”, que a ellos les gusta llamar “The Land of Joy”, en este momento cuenta con seis modelos con los que satisfacer las necesidades de todos esos aficionados a las mecánicas neo retro que no buscan motos con tecnología punta y prestaciones espectaculares, sino motos capaces de transmitirles parte de esa sensación de individualidad que hasta hace poco solo tenías con motos hechas a tu medida.



Aunque los orígenes del movimiento café racer están en Gran Bretaña, tanto en diseño industrial como en motos deportivas, Italia siempre estuvo a la cabeza.



Aunque los orígenes del movimiento café racer los encontremos en Gran Bretaña, todos sabemos que en cuanto a diseño industrial y motos deportivas se refiere, Italia siempre estuvo a la cabeza. En Ducati lo llevan impreso en el ADN, así que, como ocurre en todas las familias, era cuestión de tiempo que en el seno de la familia Scrambler apareciera un miembro más “rebelde” que el resto. En realidad han sido dos, la Café Racer y la Desert Sled, pero hoy nos centraremos en la primera.



Café Racer a la italiana

Mr. Martini, Holographic Hammer, Roland Sands, o Fuel Motorcycles, son solo algunos de los muchos preparadores cuyas ideas se tuvieron en cuenta a la hora de diseñar ésta versión Café Racer, que a pesar de compartir muchos elementos con sus hermanas, cuenta con detalles como la llanta delantera de 17" que se encargan de dotarla de una personalidad y un comportamiento completamente diferentes al de estas, de las que también se diferencia por estar equipada de serie con unos semi manillares con los retrovisores anclados en los extremos, sistema de escape 2 en 1 en 2, asiento 15mm más alto con tapa para la plaza del pasajero, suspensiones con reglajes específicos y geometrías algo más radicales, guardabarros delantero corto, tapas laterales con el dorsal del piloto Bruno Spaggiari, gomas Pirelli Diablo Rosso II, y unos acabados con los que se ha ganado por derecho propio el apelativo (cariñoso) de "garbanzo negro" de la familia.







Jugando a las carreras

La primera sensación que transmite la Café Racer es la de ser más compacta y pequeña que las demás Scrambler. En cuanto a posición de conducción no hay nada que objetar. Con los semi manillares en el mismo plano de la tija para que no carguemos el peso del cuerpo sobre las muñecas, y unas estriberas bajas y ligeramente retrasadas, la Scrambler Café Racer resulta muy cómoda para ser una moto de este segmento. Y a esto hay que añadirle que gracias a sus reducidas dimensiones y a un embrague asistido que es pura mantequilla, en la ciudad se desenvuelve realmente bien.



Pero aunque la mayoría de Scramblers Café Racer pasen gran parte de su vida peleándose entre coches en el tráfico urbano, donde se encuentran más cómodas es en las carreteras de montaña plagadas de curvas, donde sus 188 Kg combinados con el menor avance, lanzamiento de horquilla y distancia entre ejes, y la llanta de 17", no solo nos facilitaban considerablemente el trabajo, sino que te animan a buscar sus límites haciendo unas "machadas" que con otras motos de similares características jamás te atreverías. Y es que con la Scrambler Café Racer los cambios de dirección son un juego de niños que no requiere de ningún esfuerzo. En alguna ocasión la dirección se mostró nerviosa, pero el tarado de las suspensiones absorbe perfectamente las irregularidades del terreno, y los Brembo con ABS Bosch te ofrecen una confianza absoluta, así que lo único de lo que te tienes que preocupar es de retorcer el acelerador y disfrutar.



En cuanto al motor, sus 80Cv son más que suficientes para garantizarnos la diversión. Se le han hecho algunos cambios para que la entrega de potencia no sea tan abrupta como en las versiones anteriores. Este detalle no

gustará a todos, pero hace que la moto sea más dulce de conducir. Algo que con toda seguridad agradecerán los conductores menos experimentados, que podrán disfrutar de su Scrambler Café Racer sin sobresaltos.



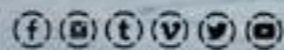
*Las Scrambler Cafe Racer
pasarán gran parte de su vida
en la ciudad, pero su hábitat
natural son las carreteras de
montaña con curvas*



SCRAMBLER DUCATI



DUCATI SCRAMBLER
THE LAND OF JOY
Info Promociones en scramblerducati.com/es



Desert Sled 800 cc. White Mirage



Desert Sled 800 cc. Red Duck



Café Racer 800 cc. Black Coffee



Full Throttle 900 cc. Deep Black



Classic 800 cc. Sugar White



Classic 800 cc. Orange Sunshine



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

Nero Burning Down the Road

Aunque los hay, los talleres que llevan medio siglo funcionando se pueden contar con los dedos de las manos. Uno de ellos está en Suiza y es Harley-Heaven

TEXTO: HRF; FOTOS: MOTOGRAPHER (MOTOGRAPHER@GMX.DE)

E

l propietario de esta gigantesca tienda-taller que actualmente es el concesionario Harley más grande de Suiza es Rainer Bächli. Su padre la inauguró en el 67, cuando el Flower Power vivía su punto más álgido en la ciudad de San Francisco y los Beatles editaban Sgt. Peppers. Pero en aquellos años nadie en Europa quería los pesados y lentos V-Twins de Milwaukee aunque les hubieran sustituido los viejos motores Panhead por el Shovel y las Electra ya tuvieran arranque eléctrico. Y mucho menos después que la mayor parte de las acciones de la compañía fueran a parar a manos de aquella AMF (American Machine & Foundry) que tanto daño hizo a la imagen de las máquinas americanas.





Los Bächli solicitaron la concesión a mediados de los 90, justo cuando las Harley empezaron a verse con mejores ojos a este lado del Atlántico. Rainer ya estaba incorporado al negocio familiar, pero sobre todo muy motivado a seguir la filosofía de la marca en cuanto a la personalización de motos se refiere. Y creedme cuando os digo que en estos años ha hecho muchísimas. Y de todos los estilos.



Aunque el punto fuerte de Harley-Heaven son las chopper y bobber, también tienen clientes a los que les gusta jugar a las carreras



Aunque el punto fuerte de Harley-Heaven son las chopper y bobber, también tiene algunos clientes “carbonilla” a los que les gusta retorcer la oreja a la moto por las carreteras de Los Alpes. Uno de los últimos que ha pasado por su taller es Andi Hauser, que se les presentó con una Sportster del 98 de serie para hacerle un cruce entre café racer y bobber con cierta similitud con las antiguas Vincent y Brough Superior. ¡Casi nada! También quería que le aumentaran la potencia porque aunque en Suiza los límites de velocidad son muy restrictivos, Andi dice que “por mucha potencia que tenga en el puño de gas nunca le parece suficiente”.



Lo normal es que en Harley Heaven empezaran el proyecto pelando el chasis, pero decidieron que tal y como Salió de fábrica iba bien, por lo que se centraron en eliminar todos los componentes que ocupan el triángulo y buscarles una nueva ubicación, dejando debajo del asiento nada más que la llave de contacto y la fea pegatina que te permite el acceso a la red de autopistas suizas sin tener que pararte a recoger el ticket o pagar. Los relés, fusibles, batería y demás piezas del sistema eléctrico se repartieron entre el colín y el hueco que hay debajo de un enorme depósito inspirado en el de las Harley JD de los años 20 del siglo pasado realizada por SCP World -autores también del asiento-, y que como en aquellas está dividido en depósito de aceite y gasolina unidos entre sí por una consola sujeta con cinchas de cuero artesanales en cuyo centro se sitúa un mini velocímetro Motogadget acompañado del botón de arranque y testigos.



El cliente quería un cruce entre café racer y bobber con cierto parecido con las Vincent y Brough Superior. ¡Casi nada!





De hacer el tren delantero al estilo de las naked de los 70 se encargó Dominik Stahlfinger, que para darle un aire lo más retro posible le fabricó unas fundas de horquilla iguales que las de los amortiguadores traseros -escogidos a imagen y semejanza de los de Hydra-Glide de los 50 y 60-

un manillar "M-Shape" clubman con soportes, bombas, palancas y puños K-Tech, y después tuvo la santa paciencia de encintar con cuero los puños, cables y latiguillos, así como de envolver con cinta anti calórica los colectores Harley-Heaven e instalarles los silenciosos Jeckil&Hide.





Aunque en Suiza los límites de velocidad son de lo más restrictivo, Andi sostiene que “por mucha potencia que tenga en el puño de gas nunca le parece suficiente”.



La Nero seguro que sería más ágil con neumáticos de medidas más convencionales, pero la transformación no se vería tan radical, y hay que reconocer que los Shynco Bobber quedan fantásticos en las llantas de radios de 16", y si a Andi no le molesta tener que esforzarse un poco para meter la moto en las curvas, no

seremos nosotros quienes le llevemos la contraria. En lo que no cedió fue en el apartado frenos, en el que echaron el resto equipando la Nero con discos flotantes con pinzas PM. Algo del todo imprescindible a la hora de rodar por las carreteras que te llevan en dirección a Italia que tan bien conocen los motoristas suizos

La Nero seguro que sería más ágil con neumáticos de medidas más convencionales, pero la transformación no se vería tan radical



General

Moto>Nero
Modelo base> XLH 1200
Año>1998
Propietario> Andi Hauser
Constructor> Harley-Heaven Bächli AG
Tiempo>9 Meses
País>Suiza
Página Web> www.Harley-Heaven.ch

Motor

Fabricante>H-D
Tipo>V-Twin Evo
Cilindrada>1200cc
Culatas>Harley-Heaven Stage III
Válvulas>Screamin 'Éagle
Árboles de levas> Screamin 'Éagle
Carburador>Original con kit Dynojet
Filtro de aire>H-D Forty
Colectores escapes> Harley-Heaven
Silenciosos> Jekyll & Hyde
Encendido>Altmann
Potencia>85hp

Primaria>Original con tapa EMD
Transmisión final>Cadena
Sistema eléctrico>H-D/ Bächli Harley-Heaven

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Original modificado
Horquilla>Original modificada
Fundas>Harley-Heaven
Faro>Aftermarket de los 70
Manillar> M-Shape Clubman
Soportes>K-Tech Old Style
Mandos/bombas> K-Tech
Puños> K-Tech
Velocímetro>Motogadget
Conmutadores> K-Tech
Retrovisor> W&W Cycles
Intermitentes> Bullet
Llanta delantera>3.5 x 16"

Disco freno> PM Performance
Pinzas>PM Performance
Neumático>Shynco
Depósito de gasolina> SCP World
Depósito aceite>Integrado en el de gasolina
Asiento> SCP World
Reposapiés> K-Tech
Basculante>Original modificado
Amortiguadores> Harley-Heaven
Llanta trasera>3.5 x 16"
Disco freno> PM Performance
Pinza> PM Performance
Neumático>Shynco
Piloto> CCE
Pintura> Sliperpaint
Pinstriping> Weyl



II Special Bikes Cult Madrid

BESPOKE MOTORCYCLES EXHIBITION

CAFE RACERS SCRAMBLERS
BRATSCHOPPERS
TRACKERS BOBBERS

SPECIAL
BIKES
CULT

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

MULA FEST

Custom Edition

30 JUN - 1 - 2 JUL 2017
FERIA DE MADRID



IFEMA
Feria de
Madrid

XTREME BIKES

CAFE RACERS

FUEL

ELIOT IRON

YAMAHA
**YARD
BUILT**



Martini Racer

La GSX750-R que Suzuki sacó al mercado en 1985 supuso un punto de inflexión en el mundo de la moto. Por primera vez en la historia, una fábrica japonesa ponía en manos de todo aquel que pudiera permitírsela una auténtica moto de carreras con matrícula...

TEXTO: CR; FOTOS: FRANCO MARTÍNEZ



A

partir de su puesta en escena, los paddock de los circuitos que acogían campeonatos para motos derivadas de la serie se tiñeron de azul y blanco. Y es que con un motor tetracilíndrico refrigerado por aire y aceite de 100 cv de potencia, una estética prácticamente exacta a la de las

motos de los mundiales de resistencia y TT F1, chasis de aluminio, y un peso en orden de marcha digno de una moto de pequeña cilindrada, las conocidas cariñosamente como Gixer fueron la mayor revolución acaecida en el mundo de la moto desde la aparición de la CB750.



Aunque el resto de fabricantes no tardaron en ponerse las pilas, todos sabemos eso de que: “el que pega primero pega dos veces”, y aunque la GSXR fue un gran éxito comercial, los de Hamamatsu no se durmieron en los laureles, ya que de año en año la “pulían” con versiones nuevas que dejaban obsoletas a los modelos anteriores, que lejos de desaparecer, por regla general resurgían en forma de Streetfighters, un movimiento que en aquellos momentos empezaba a proliferar en todo Europa.

La hermana mayor de la 7 ½, la GSX1100R, apareció en 1986 con unas credenciales que quitaban el hipo: 197 Kg en vacío y 128 cv a 9.500 rpm. Igual que la pequeña, y los buenos vinos, mejoró con los años y sirvió para construir excelentes “luchadoras callejeras” hasta que este segmento empezó a decaer en favor de las café racer, entre las que como nos deja muy claro Dino Maltoni, el dueño de Dino’s Custom Cycles y creador de la moto de este artículo, las Gixer también pueden desempeñar un buen papel.

*A partir de su
puesta en escena,
los paddock de
los circuitos
que acogían
campeonatos para
motos derivadas de
la serie se tiñeron
de azul y blanco*



El propietario de esta moto se llama Gustavo Guerra, y hacía mucho tiempo que quería una café racer diferente a las que solía ver habitualmente en las concentraciones a las que iba. Le gustan las motos clásicas, pero la idea de meter-

se en un proyecto en el que sufriría las lógicas carencias de suspensiones, frenos, y llantas de una moto de otra época no le seducía lo más mínimo, por lo que decidió hacerse con lo que podríamos llamar una "modern classic": una su-

perdeportiva pasada de fecha, ya que las modernas tampoco le gustan, pero con mejor motor y parte ciclo que los hierros de principios de los 80's. Y esta GSXR del año 92 que se encargó de buscar (y encontrar) Dino era la candidata ideal.





Gustavo decidió buscar una moto antigua –las modernas no le gustan– pero con mejor motor y parte ciclo que los “dinosaurios” de principios de los 80



Dino tuvo la suerte de encontrarla en un estado de conservación tan impecable que Gustavo y él decidieron que en la transformación no harían un solo cambio que no fuera estrictamente necesario. Tiene un gran motor con nada menos que 145 cv; desgraciadamente el chasis es de acero en vez de aluminio, pero lo compensa el que esté a la altura

de las prestaciones del tetracilíndrico refrigerado por aceite y aire más que de sobra; las suspensiones son decentes, los frenos dignos de tal nombre, y por si todo esto fuera poco, las llantas son lo bastante anchas como para poder calzarles unos seguros neumáticos de última generación. Lo dicho: una base de trabajo inmejorable.





La moto estaba en tan buen estado de conservación que hacer cambios innecesarios habría sido una pérdida de tiempo, y más importante aún, ... tirar el dinero

La moto seguía siendo tan bonita y radical como cuando salió de la fábrica, pero el paso del tiempo no ha sido tan benévolo con estas versiones como con las Gixer de primera generación. El diseño se veía demasiado desfasado, así que actualizarlo sería el principal objetivo. Por suerte Dino es uno de esos constructores que hacen absolutamente todo, incluido pintar, así que lo de construir un nuevo subchasis no le supuso ningún problema. Tampoco lo fue modificar el depósito para remarcar en los flancos los apoyos de las rodillas de Gustavo, o el asiento rematado con ese pequeño colín en el que ahora se esconde parte del sistema eléctrico, y que como la máscara que cubre el faro, antes que en fibra hizo con arcilla.

Para lo único que pidió ayuda a su amigo Diego Ferreira fue para que le echara una mano a fabricar en acero inoxidable el sistema de escape 4 en 2 con sus espectaculares megáfonos tipo MotoGP.



Para la decoración surgieron bastantes dudas. La combinación en amarillo y blanco del equipo Suzuki HB de resistencia les gustaba. También barajaron el negro y rojo de Yoshimura, pero al final cayeron en la cuenta de que estaban demasiado vistos y optaron por los de Martini Racing. No tienen ni idea (ni les importa) si el conocido fabricante italiano habrá patrocinado alguna vez un equipo Suzuki, pero hay que reconocer que la decoración ha quedado suficientemente vistosa como para que todas las cabezas se giren al paso de Gustavo, que disfruta a diario de ésta "Modern Classic" que le transmite unas sensaciones que jamás habría experimentado con uno de esos viejos hierros de los 80 que todo el mundo usa para hacer sus café racer.

Después de barajar diferentes decoraciones escogieron la de Martini Racing. No saben si los italianos habrán patrocinado un equipo Suzuki alguna vez, pero tampoco les importaba

General

Modelo base>Suzuki GSX-R 1100
Año>1.992
Propietario>Gustavo Guerra
Constructor>Dino Maltoni
Taller>Dino's Custom Cycles
Ciudad / País>Mendoza / Argentina

Motor

Fabricante>Suzuki
Tipo>SACS
Cilindrada>1.127cc
Carburadores>Keihin Slingshot
Filtro de aire>K&N
Escapes>4:2 Dino's CC y Diego Ferreira
Silenciosos>Tipo MotoGP
Potencia>145 cv@10.000rpm

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Suzuki modificado
Tipo>e-Box
Horquilla>Showa
Tipo>Invertida
Faro>Aftermarket
Semi carenado> Dino's Custom Cycles
Semi manillares>Suzuki
Mandos/bombas>Nissin
Puños>Rizoma
Conmutadores>Suzuki
Retrovisores>Rizoma
Llanta delantera>17"
Frenos>Flotantes tipo Wave
Pinzas>Nissin 4 pistones
Neumático>130/60-ZR17
Guardabarros>Dino's Custom Cycles
Depósito de gasolina>Original modificado
Asiento/Colín> Dino's Custom Cycles
Estriberas >Originales cromadas
Basculante>Original
Amortiguador>Showa
Llanta trasera>17
Freno>Semi flotante tipo Wave
Pinza> Nissin simple pistón
Neumático>180/55-ZR17
Porta matrícula> Dino's Custom Cycles
Piloto>Cate Eye LED's
Pintura> Dino's Custom Cycles



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

Honda CB1100TR Concept

En Honda tienen una especial habilidad para ilusionarnos en los salones con espectaculares concept bikes que luego, vete tú a saber por qué, rara vez llevan a la serie...

TEXTO: P. JARA; FOTOS: HONDA





A

pesar del enorme interés que las motos de estilo retro han despertado entre los motoristas en estos últimos años, Honda ha sido la única de las grandes marcas que no se ha involucrado en este segmento. Si, a principios de la actual década hicieron el intento de reinterpretar en clave moderna su exitosa CB750 con las CB1100 y CB1100EX, dos modelos que en principio crearon una gran expectativa, pero que no tuvieron la aceptación esperada. De hecho son muy pocas las que se ven circulando por nuestras carreteras, y aún menos las que se han usado como base para cualquier tipo de preparaciones.

Inspirada en una moto de flat track con tintes de muscle bike, esta es la primera creación de la marca del ala dorada sobre la recién estrenada CB1100 RS



Pero parece que algo ha empezado a cambiar en el seno de Honda, ya que en el último Tokio Motor Show presentaban una nueva versión de CB1100 y poco después, en el de Osaka, se nos descolgaban con una atractiva roadster denominada CB1100 Concept Type II mucho más atractiva de lo que suele ser habitual. Finalmente en el Intermot tuvimos

la confirmación de la continuación de la saga con la presentación de una nueva CB1100EX, que aunque con estética algo renovada seguía siendo tan sosa como su predecesora, acompañada de una CB1100RS algo más llamativa gracias a una serie de mejoras con respecto a su hermana que dejaban entrever un carácter más deportivo.

La TR Concept nace aprovechando el auge por las motos de estética flat track en el viejo continente





Sin embargo tuvo que ser Honda Europa la que en el último EICMA de Milán nos sorprendiera a propios y extraños con este prototipo en el que descubrimos una espectacular mezcla entre las superbikes de los 70, y las monturas de las famosas carreras norteamericanas de flat track. En

principio todos pensábamos que se trataba de otro ejercicio de estilo que nunca vería la luz (algo a lo que estamos acostumbrados, y más cuando se trata de Honda), o una forma animar a los customizadores a que elijan la CB1100 como base de preparaciones, pero todo apunta a que a

finales de este mismo año será una realidad. Aunque como es lógico, la versión de serie no será tan radical como ésta Concept que ha nacido aprovechando el auge por la estética flat track que tan buena acogida está teniendo a este lado del Atlántico desde que la mayor parte de pilotos punteros de MotoGP incluyeran esta disciplina en sus programas invernales de entrenamiento.



Como no podía ser de otra forma en un prototipo tan racing como este, la decoración se inspira en los colores de guerra de HRC



Pero centrémonos en la moto. El punto de partida ha sido una CB1100 a la que se despojó de casi todos sus elementos originales. El depósito ahora es más estrecho, plano y de formas más angulosas, mientras que el asiento es un monoplaza rematado por un pequeño colín debajo del que se esconde uno de los dos silenciosos de carbono del espec-

tacular sistema de escape Termignoni. Como no podía ser de otra forma en un prototipo de aires tan racing como este, la decoración se basa en los característicos colores de guerra de HRC, hábilmente combinados con piezas anodizadas en oro como la tapa de balancines, el manillar Rizoma, y la horquilla Öhlins que viste el tren delantero, y

resulta tan exagerada como el basculante de sección rectangular en el que se sustituyeron los amortiguadores Showa originales por dos unidades de gas con depósito separado de la firma sueca.

En cuanto a llantas y frenos se refiere, en Honda confiaron el contacto de la bestial TR Concept con el asfalto a unas llantas

Marchesini con slicks Pirelli Diablo Superbike que no serían nada útiles en un ovalo de flat track pero que estéticamente quedan de muerte, y a un par de pinzas Brembo de seis pistones de anclaje radial con unos sólidos discos flotantes que nos recuerdan a los franceses Beringer, y a una Nissin de doble pistón para la frenada trasera.





El motor, al menos a simple vista, parece haberse mantenido de serie salvo por la eliminación de la anti estética caja del filtro de aire, que cede el sitio a un enorme K&N cónico conectado a los inyectores por unos colectores de admisión pintados de rojo que lo llevan hasta debajo del asiento para protegerlo tras las tapas laterales, en las que Honda no ha querido dejar pasar la oportunidad de homenajear al carismático Marco Simoncelli con el número 58 y la leyenda "From Honda R&D Europe to SIC"

Esta CB1100TR realizada por Valerio Aiello transmite agresividad y poderío a partes iguales incluso en parado, así como una sensación de "fuerza bruta" que hacía tiempo que no veíamos en ninguna máquina del gigante del ala dorada. Y es que esa estética que no deja de ganar adeptos en Europa, tiene suficiente sex appeal para convertir a esta Concept en la reina de los circuitos. Al menos de los circuitos de flat track urbanos, porque a cruzarla en un óvalo de tierra no creemos que fueran muchos los que se atrevieran a intentarlo.

Sería fantástico que Honda finalmente la llevara a la serie, aunque no creemos que nadie se atreviese a "cruzarla" en un óvalo de tierra

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

XTREME BIKES

#41

Studio Motor
Honda Simmer ★ Killer 48
Kustom: Kominune
An-Bu Custom Motors
Nasty Girl Bohber ★
Peter Ström
Moon-Ster ★
La leyenda
Artel Ferrer



Yamaha

400 BSR

by Bratstyle



XTREME BIKES



www.xtremebikes.es