

#103



103
PÁGINAS

Black Beauty

by Hide Motorcycle



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.

¡Ha del Castillo!

Desde la alcazaba de la redacción oteamos el panorama de la Kultura Kustom, utilizamos los pasadizos on line para atravesar fosos y barbacanas. Así, ofrecerte desde la web, la revista, el canal de YouTube y los podcasts de lo que se cuece. ChopperOn #103 arranca en la prefectura de Tamagawa, al oeste de Tokio, donde luce la Black Beauty de Hidemo Motorcycles. Un bobber ponderado y lleno de armonía. Desde la Torre del Homenaje de Barcelona destaca el sutil tratamiento de la Madame Turquoise de Free Kustom Cycles. No muy lejos del Alcázar de la Señoría (Elche) nos envían las huestes de Tamarit Motorcycles las imágenes de Stalker una Triumph Truxton de carburación, maqueada para la ocasión. Con la Indian Scout Bobber batallamos por Paracuellos del Jarama (For Necks of Jarama) alcanzando la victoria. Los riscos de Cuenca fueron testigos de la incursión con la Ducati X Diavel por sus altas cotas pétreas. A lomos de la Fat Boy recorrimos las propiedades de la Quinta del Duque, llegando incluso al Castillo de Corcuera. Dimos un “paseillo” por la Monumental de Las Ventas con la Indian Roadmaster 2021. Unimos dos fortalezas, la de Coca (Segovia) y la propia de la Harley-Davidson Street Bob. Exploramos deprisa el espacio con la Triumph Thruxton RS por los alrededores de Robledo de Chavela, un bóldo retro. Y el arte lo comparte Benedicte Piccolillo en una inexplorada irrupción del Renacimiento y los tatuajes Old School. ¡A las armas!

TRIPULACION

Patrón y Remero

[nacho.mahou](#)

Timonel

[chatipower](#)

Maestro Astillero

[frank.burguera](#)

Aparejos

[david.goliat](#)

Marinero de 1º

[Lebowsky](#)

Arponero

[ytuenruta](#)

Brigadier

[fran.carceles](#)

Planos

[mahoufrago](#)

Deriva

[maldita.sea](#)

Vigía

[mela.chércoles](#)

Contacto

hey@chopperon.com

web

[chopperon.com](#)



MINIATURAS



ACERCARSE



ALEJARSE



P.COMPLETA



COMPARTIR



NI TOQUES

English

GURIS



INSERTAR



Una buena bocanada de aire fresco

**Contemplamos
ante nosotros
un ejercicio de
belleza, de líneas
sencillas que
parecen partir
de la misma raíz
y forman un
ponderado efecto
de armonía.
Respira hondo.
Esta moto
merece una
buena bocanada
de aire fresco.**

Texto:
nacho.mahou
fotos:
Hide Motorcycles
Agradecimiento:
Marcos Vázquez



Este bobber lo construyó por encargo para un amigo que le impuso una premisa: “quiero un bobber”. Desde su escalonado taller, con una panorámica vista a Tamagawa, al oeste de Tokio.



**Togashi-san afiló su ingenio
y trazó su plan para llegar
a lo que ahora llamamos
Black Beauty.**



En la horquilla se aprecia un detalle curioso, un par de cubiertas perforadas como los puños y la barra del manillar.



Caminando sutilmente por dos estilos retro como el bobber y los boardtrackers de los 30, Togashi-san mantiene el equilibrio con la pértiga de su talento.



El tanque de combustible -de acero-, está muy proporcionado con el conjunto y lo cubre una tira de metal con el velocímetro.



Un freno de tambor BSA protagoniza el peso visual de la rueda delantera, junto a la llanta con radios. Ambas calzan gomas Treadwell Waveway de estilo vintage





El motor ha crecido hasta la reconocible cifra de 1.340 cc con pistones KB Performance, leva Andrews, encendido Dyna S y carburador es de S&S Cycle.

El tanque de aceite, el asiento y guardabarros trasero lo ha resuelto artesanalmente Hideya. Atelier Cherry tapizó el asiento.





No existe maneta de embrague, se delega en un pedal al pie, y a la consiguiente palanca de cambios suicida en la izquierda del tanque.

El foco delantero pertenecía a la luz de un tractor agrícola. Un soporte de placa lateral soporta la luz trasera y la propia matrícula.



**La Black Beauty
es una pura
armonía donde
se aprecia la
proporción.**



Leer más 

PSICO DELIC



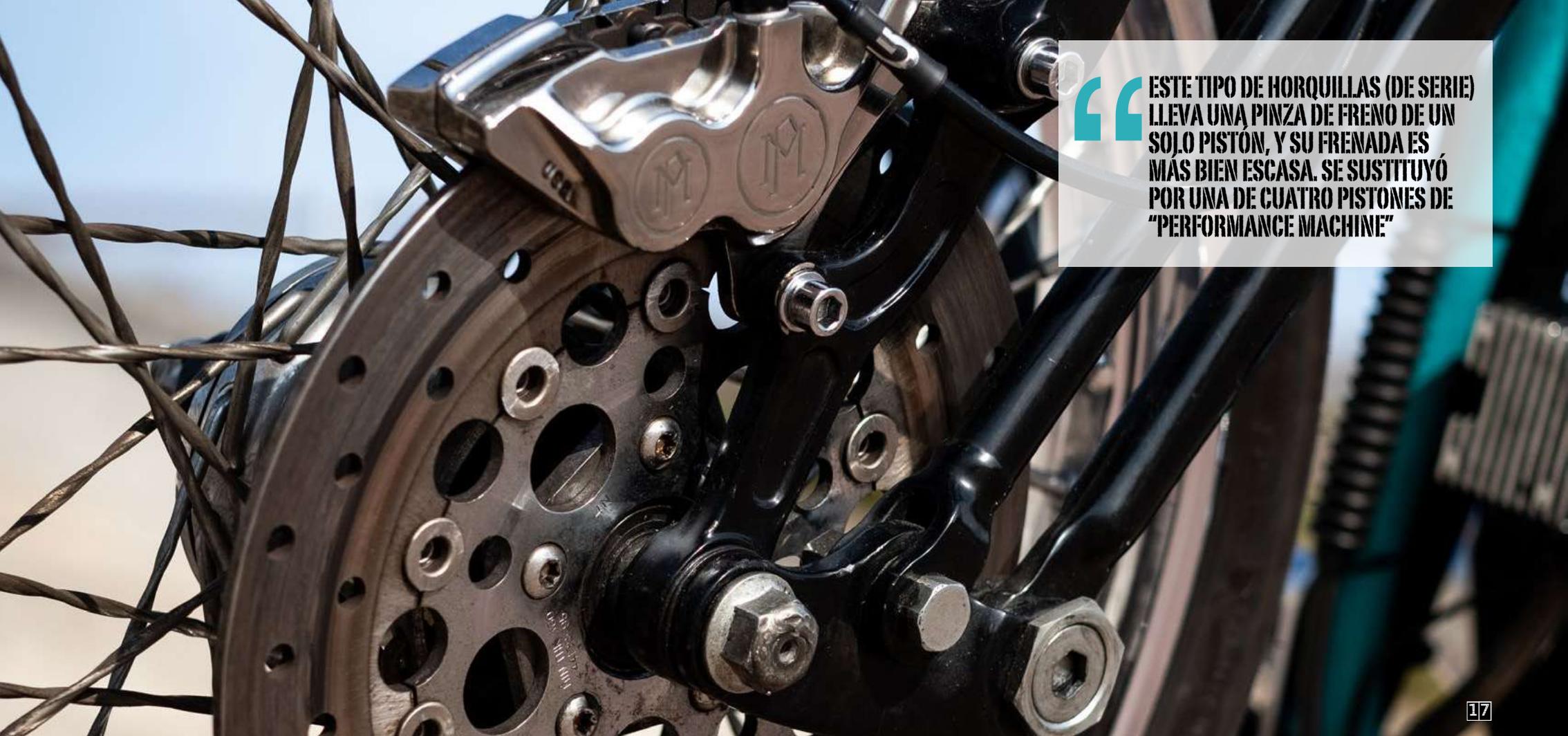
Madame Turquoise con Free Kustom Cycles

LA HISTORIA DE ESTA MOTO SE REMONTA A UNOS AÑOS ATRÁS CUANDO AYUDE A UN AMIGO MÍO A ADQUIRIRLA EN MADRID. Y AUNQUE LA MOTO EN SÍ ESTABA DE SERIE (SOFTAIL SPRINGER DE 1992) Y A LA SAZÓN HORRIBLEMENTE VESTIDA Y MALTRATADA, SE COMPRÓ CON LA IDEA DE TRANSFORMARLA.

TEXTO: MARCOS VÁZQUEZ FOTOS: MOTORHOLIK



“**COMO SE PUEDE OBSERVAR, DE LA MOTO DE ORIGEN QUEDA MÁS BIEN POCO... EMPEZANDO POR LA PARTE DELANTERA, SE SUSTITUYO LA HORQUILLA SPRINGER ORIGINAL CROMADA POR OTRA IGUAL PERO NEGRA. PROCEDENTE DE UNA BAD BOY.**



ESTE TIPO DE HORQUILLAS (DE SERIE) LLEVA UNA PINZA DE FRENO DE UN SOLO PISTÓN, Y SU FRENADA ES MÁS BIEN ESCASA. SE SUSTITUYÓ POR UNA DE CUATRO PISTONES DE "PERFORMANCE MACHINE"



“**ADEMÁS DE UNA BOMBA DE FRENO MINIMALISTA (BONITA DONDE LAS HAYA), DE MI AMIGO RICKY DE HAAS Y SU EMPRESA “WANNABE CHOPPERS”. IGUAL CON LA MANETA DEL EMBRAGUE.**



ESTE JUEGO DE MANDOS SE COLOCÓ EN UN MANILLAR ESPECTACULAR DEL QUE EL DUEÑO DE LA MOTO ESTABA ENAMORADO HACÍA TIEMPO, DE LA CASA JAPONESA "T&T CO."



SE OPTÓ POR SUSTITUIR EL DEPOSITO DE GASOLINA ORIGINAL POR UNO LLAMADO "EGG" (OBVIO VIENDO SU FORMA) DE LA CASA DEL SOL NACIENTE "EASYRIDERS"





“ EN LA PARTE IZQUIERDA DE LA MOTO, JUSTAMENTE EN LA TAPA DE LA BOBINA, COLOQUE TODOS LOS BOTONES NECESARIOS (ARRANQUE, LUCES Y BOCINA).



“ EL MOTOR SIGUE CON EL ORIGINAL. EVO 1.340 CC. CON SU CARBURADOR KEIHIN CV; SE LE CAMBIO LA TAPA SUPERIOR POR UNA ACANALADA EN FUNDICIÓN DE ALUMINIO. LE MONTÉ UN FILTRO DE MOONEYES “FINNED”



“ EL ASIENTO MONOPLAZA ES ROLLO SESETERO. NICO DE “SKIN CARS” LE DIO LA FORMA A LA ESPUMA Y LO TAPIZO CONTINUANDO CON LA IDEA PROPIA.



“ DEL PIGMENTO SE ENCARGÓ EL DUEÑO, HABIL EN ESAS LIDES, UTILIZANDO LA HIDROGRAFÍA. UNA DE LAS MEJORES PINTURAS QUE HE VISTO CON ESTA TÉCNICA.

“ ESTAMOS MUY CONTENTOS
-COMO SIEMPRE- CON
EL RESULTADO. ESPERO
-QUERIDO LECTOR DE
CHOPPERON- QUE TE GUSTE
TANTO COMO A NOSOTROS.

Leer más



Desde Elche recibimos la buena mandanga de Tamarit Motorcycles (texto y fotos). Oigo de ellos por muchos lados y decido contactar; responden amablemente. Su eslogan me ha llegado muy dentro: *“Lucky people with lovely burras”*

Texto y fotos: Tamarit Motorcycles



EXCLUSIVIDAD Y DIFERENCIACIÓN



En 2019 recibimos la llamada de Bartolomé, el cual había estado por Tailandia, y estando allí empezó a ver el movimiento Café Racer muy de cerca.





La base tenía que ser una Triumph Thruxton 900 y de carburación, una moto que nos tiene enamorados.



Firmeramente decidido, Bartolomé nos dio plena confianza en cuanto al desarrollo y nos pusimos manos a la obra.



Se seccionaron las barras de las horquillas delanteras seis centímetros y otros seis centímetros se redujo el amortiguador trasero.





En su parte delantera la pieza que más destaca son sus tijas de aluminio mecanizadas por control numérico.



**Solo quedaron dos pequeños
asientos tanto para piloto como para
acompañante. Quique domina la técnica.**



Se desarrolló un brazo que dejaría la matrícula flotando en el aire, el piloto trasero sería una tira de led insertada en el mismo chasis.





En cuanto a las tapas laterales para esta Triumph Thruxton nos decidimos por las Ruby, con sus filtros de potencia K&N a la vista.





En su parte delantera la pieza que más destaca son sus tijas de aluminio mecanizadas por control numérico. Se insertó el Motogadget pro y los led.





Algo realmente minimalista: faro 3/4 con rejilla, muelles pantera, intermitentes Motogadget en el extremo del manillar, piñas y centralita Motogadget, manetas Kustom Tech...



Predominaría el color del hielo de su carrocería y se acompañaría de un color muy llamativo: rojo carmín.

Leer más →

LA FAVORITA

La Indian Scout Bobber es mi moto favorita de la marca de Spirit Lake, Iowa. Lo reconozco. Además dentro de la gama de Scout, prefiero esta en concreto, la bobber, sobre sus mellizas Standard, Sixty y Twenty. Y no es la más cara de la gama. Desde 15.290 €

Texto: nacho.mahou

Fotos y video: Chatipower





Poco peso para manejar en parado. Su manillar no es muy ancho y puedes culebrear por el tráfico denso, solo que al ir sentado muy bajo no te permite ver por encima de los coches.

No es una moto concebida para hacer muchos kilómetros por autopista, pero su sexta velocidad inacabable es muy apropiada para este fin.



Tienes que trabajar con la Bobber. Su bajo centro de gravedad la mantiene muy pegada al asfalto y debes impulsarte con las estriberas y manillar al tumbar. La manejas con todo el cuerpo.





El fabuloso motor bicilíndrico en V está refrigerado por líquido, de 69 pulgadas cúbicas (1.133 cc) y 100 CV. Aceleración rápida y gran potencia para adelantar.



La altura del asiento es realmente baja, 649 mm, de los más bajos del mercado.

Los pies van adelantados sobre tu posición, pero sin exagerar, y los puños los llevas por delante, no muy altos, ni muy bajos.

El asiento es corto, bajo, cómodo y marrón. No desliza, lo que se agradece cuando vas sobre su grupa.

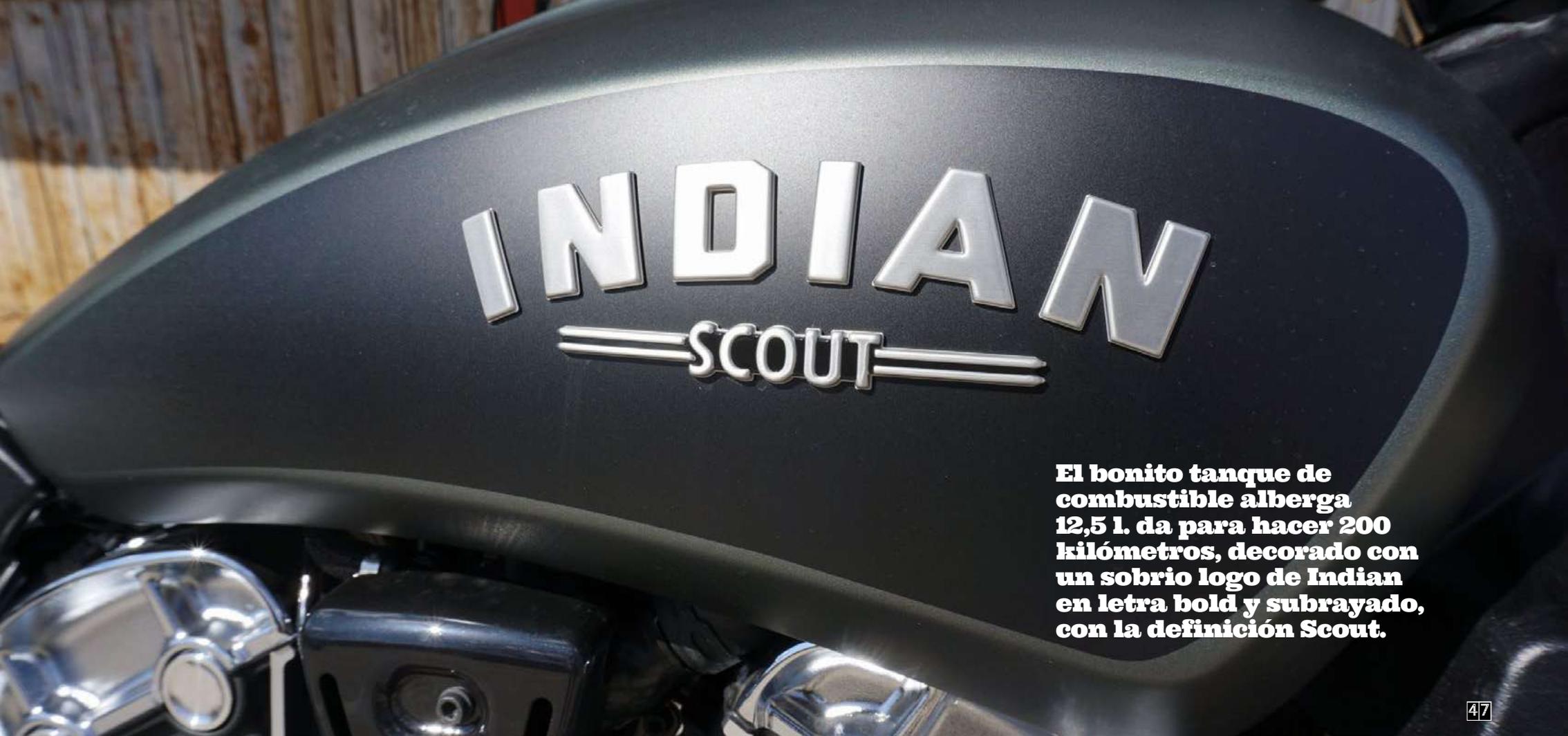




La delantera se cobija en un pequeño carenado frontal, que aloja un -comedido en tamaño-faro alógeno.

Los neumáticos sorprenden por los tacos, dignos de una moto de campo: Dunlop American Elite. El delantero 130/90 R16 72H. El trasero, 150/80R16 71H.





INDIAN
SCOUT

El bonito tanque de combustible alberga 12,5 l. da para hacer 200 kilómetros, decorado con un sobrio logo de Indian en letra bold y subrayado, con la definición Scout.

Existen dos hendiduras sobre los sables laterales para incrustar un asiento para el pasajero, o una parrilla para el equipaje.

¡Tu mismo, machote!

En el caso de ser una afortunada poseedora de esta Indian Scout, ignora esta última reflexión, propia de un MGTOW. Sé una superwoman.



Leer más 



Este vídeo está disponible en nuestro canal de YouTube

Fornida

PRUEBA - Ducati X Diavel 2021

Esta moto conceptuada como musculosa o fornida o corpulenta o vigorosa, nació en 2011 y hoy representa enormes cotas y exclusividad. El origen de su nombre procede del dialecto boloñés

Texto: nacho.mahou

Fotos y video: Chatipower

Dron: Romeo FJ



El corazón de esta moto es, evidentemente, el propulsor bicilíndrico Testastretta DVT de 1.262 cc con 160 cv de potencia



El asiento del piloto está rematado con un tapizado en ante, con mucho agarre y gran clase.





**Las llantas
-forjadas y
mecanizadas-
en negro brillo
que destacan
visualmente en
el conjunto de
la “diabla”. Y
pesan dos kilos
menos.**



Si el avezado lector se fija en la estética de la moto verá grandes líneas oblicuas desde el rojo de la pintura que marca la traza, y continúa en el tope del asiento del piloto, respaldo del pasajero, el cilindro trasero, hasta los bulbosos tubos de escape.



Su hábitat son las carreteras curvas, enlazando trazados de frenada y aceleración, manteniéndose firme y ágil en cualquier caso.

Leer más

YouTube

Este vídeo está disponible en nuestro canal de YouTube

Un display que hace de interfaz ofrece una información muy completa y fácilmente legible. Un acierto de colores y tipografía. Se visualiza muy bien aunque vayas a gran velocidad.



UN MAÑANO
MUY CHULO

SÁBADO 10-7-2021
EN COCA-SEGOVIA

DE 12:00 A 14.30
BAR EL RINCONCITO
@barelrinconcito73

Coca-Chula

MATINAL CHOPPARTY

100% MOTOS CHULAS



Chopper
ON

PERPETRADO POR CHOPPERON

REGALOS DE:



RIFA DE UN JAMÓN Y LOTE DE VINO
BANDA DE ROCK EN DIRECTO
MENÚ POPULAR

MAPA

30 años de leyenda

Todos recordamos la inolvidable escena de un tipo desnudo que entra en un bar biker y le afana la ropa y la moto a otro nota y las gafas y el arma al dueño del local. Es un recuerdo imborrable y el comienzo del éxito de la Fat Boy en el mundo a través de los fotogramas de Hollywood.

Texto: nacho.mahou Fotos y vídeo: Chatipower





A lomos de la Fat Boy el Terminator T-800 empezó a perseguir a John Connor por las calles de L.A. El robot de Skynet, no sabía las consecuencias de ese momento, en la cima de la cinematografía. Esto ocurría en 1991, 30 años después algunas cosas han cambiado.

SCAN MODE LEVEL 43545
ASSESS VEHICLE

ANALYSIS: MATCH:

389 VEHI	55378
390 SIZE	38022
600 TSPD	23022
287 HPWR	12048
105 CODE	20673
798 RNGE	29687

VISUAL:
MODEL 114
FLF85
21FATBOY



Antes de entrar en materia, me gustaría explicar la etimología de la moto. Fat Man fue el nombre clave utilizado para el dispositivo nuclear que fue detonado en la ciudad de Nagasaki. Little Boy fue lanzada en Hiroshima tres días antes.

Es el primer modelo de H-D que probamos con el nuevo chasis Softail y con el motor 'gordo' 114 Ci; 1.868 cc en Europa.



Y una buena noticia para los amantes de las motos de toda la vida: Vuelve con muchos cromados. Motor, escape, horquilla delantera, puntales del guardabarros trasero y la consola.





Sus “zapatitos” son unos Michelin Scorcher, de 160 mm delante y 240 mm detrás - los más “tochos” que se han visto en un modelo Harley-Davidson de serie. Métricas aparte.

Mide más de dos metros (2.370 mm) y pesa más de 300 kilos. No es una moto para veganos, se necesita proteína y musculatura para pilotarla. Aunque la altura del asiento -de 675 mm- no es nada alta.





Con un tanque de gasolina de casi 19 litros (18,9) puedes hacer la mítica cifra de 200 kms. Depende -como siempre decimos- de tu modo de conducción y área a recorrer. Pero te damos un promedio de 5,5 litros a los 100.



Otros detalles interesantes son las imponentes llantas Lakester, en fundición de aluminio, mecanizadas. Los frenos de disco, de cuatro pistones fijos delante y de dos pistones flotantes detrás.

**Opción de colores:
Negro, negro metálico, verde militar y
bitono con gris.
Este modelo es el Vivid black (26.100 €)
color negro con matices cromados
cuando se expone a una luz brillante.**

Leer más

You Tube

Este vídeo está
disponible en nuestro
canal de YouTube

PRUEBA - Indian Roadmaster 2021

La Indian Roadmaster es uno de los modelos más equipados y más espectaculares de la marca que este año recibe el nuevo motor Thunder Stroke 116.

Texto: nacho.mahou
Fotos y vídeo: Chatipower
Agradecimientos: Ytu en Ruta

RE
FRES
CANTE



La protección aerodinámica se consigue con un gran carenado frontal dotado de parabrisas. Se regula electrónicamente, con un botón en el puño derecho.



A photograph of a motorcycle rider on a winding road. The rider is seen from behind, wearing a black jacket and helmet, riding a dark motorcycle with a large storage box. The road is paved and curves to the left. A metal guardrail runs along the edge of the road. In the foreground, the rear wheel and a portion of the motorcycle's body are visible, showing a multi-spoke alloy wheel and a red taillight. The background features a rocky hillside with sparse vegetation and a line of trees under a clear sky.

El confort es categórico en la Roadmaster, enfocada completamente a la conducción viajera de largo recorrido.

**Se han cuidado con
dedicación los asientos,
calefactados y...
¡atención! refrigerados.**

HEAT  COOL

Por las carreteras reviradas conviene elegir el modo sport para disfrutar de apuradas en curvas lentas, y salir disparado apretando el puño derecho. Es ágil para ser un aparato de casi 400 kilos.



Aquí te cabrá todo gracias a la gran capacidad de sus maletas laterales y del baúl trasero, con una capacidad total de 140 litros. No de cerveza, pero por capacidad, que no sea.



La rueda delantera es de 17 pulgadas, con llanta de aluminio y calzada con unos neumáticos Metzeler Cruiser Tec, tubeless (130/80B17 65H). Atrás, llanta 16 (180/60 R16 80H).



El interface del piloto con la moto está resuelto con una pantalla multimedia de gran tamaño con conectividad y un sistema de audio de 200 W con ecualizador dinámico.





Sus proporciones son espectaculares. Un largo de 2.656 mm, ancho de un metro y alzada de de 1.490 mm. La altura del asiento, 673 mm desde el suelo.

Leer más

YouTube

Este vídeo está disponible en nuestro canal de YouTube

La gama Roadmaster se completa con tres versiones: Dark Horse (34.290 €), Classic (34.290 €), Limited (34.590 €). La primera es la que hemos probado, negra mate, como un toro zaino.



FORTALEZA

ESTA HARLEY LA SIENTO MUY CERCANA. HA ESTADO EN UNA PARTE IMPORTANTE DE MI VIDA. TAMBIÉN ME HA ACOMPAÑADO EN CIENTOS DE RUTAS POR LAS PLAYAS DEL CARIBE, INCLUSO POR LA ARENA... ME HA LLOVIDO MUCHO. PERO SIEMPRE CON BUENA CARA, **ME HE CAIDO Y ME HE LEVANTADO.** INCLUSO HE QUEMADO RUEDA PARA BURGER KING.

TEXTO: NACHO.MAHOU
FOTOS Y VIDEO: CHATIPOWER



**SU PESO ES DE 286 KG
(VACÍO), LA MÁS LIGERA
DE LAS SOFTAIL.
AUNQUE NACIÓ COMO
DYNA, YA COMPARTE
ESTE NUEVO CHASIS,
MUY MEJORADO.**



Y SU POTENCIA
ALCANZA HASTA LOS
86 CV, UN MOTOR
MILWAUKEE-EIGHT 114
QUE SUSTITUYE AL
M8 107 PERO CON EL
QUE COMPARTE UN
NIVEL DE POTENCIA DE
86 CV. GANA EN PAR,
EN RESPUESTA, EN
COMPORTAMIENTO,
ACELERACIÓN,
VELOCIDAD MÁXIMA





ESTÁ MARCADA POR UN ESTILO BOBBER CON UN MANILLAR SEMI CUEL GAMONOS, GUARDABARROS RECORTADOS Y DE UN DEPÓSITO MUY, MUY BONITO Y ESTILIZADO. LA INSTRUMENTACIÓN DIGITAL ES UN LOGRO; ESTÁ INCRUSTADA EN LA TAPITA QUE SUJETA AL MANILLAR.



**LAS LLANTAS
NEGRAS DE RADIOS Y
MOTOR OSCURECIDO
LE APORTAN UN
LADO CANALLA
JUNTO CON UNA
PINTURA RETRO EN
LA QUE PREDOMINA
EL NÚMERO 1, UN
CLASICAZO DE H-D.**



**EN CIUDAD, TE CUESTA MUCHO
EL EJERCICIO DE PIE-A-TIERRA-
PUNTO-MUERTO-PRIMERA...
COMÚN EN LOS SEMÁFOROS.**

You **Tube**

Este vídeo está
disponible en nuestro
canal de YouTube

Leer más

ESTA EDICIÓN DE CHOPPERON NO LLEVA PUBLICIDAD

¿QUIERES APOYARNOS?

ES FÁCIL Y POCO COSTOSO

**Desde 3€ al mes -lo que te cuesta una birra-
Únete a la tripulación de ChopperOn.**

Apóyanos y tendrás varias ventajas exclusivas: contenidos anticipados en YouTube, preferencia en eventos...

Ya son varios lectores que se han unido, se lo agradecemos de corazón.

Poco es mucho.



<https://www.patreon.com/chopperon>

Bólide Retro



Es una moto neo retro y es una moto deportiva. Una de las novedades que tiene Triumph para 2021. La etimología de Thruxton proviene de 1961, cuando en el circuito con el mismo nombre venció una Triumph Bonneville de 120 R. Desde entonces el nombre de Thruxton está ligado a la historia de Triumph.

Texto: nacho.mahou
Fotos y video: Chatipower



El motor bicilíndrico que incorpora es el mismo que el resto de hermanitas de su gama, pero han conseguido 8 CV más, situándose en 105 caballos de potencia.



Sus faros, que son led. Ciertas características estéticas destacan como el colín. La moto es monoplaza, aunque se puede homologar para dos personas. Pertenece a lo que se llama desde la casa matriz "Triumph Modern Classic".



Otro aspecto estético y funcional que vemos son los silenciosos tipo megáfono orientados hacia arriba, que además cumplen con la normativa Euro 5. Le proporcionan un aspecto muy adecuado para el conjunto.



La altura del asiento es de 810 milímetros. Siempre que pensamos en esto, la altura del asiento que supere los 800 milímetros ya es un poco elevado.



En la parte ciclo destacan -para empezar- los frenos. Dos pinzas Brembo M50 son monoblock y radiales. Detrás lleva un disco de 220 milímetros que es Nasim, que también te aporta un apoyo en la frenada. La horquilla invertida es Showa BPF regulable (digna de una Panigale) y amortiguadores Öhlins con depósito de gas independiente y muelles negros sobre la rueda trasera.



La moto se pilota bastante bien, es fina, la metes en las curvas enlazadas. Es una gozada. Es súper potente, pero luego hablaremos de las formas de conducción.

Donde la aparques la gente hace corrillo, nos pregunta. Se hacen fotos. Es muy bonita.



Leer más 

YouTube

Este vídeo está disponible en nuestro canal de YouTube

El Arte Renacentista Tatuado

El universo de la Kultura Kustom no conoce límites, aunque Benedicte Piccolillo lo roza con sus pinceles (sean de pigmento o de píxeles). Una gran artista que recrea sobre obras clásicas de la pintura mediante iconografía del tatuaje.

texto: nacho.mahou





Lo voluptuoso
del Renacimiento
combina
perfectamente con
la erótica del tatuaje.
Piel desnuda, con
tinta subcutánea.

Cosmic girl



La artista francesa
combina su talento
de diseñadora
gráfica, artista
callejera y fotógrafa.
Detrás del telón
de Voglio Bene
acumula su
capacidad exquisita.

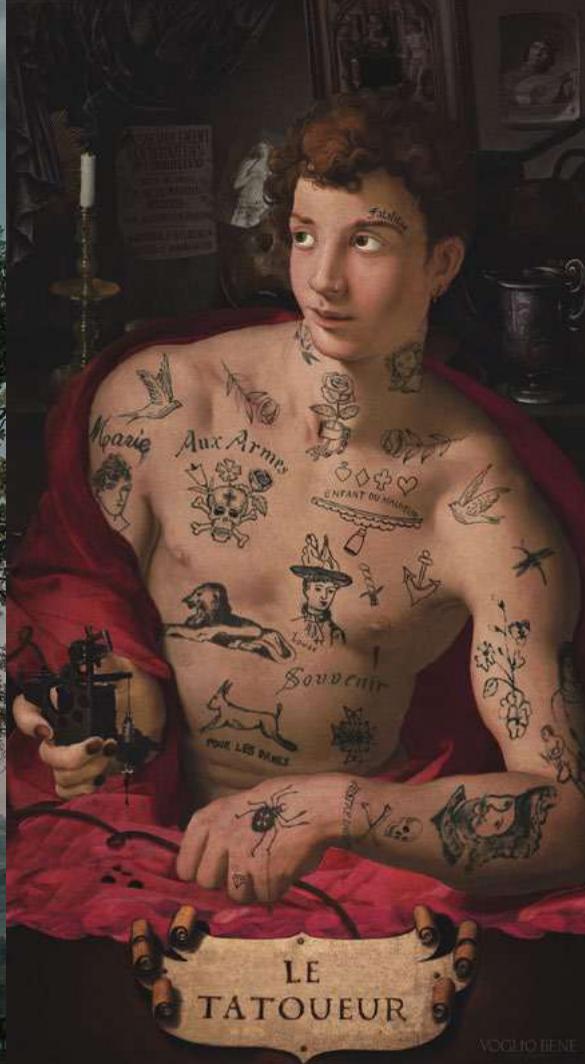


La Verite

“Me puedo enamorar tanto de una pieza de la Edad Media como de un cuadro manierista. Mi época favorita sigue siendo el Renacimiento, sobre todo italiano, pero también español. Está lleno de pinturas religiosas, cada una más hermosa que la otra, que mantienen y deleitan mi lado espiritual”.

Le grand Belzoni





Le tatoueur

La simbología old school impregna su obra, llena de erótica y sensualidad. Contorneado de múltiples elementos decorativos y ornamentales.



Mano poderosa



Santa



Messina

Una profusión de imágenes que forman un todo que se disfruta en el rato que te lleva ver el conjunto. Orlas, aureolas, filetes, molduras, perfiles, ribetes cenefas y mucho tattoo.

Marie Madeleine





Mange



Tourmente

En 2020 decide fundar Voglio Bene junto a su fiel Pascal (fotógrafo titulado). A la postre, una marca de decoración artística basada en el street art.

Prie

Leer más



Cómo ajustar (correctamente) el acelerador de tu moto

En mis años de carrera como formador técnico, cuando he tenido que evaluar la experiencia y habilidades prácticas de un mecánico profesional, esta pregunta era una de mis favoritas: “¿Podrías explicarme cómo realizas el ajuste del cable del acelerador?”

La mayoría de respuestas eran similares, acompañadas por una sonrisa del mecánico, que pensaba “esto va a ser fácil”, y procedía con la explicación: se tensa, primero el cable de aceleración y seguidamente el de retorno, hasta que ambos no tienen prácticamente juego y al soltar, el puño vuelve por sí mismo a su posición inicial. Seguidamente pasábamos a la moto en cuestión, donde el técnico tenía que realizar la operación. En un par de minutos el ajuste estaba finalizado, tal y como se había descrito anteriormente.

(Figura 1)

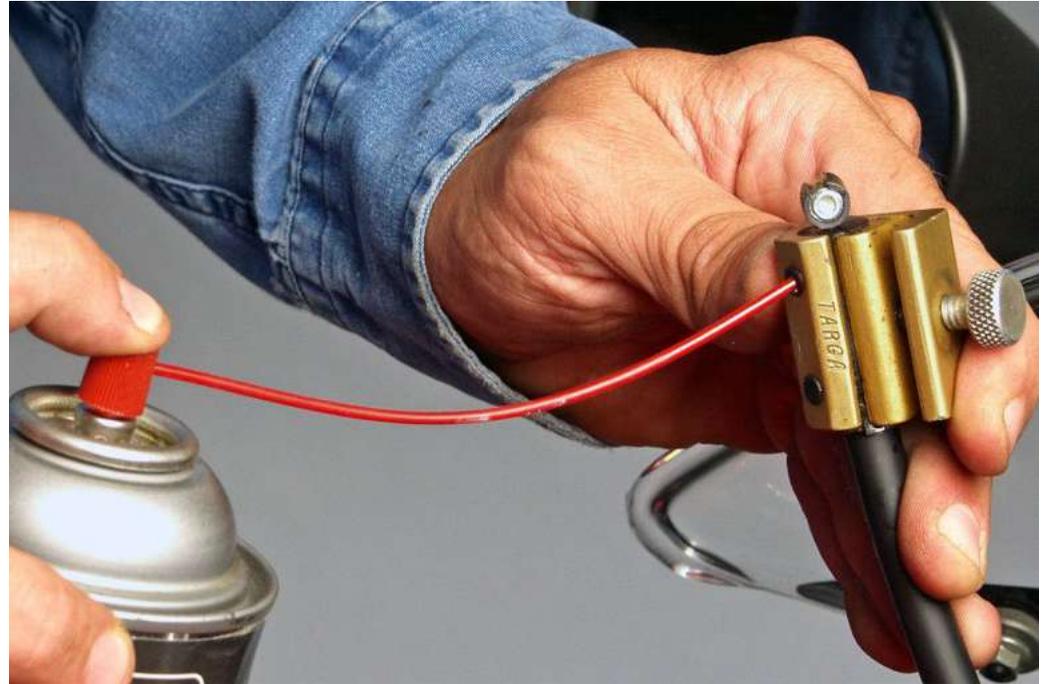


La experiencia es un grado

Lo que venía a continuación era, en muchos casos, embarazoso, especialmente para los tipos más experimentados. Se les hacía extraer el filtro del aire y acelerar a fondo. Ante su sorpresa, la mariposa del acelerador no se abría mucho más de la mitad de su recorrido, por lo que una moto con dicho ajuste no acelerará correctamente y nunca alcanzará su rango máximo de potencia y velocidad. ¿Qué había fallado? (Figura 1).

Algo tan sencillo como la presunción que da la experiencia. Conforme realizamos una operación muchas veces, siempre con el mismo resultado, nuestro cerebro tiende a creer que siempre que realicemos dicha operación, el resultado será el mismo. Esto, que es un mecanismo de supervivencia ancestral, muchas veces nos aleja del estado mental creativo que todo mecánico debe tener presente cuando repara, ajusta o diagnostica un componente de la motocicleta: no hay que dar nada por supuesto.

(Figura 2)





(Figura 3)

La importancia de las especificaciones

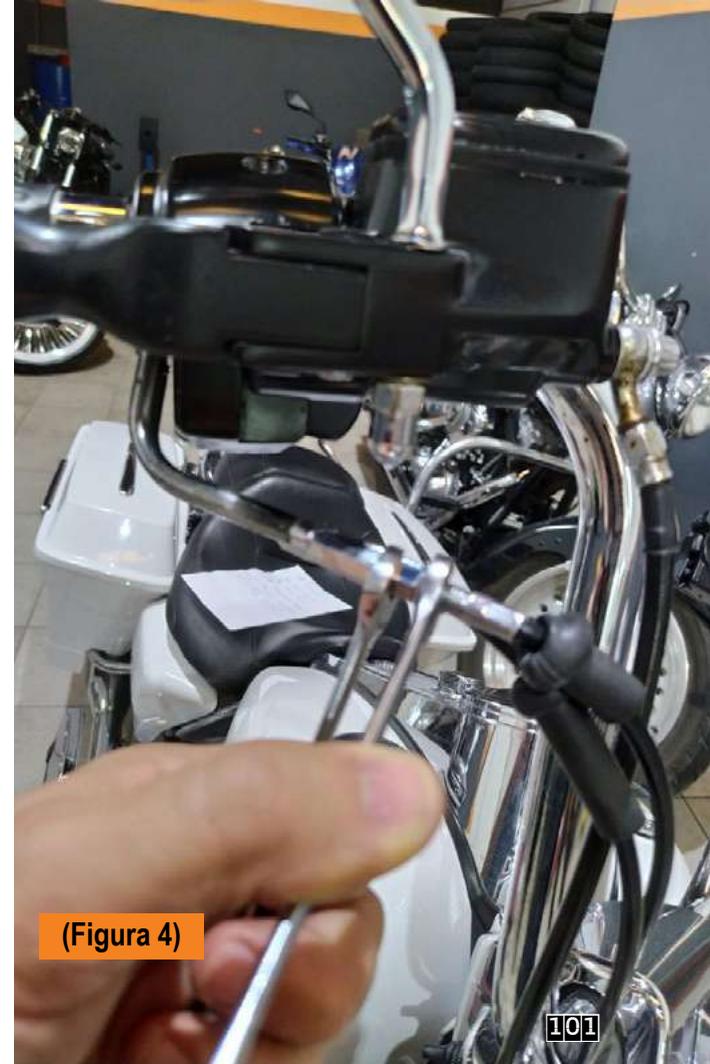
Generalmente, el manual de taller está diseñado para evitar estos errores, siempre que nos comprometamos a seguirlo paso a paso, sin saltarnos (dar por supuesto) ninguno de ellos. Si comprobamos, por ejemplo, los pasos necesarios para realizar este proceso en un modelo Harley-Davidson (aunque son válidos para prácticamente cualquier moto con acelerador mecánico), veremos lo sencillo que resulta y que al mismo tiempo es prácticamente imposible cometer un error como el mencionado anteriormente.

Manos a la obra

El primer paso consiste en verificar y realizar la correcta lubricación de los cables. Si no están bien lubricados, el funcionamiento será errático, especialmente al reducir gas (**Figura 2**).

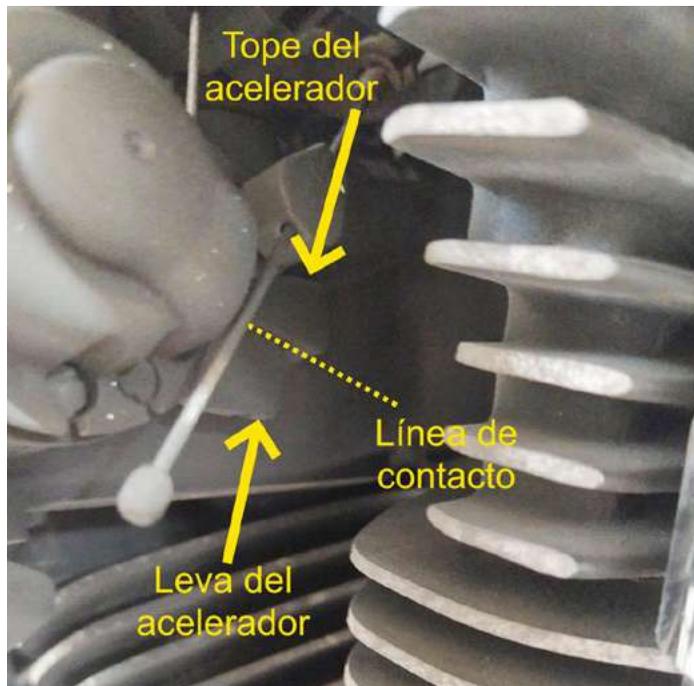
A continuación, se afloja por completo el tornillo de fricción del puño (sirve para que vaya más o menos suave) (**Figura 3**).

Se aflojan las tuercas de bloqueo de ambos cables, y se procede a destensarlos al máximo (**Figura 4**).



(Figura 4)

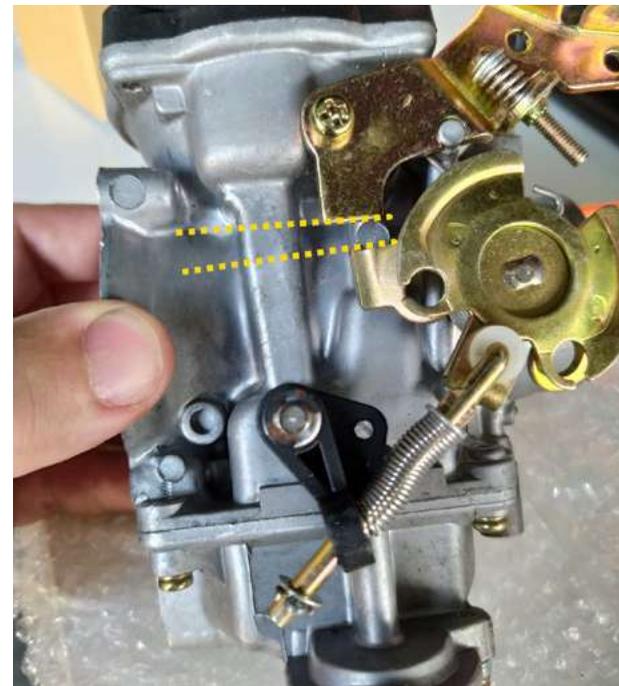
(Figura 5)



ESTE PASO QUE SIGUE A CONTINUACIÓN ES DONDE SE SUELE COMETER EL ERROR DE AJUSTE, PUES NO SE REALIZA

Seguimos poniendo la dirección recta, con la rueda mirando hacia adelante. En este punto, abrimos el puño al máximo (posición WOT o "wide open throttle") y lo mantenemos de este modo, mientras tensamos el cable de acelerador hasta que la leva del acelerador toque con el tope del carburador (**Figuras 5 y 6**). Procedemos a apretar la tuerca de bloqueo del cable del acelerador y entonces, sólo entonces, soltamos el puño del gas. En el siguiente paso, giramos el manillar totalmente a la derecha y tensamos el cable de retorno hasta que la funda toc

(Figura 6)



(Figura 7)



a ligeramente con el muelle situado en su extremo. Apretamos la tuerca de bloqueo (Figura 7)

El último paso sirve para comprobar que todo funciona correctamente. Se abre y se cierra el puño del gas en su totalidad, al mismo tiempo que giramos el manillar en diferentes direcciones. El funcionamiento ha de ser suave y al soltar el puño, debe volver rápidamente a su posición inicial. Ya podemos apretar ligeramente el tornillo de fricción, a nuestro gusto personal, sin que se impida el retorno del puño.

Conclusiones

Podemos ver que son sólo 6 sencillos pasos para ajustar correctamente una de las partes más importantes de la moto, donde el conductor interactúa directamente con el control de potencia de la máquina (Figura 8). El paso número 4 nos garantiza que la apertura máxima del puño coincidirá con la apertura máxima de la mariposa del acelerador, siempre que, claro está, no hayamos presupuesto que esto ya ocurre. De hecho, mi recomendación sería que realizases esta comprobación del paso 4 en tu propia moto ¿está bien ajustado? Se admiten apuestas...

(Figura 8)



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

