#94 Chopper ON 94 PÁGINAS

CAB 360
Zombie Choppers
000004

Prueba Triumph
Scrambler 1200 XE
000020

Prueba Harley-Davidson
Softail Sport Glide
000027

Entrevista Alicia Sornosa
Trenzas enredadas
000037

Entrevista Dave Über Alles
Lowbrow bro
000049

Cyril Huze
Sin etiquetas
000064

The Original KD´s
Biker Shades
000074

Mecánica H-D
con Frankie Burguera
000078

Ry Cooder
y su Método de 13 preguntas
000085

ChopperOn The Magazine es una revista digital *Online* interactiva. Diseñada como web *responsive* o adaptativo para disfrutar en tableta, móvil o pantalla de ordenador. Recomendamos este último para mejor visualización.

Para navegar tienes que pasar las páginas con las flechas o con el dedo -en las pantallas táctiles-. Y dispones de botones interactivos que permiten acceder a otros vínculos, sean vídeos, audios, fotos, páginas o datos.

Arranca la 2ª temporada de ChopperOn

La primera para abajo y las demás para arriba. Pues así de fácil; mango al gas y por lo negro. Si no entiendes nada de lo leído es que esto no es lo tuyo, por lo menos de momento. Aquí estamos para aprender, hacer amigos, conocer de cerca lugares, bares y mares; mejorar la técnica, deleitarse con las pinturas, cubrirte de grasa, empaparte de lluvia y tostarse al sol.

Empezamos con más tecnología, mejor aspecto, sorprendentes contenidos, grandes colaboraciones y una humildad colosal, la mayor del mundo.

Con el apoyo de los anunciantes salimos adelante para acumular una gran fortuna de colegas, de conocimiento, de paisajes, de herramienta, de aparatos infernales, de complementos molones y litros y litros de gasolina malgastada en carreteras secundarias y pedanías de mala muerte.

Redes, vídeos, audios, podcast, hashtag, enlaces, historias, arrobas, etiquetas, y motores de búsqueda. De los otros también, los que molan, los propulsores de la Cultura Custom, de esta forma de vivir, de sentir, de soportar todo lo demás. Lo que sobra.

TRIPULACION

Patrón y Remero
nacho.mahou
Timonel
chatipower
Maestro Astillero
frank.burguera
Aparejos
david.goliat
Arponero
ytuenruta
Cartografía
jose.cepas
Marinero 1ª
miguel.corcu
Planos
mahoufrago
Deriva
maldina.sea
Vigía
mela.chércoles
Salazón
alex.tornasol
Contacto
hey@chopperon.com
web
chopperon.com

3 caminos a un mismo destino

CONSIGUE HASTA 2.000€ CON TU NUEVA HARLEY

Elige la opción que más se adapta a tus deseos y hazte con tu nueva Harley. Todas las modalidades te llevan al mismo destino, disfrutar de la moto de tus sueños.

OPCIÓN 1

SI CAMBIAS TU MOTO POR UNA HARLEY

Sumaremos hasta 2.000€ al valor de tu moto si la entregas como parte del pago.

OPCIÓN 2

SI CAMBIAS TU HARLEY POR UNA DE GAMA SUPERIOR

Sumaremos hasta 2.000€ al valor de tu Harley actual si la entregas como parte del pago.

OPCIÓN 3

SI TE COMPRAS UNA HARLEY NUEVA

Hasta 2.000€ de regalo en ropa y accesorios para equiparse acorde a tu nueva Harley.

MAKINOSTRA

hdofmadrid.com/

Los corazones del Pulpo

Entrevista a Joaquín Montero de Espinosa sobre su última creación, la CAB360 de Zombie Garage. Ya hace años me contó de forma confidencial sobre este motor con tres corazones (como los pulpos,¿que no?). Ahora tras mensajes de texto, de audio, de email, fotos por wetransfer, nos detalla esta obra. ¡Dale la patada a la palanca!

texto ¬ nacho mahou | fotos ¬ guillermo L gonzález

ChopMag.- ¿Es Steve Caballero uno de tus skater favoritos?
Es una persona que yo admiro por su carrera profesional, lo sigo desde el año 89 hasta hoy. Comparto con él su gusto por las motos: Indian Motorcycle, motocross. Es una figura emblemática, invitada a Yokohama varios años. Ahora lo patrocina Powell Peralta y Vans. Puff. Sí. Es uno de mis favoritos. Desde los primeros vídeos, sus tablas. De hecho este chopper es un homenaje a una de las primeras, la del dragón. Nunca olvidaré el vídeo Public Domain de Powell Peralta. Es también miembro fundador del Bones Brigade, el famoso equipo de skaters.

ChopMag.-Tu nueva chopper lleva su apodo y su logro. Dinos más.
El nombre es un tributo y el 360, que me preguntan por qué, es por su truco de skate: Caballerial fakie. Su nombre va completo en el depósito, y su apodo CAB. El filtro del aire es una especie de bomba como el logo de Bones Brigade, y el estilo es moto antigua, tipo carreras. De hecho a Steve le encanta la moto, ha estado siguiendo el proceso, y está deseando verla en directo.

ChopMag.- El motor de la CAB 360 es una combinación de Panhead, Shovel y Evo. Eso sí que es un giro de 360º a nuestras cabezas bikers.
El motor de la CAB360 es la mezcla de lo más bonito de cada motor, utilizando piezas OEM (Piezas de Recambio Original). El cárter y cigüeñal provienen de un EVO de 1986, modificado para acomodar en la parte trasera un cilindro y culata de Panhead de 1956, y delante un conjunto de Shovel de 1976 con una cilindrada final de 1340cc. Todo el conjunto respira con un tren de válvulas de EVO y alimentado con una tobera hecha a medida para encajar en ambos cilindros. Lo ha realizado mi amigo Eduard de Ros Motor.

ChopMag.- Cómo acompañas este motor: alimentación, transmisión...
Consiste en un carburador S&S Super E -shorty- edición limitada. Tiene un Venturi de 48 mm, accesorios de Custom Tech.

ChopMag.- Y la minimalista parte ciclo, ¿cómo la has resuelto?
La transmisión es un conjunto de Shovel de cuatro velocidades. La primaria es la masa del embrague de shovel. Desmontarla, sacarla por completo, hacerle unas perforaciones para ventilar. El piñón de doble cadena, situarlo exterior: acero de alta temperatura, corte láser y soldado y mecanizado a la masa, con rodamiento Big Fix evitando el cojinete de canastilla de los Shovel, muy problemático. El piñón de la secundaria también realizado con láser. Se le ha buscado un buen desarrollo para que pueda arrancar a patada. Las cadenas que alberga -tanto en primaria como en secundaria- son de 530.

ChopMag.- El tanque es de una factura muy elegante. ¿De dónde proviene?
Es de una Harley-Davidson AMF Rápido 125 del año 73. Lo compré en una subasta, previamente restaurado. Ha quedado muy bien en el conjunto.

ChopMag.- Asiento monoplaza... bien recogido, lleva un curioso interruptor , ¿para qué sirve?
Es un colín hecho por Derbinson en chapa, yo lo preparé en cartón. Es como el de las H-D de carreras de los años 20-30. Es abatible, alberga el sistema eléctrico para alimentar exclusivamente el encendido y el interruptor es un contacto on-off. Se ve un tubo exterior, un conducto de plástico transparente, que viene con el aceite del retorno desde el filtro con un recorrido mayor para refrigerar.

ChopMag.- ¿El arranque patada es el único sistema para comenzar la marcha? ¿lleva botón?
Solo se arranca a pedal, a patada. Le puse una palanca mucho más larga, pues la compresión es brutal. De esta manera se soluciona el problema.

ChopMag.- Los sinuosos escapes que fluyen por la parte central se alinean en paralelo hacia el final, con un resultado muy equilibrado. ¿Cómo los elegiste?

Fue una decisión bastante complicada. Ya en el Anti Hero, que conocéis perfectamente, fue problemático -levantaba polvo, hacía mucha llama-. Hice varias pruebas y me decanté por esta elección después de ver la foto de una H-D VR750 de carreras, las primeras que se prepararon para Cannonball. Van al lado derecho y llevan grandes trompetas.

ChopMag.- La llanta delantera me tiene loco. ¿Qué es?
¿Qué tipo de neumáticos has preferido para esta moto? Es una llanta 19 3 1/5 de magnesio que encontré revolviendo un catálogo oficial de H-D de los noventa que ofrecía para modelos Softail. Es tipo snowflake -copo de nieve-, difícil de encontrar.
Me gustó y localicé una en buen estado. El neumático es 19/4 Sherco. La llanta trasera es lenticular de Sportster, modificada y ensanchada para albergar el disco de freno y el plato con su cadena. Está bien encajada en el conjunto. Con un neumático Front Runner de M&H Racemaster, propio de un Hot Rod, con medidas 16 5,50.

ChopMag.- No hay luz frontal. ¿cómo circulas? ¿solo de día? O mejor dicho, ¿está homologada para su uso en vías públicas?
Está diseñada para bike show o para hacer carreras de aceleración. No es para uso en vías públicas.

ChopMag.- Me contabas que la moto anda. Que corre, vamos. ¿Así es?
Anda bastante bien. El motor es nuevo, ya está bastante suelto. Tiene mucho bajo; mucha aceleración, va a 100%. Con el tiempo le quiero añadir un segundo carburador, uno por cada lado. Cada día la afino un poco más. Arranca a la primera a patada, y acelera mucho; de hecho en la pista de aceleración no he llegado a meter la 4ª marcha todavía.

ChopMag.- Añade lo que se nos haya escapado o completa los datos que los lectores de ChopperOn crean necesarios, porfa.

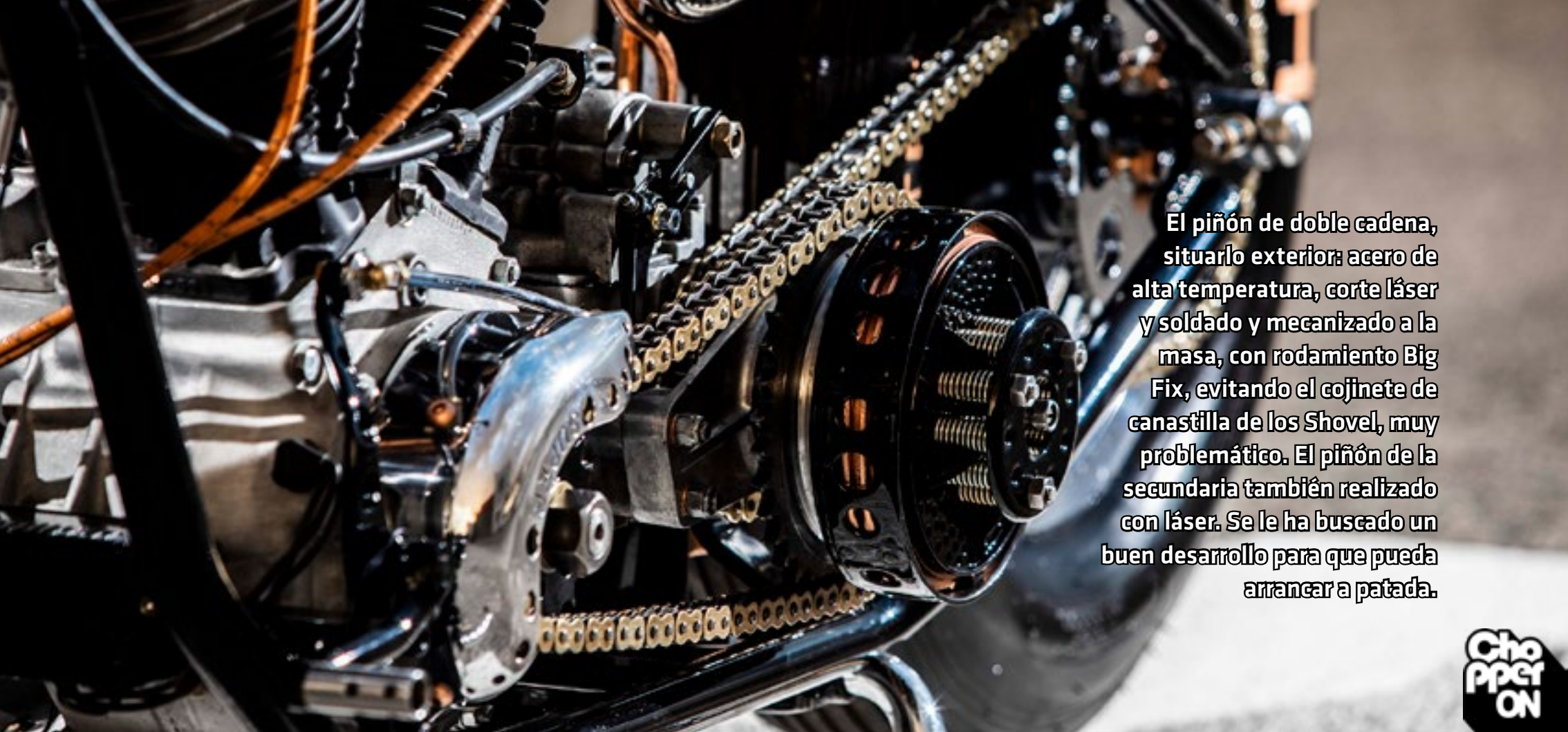
El concepto de esta moto es usar al máximo la creatividad y mis ideas sobre estilo de moto. No es un dragster, pero sí su estilo y el rollo retro. La horquilla Springer con poco recorrido, que se vea como limpia y muy sencilla. El circuito de aceite con un recorrido de tubería de cobre está realizado de forma artesanal. El depósito de aceite es de acero inoxidable construido por Sergio de Greasy Bobber. Los mandos son también artesanales, por corte de láser. El reloj central es de una FLH para el look retro de carreras. Los detalles se aprecian en los cables de bujías, tornillería, la bobina, para que en conjunto sea muy completo. Este año había quedado con Steve Caballero en Biarritz para ver la moto en directo pero se rompió una rodilla unas semanas antes. Espero que nos veamos pronto y pueda firmar la moto. Este año hemos conseguido varios galardones como la Best of Show. También en Faro se llevó el Best of Custom, y en el Graum Fest 2019. Espero que siga cosechando premios. Le tengo mucho cariño y aprecio, y me ha dado muchas satisfacciones.

Me gustaría añadir que es una moto mía, personal. Que empecé a raíz de un chasis que obtuve en un premio de la concentración de Faro, un cheque de Zodiac. Luego con piezas que tenía y con el desarrollo del motor. En ese lapso de tiempo de construcción falleció mi padre y tuve parado el proyecto más de seis meses. Inicialmente iba a llevar otros colores y otras cosas. Me sirvió como terapia para olvidar y estar entretenido. Es negra por el luto de mi padre y más sobria. El tiempo de construcción fue en total dos años.

Es un carburador S&S Super E -shorty- edición limitada. Tiene un Venturi de 48 mm, accesorio de Custom Tech.

La llanta trasera es lenticular de Sportster, modificada y ensanchada para albergar el disco de freno y el plato con su cadena. Está bien encajada en el conjunto. Con un neumático Front Runner de M&H Racemaster, propio de un Hot Rod, con medidas 16 5,50.

La transmisión es un conjunto de Shovel de cuatro velocidades. La primaria es la masa del embrague de Shovel. El cobertor es una tapa de filtro de aire de S&S adaptado y perforado.



El piñón de doble cadena, situarlo exterior: acero de alta temperatura, corte láser y soldado y mecanizado a la masa, con rodamiento Big Fix, evitando el cojinete de canastilla de los Shovel, muy problemático. El piñón de la secundaria también realizado con láser. Se le ha buscado un buen desarrollo para que pueda arrancar a patada.

“Me gustaría añadir que es una moto mía, personal. Que empecé a raíz de un chasis que obtuve en un premio de la concentración de Faro, un cheque de Zodiac. Es negra por el luto de mi padre y más sobria”.

ZOMBIE GARAGE
HANDMADE MOTORCYCLES
SPONSORED BY
ROOSTER
ROS
MOTOR
ZOMBIE GARAGE
HANDMADE MOTORCYCLES
ZOMBIE GARAGE
instagram.com/zombiegaragegranada/
Chopper ON

TRISTAR
MEJORA
TU VIDA
TRIUMPH MADRID
triumphmadrid.es/
FINANCIA TU NUEVA TRIUMPH T100 O T120
CON TRISTAR TE LLEVAS 1.200 € DE DESCUENTO DIRECTO
MÁS VENTAJAS TRISTAR EN TRIUMPH MADRID

Triumph Scrambler 1200 XE

INNOVACIÓN DESARROLLO

texto ¬ nacho mahou
fotos ¬ chatipower

Triumph Scrambler 1200 XE

Esta moto se lo merienda todo, deglute kilómetros con facilidad, los obstáculos de la carretera los engulle; de un golpe de puño te quitas al camión de reparto que te estorba en tu carril, masca charcos en mojado, mastica irregularidades del firme con soltura, devora tramos urbanos en hábiles giros entre enlatados, pasando por encima de sus espejos con los altos puños.
Esta moto tiene hambre, y tu puedes alimentarla; solo tienes que subirte. Comida rápida, aunque de autor, de chef galardonado.
Te subes a ella y cebas a la fiera. “Es un caballo desbocado” según dice Luis, un amigo propietario de una XE; o una “moto moto”, define Carlos otro colega dueño de una Bonneville, o un “motoraco”, como describe Manel, otro camarada de las dos ruedas. No deja a nadie indiferente.
La e de XE es por extrema. Y lo es. En muchos aspectos: su altura, longitud, acabados, manejo, suspensión, conducción off road...
No es por casualidad, se han tirado más tres años en los fogones del equipo de I+D -con Stuart Wood, como chef/ingeniero jefe-

desarrollando este producto.

¿Por qué tanta importancia para esta moto? La palabra scrambler es patrimonio Triumph, es originaria de la factoría de Hinckley donde definieron con ese concepto -mezcla- a las motos de carretera que se adaptan a la conducción off road. Que no es lo mismo que las motocicletas de campo, adaptadas a carretera y que no nos ocupan ahora. En los años 60 y con las TR5 Trophy se comenzó a utilizar ese término.

Hoy mismo al cabalgar sobre la Scrambler 1200 XE, sientes que esto va muy bien. ¿Cómo podría explicarlo? Pues a eso vamos.

Primero el motor, núcleo sobre el que se basa este concepto. 90 CV a 7.400 rpm, lo que significa un 12,5% más que en el motor estándar Bonneville T120, un 38% más que el Street Scrambler de 900 cc. Potencia bruta por todo lo alto.

Segundo, sus proporciones. 1.570 mm entre ejes, horquilla invertida de 47 mm, 26,9º de ángulo de lanzamiento y 129,2 mm de

avance para mayor estabilidad, además de un recorrido de 250 mm. Los amortiguadores traseros son Öhlins de imagen retro ex profeso. Un basculante de 579 mm, que distribuye más peso sobre el tren delantero para más garra.

No goza de las estrellas de Michelin, sino que calza unos Pirelli Scorpion Rally, con llantas de radios laterales Akront para neumáticos "tubeless".

Los frenos son dignos de competición. Los delanteros con un diámetro de 320 mm y con pinzas radiales Brembo M50 monobloque.

Tercero, su comunicación con el piloto a través de la pantalla TFT con dos opciones de visualización. El acelerador electrónico funciona mediante una ECU Keihin y permite cinco modos de conducción programados y otro personalizable. Son diferentes respuestas del puño del acelerador. Cuenta con ABS (fabricado por Continental) de última generación con una unidad de medición inercial (IMU) para optimizar la conducción y la estabilidad.

Instalamos la App My Triumph en nuestro móvil, pero la unidad

de prueba no tenía instalado el sistema. Éste permite controlar la música y las llamadas del móvil a través del panel de la TFT. Incluye monitorización de la presión de los neumáticos y puños calefactables.

Encontramos un inconveniente en la pantalla al repostar combustible. El indicador tarda en avisar del nivel real tras la recarga.

Así con todo lo expuesto tienes una moto ideal para uso urbano (alerta con los pies en los semáforos), carretera (su mejor contexto), autopista (gran velocidad, poca protección) y campo (muy digno comportamiento).

Calza unos Pirelli Scorpion Rally, con llantas de radios laterales Akront para neumáticos “tubeless”.

Triumph Scrambler 1200 XE

La pantalla frontal es intercambiable y customizable. Protege al piloto en las rutas más rápidas.

Esta prueba está disponible en nuestro canal de YouTube

SPORT GLIDE
Me lo
cargo Todo
25,5 LITROS
JEFFREY DAHMER
C·D·M

Últimamente llamamos "gloriosos" a los días de mucha lluvia, viento racheado y frío molesto. Todo es por el fenómeno meteorológico Gloria, una borrasca chunga; con un nombre demasiado atractivo, sinónimo de bienaventuranza, incluso notoriedad.

texto ¬ nacho mahou
fotos ¬ ChopperOn

Afortunado soy al recoger la Softail Sport Glide para una ruta de finde. No me amilana el tiempo "glorioso", antes conocido como inclemente vendaval hibernal. ¿Por qué afortunado? La capacidad de la Sport Glide es gigante, 25,5 litros en total. Así que, acostumbrado a llevar poco equipaje, pude disponer de sitio para llevar otros pantalones secos, gayumbos, camisetas para elegir, todo lo demás duplicado. Además la pequeña pantalla frontal quita bastante viento al torso del motociclista. En parado es fácil maniobrar (y son 317 kg). El asiento es muy bajo, a tan sólo 680 mm del suelo. El manillar ancho, que también ayuda a la operación. Solo queda salir de la ciudad. Es viernes, de noche y con lluvia. La gran metrópoli está taponada de "enlatados". No es tarea sencilla pasar entre los coches; el manillar te hace esperar a los lentos y perezosos compañeros de vía pública. Me conozco bien el camino de salida hacia la A-2 y voy contando los semáforos que se turnan para ponerse en rojo. Ya me estoy calando. Y en parado parece que te mojas más. En carretera la Sport Glide es la hostia. Mucho par, postura cómoda con los mandos avanzados. Además, he seleccionado el mono amortiguador regulable en precarga para peso ligero, voy sin parienta. Es un pomo que gira en el lado derecho de su flanco. En vía de varios carriles, voy eligiendo el más disponible gracias a su manejabilidad y agilidad. El chasis aligerado

Esta prueba está disponible en nuestro canal de YouTube

y el gran bicilíndrico de última generación, el Milwaukee-Eight de 1.745 cc se encargan, cada uno, de su cometido. Este propulsor lleva ocho válvulas por culata, ojo. Buah, esta moto es un tiro, tiene genes de H-D deportiva. Su horquilla invertida facilita esa labor. La noche se va cerrando tras dejar por los retrovisores el reflejo de las luces de la urbe. Y para eso está el gran faro de iluminación LED, un colosal haz de luz blanquecina que no extraña el amanecer.

Los datos necesarios para ajustar tu conducción lo encuentras sobre el generoso (18,9 litros) tanque de combustible con un cuadro de instrumentos digitalizado. Velocímetro analógico con indicador digital de marcha engranada, cuentakilómetros total y parcial, nivel de combustible, reloj, autonomía restante y tacómetro.

Las piñas con los mandos -los clásicos de H-D-, cómodos y funcionales. Estamos muy acostumbrados, no requieren adaptación.

Ya abandono los multicarriles para desviarme hacia el puerto del Monte Gurugú (el de Alcalá de Henares). Ya me gustaría estar otra vez en el homónimo de la ciudad autónoma española de Melilla. Pero

no. Sus cuestas resbaladizas te ponen tenso, aunque la Sport Glide se agarra con razonables neumáticos de 18'' y 16''. Las llantas son una locura de diseño y calidad. Unas espectaculares Mantis en fundición de aluminio en color negro, con cantos mecanizados. Inéditas en los modelos H-D, excepto en los CVO.

Ya pie en tierra, desembarco en la casa de mis colegas en Nuevo Baztán, mi habitación está preparada. Solo tengo que desmontar las maletas de los laterales, con un sencillo giro de muñeca y un leve tirón. Los pantalones de dentro están secos, así como el resto de ropa. Cabe de todo. Por la mañana salimos, con sol incipiente, no sin antes quitar el batwing frontal y moto de aspecto nuevo. Dos en uno. Una multiusos por 19.500 euros.

Acabo de explicarle a mis compinches la electrónica: llave/mando de cercanía, alarma, cargador USB... Comodidad, estética y calidad de acabados, les resumo. Un amigo en común, Alberto, se acaba de comprar una, y es de esos que no usan coche nunca. Motorista de raza.

Las llantas son una locura de diseño y calidad. Unas espectaculares Mantis en fundición de aluminio en color negro, con cantos mecanizados, inéditas en los modelos H-D, excepto en los CVO.

La moto sin el frontal y sin las maletas recobra un aspecto visual más ligero, más deportivo.

Solo tengo que
desmontar las maletas
de los laterales con
un sencillo giro de
muñeca y un leve tirón.

Por la mañana salimos, con sol incipiente, no sin antes quitar el batwing frontal y moto de aspecto nuevo. Dos en uno. Una multiusos por 19.500 euros.

El cuadro de instrumentos incluye velocímetro analógico con indicador digital de marcha engranada, cuentakilómetros total y parcial, nivel de combustible, reloj, autonomía restante y tacómetro.

El sistema de ABS de H-D está escamoteado dentro del buje de la rueda, sin mostrar la rueda dentada.

Entrevista: Alicia Sornosa

TRENZAS ENREDADAS

Entrevistamos a Alicia Sornosa en el sofá de Chopper Monster, Malasaña, Madrid. Ella es periodista, viajera, motorista y escritora. Motorista es su Norte. Viajera, lo ha dejado claro al recorrer los cinco continentes sobre dos ruedas. Periodista, nos consta desde hace años. Y la faceta en la prosa la estamos descubriendo ahora.

texto ¬ nacho mahou
fotos ¬ ChopperOn

ChopMag.- Hola Ali. Como en las dunas del Sahara: Vamos al grano. Recomienda tu libro "360 grados, una mujer, una moto y el mundo" a quien todavía no lo haya leído.

Lo escribí ya hace 3 años, va por la cuarta edición y es una novela de viajes basada en mi vuelta al mundo, con cosas reales y otras que no lo son.

ChopMag.- "Nada es casual en esta vida, solo tenemos que alargar la mano para atrapar nuestro destino y no dejarlo pasar." ¿Reniegas del azar en esta frase en tu libro, lo tienes todo bien atado?

El azar existe y tenemos que jugar con él. Todo pasa por algo. Me gusta el azar, pero no para apostar. Creo que en eso tengo mala suerte. En los viajes el azar influye muchísimo. Tomas un camino y no sabes si es el bueno o el malo, qué te vas a encontrar ahí. Por azar descubres gente increíble o lugares impresionantes.

YouTube **Esta entrevista está disponible en nuestro canal de YouTube**

ChopMag.- Queremos felicitarte por el Premio al Mejor Viaje 2018: África 2018/19, otorgado por la Sociedad Geográfica Española (SGE). 15.000 km, con un enfoque social y lucha por la Igualdad y los Derechos Humanos. ¿El reconocimiento público realza tu épica hazaña?

Transcurre desde Etiopía a Ciudad del Cabo, 15.000 kms por la espina dorsal africana. El premio me lo entregó Su Majestad El Rey, un tipo alto y serio, pero muy majete. Aparte de recorrer estos maravillosos países -Etiopía, Kenia, Malawi, Mozambique, Lesoto, Sudáfrica- se recaudaron 6.000 euros para la construcción de pozos de agua en Etiopía para la ONG Amigos de Silva, muy amigos míos también. Además me quedé sin trenzas, pues me aposté con mi colega Polo Arnaiz que si llegábamos a recaudar esa cifra, me cortaba él mismo el pelo. Y luego lo doné a la asociación contra el cáncer de mama de Sudáfrica. Fue uno de mis viajes más bonitos después del de la vuelta al mundo.

ChopMag.- Porfa, cuéntanos la historia de Amila.
Es una niña que vive en una aldea en Etiopía, que no sabe ni escribir su nombre ni el de su aldea. Tiene que recorrer 20 kms para llevar agua a su casa. Gracias al pozo que se construyó en su pueblo se puede dedicar a ir a la escuela y aprender a leer, escribir, sumar, restar. Por fin consigue leer el nombre de su localidad, y mucho más. El agua no es solo higiene y limpieza, también es educación.

ChopMag.- En octubre de 2013 regresaste a España tras recorrer los cinco continentes. La única europea y mujer de habla hispana de este siglo en haber dado una vuelta al mundo con su moto. Ese membrete es para presumir, muchos nos conformamos con haber ido a Pingüinos, jajaja. Dinos algunos momentos destacados de esa aventura.
Empecé acompañada con otro motorista y decidí en un momento dado hacerlo en solitario, fue una gran decisión. A pesar de que mi inglés es regular, contaba con mi motivación para hacer esto. Eso fue un gran acierto. Estando en la frontera con Guatemala, pillé un terremoto de 6,6 en la escala de Richter. Lo pasé fatal, pasé un miedo…! Sudé, lloré… había quedado con otro gran viajero, el Búfalo, muy muy loco. No lo encontraba, tras el terremoto. Fue una situación muy emotiva.
En Nepal, viendo pasar unos elefantes detrás de la moto, a 100 metros. También un momento de agitación. Otras situaciones que destaco son aquellas en los que comparto la vida con gente local en su casa, en una cocina, habitaciones… esos momentos se quedan conmigo para siempre.

ChopMag.- La Scrambler me la dejaste en Madrid para probarla, me gustó mucho. ¿Cómo explicarías a un nuevo motorista sus características?
La distancia entre ejes hace que sea fácil de manejar. Es más corta que una moto de trail, pasa por todas partes, es ligera, motor 800cc con mucha potencia. Por carretera es una delicia y por campo es de sencillo uso. Cuando me subí a la Ducati, encontré la moto que se adapta a mi conducción. Así he evolucionado mucho mi manejo. Aparte es una moto super bonita. La llevo con maletas y manillar con la barra en medio. Es una moto que puedes adaptar, mejorar y dejarla a tu manera: manillar corto, semimanillar, cambiar los neumáticos, asiento...
Ducati Scrambler está haciendo una labor maravillosa para todos los que nos gusta el mundo custom, café racer... Estoy super contenta con ella, parece que la han hecho para mí.

ChopMag.- En la puerta de Chopper Monster, donde nos encontramos haciendo esta entrevista está aparcada una Scrambler, cuéntanos qué modelo es.
Es una Full Throttle, el modelo más rápido y más cachondo. Particularmente, uso para los viajes una Urban Enduro. La gama cuenta a su vez con la Cafe Racer, Classic, Icon... muchos modelos. La Full Throttle es la más "fast", la más divertida para carretera, muy apropiada para este lugar.

ChopMag.- Técnicamente ¿fue un acierto elegir Ducati para moverse por el mundo? ¿encontraste repuestos fácilmente? ¿es sencillo cambiar las gomas? ¿qué decir del mantenimiento? Por cierto, ¿cuántos neumáticos gastaste?

Me dicen "Es que por ahí, como te pase algo". Hay concesionarios Ducati hasta en Katmandú, como los hay por todo el mundo de marcas alemanas o japonesas. Es verdad que no son los más abundantes, pero en las capitales de los países siempre hay un concesionario Ducati. Si se te rompe una pieza en medio de la ruta 40, por ejemplo, en Argentina, ¿Qué haces? Me tengo que esperar cinco o seis días en un sitio hasta que llegue la pieza desde Buenos Aires o Santiago de Chile. En Centroamérica cada capital tiene su Ducati. Es lo que tarden en llevarte la pieza. Todo está a salvo con su moto, porque hoy en día estamos globalizados y en una semana llega lo que necesitamos. No hay que tener miedo por eso. Y las motos no se estropean tanto como antes.

ChopMag.- ¿La autonomía de la Scrambler es mayor a 200 kms? ¿Aguantas esa distancia o solías parar antes?
Me gusta apurar porque me da pereza parar a repostar. Con esta moto tienes 200 o 240 kms de autonomía, porque este motor cuanto más lo usas menos va gastando y más se va puliendo. Depende también de la conducción. Voy con cuidadín y a partir de 200 voy alerta. Si sé que voy a hacer largas distancias como la Baja California, o rectas interminables como en Chile, Argentina o Perú,llevo un depósito de tres litros para rellenar. Me quedé tirada una sola vez y fue aquí en Madrid, por vaga. Apurar, apurar y apurar y de repente, plo, plo, plo...

ChopMag.- El arduo paso por las fronteras. ¿Cómo lo asumes? ¿Paciencia y dinero? Dinos trucos y experiencias.
Atravesar fronteras terrestres es un poco rollo, hay que tomárselo con mucha calma y alegría, sino estás jodido. Fíjate que en los pasos de frontera, el que tiene el poder es un señor con un sello. Y va a utilizarlo contra tí. Hay puestos fronterizos en los que te hacen sacar todo lo que llevas en la moto, más por cotilleo que por contrabando. Así que, siempre con una gran sonrisa y paciencia. Sí es cierto que en alguna ocasión –como en la frontera de Mongolia y Rusia- que estuve cuatro días en nefastos camastros con el baño fuera del hotel. Ahí sí tuve que utilizar truquillos de mujer, como llorar desconsolada ¡Ay que frío en la Transiberiana! No te quieren ahí montando el número y es cuando reaccionan, te ponen el sello y te puedes ir. He aprendido artimañas. En Etiopía, me intentaron liar para pagar el uso del asfalto. Son cinco dólares me dicen. Con cara de poker digo que no hay más dinero, que no tengo prisa. Al final te largan.

ChopMag.- ¿Cómo te organizas con la ropa, llevas mucho equipaje? botiquín, aseo, todo eso...
Hay que llevar muy poquita ropa. Según he ido continuando estos viajes, llevo menos.Cuando recorres el mundo en dos ruedas, la ropa que utilizas es la indumentaria de motorista, con protecciones. Que la dejas así, tiesa y se va andando sola. Añades unos vaqueros, camisetas, mudas, chanclas, y calzado para caminar. Y llevo siempre unos tacones, nunca se sabe... soy pequeña y mi ropa ocupa poco. Cuanto menos peso lleves en tu moto, más fácil es conducirla. Algún jersey para el frío y un pareo que es multiusos.

P.-¿Y sobre España? tu último descubrimiento.
He estado rodando por la Ribeira Sacra, en Galicia. Es un lugar con mucho patrimonio, arte sacro, iglesias policromadas. Otra delicia de la Ribeira Sacra es el vino, tanto caldos blancos como tintos. Paisajes espectaculares, lo recomiendo 100% para rutas en moto, no llueve tanto como dicen. Y que se come bien y barato.

ChopMag.- ¿Qué te tatuarías? ¿Llevas alguno?
Tenía uno pequeñito aquí [se señala la muñeca izquierda] y terminé por tatuarme el brazo con la silueta de África, por el premio. Lleno de hojas de plantas, que significan la naturaleza. El rollo tropical, que nos llama la atención a los de tierra adentro, una catrina o calavera, cuyo significado es que la muerte la tenemos ahí, detrás de un bache. Que somos muy frágiles, y que hay que vivir cada instante. En cualquier momento puedes estar bajo tierra. Hay que divertirse. Rueda o muere.
Y sí, tengo otros tatuajes -que no se pueden enseñar- y sí que me iré tatuando más. Tener tinta en la piel es una manera muy bonita de recordar las cosas.
Agradecemos a Chopper Monster Madrid las facilidades para realizar este trabajo y a la estilista Lucia Ruiz por gran labor.

7 TEST 7

¿iPhone o android? iPhone
¿Inyección o carburación? Carburación, aunque no queda más remedio que inyectar.
¿Dulce o salado? Salado
¿Playa o monte? Monte, la playa no me gusta, sí la mar. La arena, las olas... no.
¿Cerveza o vino? Cerveza, el vino es para ocasiones especiales.
¿Asfalto o tierra? Tierra. El asfalto me gusta mucho, pero por tierra aprendo más. ¿Puede ser un mix? Pues un mix. Ambas.
¿Botas o chanclas? Soy más de bota y con tacón, mejor.

instagram.com/aliciasornosa/

Colabora con ChopperOn desde tu país

y publica con nosotros

PAISES SOLICITADOS

Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Puerto Rico, República Dominicana, Uruguay, Venezuela y España

Enrolate en la tripulación

Servicio de selección: envía tus datos a hey@chopperon.com

DAVE ÜBER ALLES

LOWBROW BRO

Reconocido ilustrador madrileño de la escena de la Cultura Custom, ilumina las páginas de ChopperOn con su arte y su detalle; y es el autor de la tremenda portada #94.

texto ¬ nacho mahou | imágenes ¬ dua
foto ¬ miriam de la torre

ChopMag.- Háblanos de tu estilo, ¿cómo te autodefines?
Estoy muy a gusto en el Lowbrow; un estilo muy vistoso, alegre, sarcástico. Un estilo que se mueve entre el pop surrealista de los 80, el cómic underground, el tatuaje, punk, ... y sobre todo de donde yo me ubico, la Kustom Kulture. Llevo 10 años disfrutando de esta subcultura. Lour "Von Kaztzen", mi compañera de viaje y yo, creamos Katzen Klub y hemos conocido por el camino gente maravillosa que te contagia esa pasión por las motos ruidosas, coches custom, bicis chopper, rock 'n roll etc...
Hace 5 años pensé que era el momento de dar el paso a ilustrar/dibujar para otros y no solo para mí. Desde entonces han sido muchos los que han confiado en mi arte y les estoy a todos inmensamente agradecido. Eso me ha animado a superarme cada vez más, a investigar técnicas, a conocer a otros artistas del "gremio" y ver que, aunque todo está inventado, siempre llega alguien que te sorprende. Agradecer sobre todo a mi compadre Óscar Montánchez que, aparte de ser un artistazo, es una gran persona que siempre está ahí y te anima a no parar en ningún momento.

Chopper ON

ChopMag.- ¿Y tus maestros más influyentes? Arte. Referencias. Soportes.
Hay muchísimos y cada día descubro a verdaderos genios. Desde los que crearon mi estilo: Ed "Big Daddy" Roth, Von Dutch, Bill Campbell pasando por Von Franco, Coop o Jimbo Phillips, hasta llegar a Derek Yaniger, Keith Weesner, Shawn Dickinson. Y por encima de todos, los que más me han ayudado, animado y motivado son mis compinches y genios: Luciano Sánchez, Robert Cult, Von Palami, Pedri Autero, Oscar Montánchez, Mr. Zé, Brusco... (hay verdaderos artistas en España).
Pintar skates y longs me da libertad de trazos y colores. Uso acrílico y rotuladores y el resultado es óptimo; y no descarto tirar de esmaltes y pincel para hacer lettering. He probado a ilustrar diversos objetos (queda pendiente el tema pinstriping, me da respeto aún) y creo que no hay límite a la hora de ilustrar/customizar algo.
Actualmente me he volcado un poco más en la ilustración digital. Estoy investigando diferentes apps y ver la manera de crear artes finales reproducibles en diversos formatos.

ChopMag.- ¿Usas la moto a diario por Madrid? Y si no ¿Has probado las motos, bicis o patinetes eléctricos públicos? ¿Qué te parecen?
Uso la moto casi a diario para ir a trabajar y siempre que puedo escaparme algún rato el finde. Tengo una CB750 modificada a mi gusto (un rollo entre brat, cafe y street tracker). No tiene nombre, (jeje sé que debería tenerlo pero nunca se lo puse...). Me ha dado grandes alegrías. Es una moto sencilla, fiable, dura (muy dura) y de mantenimiento cero. Ideal para mí, que soy un paquete en mecánica y un dejao.
No he probado patines ni bicis eléctricas, me niego, no me gustan nada.

ChopMag.- ¿Aparte de la motocicleta hay otros vehículos o aficiones que te hagan tilín?
Me gustan, obviamente, los coches americanos customizados, sobre todo los pre-70s, los Hot-Rods. Me encanta verlos correr (en los pocos eventos que existen de ese rollo, como el Riverside). También me cautiva el mundo Bug Aircooled. Son una pasada los coches y furgos que se ven; la gente del VW son una peña genial. Además, le doy al Longboard (solo me desplazo, nada de trucos) cuando salgo con mi nene a patinar. Y a mis 43 tacos disfruto como un teenager con mi tabla.

ChopMag.- La restricción de la moto en el centro de Madrid es poco afortunada. ¿Tienes una opinión formada? Aunque es una evolución natural y lógica que dejemos los combustibles fósiles contaminantes y avancemos hacia un transporte más ecológico y que las principales capitales apuesten por dar ese paso, creo que se necesita un plan alternativo de verdad. No puedes de un día para otro cerrar el centro de tu ciudad a cierto tipo de vehículos... y menos a las motocicletas, cuando desde siempre han sido parte de la solución al tráfico y al aparcamiento. Se necesita un plan estudiado y más a la larga. Creo que ahora están improvisando y los que salimos perdiendo somos los que nos movemos en moto.

ChopMag.- Las motos en España siguen marginadas por los sucesivos gobiernos: peajes injustos, cuchillas asesinas, pintura deslizante, ITV desproporcionada. ¿Intuyes una solución? La solución a los peajes y cuchillas, etc.. es fácil, eliminarlos. En cuanto a la ITV ya pasó con los coches y el "supertuning". Cuando las marcas de coches se dieron cuenta del dinero que perdían con esas modificaciones, presionaron para que fueran ilegales y para que ellos a la hora de vender ofrecieran ya todas esas opciones y acabados totalmente homologados. Quieres un coche totalmente personalizado, yo te lo vendo. Con las motos acabará pasando algo igual. Aparte de la opción de homologar, estará la personalización de tu moto hasta el último elemento. Todo muy custom.

ChopMag.- ¿Qué buen libro te acompaña? ¿Lo llevas de papel, on line, audio?
Aún soy de papel. Tengo un e-Reader que me salva el culo alguna vez, pero soy old school, de ésos que forran el libro y lo pasean. Actualmente estoy leyendo "Ensayo sobre la ceguera" de Saramago. Me propuse hace un año preguntar a mis amigos y familiares sobre su libro preferido y leerlo. He descubierto grandes obras como "La conjura de los necios", "Papillón", "La tabla de Flandes", "El Ocho", "El coronel no tiene quien le escriba" etc... Los audiolibros son para vagos, como los patines eléctricos :)

ChopMag.- ¿Cuántos países has visitado, te mola viajar? Vas a reuniones, concentraciones, eventos...
No he podido viajar mucho. He visitado Inglaterra, Austria, Hungría y un par de veces Alemania (y algo de Portugal). Me encanta Alemania, su cultura, su gente, su historia. No me importaría pasar allí largas temporadas. Este año quisiera ir a la meca de la Kustom Kulture europea, el KKF, pero tengo que estudiarlo aún. Por supuesto queda pendiente USA algún año, que es donde nació el RnR y la cultura custom.
Los eventos por los que me muevo son los nacionales (nada que envidiar a los del extranjero). Desde el Garage Rules del que tuve el honor de hacer el cartel de la 3a edición al Riverside, Motorbeach, incluso los eventos más modestos pero no menos importantes como el SLN Custom day, Rockin'Fest, Kustom Day de Navacerrada, etc.

ChopMag.-¿Cuál es tu propio lema favorito? ¿Por qué?
Luck is pussy, make it happen!!! No es mío, se lo levanté a Keko de La Candamina (un buen colega y el tío más auténtico a este lado del Manzanares). La suerte no existe, cúrratelo porque nadie te va a regalar nada.

ChopMag.- La sostenibilidad del planeta es imprescindible, ¿qué medidas tomarías?
El plástico en su momento fue de los mejores inventos del mundo, pero ahora es un problema muy serio. Hay que concienciarse que hay plástico en casi todo lo que consumimos. Creo que el problema se debería atajar de raíz. Prohibir la utilización de plástico para envases, blister, packaging y demás. Ya verás cómo espabilan y buscan una alternativa. Pero claro, no interesa, porque las que mandan realmente son las multinacionales, no los gobiernos.

ChopMag.- ¿Qué llevas en tu mochila? pegatinas, rotuladores, multiusos, brújula... o un navegador GPS?
Bridas y cinta americana, navaja, lubricante, algún rotulador y un par de pulpos. Y siempre la llevo (la mochila) aunque vaya a comprar el pan con la moto.

Chopper ON

ChopMag.- Sobre nuestra ciudad, dinos calles, bares, tapas, rincones o algún lugar favorito tuyo.
Desde hace unos años (sobre todo desde que fuí padre) no salgo mucho. Recuerdo con cariño el Rock Palace, y un pub llamado MAD en la calle Blasco de Garay 12, en el que me pasé mi juventud (el Grunge me dió de lleno, malditos yankis autodestructivos). Noches locas en Malasaña. Conciertos en La Caracol y en casas okupas. Sin olvidar mi pasado "chunda chunda". Me encanta la música electrónica y lo di todo en muchas pistas de baile de la capital. Después con la edad y la familia, vinieron las cañas y tapas en La Latina. El mañaneo ahora es lo que mola. Eso de salir de noche se lo dejo a las nuevas generaciones (aunque de vez en cuando una fiesta hay que pegarse).

ChopMag.- ¿Y sobre España? Tu último descubrimiento.
Disfruto al máximo los paseos en moto aunque sean al pueblo de al lado. En la Gipsy Run (nombre que damos a la "gamberra" salida anual de amigos) siempre descubrimos un rincón para disfrutar.
Pero en mi periodo vacacional prácticamente me limito a playas tranquis en las que echar las horas leyendo bajo la sombrilla y hacer castillos con mi pequeño cavernícola. Pocos descubrimientos por ahora. Ya vendrán otros tiempos.

ChopMag.- ¿Qué te tatuarías? ¿Llevas algunos?
Me queda por tatuar una serpiente enroscada por el brazo. Llevo tatuado un dragón, un tigre, un casco (el mismo tattoo que lleva mi amigo Juanra), una cinta de cassette con alas y el más importante para mí, la firma artística de mi padre.

7 TEST 7

¿iPhone o android? ¿Mac o PC? Android (jamás pagaré por un iPhone). Mac por mi profesión.
¿Inyección o carburación? Inyección, ya me considero de la vieja guardia.
¿Dulce o salado? Siempre salado (aunque a nadie le amarga un dulce).
¿Playa o monte? Soy más de playa. Pero reconozco que perderte por el monte es una pasada.
¿Cerveza o vino? Beer lover !!! no bebo vino, me emborracha.
¿Asfalto o tierra? Soy urbanita, necesito sirenas y ruido
¿Botas o chanclas? Era más de botas, pero ahora con mi edad prefiero chanclas.

instagram.com/katzenklub/

También me gusta el mundo Bug Aircooled, son una pasada los coches y furgos que se ven, la gente del VW son una peña genial.

Me gustan, obviamente, los coches americanos customizados, sobre todo los pre 70s, los hot-rods.

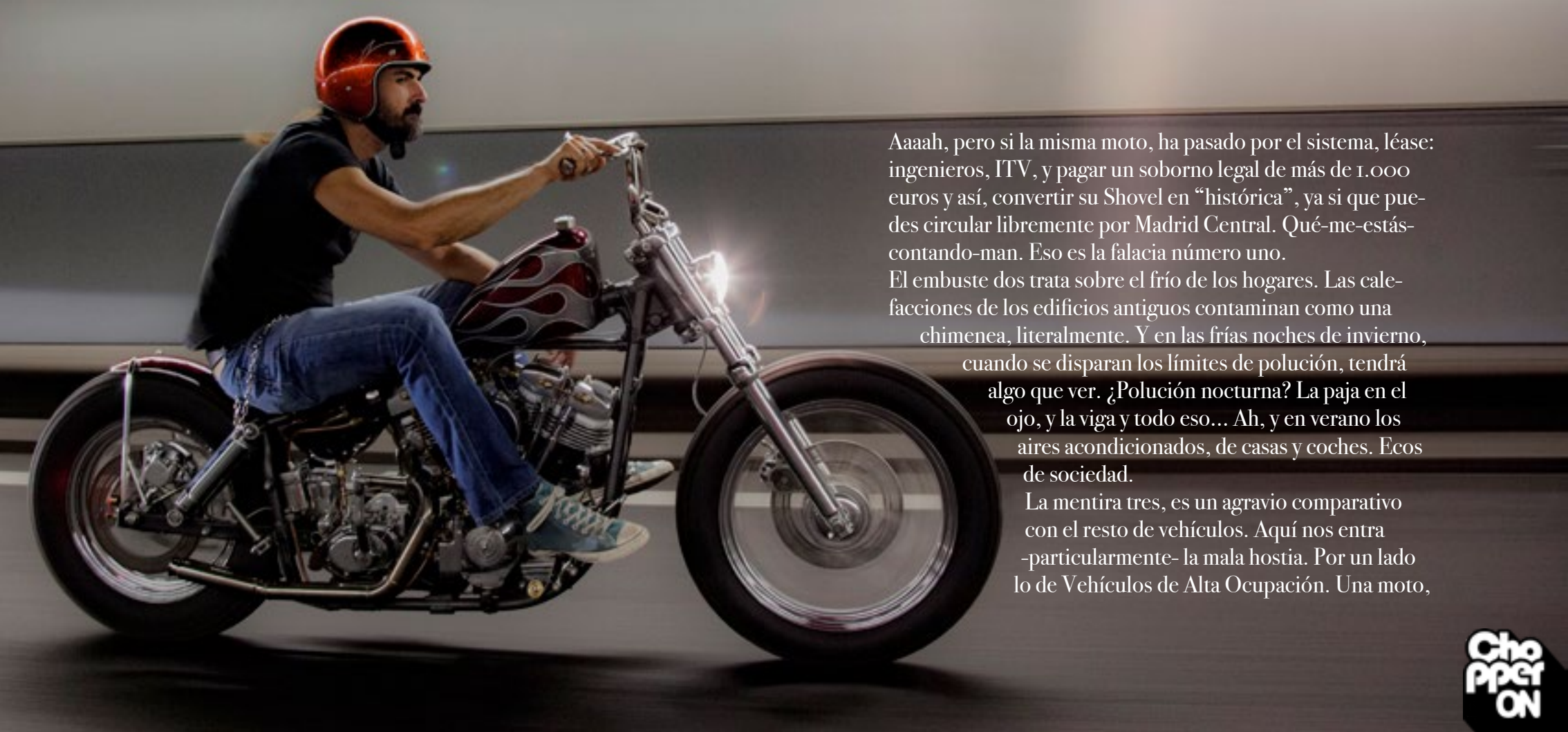
TOQUE de
QUEDA

No soy de leyes -en el amplio sentido de la palabra- así que acudo al Diccionario del español jurídico de la Real Academia Española de la Lengua para encontrar la definición de lo que titula este espacio: "Medida gubernativa que, en circunstancias excepcionales, prohíbe el tránsito o permanencia en las calles de una ciudad durante determinadas horas, generalmente nocturnas".

texto ¬ nacho mahou | fotos ¬ daniel alea

Reconozco que los motoristas y nuestras charlas pueden llegar a ser cansinas, no por Kansas. Uno de los temas que más nos abruman son las injusticias, las respectivas a la moto sobre el resto de usuarios de las vías públicas. Ahora nos centramos (nunca mejor dicho) en el problema que existe en Madrid, en su núcleo. El redundante Madrid Central. Esto no va de política, va de libertad. Y está lleno de injusticias.

¿Hay que luchar contra la contaminación en las áreas afectadas? Rotundamente sí. ¿Vale todo? Pues no, man. La mentira no vale. El acceso al centro de Madrid está limitado a las motos antiguas, motos viejas, motos molonas. Porque no llevan una etiqueta ecológica que asigna la DGT, llamada Etiqueta Ambiental Eco. Bien por la DGT, le han quitado la "lógica" a la definición. Unos lumbreras.



Aaaah, pero si la misma moto, ha pasado por el sistema, léase: ingenieros, ITV, y pagar un soborno legal de más de 1.000 euros y así, convertir su Shovel en "histórica", ya si que puedes circular libremente por Madrid Central. Qué-me-estás-contando-man. Eso es la falacia número uno.

El embuste dos trata sobre el frío de los hogares. Las calefacciones de los edificios antiguos contaminan como una chimenea, literalmente. Y en las frías noches de invierno, cuando se disparan los límites de polución, tendrá algo que ver. ¿Polución nocturna? La paja en el ojo, y la viga y todo eso... Ah, y en verano los aires acondicionados, de casas y coches. Ecos de sociedad.

La mentira tres, es un agravio comparativo con el resto de vehículos. Aquí nos entra -particularmente- la mala hostia. Por un lado lo de Vehículos de Alta Ocupación. Una moto,

En este reportaje no han sido maltratados ni animales, ni constructores de choppers, ni estas mismas, una especie considerada en peligro de extinción. Desde estas líneas apoyamos a estas Especies en Régimen de Protección Especial, para que sigan ronroneando por nuestros hábitats, sean céntricos o periféricos. Agradecemos a Old Custom Flames las imágenes cedidas.

siempre lo es, pues va al 50% en la mayoría de los casos, 100% en el resto, sea ocupada por dos personas, o una, monoplaza. Me contaba Barry y su lucha desde el parapeto, que no se apoyó suficientemente en concepto de Vehículos de Alta Ocupación para las motos por las asociaciones corporativas . Coño, lo son.
Por otro lado, los VTC y taxis campan a sus estrecheces por Madrid Central, independientemente de que sean diesel, tó-ca-te-los-co-jo-nes. Y buses turísticos, sin pegata... Así vamos.
Las motos emiten menos humo, los motores son menores y arrastran menos inercia. Y la banda de rodadura; no solo se contamina por los gases emitidos, sino por el desgaste de sólidos, usease, neumáticos. Las motos llevan menos goma en contacto con el abrasivo suelo, por número y por redondez. Además merodeando menos, leches, aparcamos en la ~~puta~~ puerta.

CYRIL
HUZE
SIN ETIQUETAS
Chopper ON

texto ¬ nacho mahou | fotos ¬ archivo

No recuerdo la cantidad de veces que nos decíamos ¿Has visto el último post de Cyril Huze? ¿Quién...? Ah sí. El nombrecito francés no facilitaba las cosas a los de habla hispana. Cyril Huze sigue siendo un referente de nuestro conocimiento, de nuestra cultura. Un buen gusto periodístico, sin etiqueta prieta, lejos de complejos, sin ignorancia rancia. Nos dejó recientemente, así que vamos a rendir una honra póstuma a tan venerable figura.

Como en los cuentos de las cigüeñas procede de París. A los 18 años se piró de casa, formándose de modo independiente. Ese camino le llevó al mundo creativo de la publicidad, destacando ya antes de los 30.

A mediados de los años 80 abandonó su exitosa carrera para dedicarse a su pasión por Estados Unidos y allá que se fue. Otro giro en la vida.

Cyril se define "los años 50 y 60 marcaron el apogeo de la opulencia estadounidense y yo pertenezco a lo que fue, quizás, la

"Nunca diseñaré y construiré una motocicleta mala porque alguien podría comprarla".

primera generación de europeos realmente expuestos a la cultura estadounidense: Rock'n'Roll, Hot Rods ... y Harleys. Estados Unidos disparó mis sueños, e imitar su cultura fue para mí una forma de ir más allá de la generación de mis padres, para forjar mi propia identidad. Cuando era adolescente, era rebelde y romántica. Me identifiqué con James Dean y su rebelión. Él era mi ídolo, me proporcionó la ruta de escape que tanto necesitaba. Mi primera visita de una semana a los Estados Unidos en 78 fue profesional pero emocionalmente agotadora. Sentí que estaba protagonizando una película en cinemascope. Todo lo que había leído en los libros, escuchado en la radio estaba allí. Era como si hubiera regresado al país en el que viví durante mi juventud. Fue amor a primera vista." "La vida es demasiado corta como para no vivir tus sueños", remataba, subrayando.

En los años 90 ya estaba encaminado a su carrera como constructor de choppers, destacando en los eventos y triunfando (Daytona y Sturgis). Claro que esas primeras custom bikes esta-

"La vida es demasiado corta como para no vivir tus sueños"

ban realizadas sobre unidades de sus amigos. Choppers renombrados como: “Deanager”, “Glamour Girl”, “Blues Brothers”, “America”, “Graffiti”. Su primer trabajo pagado contiene un gran presupuesto e incluye tres motos. De ahí al Olimpo.

A principios de los 2000 (¿Se dice así?) las cosas del custom build se ralentizan, y Cyril toma nota, se fija en la pujanza de internet y la edición digital. Aplica sus artes como director de arte y redactor para reinventarse de nuevo con Cyril Huze Post. En menos de un año ya estaba liderando la opinión de este sector y monetizando (sacando perras). Otra forma de rentabilizar su gran talento.

Durante 12 años, los seguidores de las choppers y otros cacharros interesantes, visitamos sus entregas.

Según su hijo Damien sus últimas palabras fueron: “Je n’ai pas vécu ma vie, je l’ai rêvée”. “No viví mi vida, la soñé”. Descansa en Paz, Monsieur Huze.

“No viví mi vida, la soñé”

Motos históricas

Pasta y paciencia

Mucho cariño debes tener a tu moto para que te dure más de 25 años. O mucho sitio en el garaje y una esposa comprensiva. O un enamorado de tu unidad, que la sigues usando cada día, vamos. O la has comprado ya viejuna y la quieres poseer como un tesoro, un modelo icónico. Si compartes alguno de esos casos o simplemente eres un curioso y apasionado del mundo de la motocicleta, te interesará lo que vamos a relatar.

texto ¬ nacho mahou | fotos ¬ antonio soto
gracias eric ¬ shovel ¬ lacabeza motorcycles

La cuestión es que puedes legalizarla como vehículo histórico. Primero, debe tener por lo menos un 80% de original, de cómo salió de fábrica. Los ingenieros de ITV se lo llevan a Industria (hay una persona para toda España dedicado a los históricos), para hacer un informe junto a un club de vehículos clásicos autorizados, (el consejo de sabios). Adjuntan el historial de ese vehículo, catalogación de la moto, y fotos de la época. Esto es, elaborar un informe preciso sobre ese aparato.

Curiosamente, es incluido en el Inventario General de Bienes Muebles de Patrimonio Histórico Español: sea un vehículo de colección, declarado de interés cultural o que forme parte de algún acontecimiento histórico o haya pertenecido a algún personaje importante. Ahí es donde se requiere el informe del club de clási-

cos o del fabricante con las características singulares de la moto. Tras ese procedimiento se lleva la documentación a Tráfico, puede tardar seis meses. Es preciso acudir a la Jefatura Provincial de Tráfico para abonar las tasas correspondientes y obtener la documentación imprescindible. Cuando entregan el expediente solicitado, imponen limitaciones: las muy antiguas con lámparas pobres -voltaje de 6 voltios- no podrán circular de noche o por autovía. Las secundarias diurnas son una buena alternativa. También está impedido su uso en condiciones climatológicas adversas.

Las de los 70 hasta nuestros días, la limitación de velocidad es de 120 kilómetros por hora. Tampoco supone un gran inconveniente. Si tienes prisa, sal antes. En el caso de que el vehículo reúna todos los requisitos para ser catalogado como histórico, se necesita una nueva tarjeta de inspección técnica que remite la ITV y donde se recopilan las especificaciones y restricciones de conducción. Para que un vehículo antiguo sea tenido en cuenta como tal, se requiere que se solicite

en la Comunidad Autónoma de residencia.
El seguro es obligatorio para que los vehículos clásicos puedan circular de acuerdo a la legalidad. Éstos condicionan de alguna manera. A las entidades avaladoras no les interesa que se circule mucho, por el abuso de la grúa sobre todo. Las motos históricas pueden incurrir en una tendencia cunetera. Por eso restringen por días o kilometraje. Cierto es que las cuotas anuales son más económicas.

En las sublimes instalaciones llamadas ITV (Inspección Técnica de Vehículos o Instante de Terror al Vaticinio) las motos vintage están exentas de ruidos y humos. No son necesarios los intermitentes si no los llevan. De 25 a 35 años debes pasar la ITV cada tres. De 35 a 45 cada cuatro.

Resumiendo, si tu moto coincide con los requisitos y te quieres gastar 1.000 euros, y tener una paciencia tremenda, conseguirás establecerla cómo vehículo histórico. Ah, y ya no puedes modificar más tu unidad.

LA REINA DE LAS HARLEYS con Eric Pavlitzek

El propietario de esta maravilla nos resume en unas líneas lo que siente y lo que conoce de su "maquina". Nos ha servido para ilustrar este reportaje.

Esta moto corresponde al primer año de fabricación de Panhead, 1948. Fue el primer y último año de producción incorporando la mítica horquilla springer. Por esa razón los Panhead del 48 están tan buscados. Esta unidad proviene originalmente de Argentina y me la localizó un amigo hace 10 años en un pueblo en las afueras de Valencia. Al principio pensaba que me hablaban de una WLA, ya te puedes imaginar la cara de sorpresa cuando vi la moto la primera vez y comprobé lo que era. Desde el primer momento tenía claro que esta moto se tenía que restaurar al 100% original, tal como salió de fábrica y con el máximo de piezas originales. Gracias a Dios, la moto se encontraba casi toda de origen. El resto lo busque durante años por todo el mundo. Estaba claro se tenía que desmontar y montar la completamente de nuevo, intentando mantener el máximo piezas en su estado de fábrica. Me costó ocho años y mucha paciencia. Con la ayuda de mis grandes amigos: Thomas, Mariano, Josep (en paz descanse) y Luismi y Sara de La Cabeza Motorcycles, conseguimos este resultado. Más bonita imposible. Desde luego, es la reina de mi colección y -personalmente la reina de las Harleys. Es una de tres Panhead que tengo y te puedo asegurar que es un motor muy fiable, que te puede llevar a donde quieras, en las circunstancias que sean. Mis amigos -que ruedan conmigo desde hace años- lo pueden confirmar. Con envidia sana, eso sí.

Envío Gratis *

Devolución 30 días ***

Entrega 48h**

Producido en España

ShopperON

Apoya a ChopperOn comprando en nuestra tienda on line -ShopperOn- una camiseta [calidad textil de primera]. Además te la entregamos en 48 h. Con 30 días de garantía de devolución***. Aunque no te arrepentirás.**

Ofrecemos 11 diseños diferentes combinando varios estilos.

Incluso puedes personalizarla: modelos, colores, tallas...

*Da igual lo que compres, con sólo dos artículos en tu pedido, envío gratis.
**Recíbelo en tan solo 48h con el modo "prioritario" (solo Península Ibérica).
***30 días para efectuar cambios gratuitos o una devolución. ¡Sin preguntas!

Compra aquí

THE ORIGINAL KD'S

Algo que no te quitas de la cabeza. Y para que veas lo vamos a exponer en estas páginas. Son las KD's originales, las "queidís" eternas. Compañeras de viajes soleados, de recorridos nocturnos, de rutas lluviosas.

texto ¬ nacho mahou

Las afamadas **The Original KD's** son utilizadas por los motoristas desde los años 50, sobre todo por tres razones.

-**Tamaño**. Son pequeñas, se pegan literalmente a tu cara, atrapadas entre la nariz y las orejas, protegiendo tus ojos de la luz, del viento, de la lluvia.

-**Ligereza**. Pesan poco, no hay nada peor que unas gafas *pesadotas*, que te surcan el puente de la nariz. Ligeras también en tu bolsillo, en los dos sentidos. No pesan mucho cuando la llevas en la cremallera de la chupa...

-**Precio**. Los motoristas tenemos la tendencia a perder cosas por el camino por nuestra existencia nómada. Olvidamos un guante, se nos cae el móvil, o extraviamos las gafas. Pues a por otras, que cuestan poco, algo más de 10 euros tienes una **KD's** nuevas, depende donde las compras, claro.

La variedad también es una de las ventajas de las **KD's**: negras para el sol fuerte, verdes, azules, naranjas. Mis favoritas son las amarillas, que facilitan la visión en noche y los días de neblina. Aunque también las uso con sol brillante. Su fina montura permite ver bien por los laterales, eso que llamamos mirar de reojo, imprescindible en los adelantamientos. Su estructura es de policarbonato duro que las hace resistentes, las patillas están reforzadas con alambre. Las bisagras son de metal y fácilmente reparables con una grapa o un alambre del *Bimbo*. Incluso, he leído, que cumplen con los requisitos anti radiación (UVA/UVB) y resistencia a impactos (norma ANSI Z80.3)

Recientemente estamos probando las **X-KD's**, un 20% más grandes que las de siempre. Recomendable para los *bikers* de cara de pan, carotas o de mente ancha.

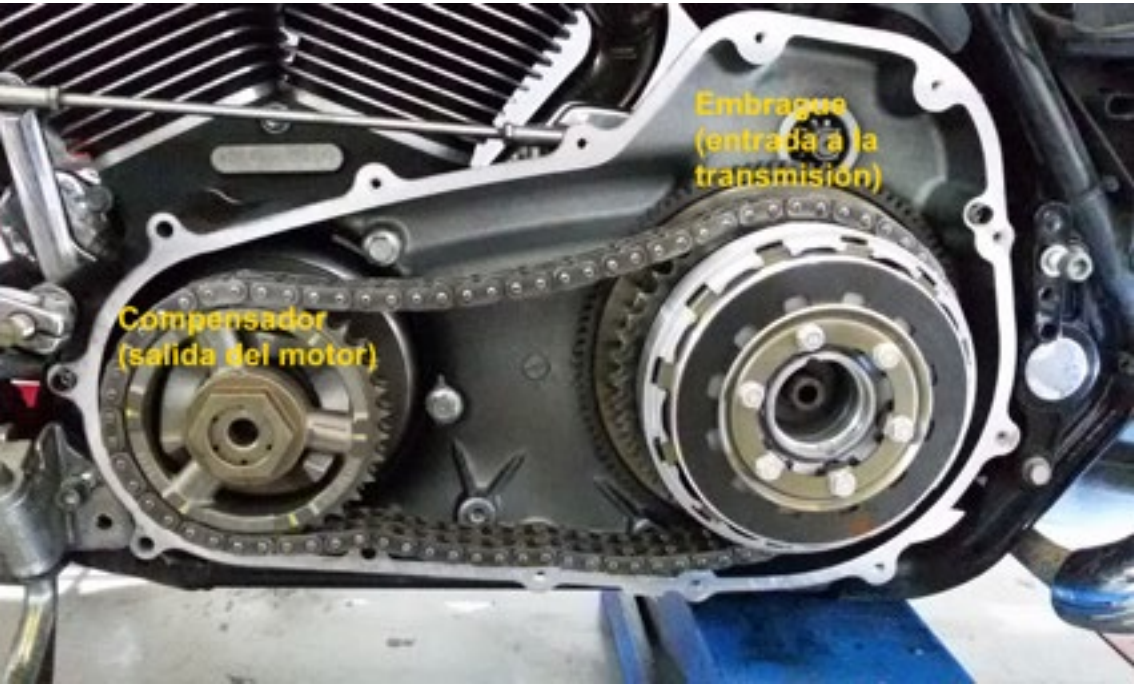
20% BIGGER!
KD's
BIKER SHADES

KD's

KD's
Chopper ON

Mis favoritas son las amarillas, que facilitan la visión en noche y los días de neblina. Aunque también las uso con sol brillante.

SI QUIERES ESTO, COMPRA AQUÍ
amazon



Cambio de compensador: mejorando el arranque

El compensador es un amortiguador

Efectivamente, en los motores Big Twin de Harley-Davidson el compensador actúa como un amortiguador entre las pulsaciones del motor, que salen del cigüeñal y son transmitidas a través de la cadena primaria a la transmisión, pasando por el embrague. Se consigue, por lo tanto, una marcha más suave y se reducen los tirones al acelerar y decelerar **(Figura 1)**.

Problemas de retroceso

Seguro que si eres propietario (o conoces a alguno) de un Twin Cam 96", fabricado entre el 2007 y el 2011, te suena el típico problema de arranque de estos modelos: el motor gira, pero de repente, se oyen unos ruidos extraños (como si algo estuviera a punto de romperse), y los pistones retroceden, haciendo salir humo por el filtro de aire.

YouTube

Ya está disponible en nuestro canal de YouTube la sección de técnica por Frank Burguera

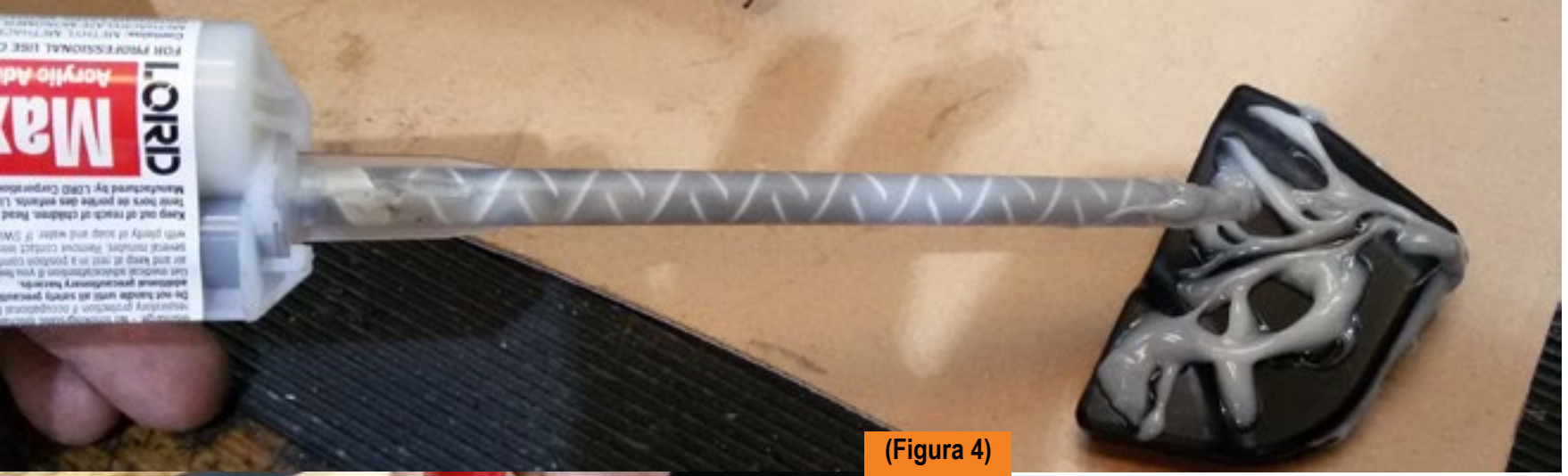
(Figura 3)

(Figura 2)

Este retroceso es debido, precisamente, a que se está utilizando un diseño antiguo del compensador de la cadena primaria **(Figura 2)**, que funcionaba bien en los motores anteriores, pero que no es capaz de gestionar el aumento de masa de los motores más grandes modernos, especialmente durante el arranque, haciendo que el cigüeñal y los pistones “reboten” hacia atrás, produciendo el backfire que comentábamos anteriormente.

La solución ya está inventada

Para minimizar este problema, podemos optar por dos soluciones: una más económica, consistente en sustituir el sistema por un eliminador de compensador, como en los modelos Sportster, o podemos instalar el compensador que equipan los modelos más modernos, a partir del 2012 **(Figura 3)**.

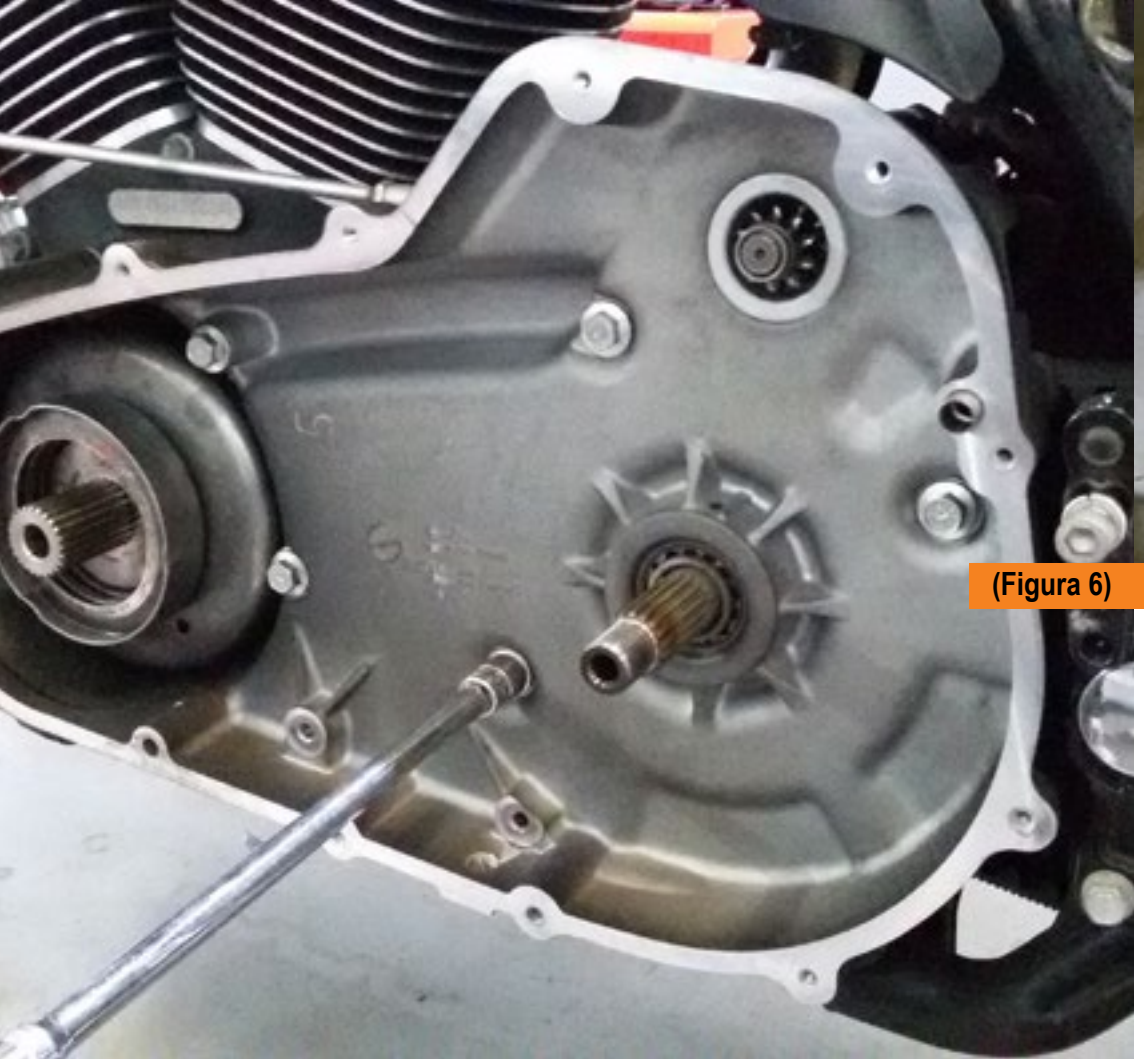


(Figura 4)

(Figura 5)

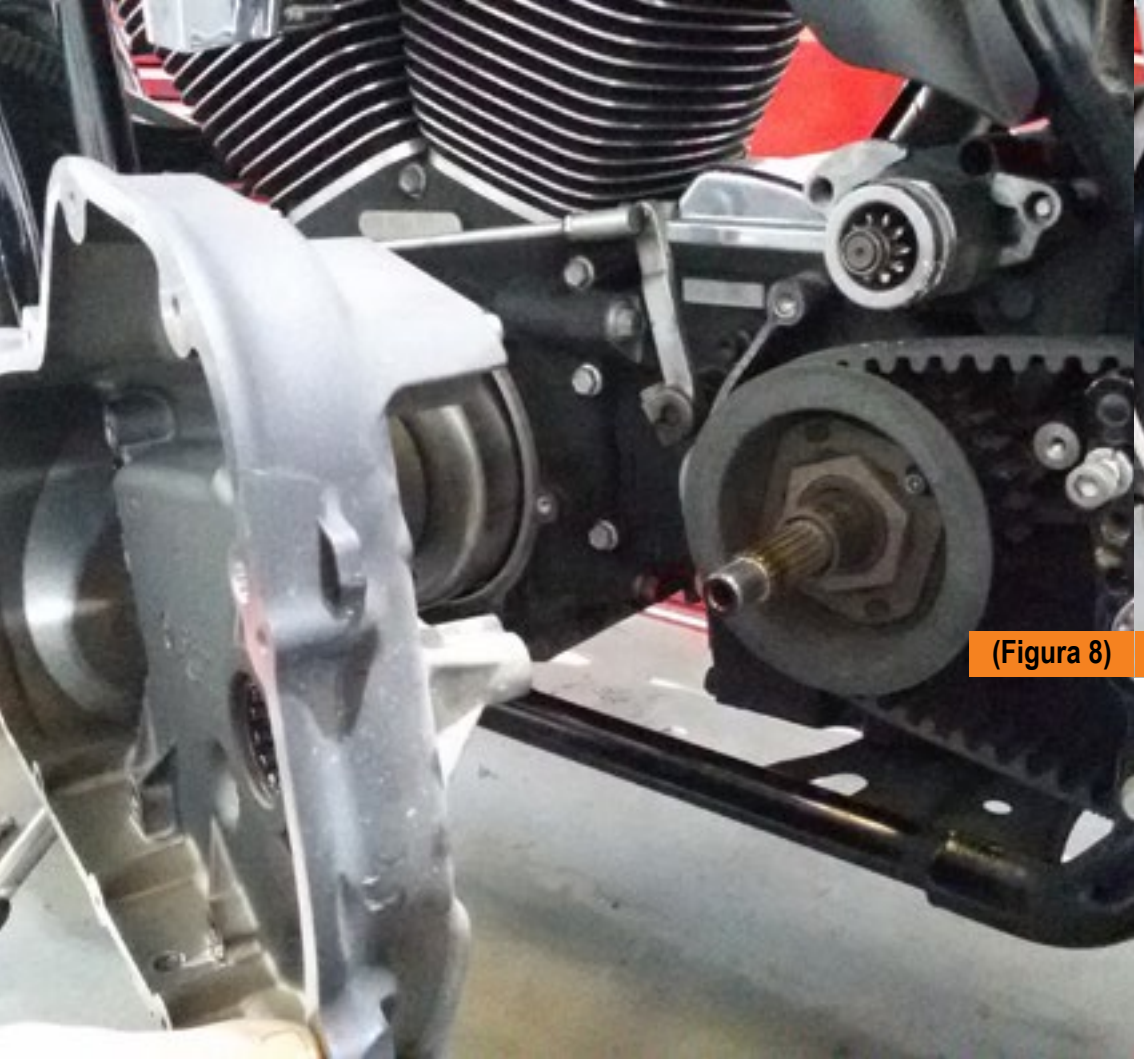
Manos a la obra

Vamos a instalar un kit de actualización del compensador Screamin' Eagle, de Harley-Davidson. Comenzamos desconectando la batería (la seguridad, ante todo), y siguiendo el manual de taller, drenamos el aceite del cárter de la primaria y extraemos la tapa de la misma. Debemos limpiar a fondo esta tapa por dentro para poder pegar los deflectores de aceite (**Figura 4**). Estas piezas dirigirán parte del aceite circulante hacia los puntos críticos del compensador, para lubricarlo. Utilizaremos el pegamento y el clip incluidos en el kit y nos ayudaremos de algún instrumento para hacer presión mientras endurece, de modo que una vez instalado soporte temperaturas y vibraciones extremas (**Figura 5**).



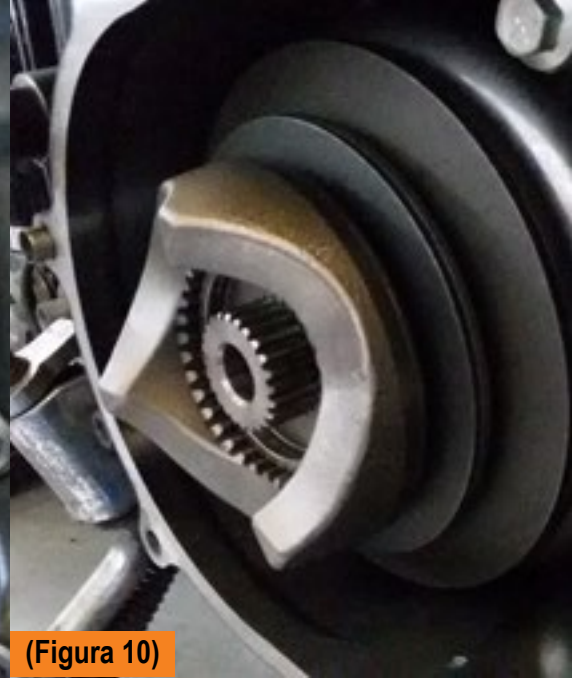
(Figura 6) **(Figura 7)**

Seguimos con el desmontaje del cárter interno de la primaria **(Figura 6)**, que nos permitirá extraer el rotor del alternador. Hay que sustituir el rotor debido a que el original lleva incluidos los discos-muelle del compensador, mientras que en el nuevo sistema estos van separados, facilitando el servicio **(Figura 7)**.



(Figura 8)

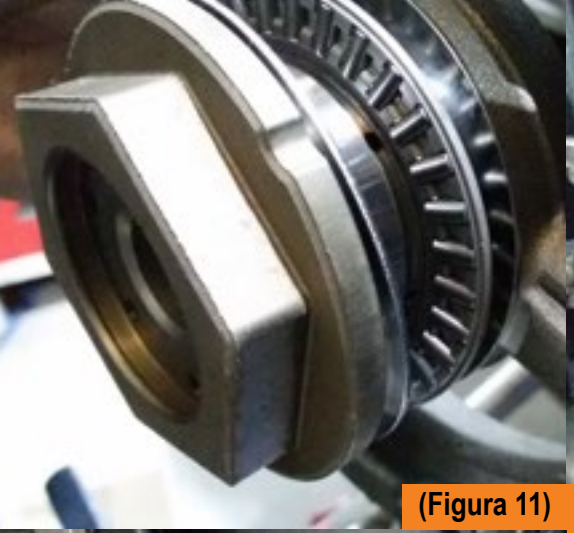
(Figura 9)



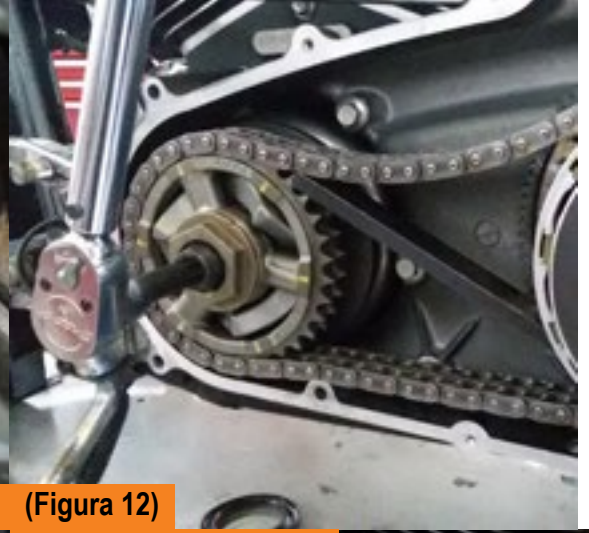
(Figura 10)

Montaje

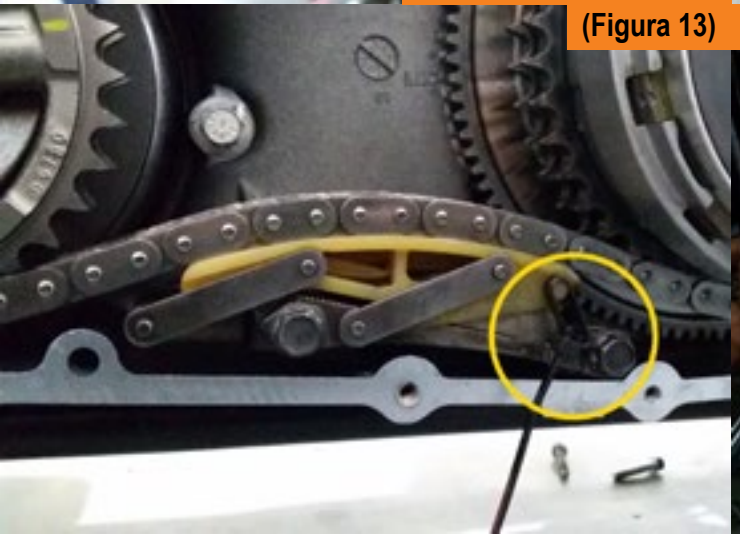
Una vez instalado el nuevo rotor, volvemos a montar el cárter interno de la primaria **(Figura 8)**, el engranaje del compensador **(Figura 9)**, los discos-muelle y la rampa **(Figura 10)**.



(Figura 11)



(Figura 12)



(Figura 13)

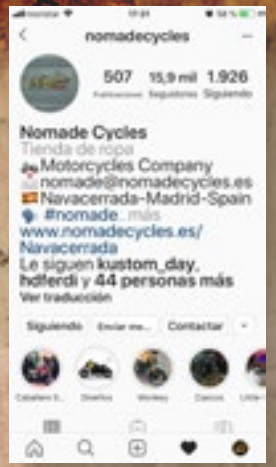
(Figura 14)

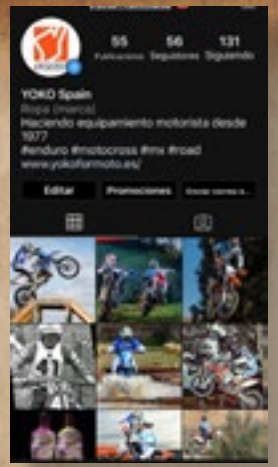
Montamos la cadena con la nueva corona y su tuerca **(Figura 11)**, que lleva rodamientos en su parte trasera. Realizamos el apriete final del compensador y del embrague utilizando una llave dinamométrica y un útil especial de bloqueo **(Figura 12)**. Ya sólo nos queda volver a instalar el tensor de la cadena, utilizando este truco que nos ahorrará tiempo: lo comprimimos fuera de la moto y lo sujetamos con una brida de nylon y, tras atornillarlo en su ubicación, cortamos la brida para que libere la tensión **(Figura 13)**.

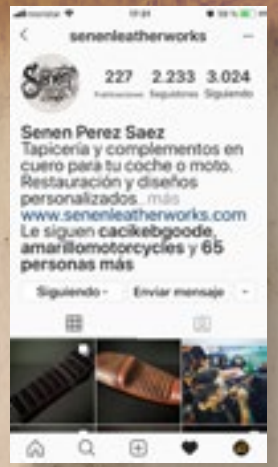
Llegados a este punto, montamos de nuevo la tapa de la primaria **(Figura 14)** y rellenamos con 1 quart (aproximadamente 1 litro) de aceite específico para transmisión primaria y volvemos a conectar la batería.

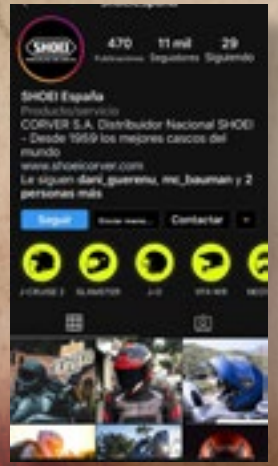
Resultado

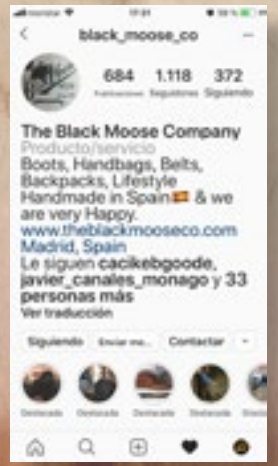
Podremos comprobar cómo ahora el arranque se realiza de una manera más rápida y silenciosa, sin rebotes. Y, lo mejor de todo, la conducción en general será más suave y progresiva gracias al funcionamiento mejorado del compensador.









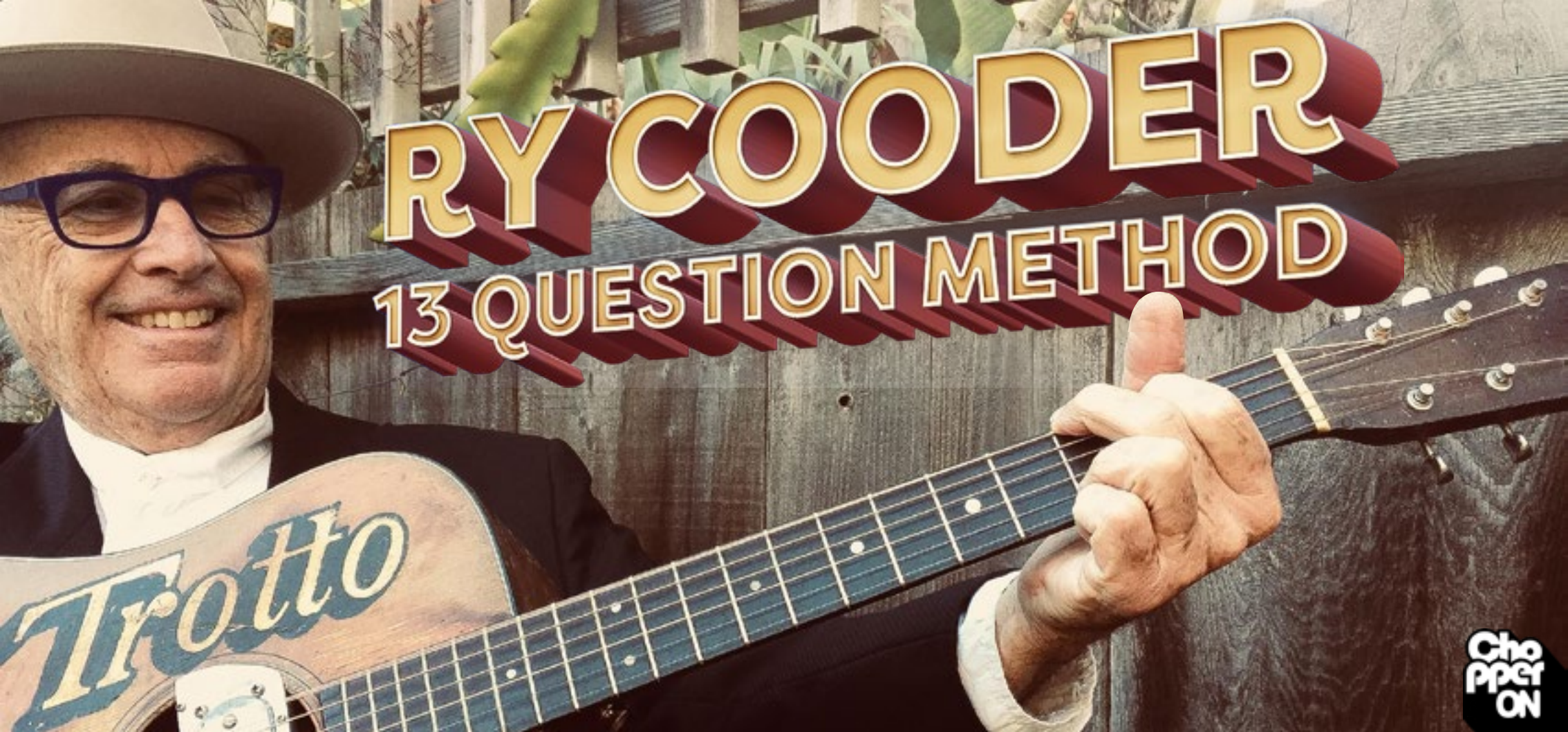


The Net

#INSPIRATIONS
#INSTAGRAMERS
#INFLUENCERS
#YOUTUBERS
#FACEBOOK

Hey!
si quieres tu red social en ChopperOn, envía un pantallazo y link por correo a hey@chopperon.com
Indicando THE NET
y te enviaremos una oferta adecuada a ti.

BAJO COSTE


RY COODER
13 QUESTION METHOD
Trotto

Thirteen Question Method, tema original de Chuck Berry (1960), es la canción de la que hablamos este mes. Ry Cooder mejora la versión del bueno de Chuck, con habilidad, y una única guitarra acústica, sin apoyo ninguno, excepto su voz. La canción repasa 13 preguntas, un diálogo entre un hombre y una mujer, fraseando con el instrumento de cuerda. La leve irrupción de percusión, es del propio Ry y la propia caja de su guitarra. La melodía es sublime, rara, fácil de escuchar y de entender, llevas la cuenta y al final te mola el método de las 13 preguntas. ¿Tienes las respuestas?

Datos de Ry Cooder

Ryland Peter Cooder, nacido en Los Angeles, California 1947, perdió un ojo con cuatro años, uno después de empezar a tocar la guitarra. Es un gran guitarrista, avezado, compositor de canciones, bandas sonoras y productor musical. Explorador de música. Y sobre todo virtuoso de la slide guitar. Después de dar tumbos en varias bandas, incluso colaborando con los Rolling Stones, debutó en solitario en 1970, a los 23, con un disco llamado Slide Area, que firma con la compañía Warner Music. Bajo la filial Reprise Records recupera viejas canciones a las que impregna de su toque añejo tan personal, casi rancio: blues, gospel, country, folk, tex-mex; con arreglos propios poco usuales. El el 78 aparece uno de sus mejores considerados discos Jazz, donde, paradójicamente explora más el ragtime. su álbum Borderline atraviesa la frontera de los 80. Cuatro años después, compone la banda sonora de la película Paris, Texas. En el 86 se hace cargo de la BSO de otra peli, Crossroads, basada en la historia de Robert Johnson, el diablo, y su pacto.

Puedes escuchar la canción desde el navegador en Spotify, sino la buscas en Youtube o donde quieras.

Spotify

Gracias a Aquí Hay Dragones

El #94 era Folger con MELA CHÉRCOLES

Me aseguraba Nacho Mahou que los motores de ChopperOn volverían a rugir pronto, con salida en una fecha repleta de doses (02-02-2020), lo que está de coña para un segundo lanzamiento que supone la edición número 94 desde que esta revista on line, de culto, de mucho culto, trazara sus primeras curvas. Y yo le dije, enganchado como estoy al Mundial de Velocidad, que el 94 era Folger, aquel piloto alemán cuya victoria en la carrera de Moto3 de Brno 2012 trajo el mayor desliz de mi carrera ante un micrófono... Los he tenido de muchos tipos, pero ninguno tan ¿memorable? Como aquél. Resulta que estábamos en la cabina de retransmisiones de Telecinco el Maestro Nieto, Keko Ochoa y yo analizando lo que había sido la carrera de Moto3 en el precioso trazado checo. De repente, nos quedamos impactados por la belleza y las curvas de una de las azafatas que acompañaba a los tres integrantes del podio, el citado Folger, el añorado Salom y Cortese, que ese curso acabaría siendo campeón. Nos hicimos gestos entre los tres admirados por semejante belleza, al tiempo que comentaba Keko que el triunfo de Folger tenía mucho mérito, no sólo por haber cambiado recientemente de equipo (pasó de correr con el IodaRacing Project al Bankia Aspar) sino porque además había superado ese año una importante enfermedad.
Las palabras de mi compañero antes de mi metedura de pata las terminó diciendo que Folger había superado la enfermedad de la mononucleosis, al tiempo que giraba su cabeza para darme paso con la mirada, con la esperanza de que añadiera algún comentario interesante a lo que él acababa de decir. Pues bien, de manera absolutamente inconsciente, no salió otra cosa de mi boca que esto: "Sí, la enfermedad de la mononucleosis o también conocida como la enfermedad del beso negro". Keko se puso pálido al instante y me dijo: "Querrás decir la enfermedad del beso". A lo que le respondí: "Claro, claro. En que estaría yo pensando". Una cagada sideral...
Nieto no daba crédito a lo que estaba escuchando y tanto Keko como yo estallamos a carcajadas fuera de micrófono, alejándonos de él para que no se notara y llorando de risa por la enorme pifia. Ninguno de los dos podíamos hablar y tuvo que ser el 12+1 el que diera paso a publicidad. Lo hizo como pudo y luego nos dijo: "¡Cabrones! ¿Pero qué estáis diciendo?". Y también él se puso a llorar de la risa.
Logramos recuperar la calma antes de la vuelta de publicidad y pregunté por línea interna a Pachi Roses, nuestro editor en Madrid, si estaba despedido. Dijo que mejor corriéramos un tupido velo y que continuáramos con la transmisión. Lo hicimos, pero jamás he podido olvidar desde entonces aquella anécdota de un podio que capitaneaba el 94, el mismo número que "chopperones" ya han visto la luz. ¡A por muchos más!

twitter.com/ASMELACHERCOLES

Bienvenidos a ChopperON !!! con GOLIAT

Me uno a este proyecto para tratar de acercaros el fantástico mundo de las motocicletas custom y la cultura que las rodea. Tanto si eres un biker o simplemente tienes curiosidad por conocer este mundo, te invito a que descubras nuestras redes sociales realizando cualquier tipo de sugerencia o aportando tus comentarios a nuestros mensajes.
Sobre todo voy a intentar transmitirte que una moto no es sólo un medio de transporte. Para muchos de nosotros es un símbolo de libertad, una forma de romper y escapar de las normas. De ser uno con tu moto y vivir de acuerdo con las reglas no escritas.
Créeme cuando digo que esto de lo que hablo es un mundo apasionante, quizás porque no tiene ataduras, porque está siempre lleno de sorpresas esperando en cada curva, en cada destino, porque nos obliga a salir de nuestra zona de confort. O porque es simplemente cuando realmente tenemos la sensación de que comenzamos a vivir, de que todo empieza de nuevo.
Por esto, te invito a conocer todo lo que hacemos...

instagram.com/_goliat_/

Levando Anclas con MARCEL BARRILERO "BARRY"

Con esta frase se inicia la nueva singladura de esta nave llamada ChopperOn The Magazine, con que la tuve el placer de enrolarme en su anterior aventura, y con la que estoy seguro que volveré a navegar por las procelosas aguas de la información motociclista. Permitidme el uso de esta jerga marinera, ya que todos los que participamos de una forma u otra en esta publicación, siempre la vimos como un barco (corsario, por supuesto), en el que remábamos cual trainera de Bermeo, dando lo mejor de nosotros.
De este retorno, tengo una parte de responsabilidad, o mejor dicho, culpabilidad ya que está más en línea con nuestro perfil filibustero.
Nacho Mahou, a su vuelta de hacer las Américas, y en un momento anímico bajo, suyo y mío, en el que nos desahogábamos mutuamente de nuestras preocupaciones, la conversación nos llevó a que le animase a reflotar ChopperOn. Las palabras exactas fueron; "Si lo hiciste una vez, puedes volver a hacerlo".
De repente, algo cambió en la mirada de mi querido amigo Nacho.
Decía Gustavo Adolfo Bécquer en uno de sus poemas más famosos;

¡Ay!, pensé; ¡cuántas veces el genio
Así duerme en el fondo del alma,
y una voz como Lázaro espera
que le diga "Levántate y anda".

Pues algo así ha sucedido, tras esa charla paseando por el parque de la Dehesa de la Villa, y el resultado lo estáis leyendo en estos momentos.
Decir que me alegro sería quedarme corto, ya que en los tiempos que vivimos actualmente, en los que desaparecen muchas cabeceras y que la mediocridad impera, que un puñado de insensatos románticos decidan botar de nuevo esta nave y lanzarse a la aventura, es como un soplo de aire fresco en este anquilosado sector.
Sólo puedo desearos buena popa y una novia en cada puerto.

instagram.com/barry.rockandbikers/

Mi pasión: mecánica, motos y vida con Frank Burguera

Mi primer contacto con Harley-Davidson fue a los siete años, cuando vi un chopper aparcado cerca de la playa. Me llamó la atención porque era diferente de todo lo que tenía que ver con la España de finales de los ’70. Sus propietarios, una pareja probablemente del norte de Europa, también lo eran. Diferentes. Vieron mi cara, me dejaron acercarme y me sentaron en ella (aún recuerdo la expresión de mi madre, asustada con aquellos hippies de pelo largo y tatuajes). En aquel momento, decidí que yo también quería ser diferente. Años más tarde, descubrí que esa diferencia tenía un nombre: libertad. Y me puse a perseguirla, siempre montado en una moto, para que no se me escapara. Con los años, he tenido la suerte de disfrutar de experiencias únicas, conocer a gente especial y poder convertir mi pasión en mi forma de vida. Ahora, tengo el deber moral de trasladar esta visión a las siguientes generaciones, para que, al igual que yo hice, sientan la llamada de esa libertad que te proporcionan dos ruedas y el viento en la cara.
Por eso, es para mí, un gran placer poder compartir con vosotros, a través de estas páginas de ChopperOn, mi pasión. Hablando de mecánica, de motos y de la vida.

instagram.com/californiamotorcyclesparts/

El inicio de todo, una vez más. con JUAN "CHATIPOWER" TIMONEL

El dos de junio de 2008, salía el primer número de ChopperOn. Ese mismo día compraba mi primera Harley-Davidson, una Sportster 1200 Nightster.
La noche anterior vi un anuncio de venta y no me lo pensé, era la moto que estaba buscando, era el momento, llevaba tiempo buscando, estaba en modo francotirador. Solo había un problema, la moto distaba de mí 600 kilómetros nada menos.
Inmediatamente llamé a Mahou que tiró de agenda y en 20 minutos había dos amigos viendo la moto para comprobar su buen estado.
A las pocas horas cogí un tren y al bajarme me estaba esperando uno de estos amigos para escoltarme hasta la moto.
En menos de 24h pude aparcar en mi garaje mi flamante Harley que ya no estaba a 600 kilómetros de distancia.
Como no podía ser de otra forma, realicé un reportaje para la revista sobre cómo comprar una moto de segunda mano en menos de 24h, que se publicó en el ChopperOn #2: Nocturna Express.
Era el comienzo de todo.

Han pasado casi 12 años desde ese primer número, desde la compra de esa moto, desde ese primer reportaje, al que siguieron vídeos, fiestas, eventos, bikes shows... y ChopperOn fue creciendo gracias a lo mismo que propició la compra de mi primera moto, la colaboración y el apoyo de una comunidad de amantes de las motos y la Cultura Custom y eso es grandioso y no podemos perderlo.
Así que aquí estamos de nuevo, con más experiencia, con más kilómetros a las espaldas, pero con las mismas ganas de siempre de rock and roll, carretera y bares.
Me uno al patrón y remero con la ilusión de recuperar esa comunidad para hacerla más fuerte y mayor.
Tomo el timón de esta nave para llevarla por nuevos horizontes, para surcar los mares digitales y terrenales buscando nuevos amigos que sumar a ChopperOn para, entre todos, disfrutemos más de motos chulas y gente chula.

instagram.com/chatipower/

Rock & Roll Actitud con YTU

Arpón cargado y a punto para disparar, Mi Capitán!! Con estas palabras comenzamos una nueva etapa en esta gran y única publicación, que siempre he admirado, y en la que siento que debo colaborar en la medida de mis posibilidades.
Hace ya muchos años comenzó una andanza, temporalmente interrumpida y que se renueva, se actualiza y se pone a punto para poner en valor todas esas cosas que nos interesan en esta comunidad. Sinceramente creo que es un lujo que exista una publicación divulgativa sobre nuestra cultura y que además podamos acceder a ella de forma gratuita, con un trabajo en la sala de máquinas que no es fácil de apreciar, por eso cada apoyo, cada opinión o cada reconocimiento nos sirve de gran ayuda para mantener alta la moral y seguir navegando con rumbo fijo.
Tal y como reza el temazo de Loquillo con el cual me he permitido el lujo titular este artículo de bienvenida.... "*...No olvides, no traiciones lo que siempre te ha hecho vivir. No olvides, no traiciones lo que llevas muy dentro de ti, porque no muere jamás, tu rock and roll actitud...*"
Con esta "actitud", manteniéndome firme en mis principios, espero colaborar en lo posible en este mundo que tanto nos apasiona, tanto nos aporta, y gracias al cual tenemos la excusa perfecta para ponernos delante de un mapa, elegir una dirección, arrancar y marcharnos para recorrer este gran país para enmarcar, en el que tenemos la suerte de poder rodar.
Me consta que todos los tripulantes de esta nave estamos dispuestos a poner lo mejor de nuestra parte para que cada mes encontréis artículos, entrevistas, pruebas o rutas que os resulten de interés y utilidad, por mi parte espero poder compartir con vosotros parte de mi acervo viajero, así como todo aquello que tenga que ver con motocicletas que nos aporten mil sensaciones, porque una motocicleta no son solo números y prestaciones, siendo necesario que cada cual busque, pruebe y encuentre la que más le satisfaga... Espero y confío ser certero con el arpón y hacer blanco. Un saludo a todos.

instagram.com/ytuenruta/

(Madrid 1969 – Infierno 20…) con ALEX TORNASOL

Alex es un hombre que arranca a patada y se detiene como buenamente puede. Un tipo que gira la cabeza cada vez que escucha las explosiones de un motor, por el puro placer de ver pasar la felicidad. Un energúmeno que nunca se sube a un autobús y que desconoce como es El Corte Inglés por dentro. Un gourmet que solo bebe agua, tinto y tequila (y no necesariamente por ese orden). Un inadaptado social que ha dejado una huella ecológica de varios cientos de miles de kilómetros (and loving it!). Un transeúnte capaz de caminar durante mucho tiempo cuando no está rodando. Un ser abominable que jamás se desplaza por la autopista porque prefiere las carreteras recoletas, mal asfaltadas y poco transitadas. Un caballero que aun se detiene a echar una mano, o simplemente a charlar, con el tipo que tiene la moto al borde del camino. Un perfecto inútil para la mecánica, cuya incapacidad para las manualidades le ha llevado a conocer a encantadores mecánicos y preciosos talleres por toda Europa. Un enamorado de la maquinaria obsoleta y de los hierros de poco fiar que se ha convertido – con el paso de las millas – en un "connoisseur" de los más exquisitos arcenes. Un pequeño cabronazo que adora a esas mujeres que te pueden garantizar placer solo con una charla o una mirada. Un vagabundo que conoce la mayor parte de cualquier mapa y ninguna atracción turística. Un borde que no se hace "selfies". Un descreído que jamás ejerció su derecho al voto ni prestó dinero a nadie. Un fanático de la música, los comics, los libros raros y todo tipo de juguetería. Un pobre imbécil que lleva años escribiendo tonterías en revistas de motos y que está encantado de molestar desde ChopperOn.

Un proyecto “Retomahou” con NACHO MAHOU

Somos hijos de las ideas, no de la anarquía. Las ideas nos hacen crear, creer, crecer, ser. La idea que tuvimos, que tenemos, es fácil de explicar. **Una publicación digital en español sobre la cultura custom.** Todo lo relativo a las motos; a las motos chulas. A la mecánica, a la soldadura, a las dos ruedas, al tapizado, al repujado, a la pintura, pinstriping, rotulación, pigmentos, ilustración, custom art, fotografía, vídeo, textos. A la ropa técnica, accesorios como cascos, guantes, camisetas, pantalones, botas, gafas, etc... Los viajes, las rutas, los bares y los paisajes, también.

Y la gente, la gente chula. El elemento humano. “*Lo mejor de las motos son las personas*” suelo repetir como una letanía. Eso nos lo ha proporcionado la existencia de más de una década de ChopperOn; un montón de gente buena a la que hemos conocido, en mayor o menor profundidad, y que nos ha aportado riqueza emocional, apoyado incondicionalmente, que han formado parte de nuestra familia de gasolina y kilómetros.

Ahora junto con Juan -Chatipower- hemos “retomahou” el proyecto tras unos meses de parón, sobre todo por la lejanía que he experimentado viviendo al otro lado del “charco”. Al comenzar el nuevo reto de ChopperOn hemos recibido mucho apoyo, ánimo y consejos. Por eso hemos formado La Tripulación Chula, un grupo de profesionales -y motociclistas- que destacan por su valor individual -son gente de puta madre- y por su conocimiento en diferentes áreas: marketing digital, redes sociales, rutas elaboradas, técnica mecánica, fotografía de calidad y contenidos frescos y originales.

Ofrecemos la plataforma digital ChopperOn The Magazine, como el eje de la rosa de los vientos que nos guiará por la singladura diaria. Otras naves de la flota atracan en la bahía de la web chopperon.com: canal de YouTube, redes sociales, podcast, Chopparties, eventos, personal shopper... deseamos ser prescriptores de la felicidad sobre la moto. O no.

instagram.com/nacho.mahou/