

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

XTREME BIKES

20TH ISSUE

ROCKY POINT →

LOCALS
ON THE
MOT

★ 20TH ISSUE ★



STER
KISH



CONTENIDOS

★ Buster Wise: Arte sobre Ruedas	010
★ Noticias: Malas y Buenas Vibraciones	040
★ Las mejores Motos del Mundo	058
★ Con las Manos en la Grasa	094
★ Harley Davidson: Los Tiempos están Cambiando	242
★ Victory: con V de Victoria	276
★ Indian: Regreso al Futuro	318



El mejor trabajo del mundo

En la redacción aún recordamos con cariño los sufrimientos de la primera noche de cierre de edición, y el sentimiento que nos produjo ver salir de la rotativa el primer ejemplar de Xtreme Bikes. La maquetación era recargada, los contenidos poco convencionales para lo que se estilaba, y el logotipo de cabecera feo como un demonio, pero nos pareció la mejor revista del mundo. Tal y como suele pasar cuando alguien pone en marcha un proyecto nuevo, no faltaron quienes vaticinaron que ni siquiera llegaríamos a celebrar el primer aniversario. Por suerte para nosotros, la combinaban a partes iguales de mala leche y poca habilidad para adivinar el futuro no les dio la razón porque seguimos vivitos, coleando y dándole a la tecla un día si y otro también. Y eso que desde aquello han pasado dos décadas. Veinte años a lo largo de los que nos hemos visto obligados a reinventarnos para adaptarnos a los tiempos modernos, mientras veíamos la evolución del sector y la cantidad de cambios que experimentaban la estética y el estilo de las motos custom. También hemos sido testigos directos de la aparición y desaparición (en algunos casos merecida y en otros no tanto) de no pocas marcas, de publicaciones y talleres de transformación que, como los políticos actuales, llegaban para “quedarse y enseñar a todo el sector a hacer las cosas bien” sin pararse a pensar en el flaco favor que se hacían. Porque la prepotencia, la falta de respeto hacia los competidores y el exceso de ego, lejos de ser buenas cartas de presentación, acaban poniendo, junto con ese implacable juez que es el tiempo, a cada uno en el sitio que merece...o se ha ganado a pulso.

Aunque en este trabajo, al igual que ocurre en todos los sectores, nos hemos granjeado amigos (muchos) y enemigos (bastantes más), nos han hecho faenas y las habremos hecho, que tampoco somos unos santos, el balance de estos veinte años no podría ser más positivo. Que te inviten a conocer países para asistir a eventos, probar antes que nadie las motos con las que tantos de vosotros soñáis rodar algún día, o que tu puesto de trabajo esté ubicado más tiempo detrás de un manillar que de la mesa de un despacho, hacen que este oficio de “junta letras” nos parezca el mejor trabajo de mundo. Un privilegio que debemos agradecer a las marcas y talleres que en 2003 creyeron en este proyecto, y sobre todo a vosotros, los lectores que nos habéis seguido mes a mes a lo largo de estas dos décadas, sin quienes este escrito, esta revista y el aniversario que hoy celebramos nunca habrían sido posibles.

Muchas gracias a todos.

Daniel Gil-Delgado





XTREME BIKES

STAFF

Editor

Daniel Gil-Delgado

Diseño

Alejandro Párraga

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)

Producción

Open Road Media

xtremebikes@xtremebikes.es

Publicidad

marketing@xtremebikes.es



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...



Buster Wise

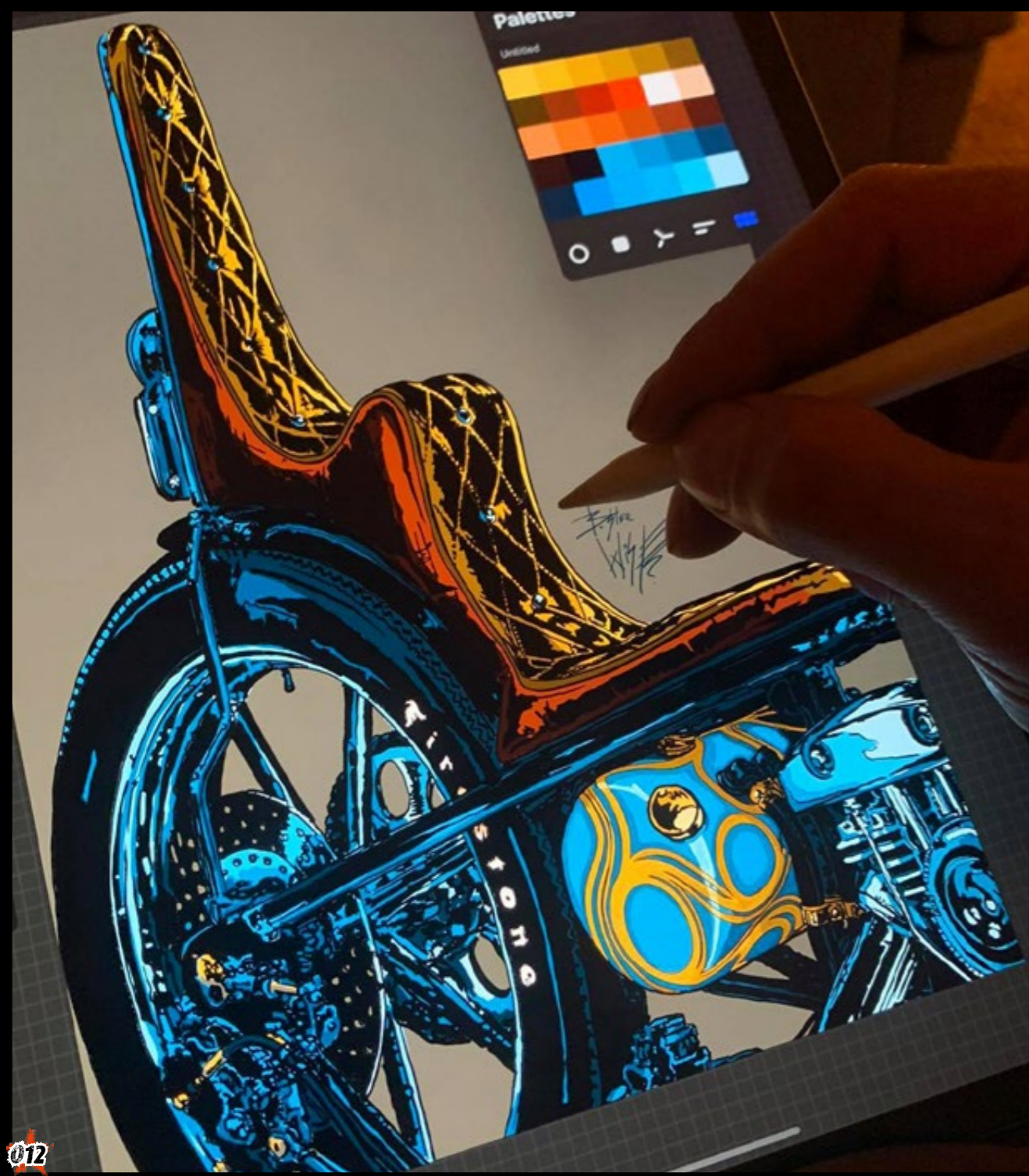
Nacido en Polonia a comienzos de la década de los 80, Buster Wise es uno de esos artistas autodidactas que se hacen a sí mismos.

Texto: D.R.; Fotos: Cortesía de Bienville Studio

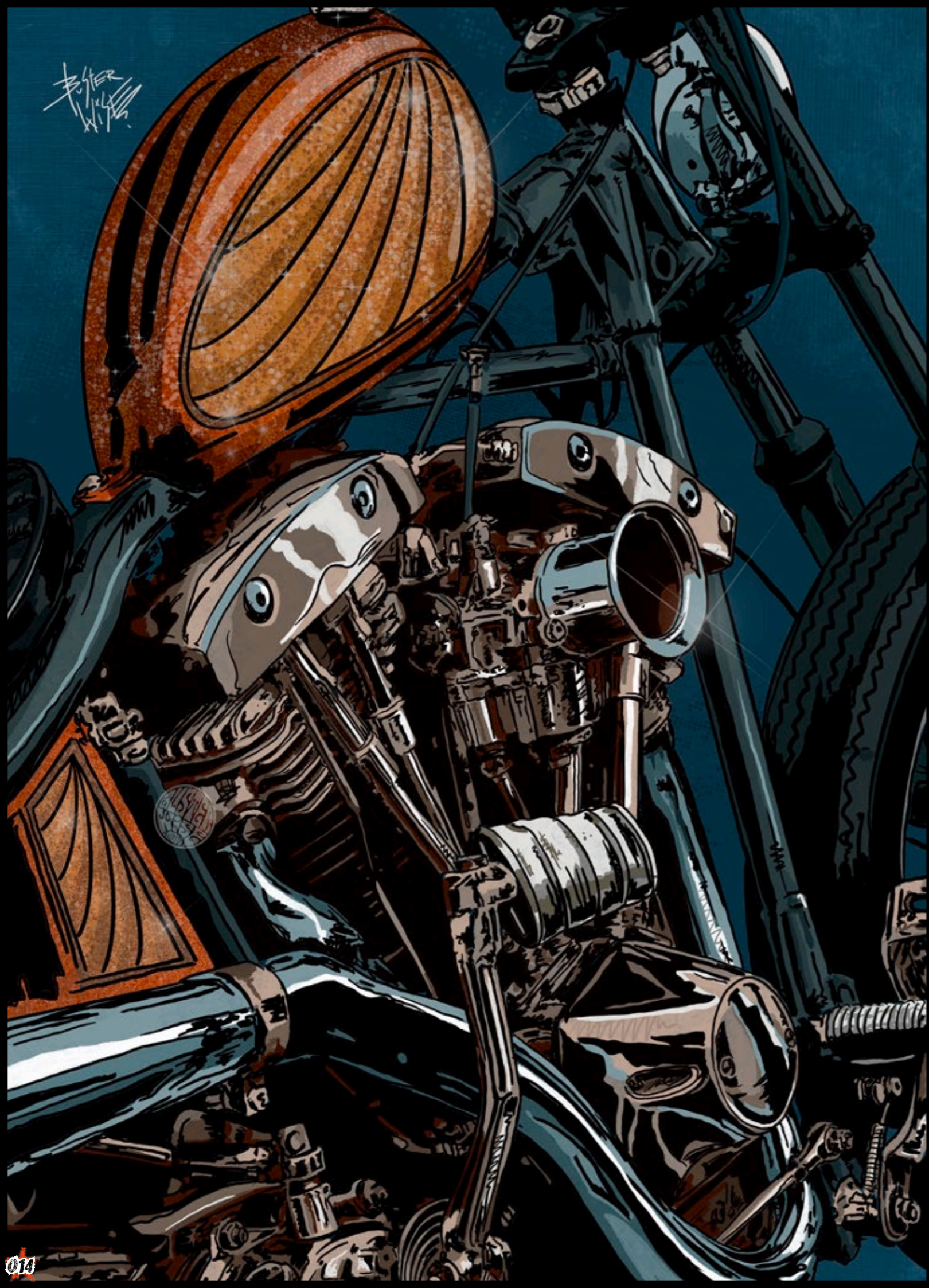


Durante gran parte de su juventud, que coincidió con el auge del movimiento skater, estuvo influenciado por el arte callejero y el surf, aunque poco más tarde se dejó seducir por la cultura rockabilly y los bólidos de carreras. Sin embargo, la pasión que sentía por las motos desde que era un niño era mucho más

fuerte que todo lo anterior y ahí se quedó. Cuando las cosas se le pusieron cuesta arriba profesionalmente se mudó con su mujer a Londres, y allí montaron Rotten Rat Apparel, una firma de ropa que fue todo un éxito en aquella época. Cuatro años después decidieron volverse a Polonia y continuar con el negocio en su país de origen.



ASTER
HITZ



¿Qué te llevó a convertirte en artista profesional?

La verdad es que nunca me lo había planteado. Desde que tengo uso de razón me ha gustado dibujar, era mi pasatiempo, lo que me ayudaba a re-

lajarme. Creo que siempre ha sido una parte inseparable de mí, así que tal vez la razón era mi necesidad de hacer algo que me divirtiera

¿Cuál es tu inspiración?

No tengo solo una. Me gusta mezclar estilos y tendencias. Soy un chaval de los 80. Cuando era pequeño leía cómics, me desplazaba patinando o en skate, veía películas de terror de serie

B y escuchaba Punk Rock, y me gustan las obras de los artistas Stan Lee, Jim Phillips, Jeral Tidwell y Rötger. Supongo que toda esa mezcla influye mucho en mis dibujos.



¿Cuáles son tus herramientas de trabajo preferidas y por qué?

No las tengo muy definidas. Lo que elijo para dibujar depende sobre todo de mi estado de ánimo. Suelo utilizar rotuladores y tinta, otras veces acuarrelas. Me gusta mucho la aerografía

con pinturas de caramelo y escamas. Últimamente para trabajar uso mi iPad porque me ahorra mucho tiempo. También me siento cómoda con los gráficos vectoriales y la pintura digital.



EASY RIDER



STARRING
PETER FONDA • DENNIS HOPPER
— WITH —
JACK NICHOLSON
— WRITTEN BY —
PETER FONDA • DENNIS HOPPER • TERRY SOUTHERN
DIRECTED BY
DENNIS HOPPER



Easyrider



Biltwell Inc

OPEN

JUSTER
11/17/74



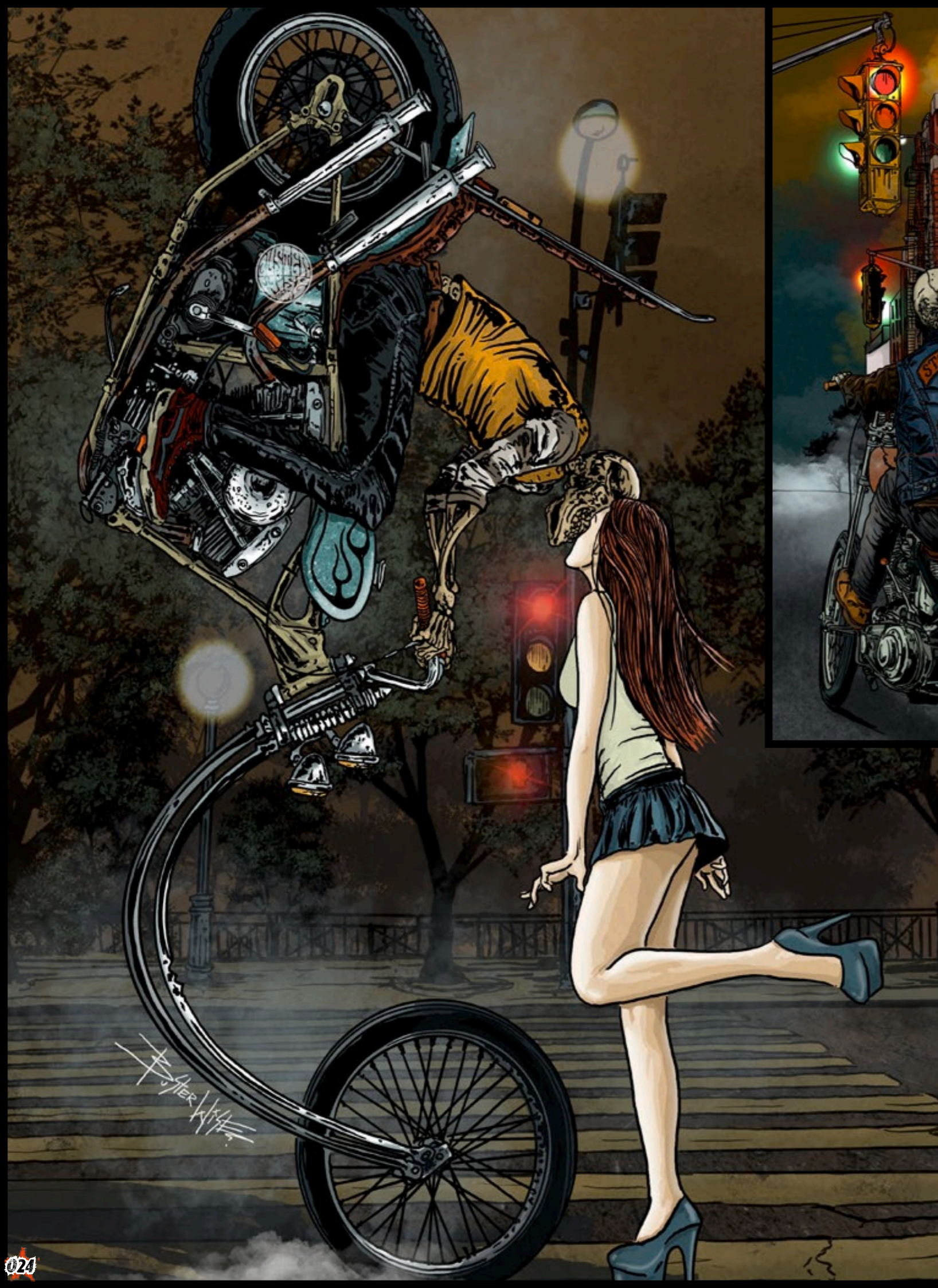
En tus obras suele haber un elemento narrativo ¿Planeas la escena antes de dibujarla, o te dejas llevar por la imaginación?

Suelo tener un esquema general de la escena y el tema principal en la cabeza y a partir de ahí empiezo a crear. Después me dejo llevar por la corriente. A menudo, las ideas para los detalles me vienen

mientras dibujo y a partir de ahí se me ocurren el fondo y los personajes secundarios. Luego me centro en la paleta de colores y la luz, y tras una docena de horas de trabajo se puede ver el efecto final.



Poster
11/14/13



¿Desde cuándo te gusta combinar el arte y el mundo de la moto custom?

Las chopper me apasionan desde que era niño. Mi tío, que tenía una Harley Electra Glide, fue el culpable. Cuando venía a casa me traía montones de revistas, y luego me pasaba días enteros dibujando las motos que aparecían en ellas. Aquellas motos de estilo Frisco con sus motores Knuckle

con escapes Fishtail, horquillas largas, sissybar, depósitos de cacahuate con pintura de escamas...¡Uffff! La sensación de libertad que transmitían me atraía como un imán. Creo que ese fue el comienzo de mi pasión por las choppers y el arte. De hecho no concibo una moto que no sea así.



Qué crees que te diferencia de otros artistas del sector?

En este sector hay muchísimos artistas y muy buenos, así que no es fácil ser original. En mi caso me li-
mito a dibujar lo que me apetece y me interesa más en un momento dado. No me preocupa si se parece

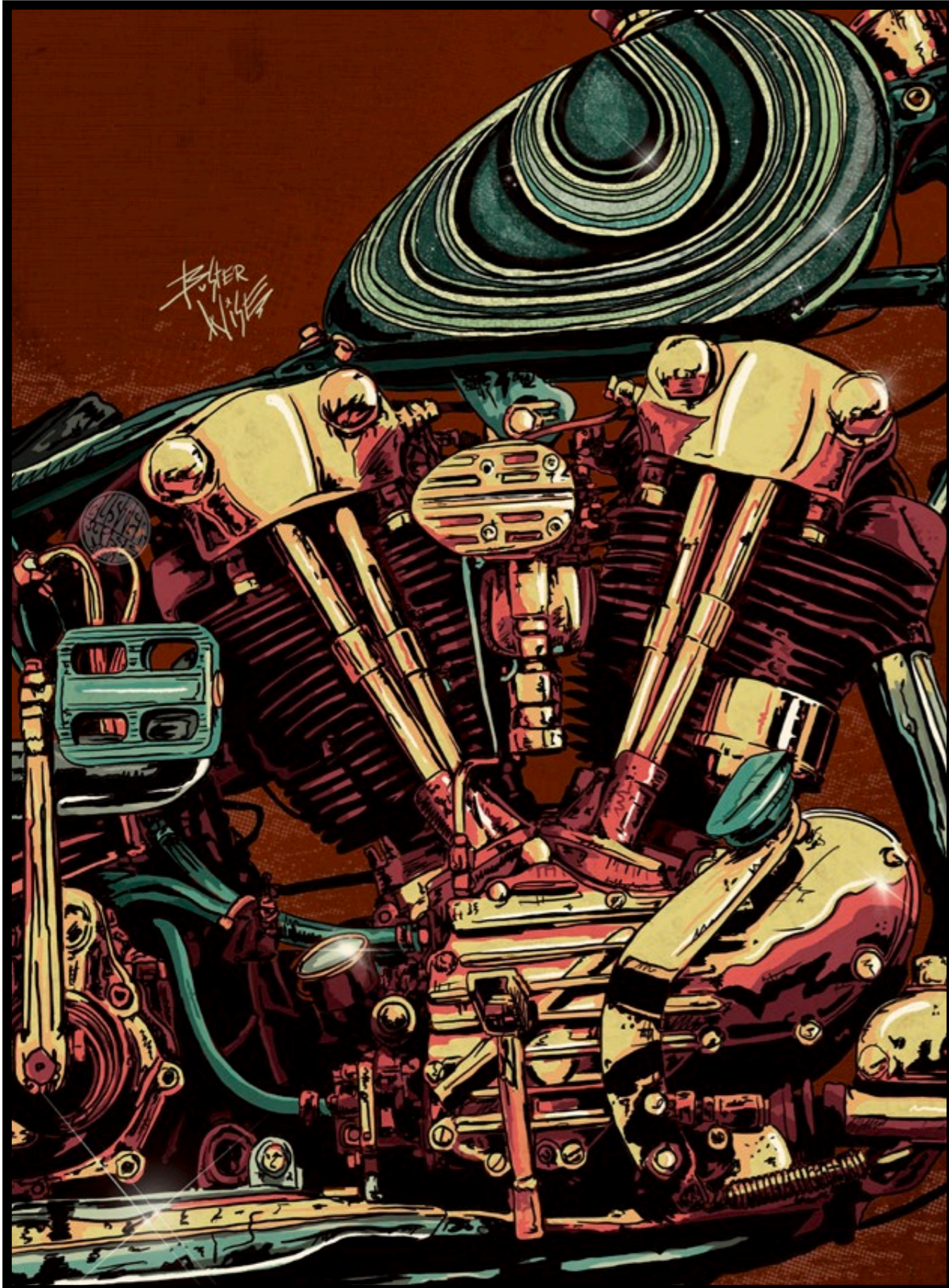
o es diferente a lo que hacen otros. Simplemente me centro en el mensaje que quiero transmitir e intento acompañarlo con unos colores brillantes para que sea una obra punk que impresione a quien la ve.



¿Qué tipo de personas son tus clientes?

Fanáticos de los choppers y entusiastas del arte popular. Gente de todas las edades que sienten por las motos la misma pasión que yo. A

menudo dibujo para marcas de motos como Harley e Indian, organizadores de eventos moteros, y pequeños talleres custom de amigos míos.



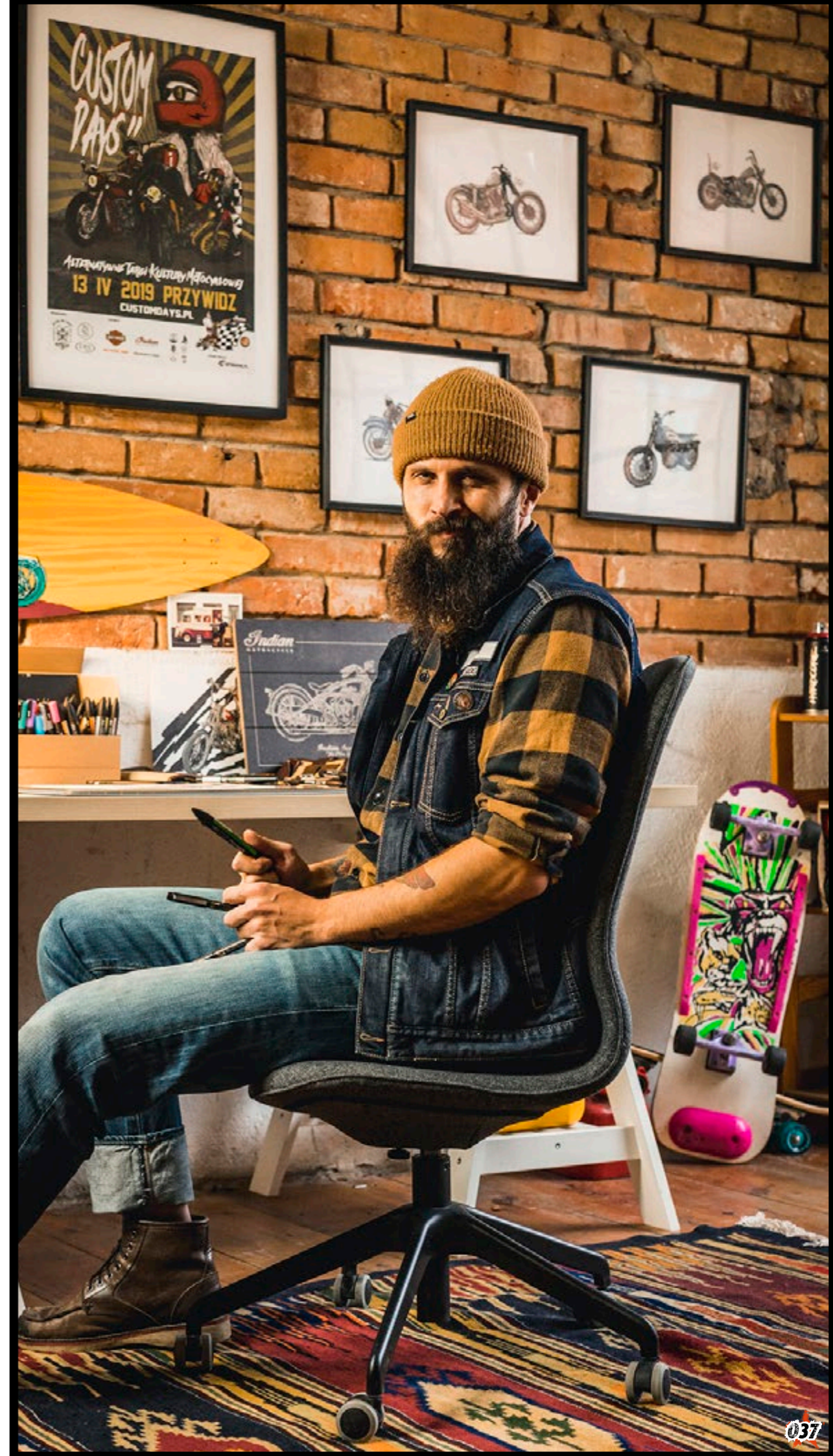




¿Cuáles son tus planes para el futuro?

Polonia no es precisamente el paraíso de la cultura custom. Hay que tener en cuenta que mi país tuvo la desgracia de estar durante mucho tiempo detrás del telón de acero. Una barrera que era tan infranqueable como impermeable a cualquier influencia que pudiera venir del exterior, así que aún nos queda mucho camino por recorrer. Quizás es por eso que la mayoría de transformaciones son estilo street tracker o café racer. Encontrar motos para

una personalización de este tipo es fácil y más barato que una Harley o Indian, así que por aquí no verás rodar muchos choppers y bobbers "pata negra". De todos modos me gustaría mucho organizar un Chopper Show al estilo californiano, y haré todo lo posible para que la gente se empiece a animar. Si soy capaz de hacer que este estilo de vida se empiece a conocer y por el camino gano algunos adeptos para la causa... Me daré por satisfecho



Instagram: @busterwisecom
www.busterwise.com



QUALITY WEAR

...1998...

www.rapidclothing.com

salesandservice@rapidclothing.com



Photo courtesy: A. Garcia Alix

La V-Twin Evo made in China ▼

A lo largo de los años, el motor V-Twin Evo refrigerado por aire que propulsaba las H-D Sportster desde 1986 se había ganado a pulso la fama de ser un motor fiable como pocos. Por desgracia, la intransigencia de los gobier-

nos de no pocos países, con su obsesión por preservar el medioambiente, obligó a la marca a sustituir el modelo que suponía el 50% de las ventas de sus concesionarios por otro nuevo con el motor Revolution Max, que nadie

pone en duda que sea mejor y más ecológico que el anterior, pero que ha encarecido el producto final a un nivel que no es precisamente el de moto de acceso a la marca que había sido el de la familia XL Sportster.



Lo más curioso de todo esto es que mientras Harley se ha visto forzada a cargarse una de sus superventas, el fabricante chino Shineray haya podido "colar" por la puerta trasera sin que nadie haya dicho ni pio. Y es que en Shineray no solo se han limitado a copiar la arquitectura en V a 45° del Harley Evo, sino que desde las aletas de refrigeración de los cilindros hasta

las tapas de los balancines, pasando por las varillas cromadas y la ubicación del filtro de aire, han clonado el legendario propulsor Harley hasta en el último detalle. Por si fuera poco, para rematar la faena lo han presentado en una moto, que salta a la vista en que modelo está inspirada... Y no solo eso. Además está muy mejorada con respecto a la Forty Eight original.

Si la [SWM V1200 Stormbreaker](#) finalmente llega al mercado europeo, que esperamos que si, el gigante asiático habrá metido otro gol (¿y van?) por la escuadra a los payasos que rigen nuestros destinos desde Bruselas, lo cual sería una gran noticia para los aficionados, que recuperaríamos una gran moto que no se merecía desaparecer.



Buenas (y malas) vibraciones

Los efectos perjudiciales de las cargas rápidas ▼

Si se sospechaba que a las baterías de los vehículos eléctricos no les sientan nada bien las cargas de gran potencia, el estudio realizado por **Avi-[Avi-
loo Battery Diagnostics](#)**, una empresa austriaca especializada en comprobar el estado de estos esenciales y caros componentes, confirma el envejecimiento prematuro que sufren debido a las cargas rápidas. En ninguno de los vehículos analizados se detectaron

fallos en sus sistemas de carga, por lo que la disminución de capacidad detectada en sus baterías (en torno al 17%) es debida exclusivamente al abuso de cargas rápidas para recuperar la autonomía. En el estudio también se ha puesto de manifiesto que la degradación de las baterías en estos casos es progresiva y directamente proporcional al kilometraje, produciéndose igualmente aunque se reco-

rra menos distancia con el vehículo. El deterioro también depende de la frecuencia de las cargas a potencias elevadas y puede llegar a un 25% de pérdida de capacidad, por lo que **Avi-
loo** recomienda que para el uso diario recurramos a las cargas lentas, y las rápidas las usemos exclusivamente en recorridos largos en los que no podemos esperar demasiado tiempo para recuperar la autonomía.



BELL MOTO-3

FASTHOUSE



Not Retro. Original.

Uno de los cascos más copiados de la historia del motociclismo, el Bell Moto-3 es EL ORIGINAL que lo empezó todo. No aceptes una imitación para tu moto. Insiste en la autenticidad.

ADVERTENCIA: El motociclismo es un deporte peligroso que puede provocar lesiones graves o incluso la muerte. Para utilizar correctamente el casco, consulte el manual del propietario.

DESCÚBRELO EN myBihr.com

★ Buenas (y malas) vibraciones ★

Catálogo CCE para Indian ▼

No se puede negar que desde que el grupo Polaris decidió rescatar de forma seria Indian Motorcycles, el fabricante de motos más antiguo de Estados Unidos ha ido asentando su presencia en el mercado, sin prisa pero sin pausa,

con una gama de modelos pensada para cubrir los requerimientos de gran parte de aficionados al segmento cruiser, que además, a partir de ahora y de la mano de Custom Chrome Europa, contarán con una completa selección de más de

1.500 piezas y accesorios de fabricantes aftermarket como Arlen Ness, Kuryakyn, Cult-Werk, TXT, Highsider, Motogadget, Kellermann, Super Trapp, Dr.Jekill & Mr. Hyde, o V-Performance con los que personalizar sus Indian.

CUSTOM CHROME EUROPE
World's Finest Products For Harley-Davidsons

INDIAN CATALOG 2023

Spare Parts | Service Parts | Custom Parts | Accessories | Apparel

Developed with **ADVANCE** Technical partner **FRERET**



Ducati Monster Simply Fun!

Ducati Active | Me la quedo, la cambio o la devuelvo

Limpia, compacta y liviana, la nueva Monster es pura diversión concentrada, y tiene un manejo sorprendentemente fácil. Con un motor Testastretta 11° de 111 CV, un chasis deportivo, electrónica avanzada al servicio del motociclista y una ergonomía minuciosamente diseñada, tiene todo lo que se necesita para una conducción precisa y vibrante.

Es apta para todo el mundo, ya que está disponible en una versión de 35 kW* o con un kit de suspensión inferior que puede adaptarse según altura, y puede satisfacer desde a los más jóvenes hasta los riders más experimentados. La nueva Monster es minimalista pero tiene todo lo que siempre has querido.

Ven a probar la nueva Monster, ahora con obsequio de hasta 1.200€ en boutique o accesorios Ducati Performance. Promoción válida del 1 de abril al 31 de mayo de 2023.

Nueva Ducati Monster: ¡Es hora de divertirse!

*La Nueva Monster también está disponible para titulares de un permiso de conducción limitado A2, en una versión con potencia reducida a 35 kW.
Modelo mostrado en la imagen: Cilindrada 937 cc | Potencia 111 CV (82 kW) a 9.250 rpm | Par máximo 9,5 kgm (93 Nm) a 6.500 rpm | Peso en seco 166 kg.

Más información en tu Punto de Venta Autorizado y en [Ducati.es](https://www.ducati.es)



Buenas (y malas) vibraciones

Kits Y's Gear para Yamaha XSR900



Lleva tiempo hablándose de la posibilidad de que **Yamaha** esté preparando una versión especial GP de su XSR900, pero mientras eso llega, en Y's Gear, el departamento de personalización de Yamaha Motor Japan, ya tiene listo un kit de carrocería con el que dar una imagen completamente nueva a la naked de la marca

El kit Blood Line Style, se compone de un pequeño carenado de horquilla tipo bikini que recuerda al de las antiguas RD350, guardabarros delantero envolvente, tapa para el asiento del pasajero, cubre depósito y tapas laterales. Además, también se pueden pedir otros accesorios como manetas de freno y embrague regulable, esca-

pe Akrapovic dos en uno, amortiguador de resonancia para el chasis, tapas laterales de radiador o una parrilla protectora de faro. Todo ello enfocado tanto a mejorar la estética y la ergonomía como el rendimiento de la XSR900 por un precio que ronda lo 4.500€. Para más información y detalles podéis consultar la web oficial de Y's Gear

ZONTES



Desde **59€**/mes

72 meses. Tipo Deudor 7,49% **T.A.E. 9,27%***. Entrada 1.701,81€

*Financiación de ZONTES S350. Precio al contado 4.987,00€, Entrada 1.701,81€. Plazo 72 meses, 1 cuota de 53,40€ y 71 cuotas de 59,00€. Tipo Deudor Fijo 7,49%, T.A.E. 9,27% (La T.A.E., así como la primera cuota podrán variar ligeramente en función del día de la firma del contrato y de la fecha de pago de las cuotas). Comisión de Apertura 3,90% 128,12€ financiada. Intereses 829,09 €. Importe Total del Crédito 3.413,31€, Coste Total del Crédito 957,21€, Importe Total Adeudado 4.242,40€, Precio Total a Plazos 5.944,21€. Siendo el día de contratación 15/03/2023 y primer pago el 02/04/2023. Oferta válida hasta el 31/05/2023. Sistema de amortización Francés. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer Finance, S.A.

**Consulta condiciones en zontesmotos.es

Buell Hammerhead 1190 ▼

Tras un período de espera bastante largo, parece ser que la Buell Hammerhead 1190 por fin llegará a los concesionarios de la marca en este 2023. La nueva Buell, que debido a problemas técnicos y logísticos producidos,

primero por el Covid y posteriormente por la escasez de componentes, lleva dos años de retraso acumulado en el lanzamiento de esta nueva deportiva de diseño agresivo y prestaciones prácticamente de moto de carreras que

tanta expectación había creado entre los aficionados, finalmente llegará al mercado equipada con un motor V-twin de 1190cc con muy poca electrónica que produce la friolera de 185Cv de potencia a 10.600 rpm.



Uno de los aspectos más destacados de la Hammerhead es su chasis de aluminio de doble viga (prácticamente idéntico a los de las Buell XBR por todos conocidas), al que se le ha dotado de

suspensiones Showa con todo tipo de ajustes, y el característico disco de freno delantero Buell perimetral de 386 mm con pinza radial de ocho pistones. El precio de la Hammerhead 2023 arranca

en 19.995 dólares y puede llegar a 25.995 dólares si el cliente opta por montar todos los extras que ofrece la marca. Entre ellos un carenado de fibra de carbono y llantas de aleación especial.

Ducati Next Gen Tour



Energía, encuentros, entretenimiento, música, colores, arte digital. Todo esto y mucho más se puede esperar de las cinco etapas de la Scrambler [Ducati](#) Next-Gen Tour: el viaje itinerante con el que la nueva generación [Ducati](#) Scrambler pretende dejar una huella imborrable en los

corazones de los entusiastas, inmediatamente después de conquistar a todos con sus características dinámicas durante el Global Riding Première en Valencia.

Londres, Milán, Múnich, Madrid y París, cinco de las ciudades europeas más importantes, acogerán eventos

para sumergirse en el mundo Scrambler [Ducati](#) en localizaciones acordes con la filosofía de la marca, y así experimentar las vibraciones que las han convertido en un éxito global con más de 100.000 motocicletas vendidas en 8 años.



Cada etapa del Next-Gen Tour cuenta con un programa único con numerosas sorpresas para entretener y divertir a los participantes, que en el caso de España se llevará a cabo en el centro comercial X Madrid el próxi-

mo 1 de junio, donde todo girará en torno a las nuevas versiones de las [Ducati Scrambler Icon](#), [Full Throttle](#) y [Nightshift](#), tres modelos que representan la sencillez y autenticidad que han acompañado desde su lanza-

miento a las [Ducati Scrambler](#). Puedes encontrar ms información del programa de las etapas del Next-Gen Tour y de cómo reservar pruebas de conducción en [Ducati.com](#) y [scramblerducati.com](#).

★ Buenas (y malas) vibraciones ★

Nuevo concesionario HD en Sevilla ▼

El día 20 del pasado abril, la Motor Company celebraba por todo lo alto su vuelta a Sevilla con la inauguración de Harley-Davidson Sevilla City. Este nuevo concesionario, que dispone de unas instalaciones de 420m² divididos entre el área comercial y la técnica, está situado en la Avenida Montes de Sierra 36-38 de la capital hispalense.



Buenas (y malas) vibraciones

Ewan McGregor y Moto-Guzzi juntos

No es la primera vez que el actor británico participa en una campaña publicitaria de la marca transalpina, y esta vez ha sido en la grabación de un spot sobre la novedosa V100 Mandello rodado en varios lugares de California. Una producción con un fuerte sabor autobiográfico

del actor-viajero que bajo el título "On To The Next Journey" (Hacia el próximo viaje), resalta el viaje como una metáfora de la vida.

McGregor no solo es un profundo conocedor y coleccionista de motos, sino también un auténtico entusiasta de Moto Guzzi hasta el punto

de que todos los modelos históricos que aparecen en el video, rodado en película de 35 mm para evocar los años dorados de Hollywood, proceden de su colección personal y se han convertido en parte integral de la narración de su propia sugerencia.



DIRECTORIO PROFESIONAL

-A
Andreani MHS

AP Cycles
Tfno.: 660 843778
C/ Isabel Fdz Gutiérrez, 1 -Nave 3
Pego (Alicante)

-B
Buongiorno Custom
Tfno: 622915580 / 622949233
Urb. Tancat de l'Alter illa 32 8A
Picassent (Valencia)

-C
Calella Custom Motorcycles
Tfno.: 93 7423271
Carrer de Cervantes, 24
Calella (Barcelona)

-D
Doctor CVT Center
Tfno.: 630051591
Avenida de Oporto, 100 (Madrid)

Ducati España

-E
El Garage de Saúl
Tfno: 651 165334
C/ Pablo Picasso, 16
Montijo (Badajoz)

-G
**Gladiator Custom
Powder Paints**
Tfno: 677 352714
Partida Algoda, Polígono 1, N° 2
Elche (Alicante)

-H
Harley-Davidson Almería
Tfno: 950 220349
C/ Manuel Azaña, 143-165 (Almería)

H-D Barcelona -24 Horas-
Tfno.: 93 2019928
C/ Calvet, 69 (Barcelona)

H-D Murcia -Steel USA-
Tfno.: 968 347107
Avenida Del Progreso, 195 (Murcia)

H-D Tarraco
Tfno.: 977 448550
Pol. Ind. Francolí, 20 (Tarragona)

-I
Indian Motorcycle Spain
Tfno: 93 8605180

-L
Lacados San José
Tfno: 677 548101
C/ Soria, 35
Ajalvir (Madrid)

-M
Modeliko Cafe Racers
Tfno y WhatsApp: 665 237351

Motor Machining Parts
Tfno: 675683367
Pol. Ind. Ctra de Concentración, 19
Los Rosales (Sevilla)

-N
911 MX Factory
Tfno: 661 951977
Avd. De Somosierra 12, garaje 6
S.S De los Reyes. (Madrid)

-R
Repagaran
Tfno: 628 123122
C/ del Carmen, 12 (Múrcia)

Rincon Biker
Tfno.: 962 280202 Paseo
Ferrocarril, S/N Xàtiva (Valencia)

Royal Enfield España

Royal Enfield Barcelona
Tfno.: 93 4308702
C/ Buenos Aires, 53

Royal Enfield Barcelona Mitre
Tfno: 93 2180708
Rda del Gnral Mitre, 245

Royal Enfield Madrid
Tfno: 91 2680855
Rosario Romero, 25
Martin de los Heros, 66

**Royal Enfield Valencia
-Patacona Motos-**
Tfno.: 960 453 900
Playa Patacona, Serra d'Irta, 8
Alboraya (Valencia)

-S
Scrambler Ducati

Spaan
Tfno: 91 6680197
Uranio 19-21
Arganda del Rey (Madrid)

7089 Garage
Tfno.: 644726004
C/ Río Órbigo, 3 Ávila

-T
**Triumph Murcia
-Steel British-**
Tfno.: 968 351030
Avenida del Progreso, 195. (Murcia)

-V
Vramack Seven
Tfno: 91 6680883
Uranio 19-21
Arganda del Rey (Madrid)

-Y
Yamaha Tarragona
-Motor 23-
Tfno: 977 448550
Pol. Ind. Francolí, 20 Tarragona

Yamaha Valencia
--Saica Motos-
Tfno: 977 448550
Avda. Suecia 25 (Valencia)
Tfno: 963 604500

Avda. General Avilés 36-38.
46015 - Valencia
Tfno: 96 3010201

 120

More Tech, More Fun...

More NIGHTSTER...



motor23
MOTORCYCLES

HARLEY-DAVIDSON TARRACO

Polígono Industrial Francolí, Nave 20

43006 - TARRAGONA

Tienda: 977 44 85 50 / Taller: 977 44 85 51

ALL FOR FREEDOM
FREEDOM FOR ALL™





AMD

Las mejores Motos del Mundo

Sería muy pretencioso por nuestra parte escoger las mejores custombikes del mundo, así que hemos dejado esa tarea en manos de los propios constructores. Los profesionales del sector que las construyeron, quienes acompañados de un selecto grupo de expertos en la materia oficiaron como jurados en el Campeonato del Mundo de Constructores que la conocida revista American Motorcycle Dealers (AMD) comenzó a organizar en 2004.

Este evento que en su día fue el más prestigioso del sector, comenzó a celebrarse en la localidad californiana de Morgan Hills, luego pasó por Las Vegas (2005), Sturgis (2006-2012) y acabó recalando en Europa, concretamente en Alemania, para celebrarse a partir de 2013 en años alternos junto con el Salón Intermot de Colonia. Por desgracia el 2020 supuso para la organización el principio del fin. El Covid obligó a cancelar el evento, y aunque posteriormente se han hecho algunos intentos para recuperarlo, el Campeonato del Mundo de Constructores AMD no ha vuelto a remontar. Eso sí, a sus organizadores les queda el orgullo de haber sido el único Bike Show en el mundo capaz de reunir más de 1.000 motos en las 13 ediciones que celebraron, pero sobre todo el de saber que han contribuido a acercar el mundo de la customización al público general como ningún otro evento que jamás haya habido en el sector...





Constructor: Goldammer Cycle Works

Moto: Boardtracker

País: Canadá

El constructor canadiense Roger Goldammer, tuvo el honor de vencer en la primera edición del AMD en la categoría Freestyle con una "Board Tracker" neo retro que presentaba innovaciones

como el depósito de aceite integrado en un chasis que aparentaba ser rígido, pero que en realidad llevaba una suspensión trasera muy bien camuflada en la espina central del chasis.

Constructor: Goldammer Cycle Works
Moto: Trouble
País: Canadá

Goldammer revalidaba el título conseguido el año anterior con la "Trouble". Una máquina cuya principal característica era contar con un propulsor Harley-Davidson al que se le extirpó el cilindro trasero para sustituirlo por un turbocompresor





Constructor: *Chicara Art Motorcycles*

Moto: *Chicara Art*

País: *Japón*

Chicara Nagata, el dueño de Chicara Art Motorcycles, fue el primer constructor japonés que se salía de su zona de confort para enfrentarse a los mejores builders del mundo, y como Julio Cesar llegó, vio, venció... y en su caso también convenció.

A partir de entonces, Nagata ha creado motos artesanales catalogadas como auténticas obras de arte, que además de haberse exhibido en galerías de medio mundo alcanzan un precio que ronda el millón de dólares.

Constructor: SE Service

Moto: Hulster 8 Valve

País: Suecia

El primer puesto en categoría Freestyle vuelve al viejo continente gracias a la victoria de la "Hulster 8 Valve" de los suecos SE Service



Constructor: Hot Dreams Marbella
Moto: Guindilla
País: España



Ferry Clot, de Hot Dreams Marbella, llevaba "La Guindilla" a Dakota del Sur para ver que pasaba... Y se traía a España el primer campeonato mundial en

la categoría Modified Harley-Davidson. Una de las más difíciles del concurso, ya que el reglamento técnico obliga a utilizar chasis y motores originales de

la marca de Milwaukee, así que la creatividad es la única herramienta con la que cuentan los participantes. La anécdota de aquel año fue que cuando Ferry

subió al escenario nadie aplaudió. Todos los presentes se preguntaban quien coño era aquel tío que venía de un país en el que no se transformaban motos...

Constructor: Goldammer Cycle Works

Moto: Goldmember

País: Canadá



Hacía tiempo que Roger Goldammer estaba empeñado en participar en Bonneville, pero quería hacerlo con una moto con la

que también pudiera ganar en el AMD. El objetivo no era fácil, pero el canadiense es cabezota y cuando se empeña en algo sue-

le salirse con la suya, por lo que se puso manos a la obra con un proyecto que bautizó como Goldmember. Una monocilíndrica

con turbo con la que ganó su tercer título en el AMD, y paró el crono en 262,4 Km/h rodando sobre las celebres salinas de Utah.

Constructor: Cook Customs

Moto: Rambler

País: Estados Unidos



Los norteamericanos Cook Customs ganaron en esta edición con la Rambler. Una máquina espectacular que además fue la primera que ganaba en el AMD sin llevar un motor Harley o un clónico de los de la firma de Milwaukee

2009 STURGIS (DAKOTA DEL SUR)

Constructor: Hot Dreams Marbella
Moto: Panafina
País: España

Ferry Clot quería dejar claro que su victoria de 2007 no había sido fruto de la casualidad, y lo demostró volviendo a ganar con Panafina. Eso sí. A diferencia de la vez anterior, ese año todos los presentes le aplaudieron a rabiar.



Constructor: Krugger Motorcycles
Moto: Veon
País: Bélgica



Fred Krugger Bertrand (Krugger Cycle Works) es de esos pocos constructores que nunca se paran a mirar lo que hacen los demás. Una buena prueba de ello es la Veon, una V-Rod

con la que el belga pareció adivinar anticipadamente que la vuelta de las motos de estilo café racer, y con ellas un nuevo ciclo, estaba a punto de hacerse realidad.

2010 STURGIS (DAKOTA DEL SUR)



Constructor: Sbay Motor Company
Moto: Flying 1800
País: España

Sergio Bayarri, el dueño de Sbay Motorcycle Co., puede decir con orgullo que fue el segundo (y último) español que ganó un título en el Campeonato del Mundo de Constructores AMD.

Bayarri participó con la Flying 1800 en la

categoría "Production Manufacturer Class", reservada exclusivamente a constructores que fabrican un mínimo de 50 unidades al año, que es la capacidad de esta pequeños fábrica andaluza cuya producción va a parar íntegramente a los mercados extranjeros.

Constructor: Tavax Engineering

Moto: Tavax 2011V

País: Japón

Por segunda vez, un constructor japonés se hacía con el primer puesto en la competitiva categoría Freestyle. La Tavax 211V de Ken Tabata (Tavax Engineering) no era la moto más bonita de todas las que participaron en esta edición, pero su altísimo nivel técnico convenció a quienes se encargaban de las votaciones, que al fin y al cabo era lo importante



Constructor: Thunderbike

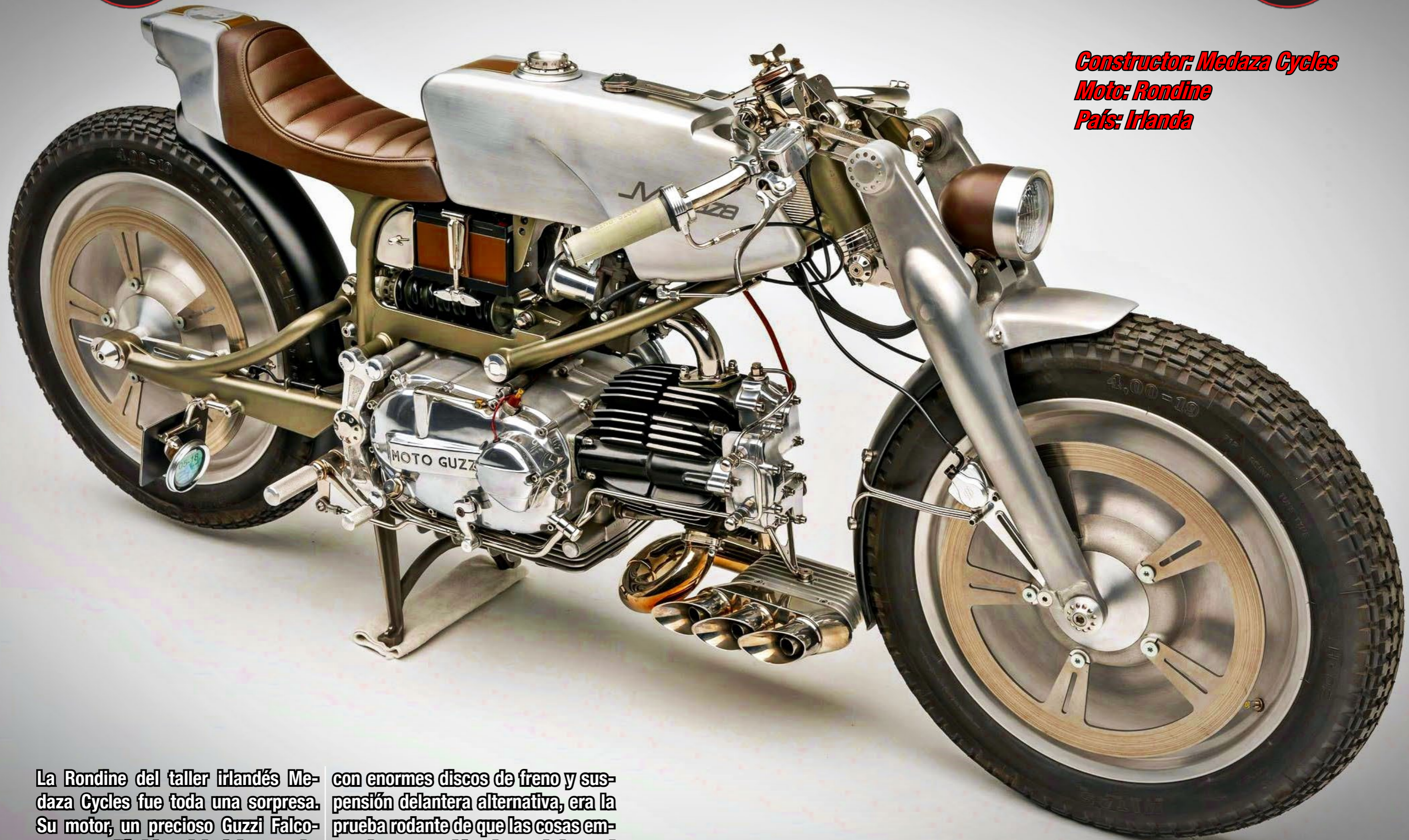
Moto: PainTTless

País: Alemania



Aunque algunas de las motos de Andreas Bergerforth cuentan en su currículum con subcampeonatos mundiales y campeonatos europeos, fue precisamente la PainTTless, la moto que más se aleja del estilo

de transformaciones al que Thunderbike Customs nos tiene acostumbrados, la encargada de proporcionar al taller alemán su primera victoria, y última que se celebraría en suelo estadounidense.



Constructor: Medaza Cycles
Moto: Rondine
País: Irlanda

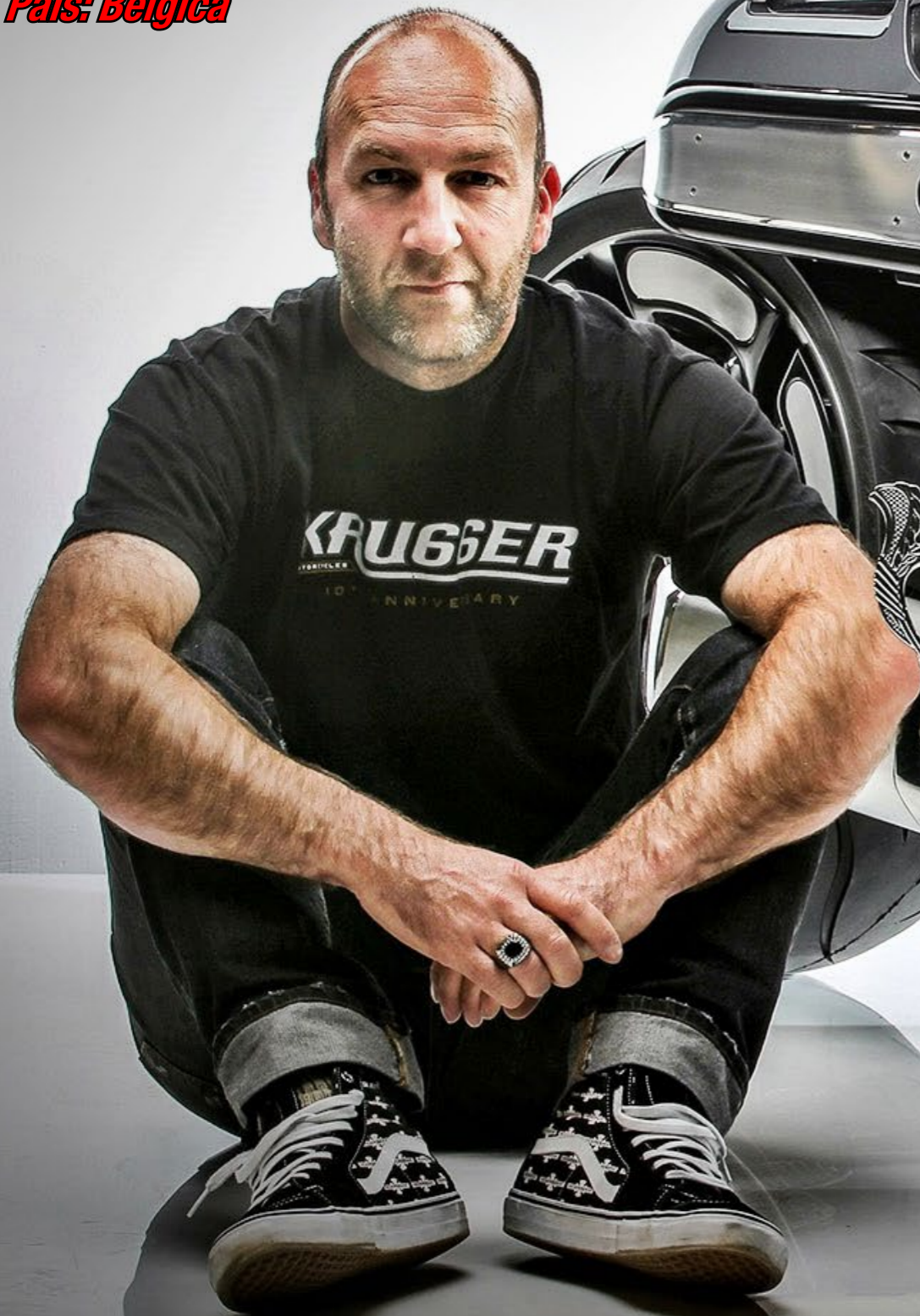
La Rondine del taller irlandés Medaza Cycles fue toda una sorpresa. Su motor, un precioso Guzzi Falcone monocilíndrico del siglo pasado, acompañado de llantas lenticulares

con enormes discos de freno y suspensión delantera alternativa, era la prueba rodante de que las cosas empezaban a cambiar (y mucho) en el sector de la moto personalizada.

Constructor: Krugger Motorcycles

Moto: Nurb's

País: Bélgica



Krugger volvía a sacar los pies del tiesto, y esta vez se arriesgaba a participar con la "Nurb's". Una impresionante máquina con propulsor BMW de 6 cilindros en línea y suspensiones monobrazo en am-

bos trenes rodantes, que perfectamente podría haber pasado por una Concept Bike creada por la propia fábrica germana. Ni que decir tiene que la propuesta del constructor belga... Arrasó.

Constructor: Suicide Customs Inc,
Moto: Rumble Racer
País: Japón

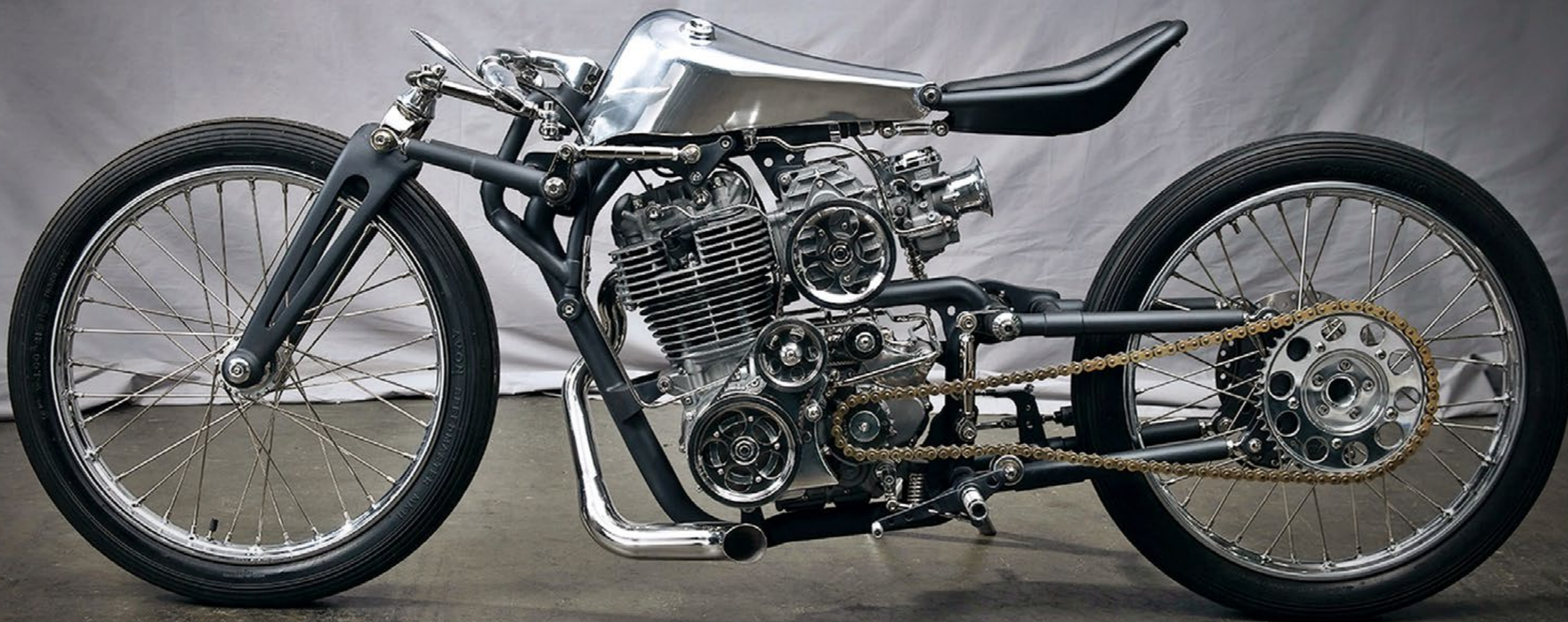


La "Rumble Racer" de Suicide Customs, el taller con base en Nagoya (Japón) dirigido por Koh Sakaguchi, era una de las custombikes más convencionales que participaron en la edición de aquel año. Quizás tan convencional que nadie pensó que pudiera quedar entre las 5 primeras posiciones. Y mira tú por donde ganó. Cosas de los concursos.

Constructor: Zillers Garage

Moto: Insomnia

País: Federación Rusa



Dmitry Golubchikov (Zillers Garage) construyó su primera moto antes de cumplir los 18 años. Aquel jovencito que en su día contactó con todas las revistas europeas pidiéndonos que

publicásemos su moto (nosotros lo hicimos), hoy es, además de Campeón del Mundo de Constructores, uno de los profesionales con mejor reputación a nivel internacional.

GP-LIMITED



THE LARGEST SELECTION OF
CUSTOM & REPLACEMENT PARTS,
MOTORCLOTHES AND ACCESSORIES
IN EUROPE. ORDER ONLINE!

BREAKOUT



MORE THAN 100,000 PRODUCTS FOR ALL HARLEY-DAVIDSON MODELS

SHOP.THUNDERBIKE.COM



THUNDERBIKE Harley-Davidson®
Güterstraße 5 · 46499 Hamminkeln · Germany
Phone +49 2852 67770 · info@thunderbike.de
NEWS · PARTS · BIKES: WWW.THUNDERBIKE.DE

THUNDERBIKE CUSTOMS SINCE 1985

GRAND PRIX SERIES



MORE
THUNDERBIKE
CUSTOMS



Con las Manos en la Grasa

Ni están todos los que son, ni son todos los que están, pero a finales del pasado siglo y comienzos del presente, en el panorama custom surgieron una serie de personajes con gran carisma cuyo tirón mediático sirvió para que los medios de comunicación tradicionales cayeran en la cuenta que el mundo del custom era mucho más serio y profesional que la industria de marginados que creían que era.

Con sus tatuajes, manías, estética poco convencional, luces y sombras, y sobre todo su particular forma de ver y vivir la vida, cualquiera de los que aparecen en esta lista no solo crearon escuela con motos muy diferentes a lo que se estilaban por aquellas fechas, sino que fueron los "influencers" que contribuyeron a cambiar la percepción de nuestro sector antes de la llegada de las redes sociales.

Algunos de ellos aún están en activo, otros llevan una vida más tranquila lejos de la presión mediática, se han retirado voluntariamente, les han retirado las circunstancias o, por desgracia para nosotros, que nunca más disfrutaremos de su genialidad, ya no están entre nosotros.

Sea cual sea su situación actual, habría sido imperdonable para nosotros dejar pasar este 20º Aniversario sin darles las gracias por su contribución a este mundo que tanto nos apasiona.

Textos: Outsider / Imágenes: Archivo y D.R.



Ferry Clot

Nos vais a permitir que Nabramos este artículo con Ferry Clot. No por hacerle la pelota al jefe, del que era amigo personal, ni porque fuera más español que una tortilla de patata, sino por su genialidad creando de la nada motos que enfocaba como obras de arte en una época en la que cualquier que montaba la cabeza de un águila en un guardabarros delantero, o cambiaba el

manillar y los retrovisores de serie por piezas sacadas de un catálogo de accesorios se consideraba "constructor". Ferry, nacido en Barcelona en 1970 y auto exiliado a la Costa del Sol, donde compró un negocio llamado Harley's Marbella cuyo nombre estuvo a punto de joderle la vida por un litigio con Harley-Davidson que le costó un dinerar, fue un inconformista desde su más tierna infancia.



Empezó modificando bicis con las que competía. Más tarde, animado por su hermano, otro yonki de la gasolina tan colgado por las motos como él, a las bicicletas les siguió una Montesa que podría decirse que fue el inicio de su carrera profesional, y tras ella las motos americanas se convirtieron en su vida. O mejor dicho, una forma de vida en la que

combinó los oficios de sastre a medida y el de artesano del metal capaz de transformar hasta lo que no era transformable, hasta el punto de ser uno de los pocos profesionales del sector que expuso su máquinas en lugares tan inusuales como la Feria Art Madrid y las galerías de arte Gómez Turú de Barcelona o Fernando Latorre de Madrid.





En su taller marbellí, rebautizado como Hot Dreams tras el tropiezo legal con la Motor Co., Ferry construyó motos para algunos príncipes de monarquías europeas y estrellas del rock de la talla de Loquillo, Johnny Hallyday, y miembros de la banda de Enrique Bunbury. Incluso participó en un proyecto soli-

dario creando una Night Rod Especial diseñada por el modisto Custo Dalmau, que tras exponerse en no pocas tiendas de sus tiendas se vendió en subasta a Makinostra, concesionario Harley-Davidson en Madrid, por 29.000 euros que fueron destinados íntegramente al Hospital San Juan de Dios de Sierra Leona.





Fue en 2007 cuando Ferry decidió llevarse hasta Sturgis (Estados Unidos) una de sus creaciones para participar en el Campeonato Mundial de Constructores AMD y ver qué pasaba. Contra todo pronóstico su "Guindilla" quedó en primera posición en categoría Harley Modificada sorprendiendo a propios y ex-

traños. De hecho, cuando se subió al escenario para recoger el premio no solo no le aplaudió nadie, sino que los presentes se preguntaban como era posible que un tipo llegado de un país europeo en el que apenas había tradición por transformar motos les hubiera dado "cera" en su propia casa.



Para demostrarnos tanto a sus compatriotas como así mismo que su triunfo no había sido fruto de la casualidad (ese síndrome tan español como estúpido que nos

hace pensar que todo lo bueno es lo que se hace en el extranjero) en 2009 volvió a participar con "Panafina", una máquina con chasis FL 1200 Hydra Glide modifica-

do, horquilla Springer y un motor Panhead 74" de 1956 restaurado, con la que una vez más alzó el trofeo de este campeonato que no solo juzgaba la estética sino también

la innovación tecnológica, aunque a diferencia de la vez anterior, que todos sabían ya quien era Ferry Clot, los aplausos no se hicieron de rogar.

Fue en 2007 cuando Ferry decidió llevarse hasta Sturgis (Estados Unidos) una de sus creaciones para participar en el Campeonato Mundial de Constructores AMD y ver qué pasaba. Contra todo pronóstico su "Guindilla" quedó en primera posición en categoría Harley Modificada sorprendiendo a propios y extraños.

De hecho, cuando se subió al escenario para recoger el premio no solo no le aplaudió nadie, sino que los presentes se preguntaban como era posible que un tipo llegado de un país europeo en el que apenas había tradición por transformar motos les hubiera dado "cera" en su propia casa.





Para demostrarnos tanto a sus compatriotas como así mismo que su triunfo en USA no había sido fruto de la casualidad (ese síndrome tan español como estúpido que nos hace creer que todo lo bueno es lo que se hace en el extranjero), en 2009 volvió a participar con "Panafina", una máquina con chasis FL 1200 Hydra Glide modifica-

do, horquilla Springer y un motor Panhead 74" de 1956 restaurado, con la que una vez más alzaba el trofeo en este campeonato que no solo juzgaba la estética sino también la innovación tecnológica, aunque a diferencia de la vez anterior, ahora todos sabían quien era Ferry Clot y los aplausos no se hicieron de rogar.



Tras abandonar Marbella y cerrar el taller que había abierto en Miami, Ferry vuelve a su Barcelona natal y establece Hot Dreams en el barrio de Poble Nou en un garaje dividido en taller, sala de exposición y vivienda. El 13 de noviembre del 2018 Ferry Clot fallece a causa de una grave en-

fermedad contra la que hacía tiempo que luchaba y nos privaba a los aficionados de seguir disfrutando de sus trabajos. Por suerte, sus motos siempre permanecerán entre nosotros para recordarnos que en España también podemos presumir de tener constructores de gran talento.



Andreas Bergerforth

Que tu empresa lleve funcionando más de tres décadas y aún goce de buena salud a pesar de estar en Europa, donde los ataques al sector de las transformaciones son una constante, es motivo más que suficiente para celebrarlo...

Tras haber estado durante una larga temporada reparando motos japonesas en un local de 150 m² propiedad de sus padres al que llamó

"Cobertizo Para Motos", Andreas Bergerforth fundaba Thunderbike en 1985. Un concesionario Suzuki que poco tiempo después también

sería servicio oficial Harley-Davidson, hasta que en 2005 se convirtió en concesionario de la marca de Milwaukee de pleno derecho. Y

no en un "Dealer" cualquiera, sino en uno de los más activos de Europa en cuanto a transformación de motos se refiere.



En su etapa dedicado a las motos japonesas, en la que también trabajó con Yamaha, Andreas se topó con el mismo problema que cualquier

del sol naciente: en el mercado aftermarket no habían piezas para ellas. Apenas unos cuantos manillares, los mandos avanzados más feos, bastos y pesados que podáis imaginaros y, eso

si, muchos adornitos cromados que solo servirían para destrozar su estética y sobrecargarlas de quincalla. Algo que no encajaba precisamente con la idea que Bergerforth tenía sobre

como debe ser una customización. Según el refranero *"la necesidad agudiza el ingenio"*, así que en vez de lamentarse decidió que todo lo que no encontrase lo fabricaría el mismo.



A partir de ahí en el “cobertizo”, que ya era Thunderbike y se había trasladado a unas instalaciones más grandes y mejor equipadas, Andreas comenzó a desarrollar el catálogo para modelos custom japoneses mejor surtido que jamás haya habido en el sector del accesorio, ya que a la oferta habitual de faros, manillares, mandos, puños, escapes, y demás

“chuches”, incluidas piezas de adorno, que también las tienen, Thunderbike añadió chasis completos tipo chopper, teardrop o dragster, además de la solución definitiva para instalar, tanto en modelos con transmisión por correa o cadena como de cardan, la rueda trasera ancha que tantos bikers (especialmente los alemanes) querían lucir en sus motos.

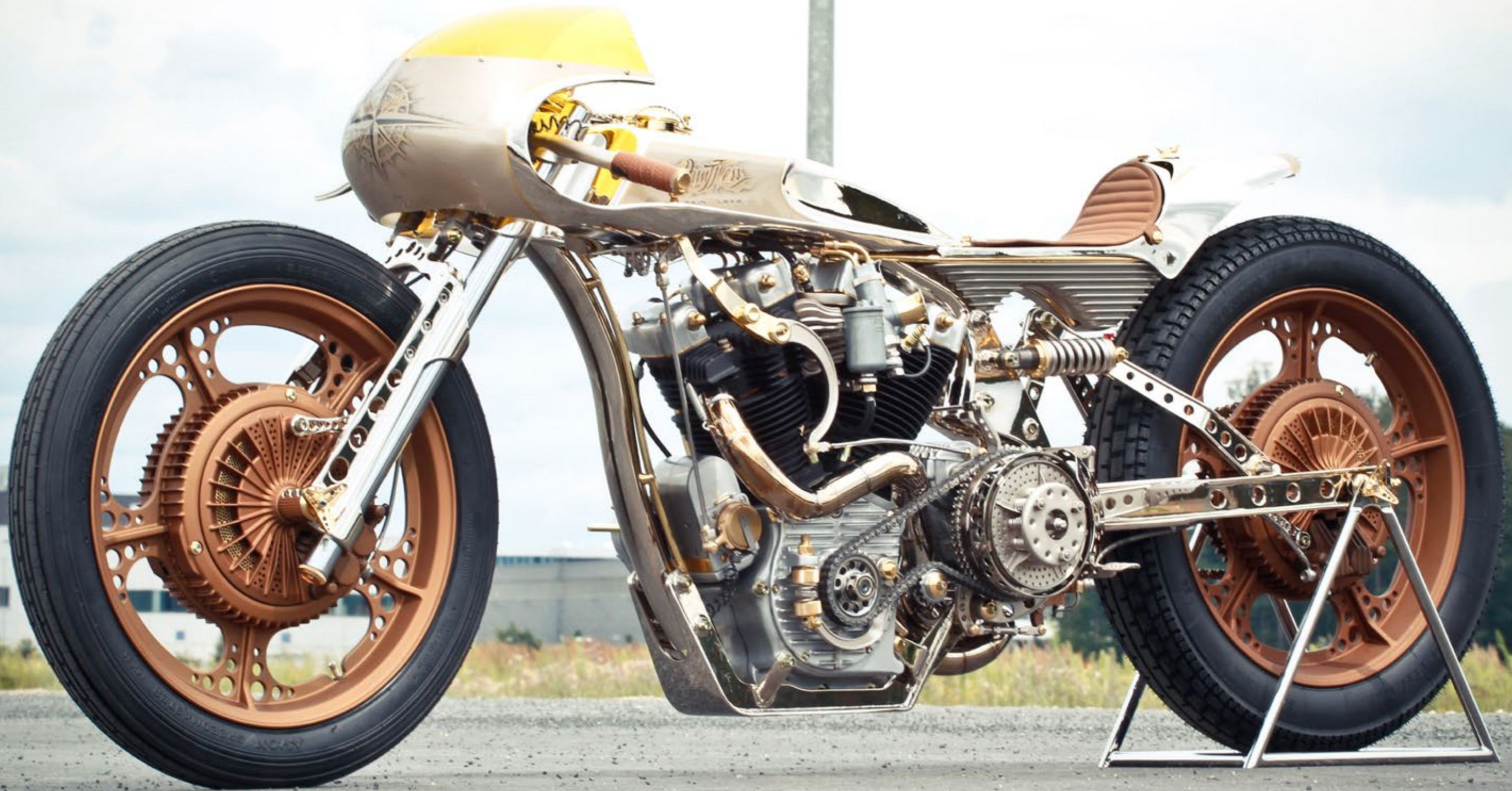


Que en aquel momento a nadie se le hubiera ocurrido hacer un producto como aquel fue determinante para que las motos de Thunderbike llamaran la atención de la prensa especializada, empezaran a verse en las revistas y el taller germano se viera

saturado de pedidos de todos los rincones del mundo. Y no solo de piezas. También de motos completas (con cero kilómetros) en las que el motor y poco más era lo único que se aprovechaba de la moto donante. El resto... se fabricaba en casa.



A partir de 2005, cuando firma el contrato de concesionario oficial Harley-Davidson para la zona del Bajo Rin, muchos en el sector pensaron (es de suponer que en la Motor Company también lo hicieron) que los días de Thundebike como especialista en transformación de motos habían tocado a su fin. Nada más lejos de la realidad.



Bergerforth no solo siguió produciendo piezas para motos japonesas, sino que incrementó la oferta añadiendo nuevas referencias al catálogo, y aprovechó la experiencia acumulada y la cartera de clientes internacionales que había hecho

con el tiempo para sacar un nuevo catálogo con piezas diseñadas específicamente para los modelos de Milwaukee que comercializa tanto directamente como a través de algunos de importantes mayoristas de la distribución aftermarket.



Lo más curioso del caso, es que a Andreas, a pesar que en la actualidad Thunderbike cuenta con una plantilla formada por más de 90 empleados, lejos de volverse un jefe "comodón" es todo lo contrario.

Sigue implicándose al cien por cien en el desarrollo de piezas y motos que, al igual que en sus comienzos con Suzuki y Yamaha, vende en versión estándar o mejoradas, y además saca tiempo de donde no lo hay para construir las motos con las que participa en bike shows, ayudar

a su hija (que también trabaja en la empresa familiar) a preparar sus motos de carreras, montar fiestas y toda clase de saraos en el Roadhouse inaugurado en 2010 que está anexo al concesionario, y salir de ruta con sus clientes y amigos cada fin de semana que el clima lo permite.







Palmarés de Thunderbike

2006 – 1º Puesto en el Campeonato de Europa
2006 - 2º Puesto en el Campeonato del Mundo AMD
2006 - 2º Puesto en el Rats Hole Bike Show de Sturgis
2008 - 1º Puesto en el Campeonato de Europa

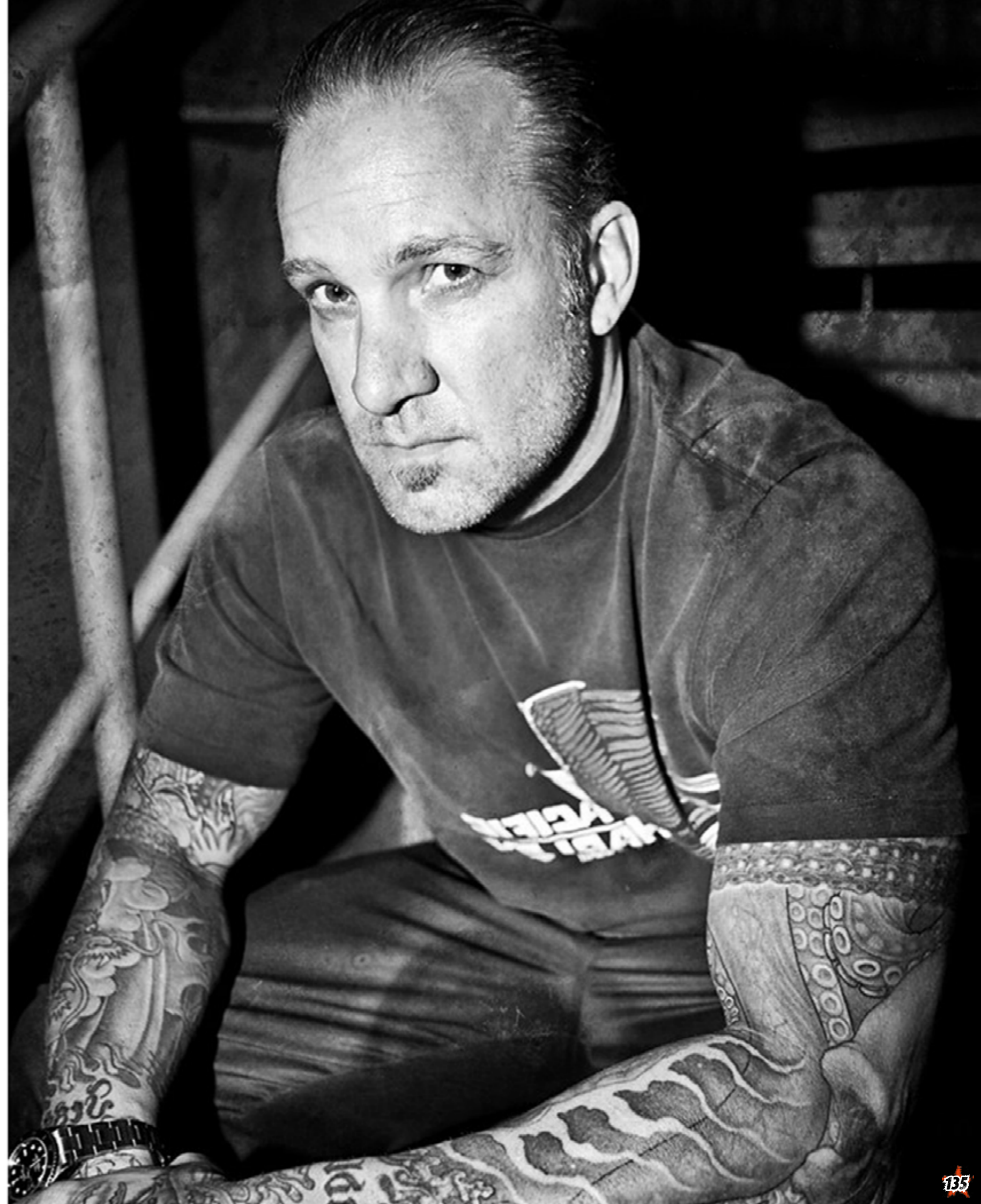
2008 - 2º Puesto en el Rats Hole Bike Show de Sturgis
2008 – 1º Puesto European Biker Build-Off del Custombike (Alemania)
2010 1º en Categoría Chopper/Cruiser del Custom Championship de Colonia (Alemania)
2010 1º Puesto en el Campeonato del Mundo AMD



Jesse James

Hablar de West Coast Choppers es, ante todo, hablar de Jesse James. Este californiano de 54 años que supo sacar un enorme partido a la coincidencia de su nombre con la del tristemente famoso forajido estadounidense del "Salvaje Oeste" (no lo afirmaba, pero tampoco negaba su parentesco) fue uno de los constructores más prolíficos, polémicos

y mediáticos del sector. En 1992, tras haber trabajado como guardaespaldas de conocidos grupos de heavy metal, funda en el garaje de la casa de su madre West Coast Choppers (WCC), donde comienza a construir motos desde cero y pronto, gracias a las ganancias, se traslada a un local más amplio en el que también se dedica a preparar coches.



Años después, concretamente en 2000, en el Discovery Channel se empieza a emitir un programa llamado Motorcycle Mania que permitía a los televidentes seguir el día a día de James en su taller. Un programa que nada más estrenarse

consiguió altos índices de audiencia colocándose entre los mejor valorados y con mejor calificación en la historia de la cadena televisiva, que algunos ven como el origen de los reality show que vemos (sufrimos) en la actualidad.





Poco después, la misma cadena vuelve a contar con el para que participe en el **Monster Garage**, un nuevo programa en el que James y sus compañeros modifican vehículos en tiempo records. Tras el éxito de este nuevo formato, James decide crear su propia productora bajo el nombre de **Payupsucker (paga, mamón) Productions**

con la idea de compartir con sus seguidores las historias que se le ocurriera contar, entre las que destacó un viaje a Israel que realizó para conocer en persona a Uri Hofi, uno de los mejores y más reputados herreros del mundo. Dicho documental titulado **Jesse James: Herrero**, fue uno de los más importantes que produjo.



Ya convertido en todo un personaje televisivo, vuelve a hacer apariciones en diferentes realities como "Jesse James is a Dead Man" (2009) en el que se juega la vida en cada episodio enfrentándose a desafíos extremos con tanto éxito de público que se convierte en un genio del marketing social y tan gran comunicador televisivo que incluso la Marvel le dedica un comic.

Algo que le viene muy bien porque la construcción y venta de motos y accesorios apenas supone el 40% de los ingresos de West Coast Choppers, y su fama le permite compensarlo comercializando prendas y productos de merchandising que decora con todo tipo de diseños y simbologías que hacen referencia a la cultura de las cho-

pper y su manera de ver la vida. En 2001 se generó una gran polémica a cuenta del origen del famoso logo de la Cruz de Malta de WCC que tan bien supo popularizar, ya que se prohibió su uso en la Simi Valley Unified School de California, debido a que se pensaban (viva la cultura) que hacía apología a la Alemania nazi.



**WEST
COAST
CHOPPERS**



En cuanto a sus famosas choppers CFL (Choppers For Life), James se lo montó la mar de bien. Para darles carácter de exclusividad limitó su producción a nada más que 15 ejemplares al año que vendía a un precio en torno a 150.000 dólares que, como es lógico, solo pueden per-

mitirse celebrities de su entorno como Shaquille O'Neal, Keanu Reeves, Kid Rock o Tyson Beckford, por poner solo algunos ejemplos, que conoce al casarse con la actriz Sandra Bullock, de la que se divorció después de que esta le pillase en unas cuantas infidelidades.



Por otra parte, James también protagonizó varias demandas por parte de clientes y de su abogado, con el que tenía honorarios pendientes. Y el Estado de California, uno de los más duros de los USA en cuan-

to a normativas medioambiente se refiere, le condenó a pagar una multa de más de 250.000 dólares porque sus motos no cumplían los requisitos sobre contaminación atmosférica.



Enfadado por la cuantía de la multa y convencido de que se pretendía aprovechar su condición de personaje famoso para dar un escarmiento, cerró el quiosco y trasladó la base de operaciones de WCC a Austin, Texas, donde aún sigue construyendo algunas de las chopper más deseadas del mundo.



Billy Lane

También de la “cosecha” del 70 y poseedor de una licenciatura en ingeniería mecánica de la Universidad Internacional de Florida de la que se graduó en 1997, William D. Lane fue otro de esos pocos constructores que supieron crear tendencias y sensación a partes iguales. Su taller situado, Choppers Inc., saltó a la fama tras las apariciones de su dueño en el programa Biker Build-Off de Discovery Channel enfrentándose a otros constructores, aunque lo que de verdad le hizo famoso (tristemente famoso) no fue su ha-

bilidad construyendo choppers que se salieran de lo corriente sino sus gravísimos problemas con la bebida, ya que el 5 de septiembre de 2006, con el carnet retirado en Carolina del Norte por conducir bajo los efectos del alcohol, rebasaba a los mandos de su Dodge Ram una doble línea continua para adelantar a dos coches, y en la maniobra chocaba de frente con la moto de Gerald Morelock, un guarda forestal del parque estatal de Sebastian Inlet que circulaba por el carril contrario y perdía la vida en el acto.

El lunes 21 de septiembre (16 días después) Lane se enfrentaba al cargo de homicidio involuntario y embriaguez, ya que su tasa de alcohol en sangre en el momento del accidente superaba en más del doble la permitida en el Estado de Florida.





Aunque Billy Lane se declaró “no culpable”, el 14 de agosto de 2009 un Jurado le acusó de homicidio en segundo grado con vehículo y era condenado a 6 años de prisión, 3 años de libertad condicional supervisada y la pérdida de por vida de su permiso de conducir

en contra de la petición de la fiscalía, que en el juicio citó las infracciones por exceso de velocidad y una pautas de mala conducción en su historial por la que pedía la pena máxima que le habría llevado a la cárcel por un tiempo no inferior a 30 años.



El cierre de su tienda Choppers, Inc. en el momento de sus detenciones fue casual, ya que en aquel momento el taller estaba cerrado por reformas.

Durante su estancia en prisión, de la que salió en 2014, Lane escribió una autobiografía: "Billy Lane's Chop Fiction", y los libros "No es una moto, nena, es un chopper" y "Como construir choppers, bobbers y customs de la vieja escuela".



Russell Mitchell

Nacido en Frampton on Severn, un pequeño pueblo agrícola situado en el condado inglés de Gloucestershire, Russell Mitchell creció obsesionado con el skateboarding hasta que en su adolescencia cambió el monopatín por su primera moto, con la

que acudía cada día a la Universidad de Bristol, en la que con 22 años se graduaría como veterinario. Con el título en la mano consiguió trabajó en un centro quirúrgico en Londres y en un programa de TV en las noticias de la mañana... como veterinario.





Pero las motos siempre jugaron un papel muy importante en su vida. Su primer encargo fue transformar la Lambretta de un amigo, un scooter que tras el estreno en 1979 de la película Quadrophenia se puso muy de moda en el Reino Unido, al que poco después le siguieron los "Exile 1 y 2" (Russell tenía 20 años). En ese momento el

nombre chopper se había puesto de moda y nuestro protagonista decidió combinarlo con el adjetivo Exile (Exiliado), una elección que en contra de la creencia generalizada no tuvo que ver con que en 1991 se trasladara a los USA y se sintiera un expatriado, sino simplemente a que le gustaba aquella palabra "corta, dura, y simétrica".



Los "Exile" también eran Lambretta, pero a diferencia del resto de sus congéneres llevaban el cambio de marchas al pie, un depósito de gasolina tipo ataúd a la vista, y una curiosa y retorcida horquilla gracias a la que Russell consiguió trofeos en todos los Bike Shows en los que participaba, lo que le animó a ir con

ellas al Kent Custom Bike Show, el más importante de Inglaterra. Sin embargo la organización le advirtió que no se responsabilizarían de la seguridad de sus scooter en un espectáculo en el que una de las actividades del fin de semana consistía en destrozar a martillazos vehículos como los suyos.





De todos modos Russell asistió aunque con una moto de 650cc que pidió prestada a un amigo. Tal y como temía que pasase, la experiencia de rodar en moto a más de 100 mph le cambió la vida. Nunca más se subiría en un scooter por muy modificado que estuviese, así en la siguiente reunión

vendió boletos a cincuenta peniques para rifar la Exile 1, y con el dinero que consiguió (y la venta del Exile 2) compró una Kawa KZ650 que se convirtió en la "Exile 3", su primera máquina japonesa y la única de toda su producción que no estaría pintada en color negro.

Como hemos comentado anteriormente, en 1991 Russell se trasladaba a los USA. Como capital tenía 9.000 dólares de los que al día siguiente de su aterrizaje gastó 8.650 en la compra de una Softail de 1987 que transformó y vendió en un par de semanas. En 1994 consiguió que Marlboro le encargase un par

de custom bikes de promoción. Dos motos idénticas que despertaron un gran interés y animaron a Russell a montar en el garaje de su casa una empresa a tiempo parcial para la que adoptó el antiguo nombre "Exile", que en aquel momento le pareció de lo más apropiado... Y así nacía Exile Cycles.



El negocio pronto exigió dedicación completa y Russell trasladó sus bártulos del garaje a un local situado en Agoura Hills (California) donde montó un taller de verdad en el que desde 1995 él y su equipo crean las Harley más cool de la Costa Oeste, y venden sus piezas de creación propia a más de un millar de distribuidores de todo el mundo.





Indian Larry

MOTORCYCLES

Indian Larry

Contar la intensa vida de Lawrence DeSmedt, daría para escribir varios libros de aventuras.

Nacido en 1949 en el Estado de Nueva York, este constructor, artista y acróbata, se ganó el apodo de Indian Larry en la década de los 80 recorriendo las calles de la Gran Manzana a los mandos de una vieja

Indian transformada por el mismo.

Aficionado a los Hot Rods, seguidor de la escuela de Von Dutch y Ed "Big Daddy" Roth, y respetado y admirado como "builder" de la vieja escuela, su obsesión siempre fue que la construcción de choppers se aceptara como una forma de arte más.



Su primera transformación conocida fue el triciclo de su hermana pequeña Tina, al que se encargó de adaptar un manillar de bicicleta Schwinn y el motor de una cortadora de césped, y su primera moto una Harley Knuckle de 1939 que compró en su adolescencia por un par de cientos de dólares y desmontó en cuestión de horas nada más llegar a casa. Montarla fue otro cantar. Tardó nueve meses en hacerlo pero visto el resultado, quedaba claro que Lawrence apuntaba maneras. De hecho, su pasión por la mecánica le animó a entrar a trabajar como aprendiz en el taller de Conrad Stenglein, un pequeño local en el todo el equipamiento que tenían era una máquina de soldar, fresas, amoladoras, y cosas así, con las que Larry aprendió desde un principio la importancia de hacer un trabajo de calidad.





Un mes antes de graduarse de la escuela secundaria, Larry dijo a su madre que se iba a California a reunirse con su hermana Diane, que se había escapado de casa a los 16 años, y en aquel momento estaba inmersa en la contracultura de los 60. Fue cuan-

do Larry, que veía en su hermana un alma gemela, empezó a experimentar con drogas duras y acabó convertido en un adicto obligado a robar para pagarse un vicio que casi acaba con su vida el día que tras atracar un banco la policía le disparó.



El incidente se saldó con una herida en la ceja y una estancia de tres años, con todos los gastos pagados, en la prisión de Sing Sing. Larry aprovechó el encarcelamiento para perfeccionar sus habilidades. Se apuntó a cursos de soldadura y mecánica y obtuvo su graduado. Tras quedar en libertad en 1976 y completar la condicional, se mudó a Nueva York, donde se involucró en el movimiento underground de la ciudad que formaban gente como el artista Andy Warhol, los músi-

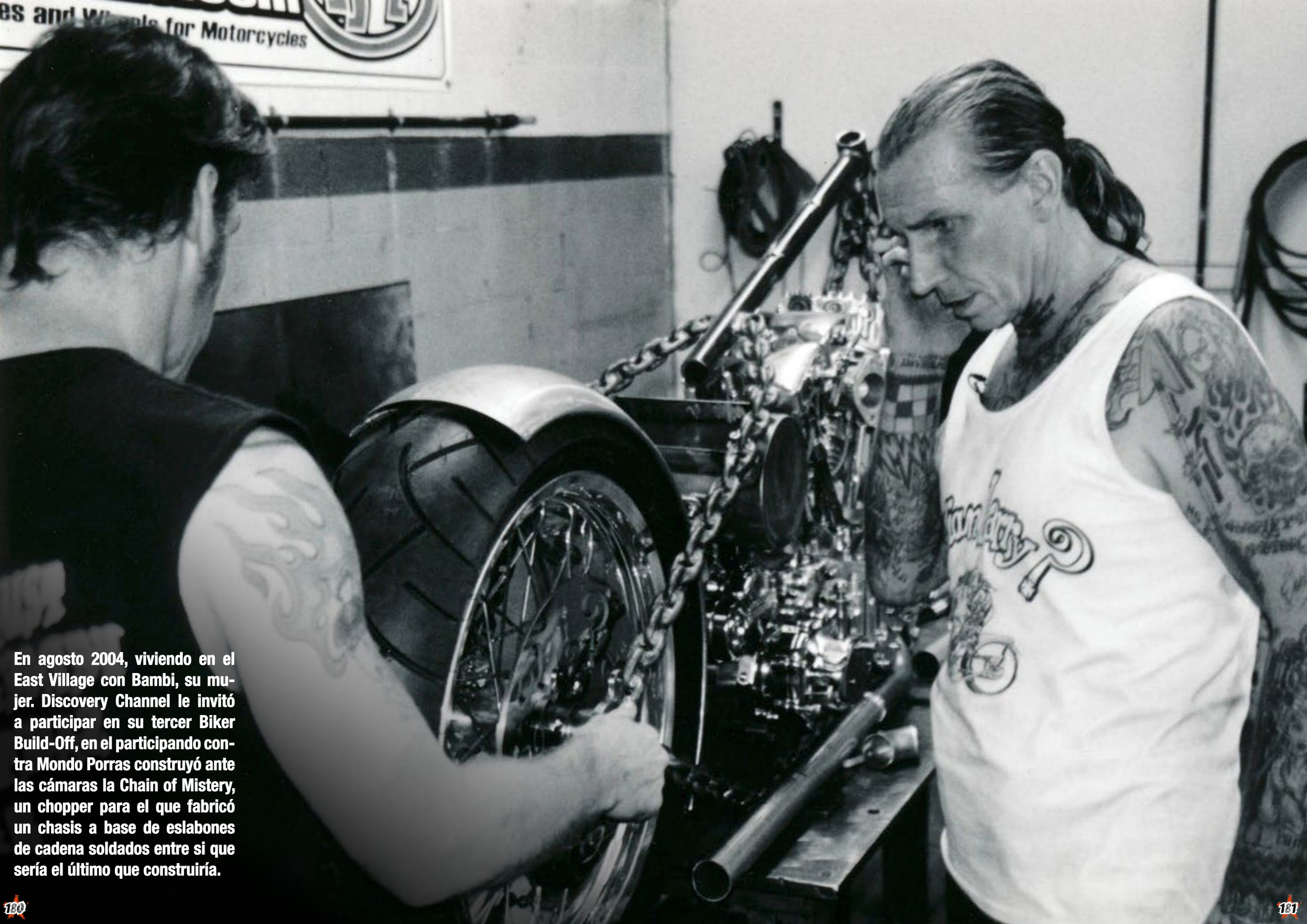
cos Patti Smith, Ramones y Lou Reed y la Velvet Underground, por poner algunos ejemplos, o el fotógrafo Robert Mapplethorpe, al que le gustaba tanto el estilo de vida de Larry que consiguió que la revista Artforum publicara una foto suya en portada. Una época "loca" de alcohol y heroína durante la que Larry trabajaba en diferentes talleres de Nueva York y Nueva Jersey cuando no estaba reconstruyendo motores en su apartamento, de la que no se pudo librar hasta finales de los 90.



A partir de su “limpieza” corporal y espiritual Larry, junto con Paul Cox, Fritz “Spritz by Fritz” Schenck, Steg Von Heintz y Frank, forman el equipo de Psycho Cycles en el Lower East Side, donde crearon un estilo de chopper (en realidad era una vuelta a los 60) con manillar alto, cambio manual y embrague suicida, sin freno ni guardabarros delantero, arranque a patada y depósito de gasolina muy pequeño, que acabó siendo el estilo distintivo de unos chopper neoyorkinos que a partir de 2000, cuando se trasladan a Brooklyn y abren Gasoline Alley, siguieron construyendo. La primera aparición de Larry en una revista especializada fue en 1998, cuando Easyriders

publicó un artículo titulado “Hardcore NYC Troubadors”, y la segunda fue un reportaje de la moto (Grease Monkey) con la que ganó el premio Editor’s Choice en el Easyriders Invitational Bike Show de Columbus, aunque lo que realmente propició su salto a la fama fue su participación en los programas del Biker Build-Off del Discovery Channel, o el Motorcycle Mania II (también del Discovery) de 2001, en el que realiza un viaje de 1.400 millas con Jesse James, Chopper Dave y Giuseppe Ronzin, durante el que Larry arregla la avería de una de las chopper en el arcén prácticamente sin herramientas, o es filmado haciendo acrobacias sobre la moto.





En agosto 2004, viviendo en el East Village con Bambi, su mujer. Discovery Channel le invitó a participar en su tercer Biker Build-Off, en el participando contra Mondo Porras construyó ante las cámaras la Chain of Mistery, un chopper para el que fabricó un chasis a base de eslabones de cadena soldados entre si que sería el último que construiría.



Ambos constructores se reunieron en Pittsburgh y viajaron tres días por Pensilvania, West Virginia, Virginia y Carolina del Norte para llegar al evento Liquid Steel Classic y Custom Bike Series en Carolina del Norte, donde Larry tenía programada

una sesión de acrobacias entre las que rodaría haciendo el crucifijo (de pie sobre el asiento y con los brazos en cruz) o atravesaría un túnel de llamas. Lo había hecho cientos de veces, pero esa tarde le confesó a Mondo Porras que tenía un mal

presentimiento. Su instinto no le engañó. En plena maniobra algo salió mal y la parte delantera de la moto se tambaleó, Si Larry hubiera saltado sobre el asiento y recuperado el control, algo que ya había hecho otras veces, todo habría quedado

en un susto, pero perdió el equilibrio y se golpeó la cabeza al caerse de la moto. Le trasladaron en Avión al Carolinas Medical Center donde Indian Larry fallecía el lunes 30 de agosto de 2004 a las 3:30 de la madrugada a la edad de 55 años.



Roland Sands

Si de todos los presentes en este artículo hay uno que destaca por su habilidad para convertir en oro todo lo que toca, ese es Roland Sands. Este californiano de la cosecha de 1974 podría haberse dedicado a la vida contemplativa ejerciendo de niño de papá rico, pero en lugar de eso empezó a trabajar barriendo el suelo en

Performance Machine (la empresa de llantas y frenos propiedad de su familia), donde más tarde aprendió a montar, lijar, pulir y diseñar ruedas hasta convertirse en su Director de Diseño e I+D. Un trabajo que compaginó con el de piloto de velocidad en la categoría de 250cc del Campeonato AMA, en el que se alzó con el título en 1998.





Su carrera como piloto se alargó hasta 2002, que decidió colgar definitivamente el mono de cuero para dedicarse a tareas más lucrativas que la de romperse huesos. Es el año en el que funda RSD (Roland Sands Design) y su carrera profesional despegó de una forma meteórica. Primero al conse-

guir que Chip Foose, diseñador de hot rods y presentador de uno de los programas de televisión con más audiencia en los USA, concediera el "Premio a la Excelencia" a una de sus motos, y después al enfrentarse con gran éxito en el Biker Build-Off del Discovery Channel al gran maestro Arlen Ness.



Desde RSD, Sands continuó diseñando para llantas para Performance Machine, pero también piezas de todo tipo y hasta gráficos para firmas de cascos como Bell, con quienes mantiene una estrechísima relación desde hace años que le ha llevado a crear algunos de los modelos más chulos de la marca. En su faceta como constructor nunca ha dejado de hacer motos, pero ha diferencia de sus competidores ha

sido mucho más abierto de mente, y en lugar de ceñirse exclusivamente al segmento del chopper, bobber y demás grandes V-twin norteamericanas (léase Harley-Davidson) construyó motos de carreras y transformó modelos tanto de marcas europeas como japonesas en café racers (mucho antes de que se pusieran de moda), fighters, dragsters, o cualquier estilo que se le pasara por la imaginación.



Una política muy acertada y tremendamente rentable para RSD, porque gracias a esa amplitud de miras Sands consiguió que muchas marcas se fijaran en él y reclamaran sus servicios. De hecho cuando Ola Stenegär,

el actual Director de Diseño de Indian Motorcycles, aún trabajaba en BMW le invitó a participar en el desarrollo de una "concept bike" con motor Bóxer que fue el embrión de la exitosa saga RnineT de la firma germana.



En aquellos meses que ambos diseñadores trabajaron codo con codo surgió entre ellos una buena amistad que ha hecho que Sands se involucre de la mano de Indian en proyectos como organizar y poner en marcha el

campeonato "Super Hooligans" para las Indian FTR, o ser parte activa en la preparación de las Indian de carreras que participan, y con bastante buenos resultados, en el "King Of The Bagger".



Y por si todo este frenético día a día no fuera bastante, al californiano aún le queda tiempo para atender su último éxito empresarial, la línea de ropa RSD, cuyos productos se venden mejor que los caramelos en la puerta de un colegio, así que si Roland Sands no es el “chico de oro” de la escena custom internacional... se le parece bastante.





Jesse Rooke

En julio de 2002, Jesse Rooke irrumpió con fuerza en el mundo de las motos custom con su primera creación. Una moto que apareció en innumerables revistas y programas de televisión, con la que se granjeó la bien merecida fama de ser de esos constructores “creativos” a los que no limitaba la forma en que siempre se habían hecho las cosas. Gracias al éxito de Dinah, que fue como la bautizó, Rooke no

solo no tardó en codearse con las estrellas del sector a las que admiraba sino que hizo un sitio entre ellas, animándole a continuar explorando (y explotando) diseños frescos e innovadores que estaban más cerca del mundo del surf, el skateboard y las bicis cruiser/chopper que se popularizaron en la década de los 70, que a todo lo que solían hacer en aquellos momentos los “pesos pesados” de la industria.



Su estilo, en el que las motos lucían formas suaves y clásicas con curvas que se combinaba perfectamente entre si, puso “patas arriba” al sector, porque bajo una falsa apariencia de sencillez sus motos en realidad eran lo contrario. Todas sin excepción carecían de cualquier elemento superfluo que pudiera restarles prestaciones o añadir, aunque solo fuera visualmente, peso al conjunto. Una máxima que aprendió durante su etapa como piloto de velocidad, motocross y karting y fusionó con la de constructor de choppers de la vieja escuela.



En su corta carrera profesional, Rooke alumbró proyectos muy interesantes sin ceñirse jamás a un estilo concreto de moto. De hecho, a su lista de custom/cruisers famosas (Dinah, Kali o Slotard, por decir solo algunas, le añadió una café racer para la que

uso como punto de partida una exótica KTM LC8, una Sportster de dirt tracker (Shavonna) con un inusual basculante monobrazo, e incluso experimentó con un curioso triciclo (Scarlett) que propulsaba un motor de Suzuki GSX1100R preparado hasta lo indecible.





Siempre vestido con pantalones cortos, zapatillas de skate y una gorra de beisbol cubriendo su pelo rubio, no era difícil confundir a Jesse Rooke con cualquier surfista en busca de una chica guapa a la que ligarse, un tipo con pinta de chico bueno y sencillo que a cualquier madre habría gustado tener como yerno. Pero sus comienzos no fueron fáciles. Luchando contra los efectos de un accidente que le tuvo semiparalizado y sin apenas poder caminar durante algo más de dos años, durante su recuperación inaugu-

ró Rooke Customs en Huntington Beach (California) para canalizar todas sus energías construyendo motos, demostrando que tras su nombre se escondía uno de los más grandes de la industria de la customización de este siglo. Un tipo prolífico cuya gran habilidad diseñando y trasladando al mundo real sus ideas a nivel de mecánica, soldadura y pintura, eran una fuerza combinada que le permitía terminar en pocas semanas proyectos que la mayoría de sus competidores habrían tardado meses en llevar a cabo.

Por desgracia, la meteórica carrera de Rooke se truncó el 5 de abril de 2019 al perder la vida en un accidente de tráfico y nunca sabremos lo lejos que habría llegado. Al menos Rooke nos dejó un extenso legado de motos inconfundibles, y más de un episodio memorable del Discovery Channel como aquel en el que en el enfrentó su boardtrac-

ker "Darla" con motor KTM a la "No Regrets" de Roland Sands (Sands ganó aquel episodio). Ambos constructores estaban recién llegados al sector, venían del mundo de las carreras, tenían la misma edad e ideas similares en cuanto a la forma de hacer motos, así que a nadie sorprendió que entre ellos surgiera una gran amistad.





C Y R I L

♦ H U Z E ♦

ABSOLUTE CUSTOMS

Cyril Huze

Como constructor, Cyril Huze siempre se rigió por un curioso lema: *"nunca voy a diseñar y construir una moto mala porque alguien podría comprarla"*...En cuanto a su producción se refiere, todas y cada una de ellas son motos potentes, tienen un diseño elegante acorde con la temática elegida, y esconden multitud de detalles que demuestran el cuidado y la importancia que este francés residente en los USA ponía en su trabajo.



Cyril Huze nació y se crio en París. Con 18 años se independizó abandonando la casa de sus padres y costeándose sus estudios superiores en Marketing. A los 28 años, ya licenciado de la universidad, trabajó para

agencias estadounidenses con sede en Europa gestionando campañas de empresas tan importantes como McDonald's, Volkswagen, 3M, Hertz, Merck, o Smith Kline ejerciendo como Director de Arte y Copywriter de todas

sus campañas, haciéndose un hueco en el sector del marketing y la publicidad que le reportan infinidad de premios por trabajos que se llegan a publicar en libros del sector y hasta se exhiben en el Museo de la publici-

dad, lo cual nos hace preguntarnos qué pudo empujar a un profesional de éxito que vive en una de las mejores capitales de Europa a abandonar su carrera, renunciar a todo e irse a Estados Unidos a construir motos.



La respuesta es tan simple como alucinante. Cuando visitó por primera vez el país del Tío Sam en 1978 se sintió igual que si protagonizara una película. Todo lo que había leído en libros y escuchado en la radio estaba allí y le transmitía la sensación de haber regresado a un país en el que hubiera vivido siempre. Le apasio-

naba el estilo de vida americano, el rock n' roll, los hot rods, Harley-Davidson, los iconos de las décadas de los 50 y 60... América disparó sus sueños y como imitar su cultura le parecía una forma de ir más allá que la generación de sus padres decidió que volvería y se quedaría para siempre. Algo que hizo en 1987.





Como ocurre con una gran mayoría de constructores, Cyril comenzó en este negocio como hobby. Primero transformando sus propias motos y luego las de sus amigos. Pero en cuanto sus primeros trabajos ganaron premios en los bike shows de Sturgis y la Daytona Bike Week empezaron a surgirle clientes. El primero le encargó tres motos

de golpe y le pagó la friolera de 200.000 dólares de la época. Las tres aparecieron publicadas en una revista especializada y a partir de ahí empezó todo. De repente aquel franchute delgaducho se hizo famoso a uno y otro lado del Atlántico, y a mediados de los 90 ya se le reconocía como uno de los grandes constructores del sector.

En 2006, anticipándose a la que sería una de las crisis más largas y traumáticas vividas por el sector de la moto, Cyril decide dejar de construir motos y volver a su profesión original. Era colaborador habitual en algunas revistas norteamericanas y europeas, y con su experiencia en medios de comunicación no le costó trabajo poner en marcha el "Cyril Huze Post".





Un blog en el que cada día analizaba e iba dando a conocer nuevas motos y productos que aparecían en el mercado, y publicaba todo tipo de información y notas de prensa relacionadas con el sector, haciéndose en menos de un año con cientos de miles de suscriptores que convirtieron el “Cyril Huze Post” en el medio digital sobre noticias relacionadas con el mundillo custom más importante del mundo, y un excelente base de información para algunos de sus compañeros de este lado del charco, entre los que no nos avergüenza reconocer que también nos encontrábamos nosotros.

Ya habréis notado que todo el texto está escrito en pasado, así que tenemos que confesar que a pesar de la buena relación que siempre hemos mantenido con Cyril, no sabemos nada sobre su paradero actual. A raíz de la crisis de 2008 es como si se lo hubiera tragado la tierra. De un día para otro y sin previo aviso

dejó de actualizar su post, algo que hacía todos los días de la semana puntual como un clavo, y nunca más se ha vuelto a saber de él. Ojala que ahora sea uno de tantos jubilados americanos que disfrutan tomando el sol y bebiendo mojitos en alguna playa de Florida mientras escucha rock n' roll y sones cubanos.

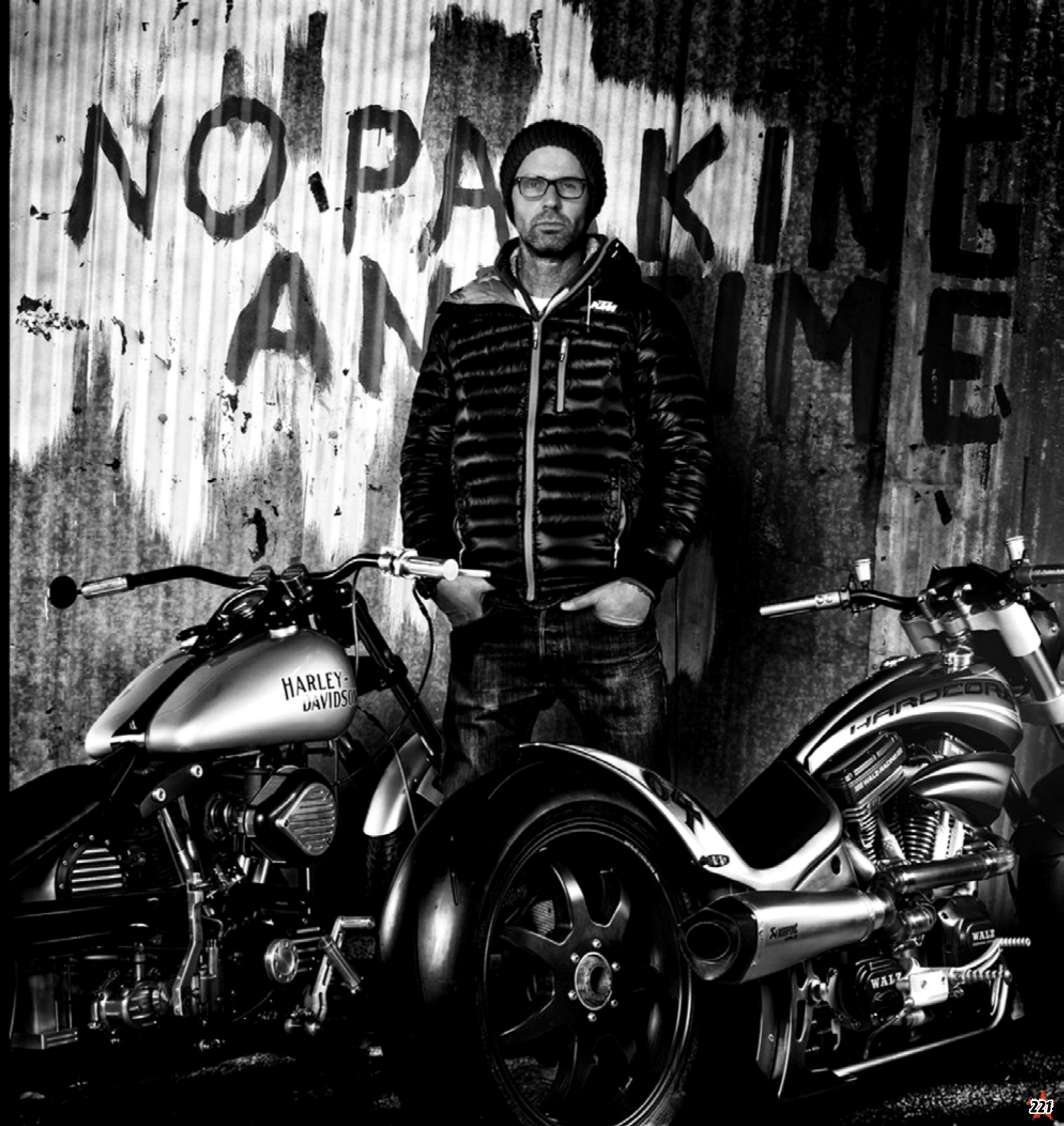




Marcus Walz

La primera moto de Marcus Walz fue una Zündapp CS 25 que tuvo en su poder hasta que con 20 años consiguió su primera Harley. Poco después, a la temprana edad de 25 años casi recién cumplidos, nuestro protagonista fundó Walz Hardcore Cycles, una de

las empresas europeas con mayor proyección en el competitivo mercado estadounidense gracias a una idea de diseño que supuso para el taller alemán la base de un negocio multimillonario que ni tan siquiera el propio Walz fue capaz de imaginar en su día.





Se trataba de una máquina estilo Drag-Racing adaptada para la calle que lo convirtió en el primer constructor europeo al que se le invitaba a participar en el “Artistry in Iron” que se celebra anualmente en el Bikefest de Las Vegas, y el único extranjero que ganaba en el Biker Build-Off (2006) del Discovery Channel.

Algo que le catapultó a la fama tanto en el país del Tío Sam como a este lado del Atlántico, donde Spiegel TV realizó un documental de dos partes sobre Walz y su empresa bajo el engañoso título de Hockenheim Choppers.

A este le siguieron numerosos otros documentales y programas como “Al Cabo Norte en una Moto Custom” en el que Walz, a los mandos de un rígido, y su colega Klaus Hülsmann, recorrían 4.500 km hasta Noruega.



En diciembre de 2010, Walz vendió la empresa fundada en 1993, con todos los derechos de nombre, patentes y marcas asociadas, al grupo inversor MIDAS, que la tuvo en su poder hasta 2014, que Walz Hardcore Cycles cerró por problemas de solvencia. Algo que a Walz no le afectó, ya que tras un “parón” durante el que se dedicó a negocios de hostelería y a competir en las copas monomarca de Triumph, Ducati y KTM, volvió al negocio de construir motos. Aunque esta vez centrado en motos deportivas, café racers, y sobre todo BMWs bóxer, que construye y vende como churros.





Shinya Kimura

Nacido en Tokio en 1962, Shinya Kimura lleva prácticamente toda su vida dedicado al mundo de la moto. La primera, que tuvo con 15 años, fue una Honda Cub que mantuvo de serie hasta que la cambió por una Suzuki OR50 de 2T a la que tuvo que cambiarle el depósito por otro de mayor capacidad, y reducir el tamaño del asiento. La tercera que pasó por sus manos salió mejor, y la que siguió a aquella mejor aún. El caso es que

cuando se quiso dar cuenta estaba trabajando en el taller de un restaurador. Sus preferidas eran las Harley y Triumph. La belleza de sus motores y el feeling que le transmitían sus vibraciones y el sonido desacompasado de sus escapes le parecían lo más. De hecho, su obsesión por las motos británicas y americanas era tal que en 1.992 montó Chabo Repair Shop, su propio taller, para dedicarse a restaurarlas.

Para sorpresa de clientes y amigos, solo un año después de inaugurar el taller da un golpe de timón y cambia su modelo de negocio. De repente le apetece construir motos enteras bajo su propia marca y lo primero que hace es rebautizar la empresa como Zero Engineering. Al preguntar el significado del nombre la respuesta de Kimura es filosóficamente japonesa: “El Cero es la nada, pero a la vez tiene infinitas posibilidades de inter-

pretación. Me recuerda que nunca me debo conformar, seguir patrones establecidos ni dejarme llevar por modas o lo que hagan los demás. Pero sobre todo, que siempre debo estar abierto a aceptar ideas y formas nuevas por raras que parezcan. No es fácil de explicar ni de entender, pero gracias a esa forma de ver las cosas he conseguido que nada me inflencie cuando diseño mis motos”.





A la vista de la cantidad de pedidos de motos que se recibían desde los USA, en Plot Incorporated, el grupo inversor que apoyó el proyecto Zero desde el principio, pensaron que había llegado el momento de expandirse y en 2.002 deciden abrir una sucursal en Las Vegas. Allí fue donde Kimura fue consciente que había dejado de ser un constructor de motos artesano para

convertirse en copropietario de una marca de motos de serie de las que en poco tiempo construyeron más de 300 unidades divididas en cinco modelos, algunos de los cuales compró Marvel para dar caché al garaje de Tony Stark en la primera y segunda entrega de Iron Man, o Brad Pitt, David Beckham y otras figuras del cine, la música y el deporte.

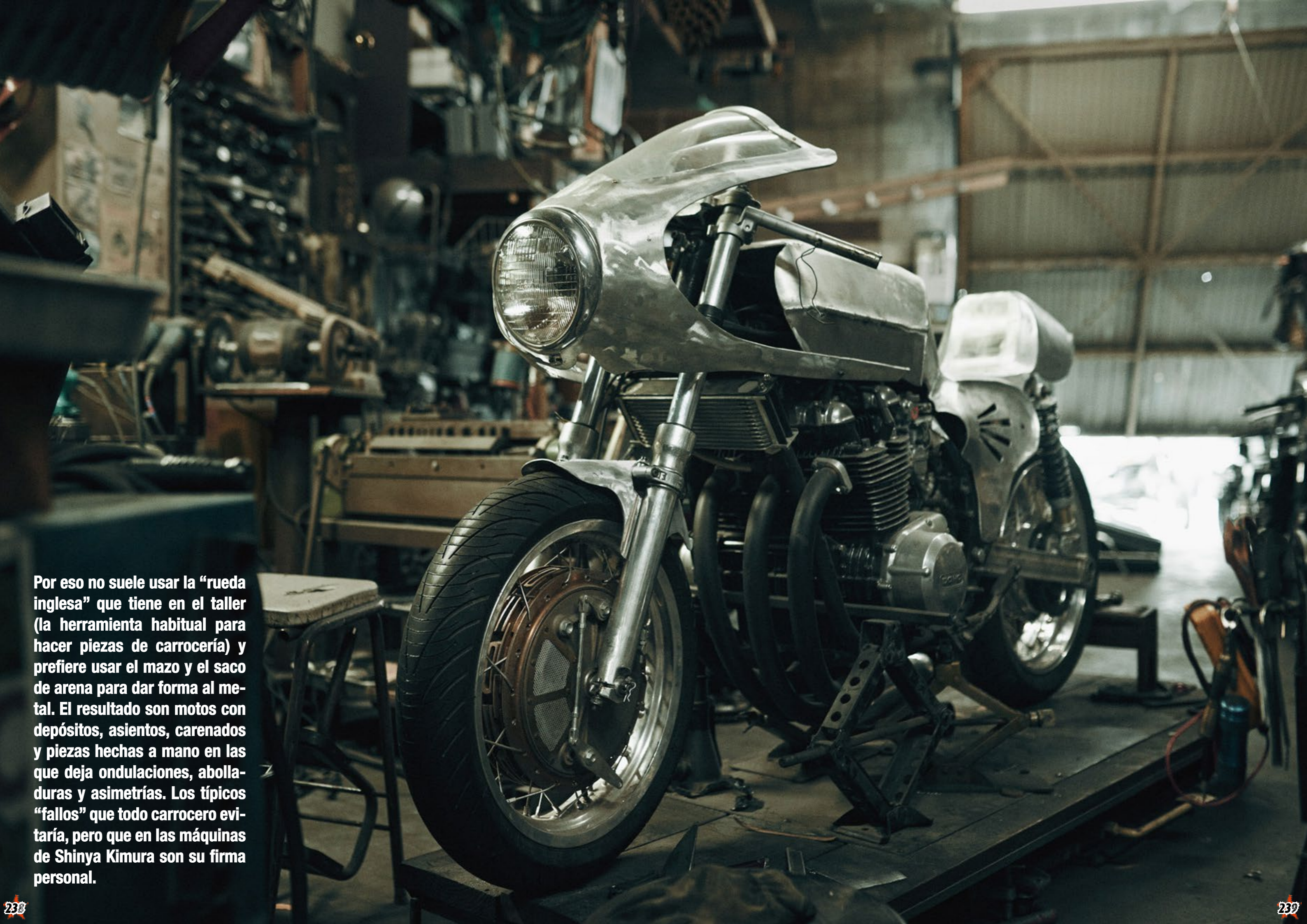




Pero a pesar del éxito y las grandes sumas de dinero que estos personajes pagan por su trabajo, Kimura no está contento. Para él solo importa que las motos sean de calidad, y la felicidad de los trabajadores -a los que considera su familia y por tanto son su responsabilidad- que con su esfuerzo le ayudaron a hacerla crecer.

Y como para un artista no hay nada peor que un trabajo repetitivo, en 2006 dejó todo en manos de sus socios y se mudó al sur de California donde fundó Chabott Engineering (el mismo nombre que su

primer taller de Japón pero terminado en doble T), donde se dedica exclusivamente a la mecánica y a atender a quienes le encargan una moto, mientras Ayu Yamakita, su mujer y socia, se encarga de todo lo relacionado con la tienda, pedidos y administración. Ahora que Kimura ya no debe preocuparse de los acabados perfectos a los que obligan las motos de serie, su metodología de trabajo se basa en la austeridad del Wabi-sabi, una corriente estética japonesa que busca la belleza a través de la imperfección.



Por eso no suele usar la “rueda inglesa” que tiene en el taller (la herramienta habitual para hacer piezas de carrocería) y prefiere usar el mazo y el saco de arena para dar forma al metal. El resultado son motos con depósitos, asientos, carenados y piezas hechas a mano en las que deja ondulaciones, abolladuras y asimetrías. Los típicos “fallos” que todo carrocerero evitaría, pero que en las máquinas de Shinya Kimura son su firma personal.



XTREME BIKES

**Si estás buscando un transformador o piezas especiales,
si quieres comprar una moto nueva o renovar tu equipo...**

Clica Aquí... En nuestra "Guía Profesional" lo encontrarás



Harley-Davidson

Los tiempos están cambiando

Si escribir un reportaje sobre lo que ha acaecido en cualquier empresa a lo largo de veinte años no es fácil, hacerlo sobre una marca de las pocas a las que les ha caído la responsabilidad de estar entre los principales iconos de su país es casi imposible...

Texto: XTB; Fotos: Harley-Davidson

El mismo año que Xtreme Bikes veía la luz, Harley-Davidson estaba en plena celebración de los actos de su centésimo aniversario. A lo largo de su trayectoria la Motor

Co. sobrevivió a dos Guerras Mundiales, el mayor crack financiero de la historia de los EE.UU., a extrañas alianzas, malas compañías y problemas sindicales, financieros y de imagen que en más

de una ocasión la tuvieron al borde del precipicio pero de los que siempre supo salir airosa. Y es que tal y como dijo el multimillonario e inversor Warren Buffet en la junta de accionistas de 2010 des-

pués de prestar a Harley 300 millones de dólares en plena crisis financiera: “No sé exactamente cuánto valen sus acciones, pero que sus clientes se tatúen su nombre en el pecho me gusta”.





La Pan América 1250, la primera incursión de Harley en un segmento tan competido como es el Sport-Adventure, está resultando todo un éxito !!

Y es que Harley-Davidson no solo es un simple fabricante de motos, del mismo modo que una Harley es, más que una moto, la imagen de la libertad y la búsqueda de aventuras en sí misma. Una "imagen de marca" implantada en el imaginario colectivo que relaciona el producto con un estilo de vida, cultura, y valores que la han posicionado como una de las marcas más deseadas del mundo. Una idea que no parece corresponderse con las noticias que anuncian que la Motor Co. no pasa por su mejor momento.



Tiempos revueltos

No podemos olvidar, que Harley siempre estuvo ligada a un periodo concreto en el tiempo, los años 70, y a aquel segmento de población con ganas de rebelarse contra todo, quemar rueda, gasolina, y destrozarse los tímpanos ajenos que fueron los baby boomers nacidos entre los años 1935 y 1960 hoy ya son demasiado

mayores para comprarse otra moto, o incluso ya no están ni para conducir la que tienen, y para las nuevas generaciones de clientes potenciales la interpretación de los conceptos libertad y aventura es diferente a la de sus padres y abuelos. Los Millennials prefieren motos más ligeras y económicas.



La Sportster S, que comparte el motor Revolution Max de 1250cc con la Pan América, introducía el concepto muscle bike en el vocabulario de la marca ”



Eso en el caso de los pocos a los que les interesan las motos, porque tal y como estamos viendo, entre bicicletas, patinetes eléctricos, desplazamientos en Uber y via-

jes en compañías aéreas Lowcost, la mayoría dan por resueltas sus necesidades de movilidad, y no le encuentran sentido a comprarse un tipo de vehículo que además

de caro tiene altos índices de mortalidad en accidentes. Si a eso le sumamos que entre sus opciones de ocio no entra la de pasarse el día rodando en moto con los colegas,

no era difícil entender que el “King of the Road” necesitase de un profundo plan de ajuste que garantizase su futuro y frenase la sangría de ventas que sufría desde 2008.





Tiempo de retos

Harley-Davidson era un barco a la deriva que necesitaba de un nuevo capitán que se pusiera al timón de la nave y evitase el desastre, por lo que en 2020 el Consejo de

Administración nombró a Jochen Zeitz presidente y consejero delegado de la marca. Zeitz además de ser un apasionado de las motos en general y de Harley en particu-

lar, con 30 años salvó Puma de la quiebra y en poco más de una década la convirtió en la tercera marca de ropa deportiva a nivel mundial, así que con semejante currícul

todo apuntaba que a pesar de carecer de experiencia previa en el sector de las dos ruedas era la persona indicada para acometer los cambios necesarios.

Y vaya que lo era. Prácticamente recién aterrizado en Milwaukee detecto que la mayoría de los problemas se debían –aparte (o además) de la falta de relevo generacional de los clientes- a que el anterior equipo gestor tendría que haber reducido la gama de modelos y evitado el exceso de producción que les obligaba a hacer descuentos y promociones para sacarse stock de encima, por lo que decidió concentrar los esfuerzos en los modelos tradicionales más rentables y fabricar

menos unidades para hacerlas más exclusivas, lo cual que se traduciría en precios más altos y mayor margen de beneficio aunque eso significase el cierre de distribuidores o prescindir de zonas geográficas que no resultasen rentables. Iniciativas que a día de hoy ya son visibles, como lo demuestra que el stock de motos en la red de distribución y la variedad de modelos se haya reducido prácticamente a la mitad en comparación con 2019 y los años anteriores.



La Nightster no era lo que esperaban los seguidores de la saga XL, pero las normativas medioambientales europeas, por mucho que nos moleste, son las que son y hay que cumplirlas ”

Momentos de cambios

Pero al final, Harley-Davidson no se limitó a sus modelos tradicionales porque se dio cuenta que la única forma de atraer a ese cliente al que la magia de su herencia no le seduce como a sus incondicionales, era salir de su zona de confort y explorar otros nichos de mercado. De ahí la redefinición de parte de la gama utilizando una plataforma modular al más puro estilo au-

tomovilístico (el motor Revolution Max en versiones de 975 o 1250cc) que les permitirá crecer durante las próximas décadas en los segmentos Maxi Trail, en el que la Pan América esta resultando un éxito, el Sport-Cruiser, con las Sportster S y Nightster, y algunos más que aún están por venir, en los que quizás llegue la esperada deportiva Streetfighter.



De la alianza con Quianjiang Motors, han surgido las X350 y X500 destinadas a los mercados emergentes ”



Con todas estas medidas ya en marcha, Harley espera poder acceder al público joven y ganar cuota en Europa, India o China, donde a partir de ahora dejara de tener una presencia casi testimonial gracias a su alianza con el gigante asiático Quianjiang Motors de la que, con la vista puesta en los mercados emergentes, han surgido las recientemente presentadas X350 y X500.

Las Harley eléctricas

Otro de los grandes retos a los que se enfrenta la compañía, y aquí se metieron ellos solitos sin que nadie les presionara, es el de la moto eléctrica. En 2014 presentaron el prototipo LiveWire que cinco años después ya es una realidad, tras el que irá llegando toda una gama de vehículos que incluiría desde bicis con motor eléctrico a vehículos ligeros y manejables con los que las nuevas generaciones tendrán cubiertas sus necesidades de movilidad urbana. Lo de “ligeros y manejables, que a priori choca con la propia filosofía de la marca, Zeitz lo ve como una forma de “celebrar el pasado a la vez que se evoluciona” y afirma sin ningún temor a equivocarse que “llegará un momento en el que todas las Harley sean eléctricas”...



Jochen Zeitz, el actual presidente y consejero delegado de Harley-Davidson, quiere ser quien pilote la transición de la marca a la movilidad eléctrica ”



Afortunadamente, esto no se puede llevar a cabo de golpe. Tiene que ser una transición a largo plazo, y por lo tanto aún se puede desbaratar si las ventas no respaldan a Zeitz y el Consejo de Administración, al que no le tiembla el pulso a la hora de nombrar o cesar ejecutivos, decide sus-

tituirle por otro CEO con menos prisas por ser el primer fabricante de motos que electrifique su gama de modelos, así que nosotros, los gamberros antisociales y contaminantes a los que nos gusta el olor de la gasolina, de momento podemos dormir tranquilos porque Harley-Davidson

seguirá en su hábitat natural, el de las motos de alta cilindrada, en el que de cara a este 2023 han traído de vuelta la Breakout, y sigue sorprendiéndonos con modelos “especiales” como las Fast Johnnie de la serie Enthusiast Motorcycle Collection, todas decoradas con gráficos al

estilo de los que lucían los muscle cars norteamericanos de los 60 y 70, o la Highway King inspirada en la que para muchos siempre será la Harley-Davidson por excelencia: la Electra Glide que a finales de la década de los 60 era el buque insignia de la marca.



Una Harley es, más que una moto, la imagen de libertad y de búsqueda de aventuras en sí misma



Las Fast Johnnie de la serie Enthusiast Motorcycle Collection, rinden homenaje a las prestaciones callejeras y la cultura de los muscle cars ”





Los gamberros “antisociales” a los que nos gusta la gasolina podemos dormir tranquilos. De momento Harley-Davidson seguirá produciendo motos de alta cilindrada ”



2023 ELECTRA GLIDE® HIGHWAY KING
H-D® ICONS MOTORCYCLE COLLECTION



Calle Oslo,53, Alcorcón
28922 Madrid
tlf: 910837424



SEVILLA CITY
HARLEY-DAVIDSON

Av. Montes de Sierra, 36-38
41007 Sevilla
tlf: 954547078

Victory Motorcycles: con V de Victoria



El final de la década de los 90, fue una época en la que en el mercado aparecieron multitud de marcas dispuestas a cubrir la enorme demanda de motos que Harley-Davidson era incapaz de suministrar a sus clientes...

Texto: XTB, Fotos: Victory Motorcycles y archivo



Muchas de ellas eran talleres, que viendo la oportunidad que se les presentaba se convirtieron en constructores que en su gran mayoría produjeron lo que podríamos llamar “Choppers de serie”: máquinas con chasis rígidos, horquillas largas, motores V-twin clónicos, y pinturas espectaculares con las que prácticamente eran un calco de las trans- formaciones que muchos bikers hacían con sus Harley. Como era de esperar, la Motor Company acabó regularizando (incrementando) su producción y casi todas aquellas marcas desaparecieron dejando como único rastro montones de clientes cabreados que no tenían a quien reclamar sus problemas con las garantías, y a cientos de proveedores con los cajones llenos de facturas sin cobrar.



Altas prestaciones, y frenos y suspensiones de calidad combinados con una estética moderna y atractiva, eran conceptos desconocidos hasta la fecha en el segmento



Pero en medio de toda aquella vorágine, hubo empresas que supieron hacer las cosas como era debido. Una de ellas fue Polaris Industries, un fabricante estadounidense especializado en motos de nieve, agua y pequeños vehículos de todoterreno, que en 1998, tras casi una década de investigación y desarrollo, presentaba oficialmente en el Planet Hollywood de Minnesota la V92C, una bicilíndri-

ca en V de 1.510cc (el motor de más cilindrada montado hasta la fecha) con inyección electrónica General Motors, cambio de cinco velocidades y una bonita estética retro inspirada en la de los coches de la década de 1930, con la que Victory Motorcycles pretendía convertirse en la alternativa que acabara con el férreo monopolio que Harley ejercía en el segmento cruiser desde hacía décadas.



Para los bikers más austeros estaban las versiones 8 Ball, con acabados en color negro satinado ”

Si, ya sabemos que los fabricantes japoneses tenían este tipo de motos en sus catálogos. Incluso que Triumph fabricaba los modelos América y Speedmaster con los ojos puestos en el mercado USA, pero todas ellas no dejaban de ser motos extranjeras en un país en que el sello "Made in USA" suponía un plus de cara a la clientela.

La entrada en producción de la V92C, que Polaris empezaría a comercializar en 1999, fue el 4 de julio del año anterior y desencadenó una guerra

por ofrecer el motor de mayor cubricaje en la que participaron todos los fabricantes. El propulsor, cuyo fabricante original estuvo a punto de ser Cosworth, finalmente se diseñó y fabricó en las propias instalaciones de Polaris en Osceola (Wisconsin) después de probar diferentes configuraciones. Su potencia rondaba los 55Cv, que si el cliente lo solicitaba bajo pedido se podían incrementar hasta 83Cv con árboles de levas, pistones especiales y retoques en la centralita de la inyección.



Seguía sin ser excesivamente potente, pero al menos tiraba con algo más alegría de los 290 kilos de la V92C (que no eran precisamente de “peso pluma”) hasta que en 2002 llegó el motor Freedom, que además de más atractivo también era más potente que el de la primera versión, con el que se propulsaron los modelos Classic, Sport y Touring Cruiser, Special Edition y Deluxe hasta la presentación de la

Vegas, que Victory retiró de catálogo la serie V92C aunque desde 2002 estuviera generando unos beneficios que permitieron a la empresa desarrollar nuevos modelos que en cada presentación dejaban claro que las motos Victory, lejos de ser un “sucedáneo” de Harley, en aquellos momentos eran las cruiser americanas más avanzadas e innovadoras. Y no les faltaba razón.



La Hammer era la Muscle Bike por excelencia. Una moto que no dejaba a nadie indiferente ”



Un nuevo concepto Cruiser

La Motor Company estaba a punto de celebrar su primer siglo de existencia, y contaba con una clientela demasiado fiel como para intentar hacerla "cambiar de bando" a una marca nueva. En Polaris lo tuvieron claro desde el principio. El mercado norteamericano era (y es) suficientemente extenso para que todos se puedan ganar la vida, así que en lugar

de buscar el enfrentamiento directo con Harley-Davidson tuvieron el acierto (para otros fue su error) de buscar su propio camino. Algo que hicieron creando una gama de productos dirigida a todos aquellos clientes a los que les gustaba el concepto custom pero no querían una moto como la que sus padres y abuelos guardaban en el garaje.





***Victory siempre se preocupó de producir motos
de serie que parecieran transformaciones*** ¶¶



Lo tenían relativamente fácil porque, como es lógico, siendo Victory una marca recién nacida ni tenía historia ni mucho menos una herencia que explotar, lo cual les obligaba a partir

cero. Y lo hicieron sin cortarse un pelo. Para empezar, la estética del motor Freedom no solo era la más moderna que fueron capaces de darle. También lo era a nivel técnico con camisas de

cilindros al Nicasil, culatas de 4 válvulas, inyectores de doble cuerpo, cambio de seis velocidades, taqués y tensores de cadena de distribución hidráulicos que no requerían ajustes,

un eje de balance que absorbiera las molestas vibraciones de las que tanto se quejaban los usuarios de las motos de la competencia, y 1.737cc (106Ci) de cilindrada.



Para rematar la faena, el V-Twin se montó en un chasis de aluminio equipado con frenos Brembo y suspensiones que por primera vez en una moto custom cumplían sobradamente su cometido -de hecho, los modelos Kingpin, Hammer,

y la gama de gran turismo montaban horquillas invertidas- y por último se vistió el conjunto con una carrocería de líneas afiladas, que en algunos casos cubrieron con decoraciones dignas de una preparación aftermarket de alto nivel.

Signature Series

Victory, el maestro de la customización Arlen Ness y su hijo Cory (a los que más tarde se uniría Zach, nieto e hijo de ambos respectivamente),

mantuvieron una estrecha colaboración con la marca desde que en 2002 la marca les fichara como asesores de estilo. Al año siguiente les encar-

garon una versión de la Vegas de edición limitada que tuvo tanto éxito que a partir de ahí no hubo ni una sola temporada que Victory no presentara

un modelo (o varios) luciendo multitud de accesorios Ness de aluminio billet, pinturas personalizadas y sus firmas en las tapas laterales.



En 2005 añadieron la Kingpin a la gama, en 2006 la base de la Ness Signature Series fue la Jackpot, con multitud de piezas cromadas, llantas de aluminio, y asiento Danny

Gray, y así sucesivamente hasta 2014, que Victory y la famosa familia de customizadores pusieron fin a su acuerdo con una Cross Country de turismo "Ness Signature Series".



La colaboración de la familia Ness con Victory, tanto a nivel de diseño de modelos como de ediciones especiales, se extendió de 2002 a 2015 **”**

Vision... de futuro

Una de las motos más alucinantes producidas por Victory a lo largo de toda su trayectoria fue la Vision. Una gran turismo de altos vuelos que al presentarse el fatídico 2008 (justo en plena recesión económica mundial) ni tuvo

el éxito de ventas que se esperaba ni la respuesta que se merecía una de esas máquinas que dejan huella tanto al que la veía por primera vez, como en el que tuviera la suerte de ponerse a sus mandos, porque no se parecía

a nada que hubiera en el mercado. Su estética futurista rompía completamente con el estilo convencional de las Harley Electra y Honda Gold Wing, que eran sus principales rivales. Quizás resultara demasiado "galáctica", pero

el tiempo dio la razón al equipo que diseñó la Vision, porque quince años después de que saliera al mercado sigue viéndose tan moderna como poco desfasada. Algo de lo que no pueden presumir muchos modelos.



El frontal, inmenso y con un faro que va de una punta a otra del manillar; la sección trasera, con dos maletas rígidas de líneas armoniosas con gran capacidad de carga y un gigantesco piloto en forma de "V" entre ellas, o la consola central del depósito

desde la que se controlaba el potente equipo de sonido (también manejable desde el manillar) formado por una radio con cuatro altavoces y conexión MP3/iPod, se regulaba la altura del parabrisas, los puños y el asiento calefactables individualmente

y su capacidad de carga de hasta 110 Kg hacían de ella una moto ideal para largos recorridos. Si a eso sumamos que incorporaba un pequeño motor eléctrico que servía de marcha atrás (mover sus 400 kilos en parado no era sencillo), y un sistema de

protección que en caso de caída mantenía la moto a 45° del suelo evitando que se golpearan los escapes o cualquier pieza de la carrocería, se entiende que la prensa internacional considerase la Vision como una de las mejores GT de su época.



Quince años después de su lanzamiento, la Vision sigue teniendo una estética atractiva que no se ha pasado de moda. Algo de lo que muy pocas motos pueden presumir ”



El enorme potencial técnico de Victory quedó demostrado con su victoria en las Pikes Peak de 2016, que con un recorrido con 156 curvas es una de las subidas en cuesta más complejas y peligrosas del mundo **»**

La vuelta de Indian y el fin de una etapa

El enorme éxito de Victory aumentó el interés de Polaris por el sector de las dos ruedas hasta el punto de animarles en 2011 a comprar Indian Motorcycles y reflotar una marca que además de ser la más antigua de Norteamérica, llevaba casi seis décadas pasando de

mano en mano, y de fracaso en fracaso, sin que nadie pareciera ser capaz de situarla en el puesto que le correspondía.

La idea de Polaris era mantener las dos marcas. Victory como una marca moderna para clientela joven, e Indian para los bikers más

tradicionales. Por desgracia las cosas no siempre salen como a uno le gustaría. En muy poco tiempo Indian superó a Victory en ventas y beneficios, y como todo apuntaba a que en el mercado cruiser la tradición tenía más peso que la innovación, en Polaris decidieron cen-

trar todos sus esfuerzos en Indian y el sueño Victory llegaba a su fin en enero de 2017 con una nota de prensa anunciando que la marca desaparecía debido a su falta de rentabilidad, lo cual suponía un triste final para una gran marca que no merecía desaparecer.



Que las Gran Turismo Cross Country, con maletas rígidas y carenado Batwing, y la Cross Roads, con alforjas y parabrisas, fueran más convencionales que su hermana Vision, no les restaba atractivo ”





El legado de Victory

Aunque Victory Motorcycles ya no exista, su legado aún sigue vivo. Y no solo por su excelente gama de más de 60 modelos, sino también por sus aportaciones al segmento custom/cruiser, ya que plantó cara a Harley con motos mejores y más baratas que sus equivalentes de gama, con sus atrevidas formas futuristas cambiaron por completo la imagen de las cruiser en el ideario colectivo, incor-

porando a este las prestaciones y la estabilidad como cualidades que anteriormente nunca se habían tenido en cuenta en este tipo de motos. Por último, pero no menos importante, Victory fue la primera marca de cruiser que ofreció 5 años de garantía, y la Octane, el modelo que se presentó de cara a la temporada de 2017, fue la plataforma que sirvió de base para la actual Indian Scout.



NUEVA SPORT CHIEF

LAS PRESTACIONES SE DAN. EL RESPETO SE GANA.

Todo en la Sport Chief ha sido diseñado en fábrica para rendir al máximo. Con componentes premium reconocidos en la industria de las dos ruedas, la Sport Chief demuestra que los altos estándares nunca pasan de moda. Cuando se trata de elevado rendimiento y estilo agresivo, la Sport Chief lleva a las cruiser V-Twin americanas al siguiente nivel.



INDIANMOTORCYCLE.ES

© 2023 INDIAN MOTORCYCLE INTERNATIONAL, LLC.

Indian Motorcycles

El renacer de la leyenda

Tras pasarse buena parte de la posguerra vendiendo motos inglesas con nombre Indian y algunas Chief Blackhawk como único modelo genuinamente Indian, Ralph B. Rogers, gerente de Torque Manufacturing Co., la empresa propietaria de la marca, anunciaba el cese de producción definitivo en 1953.

Texto: XTB, Fotos: Indian



A partir de aquel momento hubo infinidad de intentos para reanudar la producción de la Chief, pero los derechos estaban atrapados en una red legal tan compleja que cada nuevo dueño se encontraba con el problema de no poder usar la marca y logos, y

acababan abandonando la idea y limitándose a recuperar su inversión haciendo lo mismo que sus antecesores: recurriendo a Vincent y Royal Enfield para cubrir la demanda de motos de alta cilindrada, y a comprar motores Franco Morini e Italjet para fabricar en Taiwan motos de 50 a

175cc.

Esta anómala situación se prolongó hasta que en 1998 un tribunal federal de quiebras de Denver solucionara el problema (después de infinidad de demandas y juicios) en favor de Indian Motorcycle Co of America, una firma que solo un año

después ya estaba produciendo las primeras Chief de nueva generación. A esta le siguieron en 2001 las Scout y Spirit. Todas ellas con un V-Twin S&S de 95 pulgadas cúbicas que después se sustituiría por un S&S Powerplus de 100 pulgadas (1.638,71cc) de nuevo diseño.





Las Chief Classic, Vintage y Chieftain desarrolladas por Polaris, fueron la primera avanzadilla de lo que el futuro depararía a la marca ”



Los primeros modelos mantenían todo el espíritu de las Indian de antaño, pero adaptado a los tiempos modernos ”

Por desgracia, a pesar de haber lanzado modelos que además de ser muy atractivos eran bastante fieles a las Indian que todo el mundo guardaba en la memoria, pero las ventas no cubrieron las expectativas y entre que el capital inicial (30 millones de dólares) se agotó

rápidamente, y que el inversor que esperaban se retiró del proyecto en el último momento, a finales de 2003 Indian Motorcycle Co of America se declaró en bancarrota y la esperanza de reflatar la marca se volvía a desvanecer. Aunque esta vez no sería por mucho tiempo.



Polaris entra en escena

Polaris Industries anunciaba en abril de 2011 que la adquisición de Indian se había materializado, y que utilizaría toda su experiencia en ingeniería, producción y distribución para relanzar la marca una vez más. Semejante anuncio fue un bombazo que pilló al sector de la moto por sorpresa.





Con su motor Powerplus de poco más de 1 litro de cilindrada, la Scout es el modelo de acceso a la marca



Y no precisamente porque desde su vuelta al mercado Indian hubiera sido una marca minoritaria para nostálgicos de economía saneada, sino porque Polaris era propietaria de Victory, una marca con nada menos que docenas de

premios de la industria motociclista, y casi 60 modelos desarrollados para un mismo segmento de mercado que si no tenía bastante con rivalizar con Harley-Davidson, ahora también tendría al enemigo dentro de casa.

Presentada para esta temporada 2023, la Sport Chief es la propuesta de Indian al segmento Club Style ”





Como comentábamos en el artículo anterior, la idea inicial de Polaris era mantener las dos marcas de forma independiente, pero que la compra de Indian coincidiera con tres años segui-

dos (2011-2015) en los que Victory fue deficitaria, obligó a elegir entre seguir invirtiendo en ella o destinar todos los recursos el renacer de una marca legendaria que, por lógica, tenía todo a su fa-

vor para competir con éxito con la Motor Company. Scott Wine, presidente y CEO de Polaris, no tardó mucho en despejar las dudas: *“Ha sido una decisión increíblemente difícil de tomar. A lo largo de*

estos últimos 18 años hemos invertido, además de recursos, nuestro corazón y nuestra alma en el proyecto Victory, del que estamos muy orgullosos, pero por desgracia no ha sido suficiente”



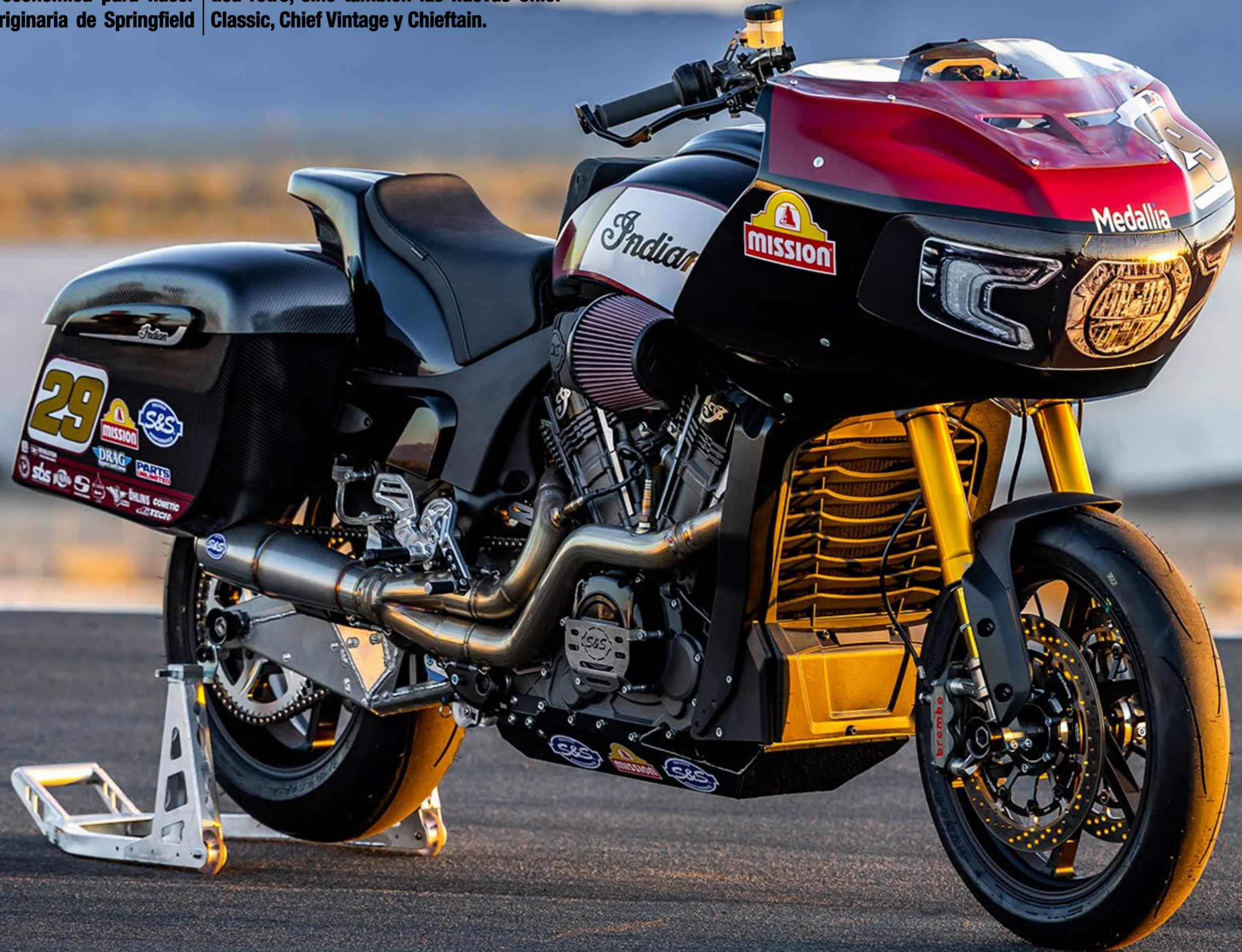
Con su amplia experiencia en las carreras de Flat Track, era lógica una ampliación de la gama de modelos hacia este segmento que cada día cuenta con más seguidores ”

Las Springfield, llamada así en homenaje al lugar de origen de la marca, y Roadmaster, son las únicas que visten la versión original del guardabarros delantero ”



Después de más de tres décadas de incertidumbre y múltiples bandazos y fracasos, Indian Motorcycle por fin estaba bajo el control de un grupo empresarial serio y con suficiente solidez económica para hacer crecer la marca originaria de Springfield

como merecía. De hecho, en los siguientes 27 meses Polaris no solo presentó un modernísimo motor de fabricación propia (el Thunder Stroke de 1.820cc) con estética retro, sino también las nuevas Chief Classic, Chief Vintage y Chieftain.





Las Chieftain Elite y Challenger Pursuit no están al alcance de todos los bolsillos, pero son de lo mejorcito que los más rutereros encontrarán el mercado 》》

Indian



Tres modelos en los que se mantenía el espíritu de las Indian de antaño, pero adaptado a los tiempos modernos usando materiales como el aluminio para el chasis, o frenos y suspensiones de excelente calidad para lo que se estilaba

en el sector, y servían de avanzadilla a una amplia gama de nuevas Indian que a día de hoy está compuesta por seis modelos para el segmento custom/cruiser que se comercializan en diferentes versiones, la serie FTR inspirada en las

motos de Flat Track, más las ediciones limitadas que cada año se suman a la familia, dejando claro que la marca originaria de Springfield y primera marca de motocicletas fundada en los Estados Unidos, volvió para quedarse.



PAGNOL



www.pagnol-moto.com