

#100



100
PÁGINAS

Bultracker 47

Chopper
ON





The New Sbay's. Expect the unexpected.

COMING 2021

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.

Re100 cumplidos

No hemos parado de rodar en estos dos meses. Hemos probado las motos más destacadas del espectro que llamamos “motos chulas”. Con una preciosa Indian Challenger trazamos las curvas del Vall de Ebo; sobre una Triumph Rocket 3 GT echamos un cohete; nos divertimos manejando una Harley-Davidson Sportster Iron 1200; recorrimos Priego - Cuenca a través del río Escabas a lomos de una Triumph Bonneville T100 Bud Ekins; visitamos Cerveza LA SAGRA para entrevistar a su fundador y tomar unas birras; nos reunimos con Javier Guarino en Montserrat (Valencia) para conocernos y preguntarle por sus cuchillos. Y más cosas que podrás descubrir en nuestro / vuestro flamante ChopperOn #100. Enhorabuena a los que nos siguen desde 2008 y bienvenidos a los nuevos.

TRIPULACION

Patrón y Remero

[nacho.mahou](#)

Timonel

[chatipower](#)

Maestro Astillero

[frank.burguera](#)

Aparejos

[david.goliat](#)

Arponero

[ytuenruta](#)

Cartografía

[jose.cepas](#)

Brigadier

[fran.carceles](#)

Planos

[mahoufrago](#)

Deriva

[maldita.sea](#)

Vigía

[mela.chércoles](#)

Salazón

[alex.tornasol](#)

Contacto

hey@chopperon.com

web

chopperon.com



MINIATURAS



ACERCARSE



ALEJARSE



P.COMPLETA



COMPARTIR



NI TOQUES

English

GURIS



INSERTAR





AOROSHD.COM

A por otros #100 ChopperOn

Triumph Rocket 3 GT 2020



VAMOS A ECHAR UN COHETE

Con unas medidas hercúleas y el motor de combustión más faraónico del mercado, la Rocket 3 es imposible que pase inadvertida.

Texto: nacho.mahou
Fotos y video: Juan Chatipower



El primer modelo con este nombre fue la BSA Rocket 3, gemela de su hermana la Triumph Trident, de idéntico aspecto. Su producción transcurrió desde 1968 a 1975.

En 1988 se retomó el Proyecto Rocket III, como un arma secreta para combatir el mercado japonés. En 2002 se construyó el primer motor. Al año, el prototipo fue renombrada como Rocket .



Es el propulsor más grande usado nunca en una moto en producción. Consta de tres cilindros en línea, colocados en posición longitudinal, doble árbol de levas y refrigeración líquida.



Sus 2.458 centímetros cúbicos se convierten en 167 CV de potencia máxima (a 6.000 rpm) y 221 Nm de par motor (a 4.000 rpm) algo colosal.





Unas dimensiones XXL, dentro de un diseño escultural. Y cualidades atleta: De 0 a 100 en 2,8 segundos. Una aceleración difícil de igualar con otra moto.

A person wearing a red helmet and a white t-shirt is riding a silver and black Triumph motorcycle on a city street. The motorcycle has 'TRIUMPH' written on the fuel tank. The rider is wearing dark pants and boots. The street is lined with trees and parked cars. In the background, there is a building with a sign that says 'ZASEH'.

Su entrega es lineal y gradual, su caja de cambios de 6 velocidades es suave y efectiva, y cobija un embrague hidráulico con asistente.

A close-up photograph of a motorcycle engine, specifically focusing on the exhaust system. Three large, polished stainless steel exhaust pipes are visible, arranged in a row. The pipes are hydroformed, giving them a smooth, curved appearance. They are mounted on the engine block, which is dark and metallic. The background shows various engine components, including a headlight and a fuel tank. The lighting is bright, highlighting the metallic surfaces and the intricate details of the engine.

Hasta los tubos de escape, fabricados con la técnica del hidroformado, son de vanguardia, asomando dos por el lado derecho y el tercero por la siniestra.



Con todos los formidables datos aportados anteriormente, ¿cómo resuelves esto del chasis? Con uno de aluminio reforzado, una horquilla Showa invertida de 47 mm, (ajustable en rebote y compresión) y un monoamortiguador también ajustable.



El freno trasero es un disco de 300 mm con pinza Brembo monobloque. Las ruedas que los albergan son 150/80R17 delante y una descomunal 240/50R16, en la trasera.

Los frenos están preparados para parar los 291 kilos de moto, con un freno delantero de doble disco (320 mm) con pinzas monobloque de anclaje radial y cuatro pistones Brembo Stylema.





La rueda trasera adquiere un protagonismo al estar su visión por el lado derecho totalmente libre. Por la izquierda la sujeta un basculante, que hace las veces de transmisión secundaria en forma de cardan.

La iluminación está sobradamente resuelta con los faros full led, tanto delante como detrás. El doble foco delantero le aporta personalidad y visibilidad nocturna.



Esta prueba está disponible en nuestro canal de YouTube

Leer más 

Ahora el mundo es diferente
Ahora nuestras prioridades han cambiado.
Ahora depende más que nunca de las personas.
Ahora tienes que hacer lo posible por ser feliz,
vive cada instante.

Bienvenidos al nuevo mundo, bienvenidos a

HARLEY — DAVIDSON

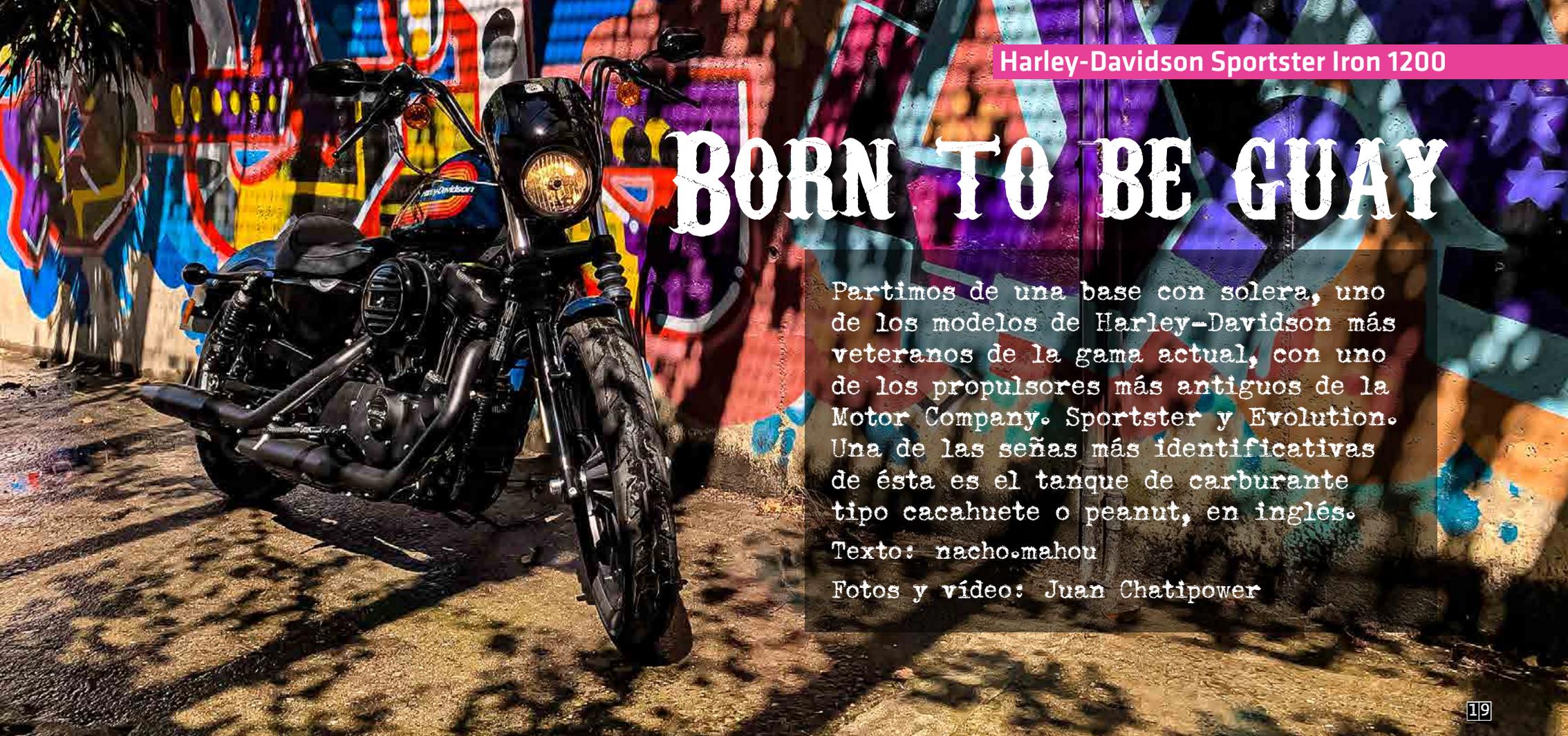
ESPACIO HARLEY-DAVIDSON BCN



BARCELONA - SPAIN

info@espaciohd.com
www.espaciohd.com





Harley-Davidson Sportster Iron 1200

BORN TO BE GUAY

Partimos de una base con solera, uno de los modelos de Harley-Davidson más veteranos de la gama actual, con uno de los propulsores más antiguos de la Motor Company. Sportster y Evolution. Una de las señas más identificativas de ésta es el tanque de carburante tipo cacahuete o peanut, en inglés.

Texto: nacho.mahou

Fotos y vídeo: Juan Chatipower

Tras el éxito del mercado de la Iron 883 por parte de la marca de Milwaukee, han reflatado el icono Sporty con la motorización superior. Ahora dispones de 1.200 cc a tus órdenes, con toneladas de par para que rodar sea siempre una diversión rotunda.



Con este par motor que ofrece la Harley-Davidson Iron 1200 se alcanza una excelente aceleración y una alta velocidad máxima. Concretando, son 66 CV, más que suficiente.





Negra, baja y recortada, así se presenta esta nueva Harley-Davidson Sportster Iron 1200, donde destaca el manillar mini cuelgamonos (apehanger) con acabado en negro satinado.



Delante, una cúpula rodea al faro y mejora la protección al viento. No es fácilmente desmontable y le da personalidad propia.



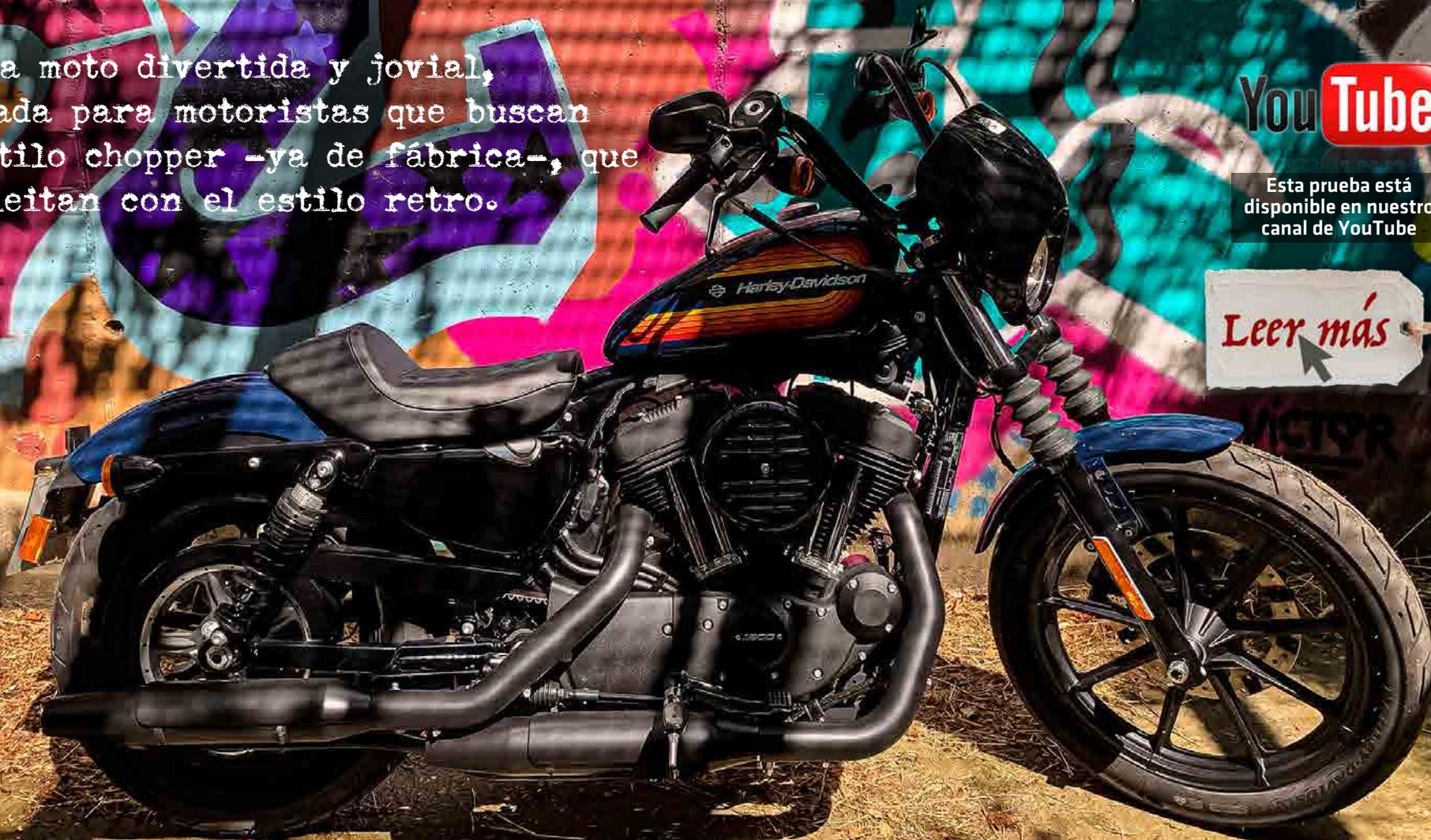
Las llantas negras de nueve brazos armonizan con el resto de la moto. Son de 19 pulgadas delante y 16 detrás, llegan calzadas por neumáticos de 100/90B19 57H y 150/80B16 77H. Incorporan frenos de disco con pinza de doble pistón, respectivamente.

Es una moto divertida y jovial,
indicada para motoristas que buscan
un estilo chopper -ya de fábrica-, que
se deleitan con el estilo retro.

YouTube

Esta prueba está
disponible en nuestro
canal de YouTube

Leer más





Querido feligrés,
para celebrar el
100 ChopperOn
sorteamos esta
figura de la
Virgen de los
Pistones.



Es una obra
de Mad Works
realizada

en exclusividad para
esta edición.

Si quieres participar
debes estar suscrito
en Chopperon.com.

Es gratis.

Allí te damos las
instrucciones.

**Chopper
ON**



A TRAVESANDO LA PUERTA DEL INFIERNO

A las once con unos cafés, en la plaza de Priego establecemos ir a Cuenca por el mejor camino, y eso que hay muchos buenos. Los que me acompañan son todos conquenses y buenos ruteros. Decidimos hacer la ruta que cursa por el Valle del Escabas. Todo un acierto. La Triumph Bonneville T100 Bud Ekins es nuestra montura para la peripecia.

texto - nacho mahou fotos





Esta ruta es una de las más divertidas y entretenidas que se pueden hacer en moto. Y no da descanso, cada pocos kilómetros te encuentras con una "paisajazo" y un escenario pintoresco. Priego es un bonito pueblo, con esencia. De cántaros de barro y escudos nobles.



Cuando ya está con la confianza que provoca un buen entorno, digno asfalto e inmejorable compañía te encuentras con La Puerta del Infierno, unos túneles perforados en la roca para que sigas adentrándote en la tentación.



El asfalto
abandona al
Escabas, para
seguir al arroyo
del Peral.
Felipe y yo nos
adelantamos para
hacer fotos bajo
los dinteles
rocosos a la Bud
Ekins.



Tras una docena de curvas llega el Escabas a la vera de la carretera. Y sigues rodando de forma entretenida, gozosa. El entorno invita a hacer fotos, darte un baño o echar unas zetas bajo los chopos. Recomendamos la "Fuente de las Mujeres".



Una parada obligatoria es en el Puente Barbazoso, elaborado en torno al año 1100, en el periodo de la reconquista, en época Almorávide. Ponemos la moto británica sobre el lomo del puente para hacer una foto histórica.



Puente Barbazoso (medieval)



Puente antes de su rehabilitación en 2017.

Esta infraestructura ha podido datarse entre el S. XI y la primera mitad del XII gracias al análisis de carbono 14 de los restos orgánicos presentes en la cal de su único arco. Se construyó en época musulmana, en el contexto inmediatamente anterior a la conquista cristiana de la Serranía de Cuenca.



Tenemos que hacer una parada en el cruce donde está el Monumento a la Madera, el Albergue Tejadillos y el desvío (CUV-9113) que hay que tomar hacia Las Majadas (derecha). Ahí nos separamos del curso del Escabas.



El control de tracción de la Bonneville impide que los derrapes por la arena suelta den sustos. Las curvas se van haciendo más amplias, hasta que llegamos a Las Majadas, donde los pinos han dejado despejado el panorama y existen multitud de alojamientos serranos.



Empieza una buena
carretera con pronunciada
bajada de mayor rapidez de
paso, excepto en algunos
puntos en los que hay que
ir atento a tierra sobre
la CUV-9113. En Villalba
de la Sierra paramos
los motores de nuestras
máquinas para descansar.



Nos dirigimos, para rematar la jornada, al cauce del Júcar por la CM-2105, que recorre sus hoces hasta llegar a Cuenca –y admirar unas vistas únicas de la ciudad– por la ermita de San Isidro y los bares de El Castillo.

Leer más

Doctor
center **CVT**



BURGMAN

www.doctorcvt.com

Tfno.- 630051591

Glorieta Valle de Oro, 6 posterior, 28019 Madrid

100
FELICIDADES
ChopperOn

LOS 6.000 ESCALONES DEL BARRANC DE L'INFERN

TENÍAMOS ANSIEDAD POR PROBAR LA INDIAN CHALLENGER DESDE EL PRIMER MOMENTO QUE LA VIMOS EN EL CONCESIONARIO OFICIAL. Y A LA PRIMERA OPORTUNIDAD DE UNA RUTA LARGA, LA SOLICITAMOS PARA RODAR CON ELLA, DISFRUTARLA Y CONTAR NUESTRA OPINIÓN.

TEXTO: NACHO.MAHOU – FOTOS: MAR GARCÍA RIBES Y JORGE GARCÍA POLOP



**ABANDONADO AL
DISFRUTE, ELIGIENDO
LA MÚSICA Y CARGADO
DE EQUIPAJE. ROCKIN'
MY LIFE AWAY FUE LA
PRIMERA CANCIÓN, Y
GEORGE THOROGOOD
ME ACOMPAÑÓ
MUCHOS KILÓMETROS.**

**LA INDIAN CHALLENGER
ES UNA BAGGER EN LA QUE
DESTACA SU PROPULSOR
V-TWIN BICILÍNDRICO
POWERPLUS DE 1.768 CC.
REFRIGERACIÓN LÍQUIDA
Y CUATRO VÁLVULAS POR
CILINDRO DEFINEN MEJOR SUS
CARACTERÍSTICAS.**



**LOS 122 CV Y UN GRANDIOSO
PAR MOTOR DE 178 NM A 3.800
VUELTAS DICEN MUCHO DE LO
BRUTAL DE SU RENDIMIENTO.**





**HAY TRES MODOS
DE POTENCIA: RAIN,
STANDARD Y SPORT.
DEJA MUY CLARO
LO QUE ES CADA
UNO Y LA FORMA DE
UTILIZARLO.**



**LOS ESCAPES QUE
PARTEN DEL LADO
DERECHO Y SE
SEPARAN PARA
CIRCULAR POR
AMBOS FLANCOS,
BAJO LAS MALETAS
QUE DEFINEN SU
SEGMENTO.**

A motorcyclist wearing a helmet and riding gear is seen from behind, riding a dark-colored motorcycle on a paved road that curves to the right. The road is flanked by dense green trees and shrubs on the left and a rocky, vegetated hillside on the right. The sky is clear and blue. The text is overlaid on the right side of the image.

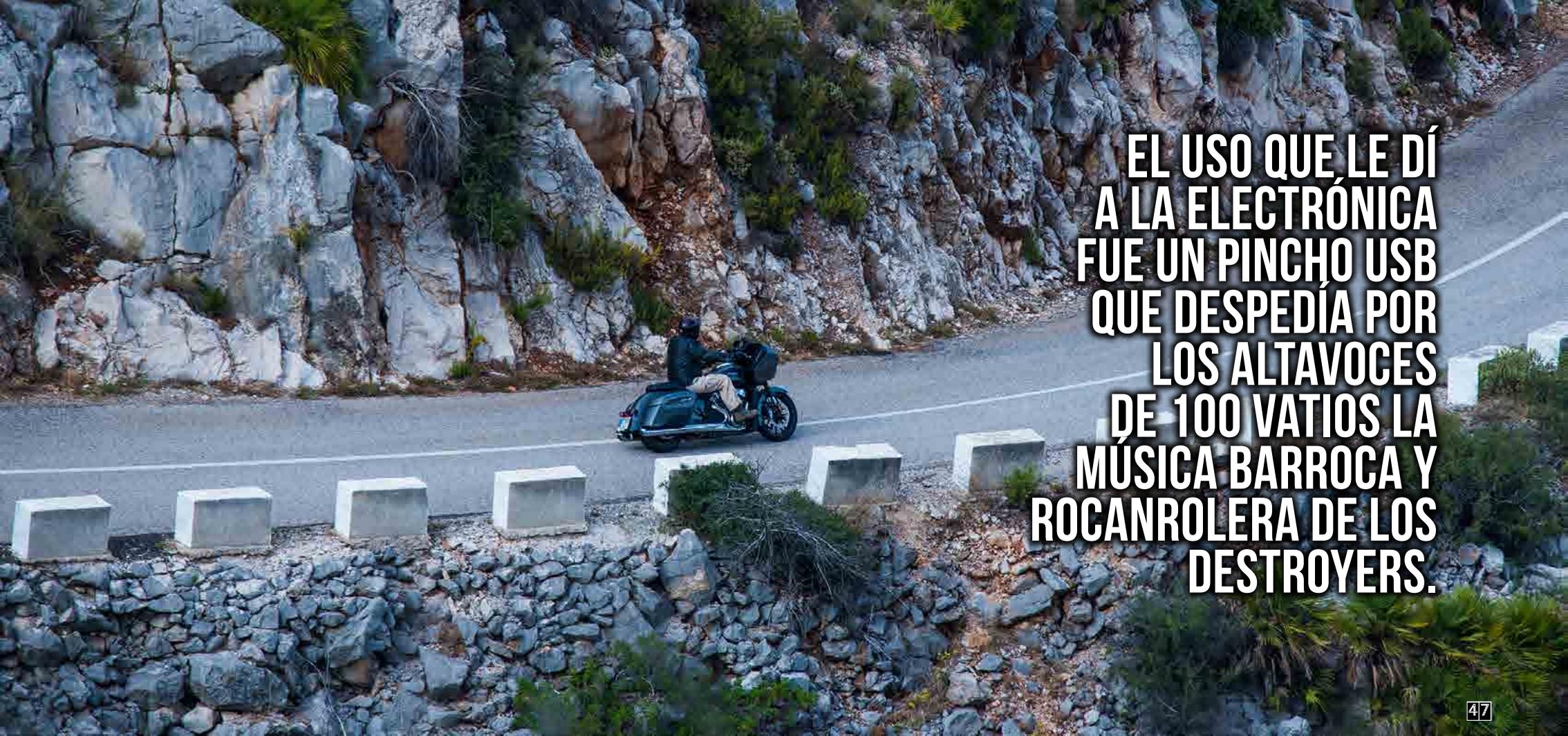
**EL SMART LEAN TECHNOLOGY
ES UN SISTEMA TIPO IMU
DESARROLLADA POR BOSCH.
BÁSICAMENTE, ADAPTA
EL ABS Y EL CONTROL DE
TRACCIÓN DEL MOTOR AL
ÁNGULO DE INCLINACIÓN.**

A person wearing a black jacket and helmet is riding a dark-colored motorcycle with large saddlebags on a paved road that curves to the left. The road is bordered by a white concrete wall. In the background, there is a vast, hazy landscape with green fields and distant buildings under a clear blue sky. Blue and white chevron road signs are visible on both sides of the road. The motorcycle's license plate reads '7769 L6C'.

**LAS ALFORJAS DE LA
INDIAN CHALLENGER SON
HERMOSAS, GRANDES,
SEGURAS Y BONITAS.
SE CIERRAN A MANO
GIRANDO UN CUARTO CON
LA ÚNICA LLAVE.**



**EL ORDENADOR DE A BORDO
ALBERGA UN PROCESADOR
DE CUATRO NÚCLEOS Y
UNA PANTALLA TFT DE
SIETE PULGADAS DE ALTA
RESOLUCIÓN SORPRENDENTE.
PODEMOS UTILIZARLO
MEDIANTE SUS BOTONES O DE
FORMA TÁCTIL, INCLUSO CON
LOS GUANTES .**

A person wearing a dark jacket and helmet is riding a dark-colored motorcycle on a paved road that curves through a rugged, rocky landscape. The road is bordered by a low stone wall and concrete blocks. The background features steep, light-colored rock faces with sparse green vegetation. The overall scene is captured in a cinematic style with soft lighting.

**EL USO QUE LE DÍ
A LA ELECTRÓNICA
FUE UN PINCHO USB
QUE DESPEDÍA POR
LOS ALTAVOCES
DE 100 VATIOS LA
MÚSICA BARROCA Y
ROCANROLERA DE LOS
DESTROYERS.**



**EL SISTEMA DE
SUSPENSIÓN ESTÁ
COMPUESTO POR UNA
HORQUILLA INVERTIDA Y
UN SOLO AMORTIGUADOR
FOX CON AJUSTE
HIDRÁULICO. AMBOS
SE NOTAN NOBLES EN
LA CONDUCCIÓN, UNA
ALFOMBRA SOBRE EL
ASFALTO.**



**YA OS HE CONTADO
TODO, EXCEPTO LA
SESIÓN FOTOGRÁFICA
REALIZADA EN EL VALL
DE EBO POR MAR Y
JORGE. UNA CARRETERA
DE MONTAÑA PRECIOSA
EN ALICANTE, CERCA DE
LOS 6.800 ESCALONES
DE PIEDRA DEL
BARRANC DE L'INFERN.**

Leer más



Cientos de
felicidades,
ChopperOn
Magazine

IRONBROTHERSGARAGE.COM

Lord Drake Kustoms

Art on wheels



BMW R65
Cafe Racer



VROD
Oliver



DYNA
Red Baron

WWW.LORDDRAKEKUSTOMS.COM



(+34) 659 408 263 | (+34) 952 502 373

Bultracker 47

El modelo Sportster -de Harley-Davidson- es uno de los más populares para realizar una transformación. Fran Manen lo sabe y no es la primera vez que construye sobre esta base.

Texto: nacho.mahou

Fotos: Álvaro Manén



Teddi, propietario de la moto, ha seguido el trabajo de LDK durante siete años. Le obsesionaba tener una y su favorita era la Soulbreaker.



“No quería una moto Cafe Racer, ni tampoco una moto Bobber o Brat; quería una motocicleta Scrambler” afirma el dueño de la Bultracker 47.





La parte ciclo la protagonizan las llantas de radios tipo Fat Daddy, tan utilizadas en proyectos sobre base Softail Classic.

El color tenía sus premisas: crema y azul celeste; tonos muy utilizados en las Harleys clásicas. Son una de las motos predilectas de Teddi.





El atrevimiento de LDK es incrustar estas llantas en unas gomas Continental de tacos. El audaz “experimento” ha quedado de perlas.

Desde LDK proponen un plazo de dos o tres meses para realizar un proyecto con una dificultad parecida a esta Bultracker y un precio que oscila sobre los 5.000 €.

Leer más



[Instagram.com/lorddrakekustoms/](https://www.instagram.com/lorddrakekustoms/)

100 KILOMETROS DE FELICIDADES, CHOPPERON MAGAZINE



REDSEVEN

Restaurante

redseven.es

LA CERVEZA ES SAGRADA

LA SAGRA es una cerveza artesanal que comenzó su andadura en 2011 en la árida zona de La Sagra, en la provincia de Toledo, a menos de una hora de Madrid. Vamos a desentrañar sus características.

Los motoristas somos muy cerveceros.

texto nacho.mahou fotos Chatipower

TODO EMPEZÓ AQUÍ MISMO, EN UNA NAVE INDUSTRIAL, CON MAQUINARIA MÁS PEQUEÑA, CON UN PROCESO DE ELABORACIÓN MÁS MANUAL; CONTANDO CON DOS O TRES PERSONAS EN LOS INICIOS. TODO HA IDO EVOLUCIONANDO, NO SOLO A NIVEL MAQUINARIA SINO TAMBIÉN A NIVEL HUMANO.



**SIEMPRE HEMOS
MANTENIDO
NUESTRO ORIGEN,
QUE ES TOLEDO.
UNA CIUDAD CON
TANTA HISTORIA Y
TANTAS CULTURAS. A
RAÍZ DE ESTO NACE
NUESTRA FILOSOFÍA:
LA INTEGRACIÓN
DE INGREDIENTES
DE VARIOS PAÍSES,
NUEVAS RECETAS
DE INGLATERRA, DE
EEUU, DE CENTRO
EUROPA.**



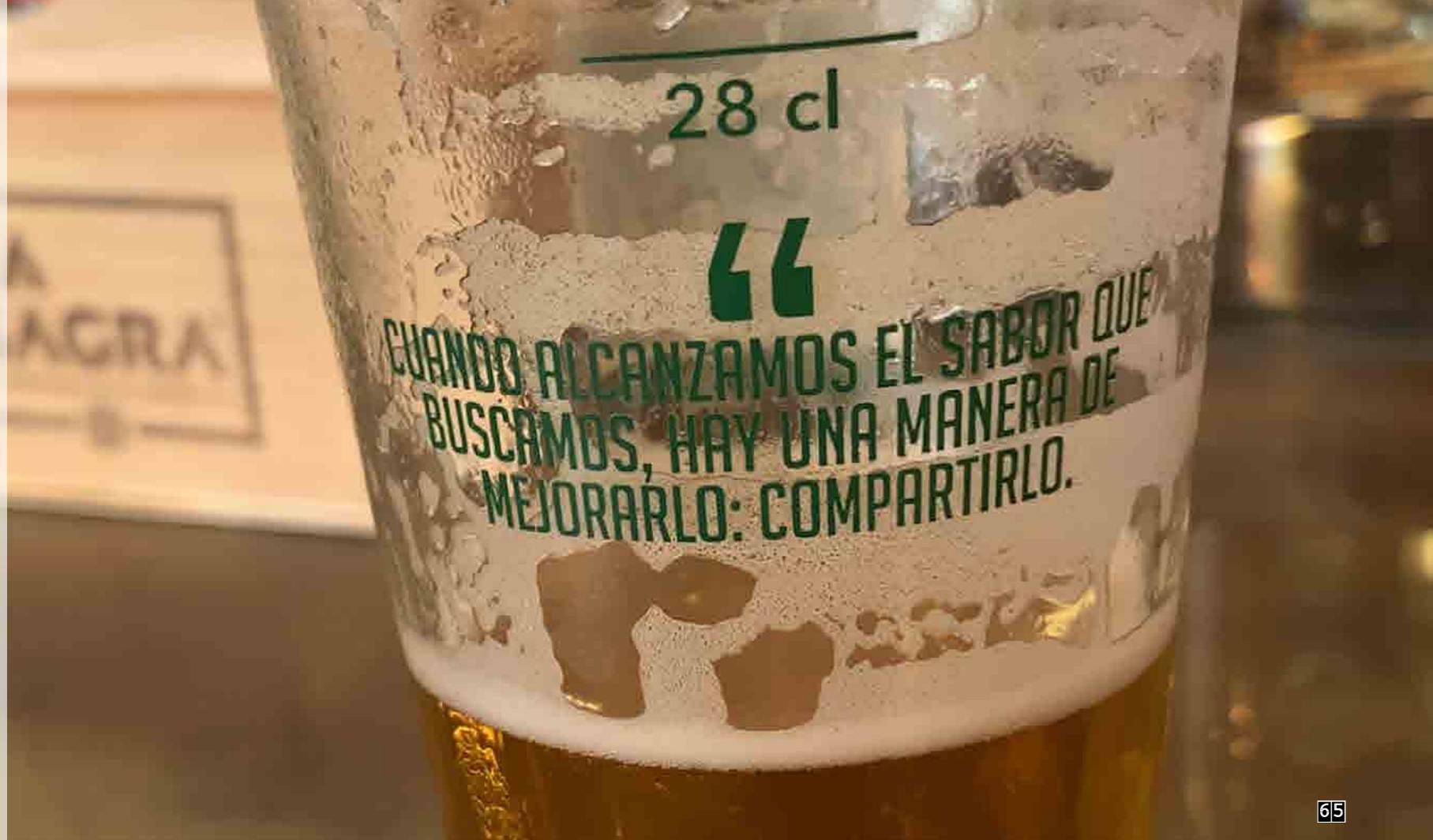
**ES UNA BUENA
EXPERIENCIA
PERTENECER A UNA
MULTINACIONAL
COMO MOLSON
COORS BEVERAGE
COMPANY QUE
NOS APORTA EL
KNOW-HOW SOBRE
LA CERVEZA, UNA
EMPRESA CON
TANTA HISTORIA EN
ESTA INDUSTRIA. EL
MOVIMIENTO CRAFT
BEER [CERVEZA
ARTESANAL] NACIÓ
EN EEUU.**



SE FIJAN EN NOSOTROS Y NOS PROPONEN UNA COLABORACIÓN MEDIANTE UNA PARTICIPACIÓN EN LA EMPRESA, Y LOS RECIBIMOS CON LOS BRAZOS ABIERTOS. ESTÁBAMOS EN UN PUNTO EN QUE ERA PRECISO SEGUIR CRECIENDO E IR COMPITIENDO CON LAS CERVEZAS ARTESANALES Y NACIONALES.



TENEMOS LA LICENCIA DE PRODUCCIÓN EN EUROPA PARA LAS VARIANTES DE BLUE MOON. ADEMÁS, UN PROYECTO DEL TAPHOUSE BLUE MOON, EL PRIMERO DE EUROPA, SE ABRIÓ RECIENTEMENTE EN LA CALLE SAN FRANCISCO DE SALES, MADRID.



UTILIZAMOS LA MALTA DE CEBADA O TRIGO, AGUA, LEVADURA Y LÚPULO. EN ALGUNAS DE NUESTRAS RECETAS INCLUIMOS SEMILLAS DE CILANTRO, PIEL DE NARANJA DESHIDRATADA, QUE FORMA PARTE DEL ESTILO NUESTRO. VAMOS JUGANDO CON DETERMINADOS SABORES.



EN LA ÉPOCA DE LAS COLONIAS, SE ESTROPEABA LA CERVEZA Y CON MÁS CARGA DE LÚPULO SE CONSERVABA EN MEJORES CONDICIONES. EL LÚPULO ES UN ANTISÉPTICO NATURAL, UN CONSERVANTE. Y APORTA AMARGOR. DE AHÍ APARECIÓ LAS IPA: INDIAN PALE ALE.



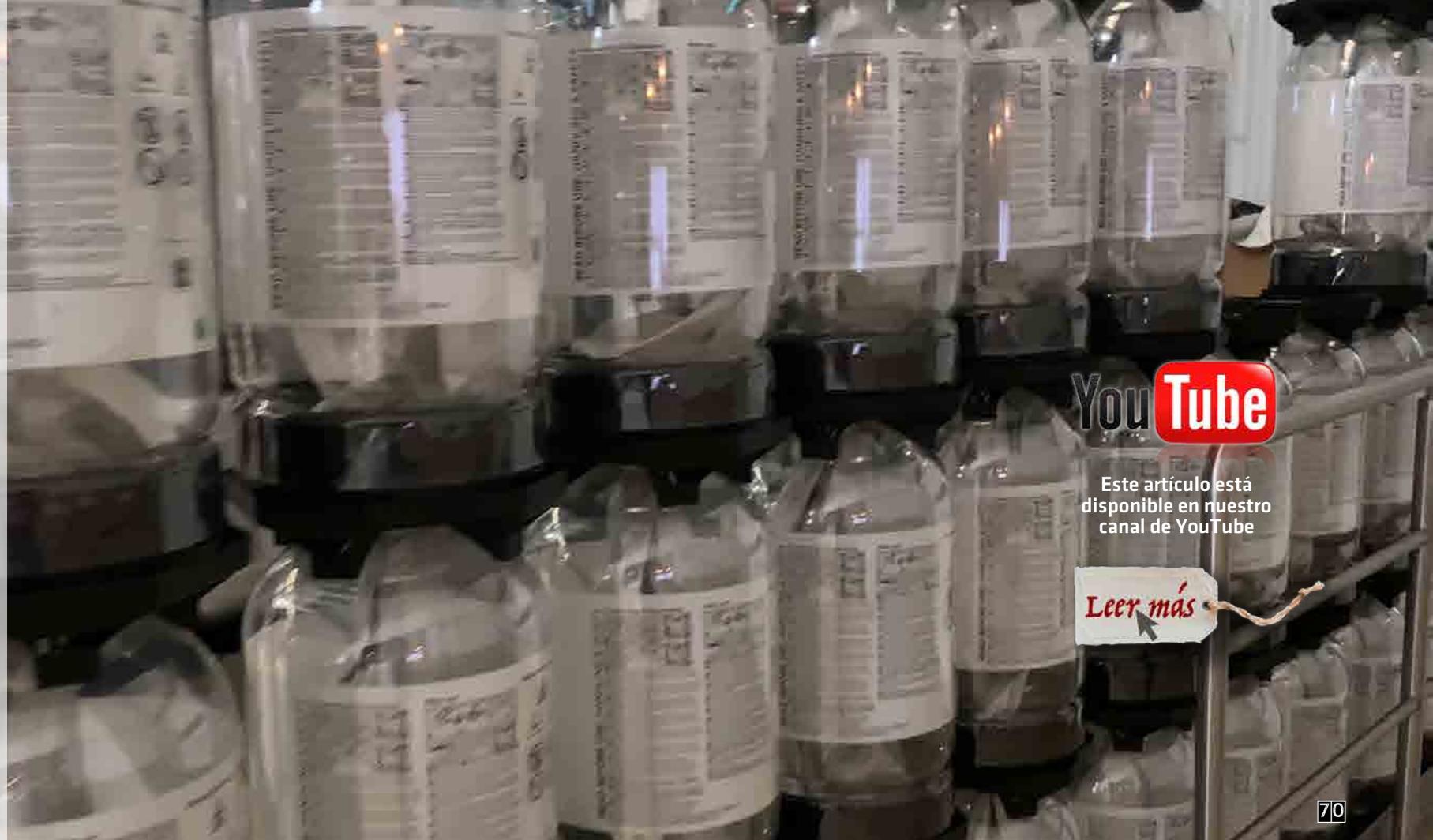
**CONCEBIMOS
LA CERVEZA DE
TEMPORADA PARA
COMBINARLA
TAMBIÉN CON LA
TRADICIONAL. CON
LAS CALABAZAS
EXTREMEÑAS
ELABORAMOS
LA MENCIONADA
DE OTOÑO. LA DE
INVIERNO LLEVA
MIEL Y ANÍS.
EN PRIMAVERA
ELABORAMOS LA
IPA O LA RADLER DE
VERANO.**



**LOS VIERNES
ABRIMOS DE 6 A 12
DE LA NOCHE EL TAP
ROOM DE LA SAGRA.
ES UNA EXCUSA
PARA QUEDARNOS
A TOMAR UNA
CERVEZA DESPUÉS
DE TRABAJAR.
CREAR CULTURA
CERVECERA Y
DAR PRIMICIA
DE NUESTROS
PRODUCTOS. ES UN
ESPACIO CHULO.**



**ES POSIBLE ACCEDER
A TRAVÉS DE
CERVEZALASAGRA.ES
TE MOSTRARÁ LA
OPCIÓN DE ADQUIRIR
LOS BARRILES DE
CERVEZA DE 10
LITROS, MUY CUCOS,
QUE TE PUEDES
LLEVAR E INSTALAR
MUY FÁCILMENTE.
PROCURA QUE ESTÉ
SIEMPRE MUY MUY
FRÍO ADEMÁS LA
CERVEZA LA SAGRA
ESTÁ DISPONIBLE EN
BOTELLAS Y LATAS.**



Este artículo está
disponible en nuestro
canal de YouTube

Leer más

La experiencia es aún mejor cuando seguimos
manteniendo al 100x100 el espíritu del primer día.

FELICIDADES CHOPPERON!!!

Nacho Comanche
Custom Art the Comanche Brand



VIVIENDO AL FILO

PUES RESULTA QUE LO DE FACEBOOK ES MÁS QUE UN PATIO DE PORTERAS, NOS SIRVE PARA COMUNICARNOS CON COLEGAS DE CARRETERA Y ESTABLECER UNA AMISTAD QUE PRONTO SERÁ PRESENCIAL. ASÍ PASÓ CON JAVIER GUARINO, RESPONSABLE DE CUSTOM KNIVES, DONDE CREA CUCHILLOS, HACHAS, FUNDAS DE CUERO Y OTROS ADMINÍCULOS CORTANTES.

texto y fotos nacho.mahou



UNOS MESES ANTES DE CASARME, SURGIÓ LA OCASIÓN DE COMPRAR UNA HARLEY DAVIDSON FLH ELECTRA GLIDE DEL 74, QUE DIOS SABE POR CUÁNTAS MANOS HABRÍA PASADO. ASÍ QUE LE VENDÍ LA BSA A UN COMPAÑERO DEL MC PERTENECIENTE A OTRO CAPÍTULO Y ME ENTRAMPÉ CON LOS BANCOS PARA COMPRAR LA ELECTRA.



**EN AQUELLOS MOMENTOS,
YO FORMABA PARTE DE
CENTURIONES MC, SIENDO
MIEMBRO, Y MÁS ADELANTE,
UN BREVE PERIODO DE TIEMPO
PRESIDENTE DEL CAPÍTULO DE
VALENCIA HASTA QUE, TRAS
UNOS CONTACTOS PREVIOS,
COMENZÓ LA TRANSICIÓN
DE CENTURIONES PARA SU
INTEGRACIÓN DEFINITIVA EN
HELL ´S ANGELS.**



EN LA ACTUALIDAD, LA MOTO QUE UTILIZO HABITUALMENTE ES UNA HARLEY DAVIDSON SPORTSTER 883 Y TENGO ALGUNAS MOTOS MAS EN PERIODO DE RESTAURACIÓN QUE ESPERO DISFRUTAR EN UN FUTURO.



AHORA SIGO TRABAJANDO CON EL CUERO. LLEVO MUCHO TIEMPO SIN HACER CASI NADA PARA MOTOS PORQUE ME DEDICO SOBRE TODO A HACER COSAS RELACIONADAS CON LA CAZA, QUE ES OTRA DE MIS PASIONES ESPECIALMENTE CON ARCO Y PRINCIPALMENTE HAGO LAS FUNDAS PARA MIS CUCHILLOS.



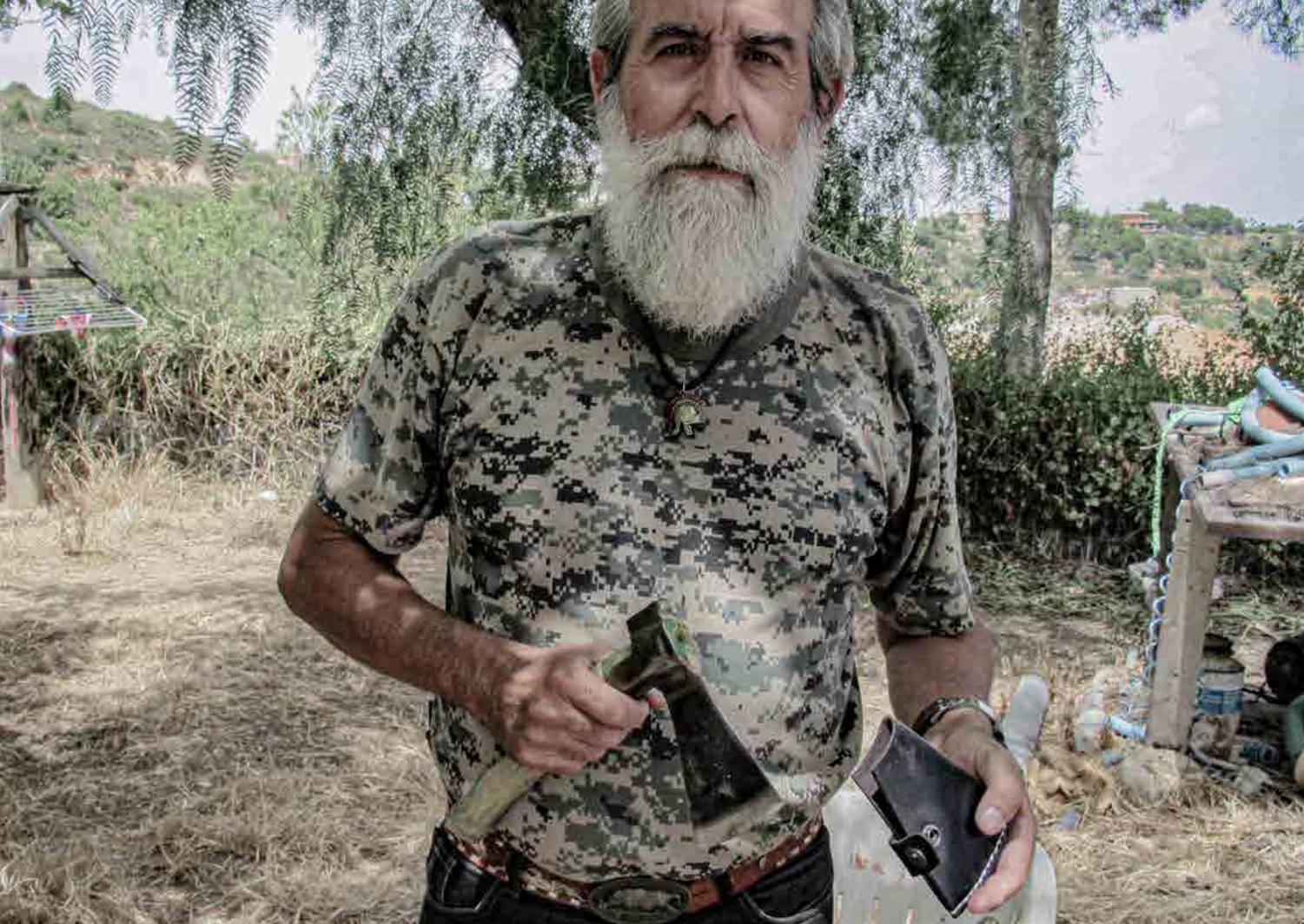
LAS EMPUÑADURAS LAS HAGO CON TODO TIPO DE MATERIALES, MADERA, CUERNO DE CIERVO, DE CABRA O DE CORZO E INCLUSO DE HUESOS DE ANIMALES QUE VOY RECOGIENDO EN MIS JORNADAS DE CAZA, POR TANTO TAMBIÉN RECICLO ESTE TIPO DE MATERIALES.



NORMALMENTE, LOS CUCHILLOS LOS HAGO PARA MÍ. PERO ME GUSTA MOSTRARLOS Y COMPARTIRLOS CON LOS AFICIONADOS A LA CUCHILLERÍA EN MI PÁGINA DE FACEBOOK CUSTOM KNIVES, EN MI PÁGINA DE PINTEREST CUSTOM KNIVES. CUCHILLOS DE FABRICACIÓN PROPIA Y TAMBIÉN EN INSTAGRAM.



MIS CONOCIDOS DEL MUNDO DE LA MOTO Y DE LA CAZA SUELEN HACERME ENCARGOS DE CUCHILLOS, HACHAS, ETC., Y LOS HAGO SIGUIENDO SUS INDICACIONES SEGÚN EL USO QUE LE VAYAN A DAR O SUS PREFERENCIAS ESTÉTICAS.



**SI ESTÁS INTERESADO EN ADQUIRIR
SUS CUCHILLOS , O SIMPLEMENTE
QUIERES SABER MÁS, PONTE EN
CONTACTO CON JAVI.
FACEBOOK CUSTOM KNIVES**



[Instagram.com/javierguarinosoria/](https://www.instagram.com/javierguarinosoria/)





ITALIAN BIKE WEEK

34TH EDITION
FREE ENTRY

BIKER FEST

NEW DATE! 17-20
SEPTEMBER 2020
LIGNANO SABBIAORO

web bikerfest.it general info: info@bikerfest.it tel: +39 0432 948777 fax: +39 0432 948606 info stand: stand@bikerfest.it
 hotel-camping: booking@bikerfest.it [biker fest international](https://www.facebook.com/bikerfestinternational) [bikerfestint](https://www.instagram.com/bikerfestint) [#bikerfestlignano](https://twitter.com/bikerfestlignano)



Camera di Commercio
Pordenone - Udine



Somos dos hermanas, una un poco más “gordita” que otra, pero ambas muy estilizadas y guapas. Al nacer, nos pusieron un nombre un poco largo, Bridgestone Battlax Adventurecross AX41S. Pero con todo el tiempo que vamos a estar juntos, nos podemos tutear y llamarnos AX41S.

Bridgestone Battlax Adventurecross





Llegamos a Madrid, concretamente a ELMA. Un taller donde nos trataron desde el primer momento con mucha delicadeza. Todavía no sabíamos en qué moto nos iban a colocar, hasta que llegó ella... una flamante y preciosa BMW NineT.

BRIDGESTONE



Antes de ser montadas, comenté con mi hermana la flaca, es que le tengo una envidia.... que nos separarían 1,476mm durante un tiempo y teníamos muchas cosas que decirnos antes.

Una vez ajustadas en las correspondientes llantas, nos dieron presión. Y este acto es un factor de suma importancia, tanto para nuestro comportamiento como para nuestro agarre, y para llegar a viejas con un correcto desgaste. Así que a mi hermana le dieron 2,7 y a mí, como soy rechoncha, 2,9.



Durante los primeros kilómetros, es imprescindible que nos lleven de forma moderada. Así durante este tiempo de rodaje también nos vendrá bien que el piloto nos conozca mejor y sienta hasta dónde podemos llegar.



You **Tube**

Este artículo está disponible en nuestro canal de YouTube

Leer más



BALFONEK
SPECIAL CUSTOM CREATIONS

**MATERIALIZAMOS SUEÑOS
FABRICANDO PIEZAS CON "ALMA"**



Asesoramiento



Diseño



Prototipado



Fabricación



657219853



contacto@balfonek.es



WWW.BALFONEK.ES

IN MEMORIAM

Estaba preparando un viaje en dirección a Gandía para ver a mi amada madre y a los compinches de allí. Poco antes de salir, me escribe Pere Grande comentando si nos interesa para ChopperOn un contenido sobre una escultura motorista. “El breve nos vemos” leyó Pere, perplejo. No se esperaba que fuese inminentemente.

texto y fotos: nacho.mahou



Nada más llegar sobre una Road King Special, me presentan al autor, Llorenç Escrivà, escultor77. Y éste me muestra su preciosa Moto Guzzi V7 Classic de 2010. Nos explica con detalle su obra: “creada en acero COR-TEN, compuesta por 264 piezas modeladas en frío a golpe de martillo, soldadas entre ellas y a la estructura interna”



El tiempo invertido para su creación se acerca a las 600 horas desde principios de noviembre de 2019 hasta el 1 de abril de 2020, fecha en la que lo di por acabado y pasó a la fase de patinado.”



“Todo surge durante un encuentro motorista, cuando uno de ellos (Pep Surdo) me comenta que necesita hacer algo en recuerdo de nuestro amigo. En ese momento decidí iniciar el proyecto, crear la obra. Y en un par de horas le pasé el boceto.”



Hicimos una maqueta en hierro y decidimos que ésta sería nuestra forma de rendirle homenaje, a él y en general a todos los amigos de las dos ruedas caídos.”



“La postura de la figura, sobre todo las manos, es mi forma de expresar el sentimiento de tristeza e impotencia ante la pérdida de los amigos. Además, nos recuerda la típica postura de nuestro amigo Andrés Marabotto, el homenajeadó.”





Expanded Line of AMSOIL
V-twin Products.



The First in Synthetics®

Amsoil España
Envíos en 24 Horas

california-motorcycles.com/collections/amsoil

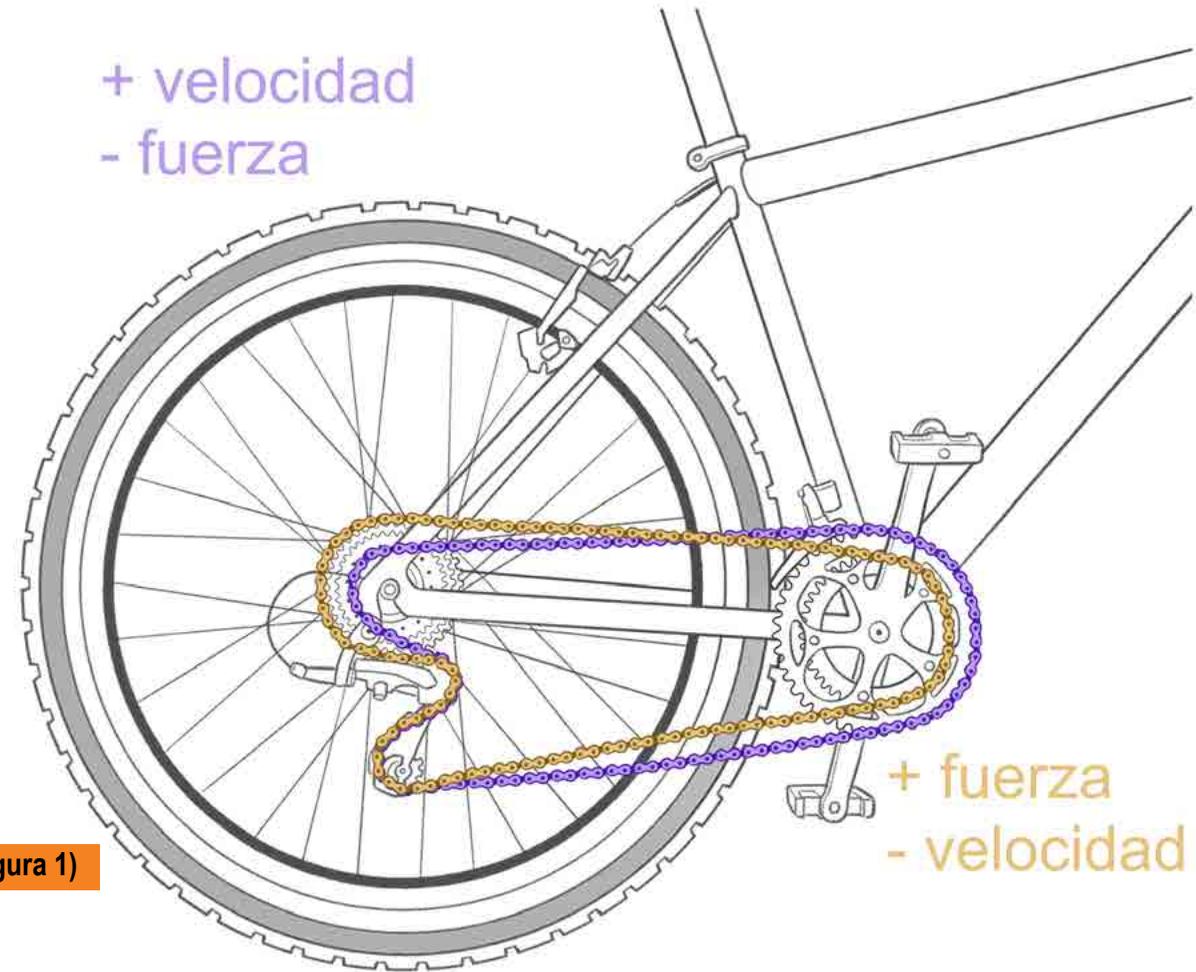


Cómo funciona la caja de cambios de una moto

¿Para qué sirve cambiar de marcha?

La transmisión o caja de cambios de un vehículo nos permite modificar la relación de giro entre el cigüeñal del motor y la rueda trasera. Esta relación tiene el nombre de “ratio” y, para entenderlo de una manera sencilla, funciona del mismo modo que el cambio de una bicicleta con marchas: con el plato pequeño y el piñón grande obtenemos mucha fuerza (par) pero poca velocidad, lo que nos permite subir cuestas con poco esfuerzo y, del mismo modo, con un plato grande y un piñón pequeño obtenemos más velocidad por cada giro de los pedales, pero hemos de ejercer más esfuerzo para acelerar (Figura 1).

(Figura 1)





La caja de Pandora

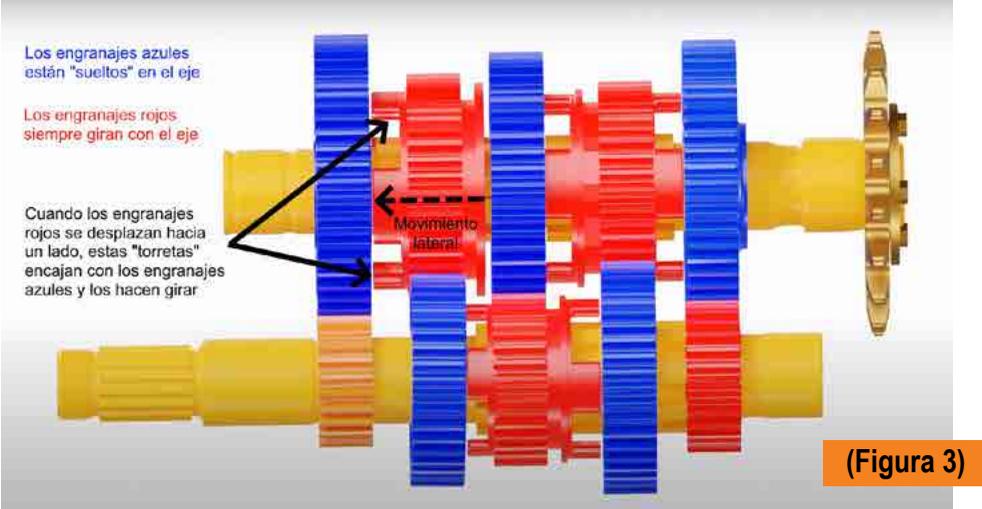
La caja de cambios nos permite, por lo tanto, adaptar la fuerza del motor (par) y su velocidad (RPM) a las diferentes condiciones de conducción, modificando la relación de cambio, conservando de este modo la potencia. En las motos de gran cilindrada, el cambio más utilizado es el cambio mecánico de toma constante (sequential constant mesh gearbox). Su activación es manual, generalmente con el pie y es secuencial porque para subir o bajar de marcha hay que pasar siempre por las intermedias (1-N-2-3-4-5-6).

Aunque se trata de uno de los dispositivos de mayor complejidad mecánica de la moto, vamos a intentar explicar su funcionamiento de un modo muy sencillo y simplificado.

Todo se reduce a dos ejes

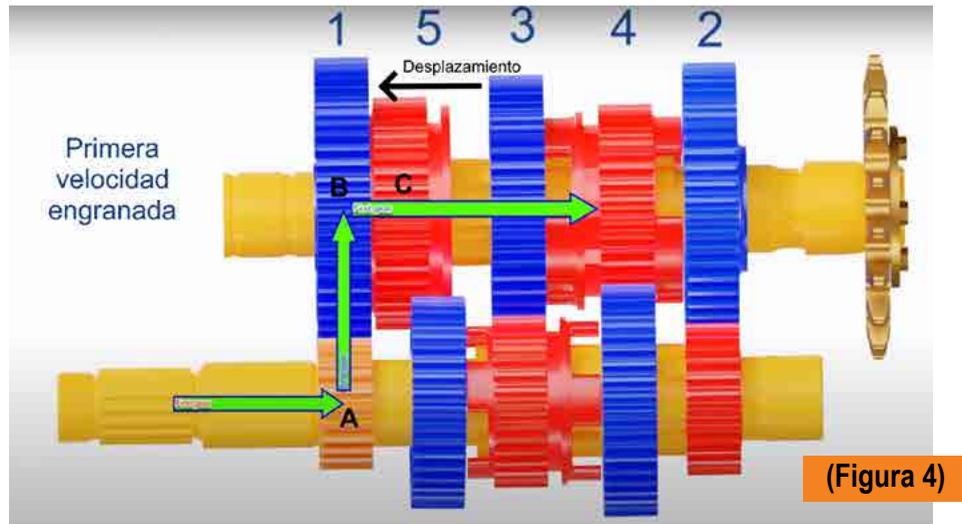
La caja de cambios consta de 2 ejes: el eje primario, que recibe el movimiento del cigüeñal del motor a través del embrague, y el secundario, que recibe el movimiento del eje primario y lo transmite a la rueda trasera, a través de la correa o cadena secundaria (**Figura 2**).

Ambos ejes disponen de engranajes (marchas) que van de mayor a menor



tamaño (como los piñones de la bicicleta) y que se encuentran enfrentados y engranados constantemente entre ellos (de ahí su nombre de toma constante o constant mesh).

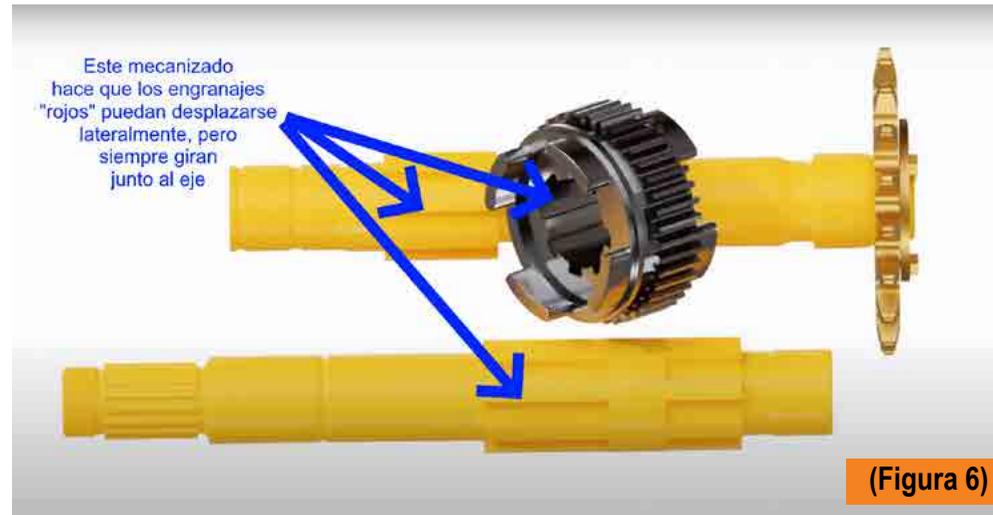
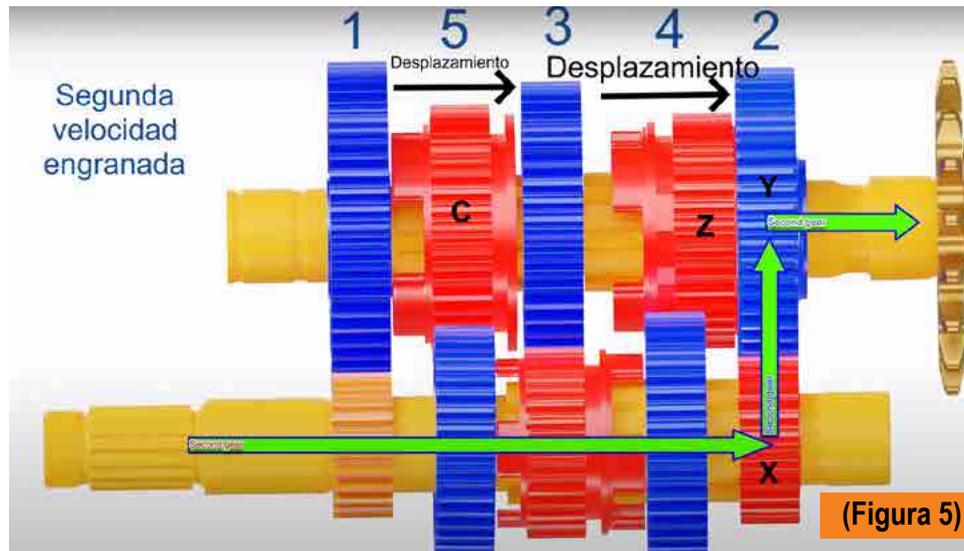
El truco reside en que sólo algunos de estos engranajes giran solidarios con cada eje, los demás van "sueltos" es decir, no giran, aunque el eje sí lo haga. Estos engranajes tienen la particularidad de que se pueden deslizar lateralmente sobre el eje y al hacerlo encajan unos salientes con los engranajes libres, obligándolos de este modo a girar con ellos (y con el eje) (Figura 3).



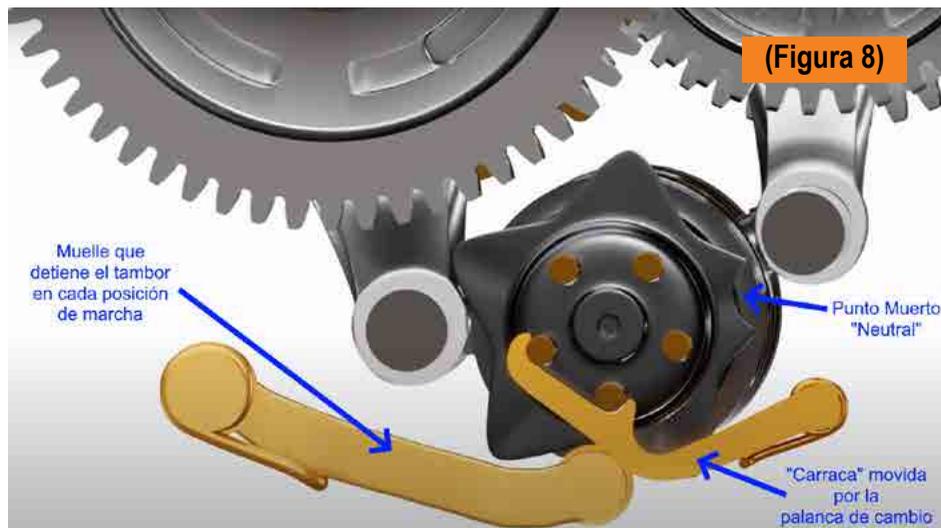
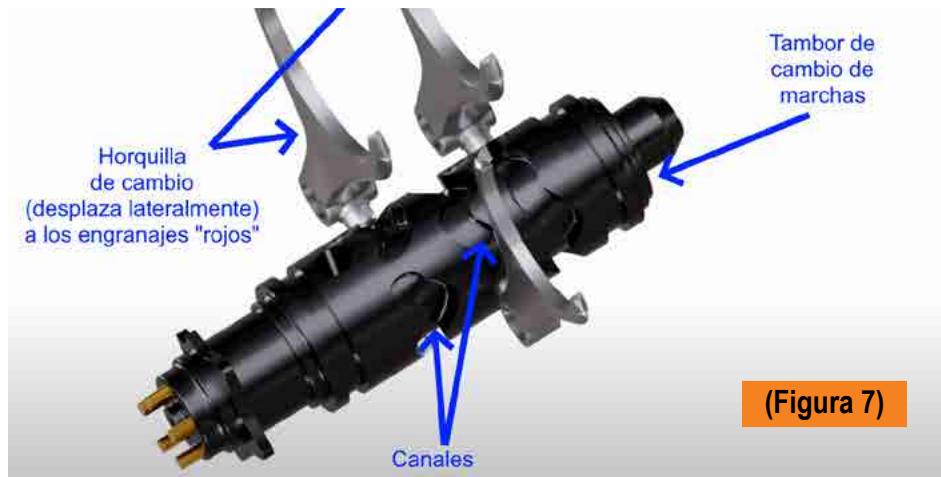
Cambiando de marcha

Cuando el cambio está en neutral, el eje primario gira, pero al no haber engranajes conectados en el eje secundario, éste no gira. Al introducir la primera velocidad, lo que ocurre es que el engranaje "C" se desplaza hacia el engranaje "B", insertándose en él. Como el engranaje "B" está movido constantemente por el engranaje "A", este movimiento se transmite al eje secundario, moviendo la cadena y la rueda (Figura 4).

En otro ejemplo similar, si introducimos la segunda velocidad, el engranaje "C" vuelve a su posición inicial y al mismo tiempo el engranaje "Z" se



desplaza y encaja con el engranaje "Y". Como este engranaje está movido constantemente por el engranaje "X", el movimiento del motor pasa del eje primario al engranaje "X", luego al "Y" conectado con el "Z", que lo transmite al eje secundario y a la rueda. (Figura 5). Es importante que recuerdes que todos los engranajes azules giran libres, sin contacto con el eje, y los engranajes rojos se desplazan lateralmente, pero están unidos constantemente con el eje (Figura 6).



El tambor marca el ritmo

El movimiento de desplazamiento de los engranajes se hace a través del tambor de cambio, que tiene unos canales por los que se desplazan los tetones de las horquillas de cambio, que a su vez mueven los engranajes de color rojo (Figura 7). El tambor de cambio gira a través de un mecanismo de "carraca" accionado por la palanca de cambio, movida por nuestro pie. El tambor dispone de un mecanizado en forma de estrella para que las marchas permanezcan en su lugar ayudado por un muelle. En esta estrella hay una hendidura específica para el punto muerto (Figura 8).



Este artículo está disponible en nuestro canal de YouTube



Instagram.com/frankburguera/

Cuando no toca... con MELA CHÉRCOLES

La noticia de la que menos me apetece hablar en la radio o en la tele y escribir en los periódicos y en las revistas es de pilotos fallecidos. Y en el motociclismo se dan casos de vez en cuando, vaya si se dan. En mi época de enviado especial a los GGPP, desde finales de 1999, hemos perdido a Daijiro Kato, Shoya Tomizawa, Marco Simoncelli y Luis Salom. Una faena enorme en cada uno de esos casos y que aún me dan ganas de llorar cada vez que recuerdo alguno de ellos, por la relación personal que va más allá de sus hazañas deportivas.

Pues bien, recuerdo a este respecto las palabras de un jefe mío que decía, sin escrúpulos, que “a las motos, como a los toros, de vez en cuando les viene bien un muerto, para que la gente se dé cuenta del peligro que corren...”. Así de

crudo, así de asqueroso y, lo peor de todo, tal vez así de cierto en algunos casos.

Saco a colación todo esto para resaltar la suerte que tuvimos todos los que amamos las carreras de motos, y en especial Valentino Rossi y Maverick Viñales, del milagro que supuso que ambos



twitter.com/ASMELACHERCOLES