SUPER SPECIAL

14 AUG-SEP

E-MAGAZINE ABOUT SPECIAL MOTORCYCLES AND LIFESTYLE

KRAFTSTOFFSCHMIEDE | ACHILLES
MOTORBEACH | ASTURIAS
GIVEN MOTODESIGN | REDSHIFT
KD MOTORCYCLES | LIVIA SPECIAL
WHEEL&STONES | ST. WENDEL
THORNTON HUNDRED | PANIGALE1299
KROWDRACE FLAT TRACK
ATELIER MEDUSA | CB750FOUR



Original illustration: Emilio Cabañas | Versione digitale gratuita - Free digital version

EMILIO CABAÑAS
THE ART OF MOTORCYCLE

SUPER SPECIAL

only for enthusiasts

Publisher: SUPER SPECIAL MAG

Lead editor: Ernesto Bitonte
English texts review: Mike Etienne
Social media manager: Francesco Zara
Creative Director: Massimiliamo M. Longo
Content manager,graphics,layout: Ernesto Bitonte

Editors Italy:
Emanuele Tacchia
Francesco Zara
Oberdan Bezzi
Francesco Veneziani
Luca Baiocchi
Domenico Conese
Massimiliano Turci

International Editors:
Mauge Sereni (Argentina)
Hermann Köpf (Germany)
Max Vannoni (UK)

Resident photographers:
Kayadaek Photography [germany]
Sofia Mishukix [Argentina]
Joseph Fortebraccio [italy]
Polina Krasnova [russia]

Contact:
superspecial@superspecialmagazine.com



Reproduction in whole or in part of images, texts and illustrations is forbidden without the authorization of Super Special. Super Special is not responsible for the opinions expressed by the editors reported in the articles, nor for the truthfulness of the products presented by its advertisers. All rights reserved.

Copyright 2018
Super Special

La riproduzione totale o parziale di immagini testi e illustrazioni è vietata senza l'autorizzazione di Super Special. Super Special non è responsabile per le opinioni espresse dagli editors riportate negli articoli, ne della veridicità dei prodotti presentati dai suoi inserzionisti. Tutti i diritti sono riservati.

EDITORIALE/EDITORIAL

Cosa potrei dire se non che è un'uscita pazzesca ? Innanzitutto perchè è un'uscita estiva e perchè ci abbiamo messo tutto quello che è successo tra luglio e agosto, con ancora più cuore e sudore.. Poi perchè è una doppia uscita, agosto e settembre, e infine perchè racconta di artisti sopraffini e perchè vi parliamo di moto incredibili e non solo... anche di eventi incredibili!

Vi immagino con il tablet a sfogliarlo in spiaggia, chissà dove, o tra i monti in qualche luogo remoto super rilassante..

Intanto tra una cosa e l'altra a fine agosto ci vediamo al One-0-One! Nel frattempo godetevi le vacanze..e non dimenticate di dirci cosa ne pensate e di dire ai vostri amici che SS si scarica gratuitamente dal nostro sito!

Ph: Kayadaek Photography - KROWDRACE,2019

SHIELDED WITH STYLE

holyfreedom.com

HOLYFREEDOM

SUPER SPECIAL #14

SPECIAL BIKES:
KRAFTSTOFFSCHMIEDE
> ACHILLES

RED HOLT BOLT AND PEPPER
> EMILIO CABAÑAS

SPECIAL EVENTS
> MOTORBEACH

SPECIAL BIKES
GIVEN
> REDSHIFT

OBI BEST SKETCHES
> TRACKDAY TWIN 1200

SPECIAL BIKES
KD MOTORCYCLES BELGIUM
> LIVIA SPECIAL

SPECIAL EVENTS
> WHEELS&STONES

SPECIAL BIKES
THORNTON HUNDRED
> DUCATI 1299

SPECIAL EVENTS
> KROWDRACE

SPECIAL CAFE RACER
ATELIER MEDUSA
> CB 750FOUR

PH: SUPER SPECIAL - MOTORBEACH FESTIVAL 2019

TAVERI

www.taverimoto.com

ACHILLES

Kraftstoffschmiede

Txt [Ita-Eng]: Luca Baiocchi
Ph: Cyril Casagrande



Nell'antica Grecia gli Dei selezionavano esseri umani per trasformarli in miti capaci di abbattere le barriere del tempo e far giungere l'eco delle loro urla di battaglia e la loro forza, fino ai nostri giorni. Nella Repubblica Ellenica e più precisamente nella regione di Ftia, nacque uno degli eroi più conosciuti nei racconti omerici che grazie alla sua determinazione e al suo coraggio fu capace di distruggere eserciti e conquistare città apparentemente impenetrabili. Un vero semidio dal sangue umano, ma con la tenacia e la determinazione di un guerriero divino. Il suo nome era Achille.

Famoso per la sua velocità, la ferocia e soprattutto per l'ira che lo accompagnava ad ogni battaglia. Omero nei suoi racconti ha reso questo uomo uno spavaldo e impavido combattente avo di una stirpe di uomini coraggiosi e puri che ancora oggi vincono battaglie impossibili. Infatti ai giorni nostri, due uomini di quella discendenza, senza spade lance e scudi, ma con creatività e abilità meccaniche, sono riusciti a conquistare il pubblico nella classe Factory del campionato più ambito da ogni costruttore di proiettili a due ruote, il Sultans of Sprint challenge con la loro creatura mitologica: ACHILLES.

Il progetto è nato nella testa di Philipp Ludwing, owner dell'officina Kraftstoffschmiede, veterano di questa disciplina e vincitore di diverse gare ottenuti con il precedente missile da lui costruito, Hercules. Questa volta ha pero' deciso di non fare le cose da solo, ma ha avviato una collaborazione con il designer Krzystof Szews di Man & the Machines e con BMW Motorrad, che ha messo a di-

sposizione la moto. La linea disegnata da Krzystof ricorda quella di un proiettile, lo stile è industriale, quasi minimale. La carenatura è stata progettata per le gare dei Sultans of sprint, l'imprinting dato dal designer voleva marcare il concetto che la moto doveva essere funzionale e non bella. In realtà Krzys ha realizzato un pezzo d'arte grezzo, privo di fronzoli ma con una forma e uno stile ricercato e ribelle.

L'intento era quello di ottenere una moto capace di permettere al pilota di diventare un tutt'uno con la macchina. Infatti la posizione di guida è completamente caricata in avanti e ci si ritrova quasi distesi a sfiorare l'asfalto, sulla linea del via, in attesa che la bandiera si abbassi.

Solo, con davanti il nulla, un altro nemico battuto, una nuova storia scritta. Il progetto Achille è è stato realizzato su base rigorosamente Bmw di derivazione R1250RS, il cerchio Kineo maggiorato da 3.5x21 pollici nell'anteriore si nasconde timidamente sotto la carenatura creata mediante disegno 3D. Il posteriore mostra sempre un cerchio Kineo, ma da 5.5x17 pollici invece che 19, entrambi sono incastonati all'interno di pneumatici Shinko. Phil ha costruito un telaio in alluminio dove ha deciso di posizionare la sella e ricavarci l'alloggiamento per l'elettronica della moto e una bombola di protossito di azoto. La posizione di guida è molto allungata, le pedane arretrate permettono al pilota di distendersisulla moto per tagliare il flusso aerodinamico e guardare l'asfalto che scorre sotto il motorone di mamma Bmw.

Le sospensioni completamente regolabili, sono state realizzate appositamente per questo esemplare dal costruttore tedesco Wilbers Suspension. La forcella è mantenuta in posizione da un set lavorato a CNC di alberi tripli progettati e sviluppati da Phil, con un offset aggiuntivo di 50mm per un passo più lungo e una distribuzione del peso in modo da ottenere una trazione davvero speciale. Un progetto da sballo quello realizzato da Phil e Krzys che in qualche modo sono riusciti a lasciare la loro impronta nella storia di questo campionato. Credo che si sentirà parlare molto di loro, infatti i due hanno deciso di continuare a lavorare insieme per altri progetti. Non possiamo sapere cosa si inventeranno, ma siamo in attesa del prossimo poema e di un nuovo eroe._

In ancient Greece the gods selected human beings to transform them

into myths capable of breaking down the barriers of time and bringing the echo of their battle cries and their strength to our days. In the Hellenic Republic, and more precisely in the region of Ftia, one of the most well-known heroes in the Homeric tales was born who thanks to his determination and courage was able to destroy armies and conquer seemingly impenetrable cities. A true demigod with human blood, but with the tenacity and determination of a divine warrior. His name was Achilles.

Famous for his speed, ferocity and above all for the wrath that accompanied him in every battle. In his stories Homer has made this man a bold and fearless ancestor fighter of a lineage of brave and pure men who still win impossible battles. In fact, today, two men of that descent, without swords spears and shields, but with creativity and mechanical skills, have managed to win over the public in the Factory class of the championship most coveted by every two-wheeled missile manufacturer, the Sultans of Sprint challenge with their mythological creature: ACHILLES. The project was born in the mind of Philipp Ludwing, owner of the Kraftstoffschmiede workshop, a veteran of this discipline and winner of several races obtained with the previous missile he built, Hercules.

This time however he decided not to do things alone, but he started a collaboration with the designer Krzystof Szews of Man & the Machines and with BMW Motorrad, who made the bike available. The line designed by Krzystof resembles that of a bullet, the style is industrial, almost minimal. The fairing was designed for the Sultans of Sprint races, the imprint given by the designer wanted to mark the concept that the bike had to be functio-



nal and not beautiful. Actually Krzys has created a piece of art that is raw, without frills, but with a refined and rebellious shape and style.

The intent was to get a bike capable of allowing the pilot to become one with the bike. Fact is: the riding position is loaded fully forward and you find yourself almost lying down to touch the asphalt, on the starting line, waiting for the flag to drop Alone, with no one in front, another beaten enemy, a new written story.

The Achilles project is based on a BMW derived from a R1250RS, the Kineo rim increased to 3.5 x 21 inches in the front hides shyly under the fairing created by 3D design. The rear also shows a Kineo rim, but from 5.5 x 17 inches instead of 19, both are shod with Shinko tires. Phil built an aluminum frame where he decided to position the saddle and get the housing for the bike's electronics and a nitrogen oxide cylinder. The ri-

ding position is very elongated, the rear footrests allow the rider to relax on the bike, to cut the aerodynamic flow and watch the asphalt that flows under the motor of mother BMW.

The fully adjustable suspension has been made specifically for this specimen by the German manufacturer Wilbers Suspension. The fork is held in place by a CNC-machined set of yokes designed and developed by Phil, with an additional offset of 50mm for a longer wheelbase and weight distribution for truly special traction. A high-level project realized by Phil and Krzys that somehow managed to leave their mark in the history of this championship. I think we will hear a lot about them, in fact the two have decided to continue working together for other projects. We cannot yet know what they will invent, but we are waiting for the next poem and a new hero._

Vibrazioni®
art • design

vibrazioniartdesign.com

photo: Callo Albanese

HAPPY HOLIDAYS
TO EVERYBODY



VIBRAZIONIARTDESIGN

EMILIO CABAÑAS

RED HOT BOLTS AND PEPPER

The Art of Motorcycle



Txt [Ita-Spa-Eng]: Maria Eugenia Sereni

Photo: Peter Guld | Cover, pictures: Emilio Cabañas



Perché l'Arte possa esplodere nelle pupille delle persone e dare un senso che accarezzi i neuroni degli spettatori, deve essere pregna di certi ingredienti. Le emozioni del passato, il contesto sociale e la tecnica, così come la storia dello stesso artista, passano dalla mano alla carta viaggiando sino alle terminazioni nervose degli spettatori, collegandoli per un momento proprio all'anima dell'artista, per trasmettere sensazioni uniche. Così, artisti come Emilio Cabañas liberano frammenti della propria anima facendoli arrivare in chi si sente identificato con le sue opere; lui vuole condividere con i suoi spettatori un altro modo di sentire la vita.

L'EMOZIONE DEL PASSATO

Qual è stato il tuo primo contatto con le motociclette?

Da quando ero davvero molto piccolo, circa 9 o 10 anni. Andavamo in campagna con mio padre e mio fratello maggiore, utilizzando le tipiche motociclette spagnole Montesa. Quelle sensazioni che ho vissuto da bambino, sono rimaste lì. In effetti, le bici da campo sono quelle che mi piacciono di più e quelle che abbiamo usato con Los dos Julios, è così che si chiamano mio fratello e mio padre.

LA STORIA

Guardando le tue opere senti la gioia e il sapore dell'estate. Come hai fatto a trasferire un'emozione in un disegno?

E' stato piuttosto aneddotico. Ho tre figli e molti anni fa ho deciso di scrivere un piccolo giornaletto, su un quaderno, per loro senza alcun ordine o contenuto specifico, solo per dire loro cose in cui metto riferimenti di amici o il momento, cosicchè da grandi, possano aprirlo, leggerlo e ricordare che in quel giorno siamo andati in un posto o abbiamo fatto una qualchecosa ... ne ho uno ogni anno. Allora, era solo la scrittura. Nel 2013 ho notato che c'erano molti fogli bianchi e ho deciso di riempirlo di disegni. Sul mio Instagram, puoi vedere quando ho iniziato a disegnare e le linee di fondo del quaderno. Disegnare mi aveva sempre affascinato, ma non l'avevo mai fatto prima. E 'stato spontaneo. Ho iniziato con il posto dove vivo, che mi piace molto, Ginevra ..e un altro dove solitamente vado per vacanza a Helva, in Andalusia. Un giorno ho disegnato La Moto ed è stato come un tuffo nella mia infanzia. Da quel momento in poi ho iniziato a concentrarmi maggiormente sulle macchine.

Un altro momento di svolta che mi ha incoraggiato molto è stato 6 anni fa, quando il marchio Deus ha pubblicato un mio disegno che amo e che mia figlia ha nella sua stanza.

IL CONTESTO SOCIALE

Cosa ti ha fatto concentrare in quel momento sulle moto?

Ha coinciso con il fatto che ci fosse un revival della cultura motociclistica; il fattore sociale della crisi in Europa in cui molte persone hanno deciso di reinventarsi. È stato un ritorno al classico. Sono stati messi su molti laboratori dedicati alla personalizzazione delle motoci-

clette come modo di 'sopravvivere' e tante attività sono riuscite ad emergere lavorando proprio su questo: nuove tendenze motociclistiche, nuovi personaggi della comunità motociclistica internazionale, riviste che prima non esistevano. Nel settore moto del Café Racer 15 anni fa non c'era davvero nulla, 10 anni fa c'era poco e ora c'è davvero molto. Basta solo far caso a quanti marchi motociclistici anche importanti hanno prodotto restyling di modelli degli anni 60/70, come collezioni Vintage. Tutto ciò accadeva proprio nel momento in cui io iniziavo a disegnare.

LA TECNICA

Hai studiato disegno?

Non ho una formazione, e in questo modo sento di poter essere davvero libero e questa è una delle cose che mi ha incoraggiato maggiormente. Non avendo quell'addestramento, le cose vanno così come vengono da fuori. Nella mia formazione accademica ho avuto bisogno di sapere tutto prima. Diversamente nel disegno sono andato direttamente al risultato, con molta consapevolezza e umiltà nell'ignoranza-tecnica che ho. Molte volte penso che se qualche artista accademico guarda i miei disegni, sicuramente penserebbe: come si può mescolare tutto questo!??!! È un'aberrazione! Però dai ... se alle persone e a me piace ...

Come realizzi i tuoi disegni?

All'inizio, quando facevo i ritratti, usavo direttamente l'inchiostro, ma quando ho iniziato a fare facce con un piccolo errore nella linea, l'espressione è cambiata e non ha funzionato più. Ora quando faccio i ritratti utilizzo inchiostri e matite. Se guardi i miei disegni più in dettaglio vedi la miscela la matita, la penna, l'inchiostro, tutto mescolato in un colpo. Solitamente uso una foto come modello. A seconda del modello su cui sto lavorando, trovo foto che mi sembrano fantastiche e mi dico che ..devo farlo! E poi la metto lì, sino a quando non arriverà il momento e l'occasione .. Questo mi ha fatto scoprire fotografi eccezionali, come *Henry Von Wartenberg* e altri in diversi paesi. C'è assolutamente tutto nel mondo dell'arte.

Cosa ti piace trasmettere al tuo pubblico?

Mi piace trasmettere molto più della semplice immagine. Mi piace che le persone ricevano un sentimento, una sensazione. Questo è ciò che mi ha portato dal disegnare inizialmente le macchine a disegnare qualcos'altro. Ho pensato: se oltre alla macchina disegnassi chi guida le moto, sarebbe fantastico! Ed ecco la seconda fase della mia evoluzione, quando mi sono detto: se riesco a catturare chi guida la moto, e se il suo volto è anche riconoscibile, raggiungerà quella persona e quindi è anche molto meglio! Così dal disegnare solo macchine sono arrivato alle persone. Mi piace prendere come modello persone che hanno un sentimento reale, che guardano qualcosa di autentico, genuino con le motociclette. In questo momento, disegnare persone mi attrae molto di più, anche se ho meno successo tra il mio pubblico perché ero più identificato proprio nel bel mezzo delle moto. Quel mini sito che ho realizzato, ha più apprezzamenti. Allo stesso modo, non mi faccio condizionare del numero dei *Likes* per quello che mi piace fare. Cerco sempre il momento giusto per disegnare tra il mio lavoro normale in Banca e i miei numerosi obblighi. Spesso mi capita per esempio di disegnare durante la mia pausa pranzo. Ci sono giorni in cui non ne ho voglia ne alcuna ispirazione e altri in cui ne trovo davvero tanta. Questo è quello che è successo con *Dimitri Coste*,



uno dei miei personaggi preferiti perché in questo caso mi piace la persona più del personaggio: perfetto tra estetica e autenticità.

Lui ha fatto una descrizione in modo interessante la moto, ha detto che la moto è sexy. Direi che trasmette la sensazione di autenticità. Un po' come quello che la moto ha rappresentato per *Steve McQueen*: un'estetica potente, impeccabile, bella, di successo, e una persona che fa ciò che vuole. In altre parole, la sua passione per la moto è autentica, è pura. Ama andare in moto. Ha una vera passione.

100 COOL RIDERS

Un'istituzione come la FIM ti ha offerto di esporre i tuoi 100 schizzi - 100 Cool Riders, nella sua sede di Ginevra. Com'è stato?
E' stato tutto una serie di coincidenze favorevoli per quasi un anno, quando ho iniziato la collezione non avrei mai pensato che sarebbe stata esposta al pubblico, tanto meno nella sede della FIM. Un anno prima e per una fortunata occasione, ho incontrato *Fabio Muner*, una personalità nel mondo del motociclismo. Ho avuto l'opportunità di mostrargli quello che stavo facendo in quel momento e gli è piaciuto. Mesi dopo, la FIM ha ritenuto che questa collezione, in linea con il suo desiderio di aprire le porte dell'istituzione al pubblico in un evento, diciamo generalista, poiché la collezione include tutti i tipi di appassionati di motociclismo, e il resto è stato semplicemente in linea con determinazione e disponibilità a produrre una bellissima mostra.

Che clima c'era durante l'esposizione?
Molto rilassato e naturale, pubblico molto vario che godeva di qualcosa di diverso e difficile da ripetere, per essere in un posto così



speciale. C'erano molti fan della moto, e altri un po' più lontani, ma che sapevano cogliere un approccio diverso verso il mondo motociclistico apprezzandolo. E poi tanta buona armonia tra gli organizzatori e il pubblico. È necessario dire che parte degli spettatori dell'esposizione erano proprio alcuni dei soggetti dei miei disegni esposti, motivo per cui l'interazione era davvero interessante da osservare. Certo, la presenza di Dani Pedrosa, un pilota molto caro a tutto il mondo del motociclismo, è stato qualcosa di molto speciale, che apprezzo molto.

Come è stato organizzato e realizzato?
È stato deciso tutto in febbraio e la mostra è stata all'inizio di maggio. Non c'era molto tempo, ma l'esperienza e la professionalità del team FIM, l'inestimabile aiuto di Mike Udaondo e, naturalmente, il fatto che mio figlio Marcos potesse essere presente per suonare dal vivo, alla fine è stato tutto.

E tu? Come hai vissuto l'evento?
Sono quei momenti che poi restano per sempre nella tua memoria, molto emozionanti, come quando ho dato il disegno a *D. Jorge Viegas*, presidente della FIM, non me lo aspettavo ed è stata una sorpresa. Ho anche adorato il fatto che mio fratello maggiore, Julio, venisse dalla Spagna, e naturalmente a vedere mia moglie e i miei figli divertirsi, grazie a tutte quelle ore di disegno che hanno vissuto con me in questi anni a stretto contatto in casa, in famiglia.

Che sensazione ti ha lasciato dopo?
Mi ha lasciato la sensazione che vale sempre la pena aver perseveranza e passione. La collezione era incoscientemente costruita dal primo momento, in un'emozione umana chiamata "passione". Ho disegnato per molte ore con passione, persone che vivono il mondo

dellamotoconpassione,cercandotralegentelospettatorecheapprez-za proprio quella passione. Ecco cosa è, la collezione *100 Cool Riders*.

Trasmetti così tanto nel tuo lavoro, nelle tue opere ciò che così tanto ti appassiona, semplice e genuino proprio come il mondo del motociclismo, e mi viene naturale chiederti: cosa provi quando tu vai in moto?

Credo proprio che, in quel momento, in sella alla mia moto, sono me stesso._

Para que el ARTE irrumpa en las pupilas de las personas, para que otorgue un sentido que acaricie las neuronas de los espectadores tiene que estar cargado de ciertos ingredientes. Las emociones del pasado, su historia, el contexto social y la técnica, pasan del cuerpo del artesano al papel y del papel, viajan hasta las las terminales nerviosas de los espectadores, conectándolos un instante con el alma del artista para trasmitir sensaciones únicas,

Así, artistas como Emilio Cabañas van soltando trocitos de su alma que instala en quien se sienten identificado con sus obras y comparte con sus espectadores, otra forma de sentir la vida.

LA EMOCION DEL PASADO

¿Cuál fue tu primer contacto con las motos?

Desde que soy muy pequeño, alrededor de los 9 o 10 años. Salíamos por el campo con mi padre y mi hermano mayor en las típicas motos españolas Montesa. Esas sensaciones que experimenté de niño, se quedaron ahí. De Hecho, las motos de campo son las que más me gustan y las que utilizábamos con Los dos Julios, así se llaman mi hermano y mi padre."

LA HISTORIA

Viendo tus obras se siente la alegría y la sensación del verano.

¿Cómo llegaste desde esa emoción al dibujo?

Fue bastante anecdótico. Tengo tres hijos y hace bastantes años decidí escribir un pequeño diario para ellos sin ningún tipo de orden o contenido específico, simplemente para contarles cosas donde ponía referencias de amigos o del momento, para que cuando sean



mayores, abran esa libreta y recuerden que tal día fuimos al tal sitio o hicimos esa cosa… Tengo una de cada año. En ese entonces, solo era escritura. En el 2013 noté que había muchas hojas en blanco y decidí rellenarlo con dibujos. En mi Instagram, puedes ver cuándo comencé a dibujar y las líneas de la libreta. Siempre me había llamado la atención dibujar, pero nunca lo había hecho. Fue algo espontáneo. Empecé con un sitio que me gusta donde vivo en Ginebra y otro donde voy de veraneo en Helva, Andalucía. Un día dibujé la moto y fue un reencuentro con mi niñez. A partir de ahí comencé a centrarme más en las máquinas.

Otro punto de inflexión que me animó más fue hace 6 años cuando la marca Deus publicó un dibujo que me encanta y que tiene mi hija en su habitación.



EL CONTEXTO SOCIAL

¿Qué hizo que te enfocaras en ese momento en las motos?

Coincidió con que hubo un revivir de la cultura de la moto; el factor social de la crisis en Europa en que mucha gente decidió reinventarse. Fue una vuelta a lo clásico. Surgieron muchos talleres que se dedicaban a customizar motos como una forma de sobrevivir y comenzaron a surgir actividades centradas en eso: nuevas tendencias de moto, nuevos personajes de la comunidad internacional de la moto, revistas que antes no existían. En las motos, las Café Racer que hace 15 años no había nada, hace 10 había poco y ahora hay mucho. Así vemos como muchas marcas de motos han sacado modelos rememorando lo que había hace 60 o 70 años atrás, como las colecciones Vintage. Todo eso se concentró en un momento donde yo justo comenzaba a dibujar.

LA TÉCNICA

¿Habías estudiado dibujo?

No tengo formación por lo que he podido ser libre y eso es una de las cosas que más me han animado. Al no tener esa formación, las cosas salen como salen. En mi formación académica he necesitado saber todo antes. En esta faceta he ido directamente al resultado. En el dibujo, soy muy consciente y muy humilde de esa ignorancia de técnicas que tengo. Muchas veces pienso que si algún artista académico mira mis dibujos, seguramente piense ¡Cómo puede mezclar todo esto! ¡Es una aberración! Pero bueno… si a la gente y a mí nos gusta…

¿Cómo realizas tus dibujos?

Al principio, cuando hacía retratos utilizaba directamente tinta pero cuando empecé a hacer caras con un pequeño error en el trazo cambia la expresión y ya no sirve. Ahora cuando hago retratos utilizo tintas y lápices. Si miras mis dibujos más en detalle ves la mezcla el lápiz, el rotulador, la tinta, todo mezclado en un trazo. Utilizo una foto de base como modelo. Dependiendo del modelo en el que esté trabajando me encuentro con fotos que me resultan fantásticas y me digo ¡esta la tengo que hacer! y entonces la dejo ahí guardada hasta que tengo la oportunidad. Esto me ha hecho descubrir buenos fotógrafos como Henry Von Wartenberg y a otros en diferentes países. En el mundo del arte cabe absolutamente todo.

¿Qué es lo que te gusta trasmitir a tu público?

Me gusta trasmitir mucho más que la imagen. Me gusta que las personas reciban una sensación, un sentimiento. Esto es lo que me hizo pasar de dibujar inicialmente las máquinas a dibujar algo más.

Pensé: ¡Si además de la máquina dibujara a quien lleva las motos sería fenomenal!

Eso hizo el segundo grado de mi evolución, y luego me dije: ¡y si puedo captar a quien lleva la moto, su cara, que sea identificable, llegar a la persona de verdad, pues mucho mejor! Eso ha hecho que pase de dibujar solo máquinas a la evolución y a las personas. Me gusta tomar como modelos personas que tengan un verdadero sentimiento, que se vea algo auténtico, genuino con las motos. Ahora mismo, dibujar personas me atrae mucho más, aunque tenga menos éxito entre mi público porque quedé más identificado en el medio de las motos. Ese minisitio que he conseguido, tiene más aceptación. Igualmente, no me dejo llevar tanto por los Likes sino por lo que me apetece hacer.

Busco el momento preciso para dibujar entre mi trabajo normal en La Banca y mis muchas obligaciones. Uso, por ejemplo, mis horas de almuerzo. Hay días en los que no tengo ganas y no me sale nada. Otros en los que realmente encuentro la inspiración. Así me pasó con *Dimitri Coste*, uno de mis preferidos porque me gusta más la persona que el personaje: conjuga la estética con la autenticidad. Él hizo una descripción interesante de la moto. Dijo que La moto es Sexy. Yo diría que él me trasmite la sensación de autenticidad. Yo lo comparo con lo que representaba *Steve McQueen*: una estética potente, impecable, guapo, con éxito, y una persona que hace lo que quiere. O sea que su pasión por la moto es auténtica, es pura. El disfruta montado en una moto. Tiene una verdadera PASION.

100 COOL RIDERS

¿Cómo una institución como la FIM, te ofreció exponer tus 100 Sketches, 100 Cool Riders, en su sede?

Todo fue una serie de coincidencias favorables a lo largo de casi un año, cuando comencé la colección nunca pensé que sería expuesta al público, y mucho menos en la sede de la FIM. Un año antes y por una afortunada casualidad, conocí a Fabio Muner, personalidad en el mundo del motociclismo. Tuve la posibilidad de mostrarle lo que estaba haciendo en ese momento y le gustó. Meses después, la FIM consideró que esta colección, encajaba con su voluntad de abrir las puertas de la institución al público en un evento, digamos generalista, ya que la colección incluye a todo tipo de apasionados de la moto, y el resto fue… ponerse en marcha con decisión y voluntad de hacer un bonito evento.

¿Cuál fue el clima del evento?

Fue muy distendido y natural, el público, muy variado, disfrutó de algo diferente y difícil de repetir, por ser en un lugar tan especial. Hubo muchos apasionados de la moto, y otros que no lo eran tanto, pero que tuvieron una approach diferente al mundo del motociclismo y les gustó. Hubo mucha y buena sintonía entre organizadores y público. Hay que decir que parte de los asistentes, formaban parte de la exposición ya que eran algunos de los dibujados en los sketches, por lo que esa interacción fue interesante de observar. Por supuesto que, la presencia de Dani Pedrosa, un piloto muy que-





rido para todo el mundo del motociclismo, fue algo muy especial que agradezco mucho.

¿Cómo fue organizarlo y lograrlo?
Se decidió en Febrero, y tuvo lugar a comienzos de Mayo. No hubo mucho tiempo, pero la experiencia y profesionalidad del equipo de la FIM, la ayuda inestimable de Mike Udaondo, y por supuesto, que mi hijo Marcos pudiera estar presente para tocar en directo, hizo que al final todo saliera redondo.

¿Cómo viviste tú el evento?
Fue de esos momentos que se te quedan en la memoria. Hubo ratos muy emotivos, como cuando entregué su dibujo a *D. Jorge Viegas*, presidente de la FIM, no se lo esperaba y fue una sorpresa. También me encantó que viniera mi hermano mayor, Julio, desde España, y por supuesto ver a mi mujer y mis hijos pasando un buen rato, gracias a todas esas horas de dibujo que han vivido estos años muy de cerca en casa.

¿Qué sensación te dejó luego?
Me dejó la sensación de que merece la pena la constancia y la pasión. La colección se basó inconscientemente desde el primer momento, en una emoción humana llamada “pasión”. He dibujado durante muchísimas horas con “pasión”, a personas que viven el mundo de la moto con “pasión”, buscando que el espectador aprecie esa “pasión”. De eso se trata la colección.

Sueles trasmitir en tu obra aquello tan apasionado, simple y genuino del mundo del motociclismo que me tienta preguntarte ¿qué sientes tú cuando montas tu moto?
Supongo que, en ese momento, montado en mi moto, SOY YO MISMO. _

In order for ART to explode inside people’s eyes and make senses that caress the neurons of the spectators, it must be expectant with certain ingredients. The emotions of the past, the social context and the technique, as well as the story of the artist himself, pass from hand to paper traveling up to the nerve endings of the spectators, connecting them for a moment to the artist’s own soul, to convey unique sensations.

Thus, artists such as Emilio Cabañas release fragments of their soul by installing them in those who feel identified with their works; he wants to share with his audience, another way of feeling life.

THE EMOTION OF THE PAST
What was your first contact with motorcycles?
Since I was really very young, about 9 or 10 years old. We used to go to the countryside with my father and my older brother, using the typical Spanish Montesa motorcycles. Those feelin-

gs that I experienced as a child, stayed there. Trial bikes are the ones I like best and the ones we used with Los dos Julios, that's what my brother and my father are called.

HISTORY

Looking at your works you feel the joy and the taste of summer. How did you transfer an emotion into a drawing?

It was rather anecdotal. I have three children and many years ago I decided to write a small magazine, in a notebook, for them, without any specific order or content, just to tell them things where I put friends' references or the time, so that when they grow up, they can open it, read it and remember that on that day we went to a place or we did something ... I have one every year. In 2013 I noticed that there were many white sheets and I decided to fill it with drawings. On my Instagram, you can see when I started drawing and the bottom lines of the notebook. Drawing had always fascinated me, but I had never done it before. It was spontaneous. I started with the place where I live, which I really like, Geneva ... and another where I usually go on holiday to Huelva, in Andalusia. One day I designed The Bike and it was like a dip in my childhood. From that moment on I started to focus more on machines.

Another turning point that encouraged me a lot was 6 years ago, when the Deus brand published a drawing of mine that I love and that my daughter has in her room.

THE SOCIAL CONTEXT

What made you concentrate on the bikes at that moment?

It coincided with the fact that there was a revival of motorcycle culture; the social factor of the crisis in Europe in which many people have decided to reinvent themselves. It was a return to the classic. They were put on many workshops dedicated to customising motorcycles as way of 'surviving' and many activities have managed to emerge working on this: new motorcycle trends, new characters from the international motorcycle community, magazines that did not exist before, in the motorcycle sector of the Café Racer 15 years ago there was really nothing, 10 years ago there was little and now there is really a lot, it is enough to pay attention to how many important motorcycle brands have produced restyling of 60/70 models, like Vintage collections. All this happened just when I was starting to draw.

THE TECHNIQUE

Have you studied drawing?

I don't have an education, and in this way I feel I can be really free and this is one of the things that encouraged me the most. Not having that training, things are going as they come from outside. In my academic training I needed to know everything first, otherwise in the drawing I went directly to the result, with a lot of awareness and humility





in the ignorance-technique I have. Many times I think that if some academic artist looks at my drawings, he would surely think: how can you mix all this!??!! It's an aberration! But come on... if other people and I like it...

How do you make your drawings?

In the beginning, when I was doing portraits, I used ink directly, but when I started making faces with a little error in the line, the expression changed and it didn't work anymore. Now when I do portraits I use inks and pencils. If you look at my drawings in more detail, see the mixture, the pencil, the pen, the ink, all mixed in one shot. I usually use a photo as a model. Depending on the model I'm working on, I find photos that look fantastic to me and tell myself that ... I have to do it! And then I put it there, until the time and the opportunity arrive. This made me discover exceptional photographers, like *Henry Von Wartenberg* and others in different countries. There is absolutely everything in the art world."

What do you like to convey to your audience?

I like to convey more than just the image. I like that people get a sense, a feeling. This is what made me go from initially designing machines to drawing something else. I thought: if in addition to the car I designed those who drive the bikes, it would be fantastic! This allowed the second phase of my evolution, and then I said to myself: and if I manage to capture those who ride the bike, its face, if it is also recognisable, reaches the person, so much the better! This made me move from designing only machines to evolution and to people. I like to take as a model people who have a real feeling, who look like something authentic, genuine with motorcycles. Right now, drawing people attracts me much more, even though I have less success in my audience because I was more identified right in the middle of the bikes. That mini site I made has more appreciations. Likewise, I don't let myself be conditioned by the number of Likes for what I like to do. I always look for the right time to draw between my normal job at the Bank and my many obligations. Often it happens for example to draw during my lunch break. There are days when I don't want any inspiration and others in which I really find a lot of it. This is what happened with *Dimitri Coste*, one of my favourite characters because in this case I like the person more than the character: perfection between aesthetics and authenticity. He made an interesting description of the bike. He said the bike is sexy. I would say that it conveys the feeling of authenticity. A bit like what the bike represented for *Steve McQueen*: a powerful, impeccable, beautiful, successful aesthetic, and a person who does what he wants. In other words, his passion for the bike is authentic, it is pure. He loves riding a motorcycle. He has a real passion.

100 COOL RIDERS

How was it that an institution like FIM offered you to exhibit your 100 sketches - 100 Cool Riders, in its Geneva headquarter?

It was all a series of favourable coincidences for almost a year, when I started the collection I never thought it would be exposed to the public, let alone the **FIM** headquarters. A year before and for a lucky occasion, I met *Fabio Muner*, a persona-

lity in the world of motorcycling. I had the opportunity to show him what I was doing at the time and he liked it. Months later, the FIM felt that this collection, in line with his desire to open the doors of 'establishment to the public in an event', let's say generalist, since the collection includes all types of motorcycling enthusiasts, and the rest was simply in line with determination and willingness to produce a beautiful exhibition.

What climate was there during the exhibition?
Very relaxed and natural, a very diverse audience that enjoyed something different and difficult to repeat, to be in such a special place. There were many fans of the bike, and others a little further away, but who knew how to take an approach different towards the motorcycle world appreciating it, and then a lot of good harmony between the organisers and the public. It is necessary to say that part of the spectators of the exhibition were just some of the subjects of my exposed drawings, which is why the interaction was really interesting to observe. Of course, the presence of *Dani Pedrosa*, a pilot very dear to the whole world of motorcycling, was something very special, which I really appreciate."

How was it organised and implemented?
Everything was decided in February and the show was in early May. There was not much time, but the experience and professionalism of the FIM team, the invaluable help of *Mike Udaondo* and, of course, the fact that my son Marcos could be present to play live, in the end it all worked out.

And you? How did you experience the event?
Those are moments that remain forever in your memory, very exciting, like when I gave the drawing to *D. Jorge Viegas*, president of the **FIM**, I didn't expect it and it was a surprise. I also loved the fact that my big brother, Julio, came from Spain, and of course to see my wife and children having fun, thanks to all those hours of drawing that they lived with me in these years in close contact at home, in the family.

What feeling did it leave you with afterwards?
It left me feeling that it is always worth having perseverance and passion. The collection was unconsciously built from the first moment, in a human emotion called "passion". I designed for many hours with passion, people who live the world of motorcycles with passion, looking among the people for the spectator who really appreciates that passion.

Here's what it is, the 100 Cool Riders collection.

You transmit so much in your work, in your works what you are so passionate about, simple and genuine just like the world of motorcycling, and it comes natural to me to ask you: what do you feel when you go on a motorcycle?

I really believe that, at that moment, riding my bike, I AM ME. _



BS EXHAUST REVOLUTION

Handcrafted in Italy

exhaust revolution

@bsrevexhaust

DOPO LA SFIDA PER LA GAMMA HD, E' LA VOLTA DI ROYAL ENFIELD.

PRONTI PER LE OMOLOGAZIONI VI PRESENTIAMO I CAMPIONI NON OMOLOGATI GIA' DISPONIBILI

PER I MODELLI INTERCEPTOR650 | BULLET | CLASSIC500 E PRESTO HIMALAYAN.

www.bs-bike.com

>>>> INFO: info@bsexhaustrevolution.com

MOTORBEACH

Asturias, Playa de Espasa | 2019

Txt [Ita-Eng]: Ernesto Bitonte
Ph: Super Special



Questi davvero non li puoi fermare: gli Asturiani sono come i motori e sono arrivati alla settima edizione dell'unico e forse vero Festival di Spagna.. Il Motorbeach Fest.

Non li puoi fermare perchè dopo tutto il tram tram per l'organizzazione generale, e l'allestimento della mega location sull'oceano, Playa de Espasa, con tanto di pista per il flat track e mega palcoscenico per un infinito susseguirsi di Live concert per tutti e 4 i giorni dell'evento ..non li puoi fermare! Trall'altro, nonostante le previsioni meteo fossero piuttosto positive, anche quest'anno non è mancata la pioggia.. e il vento, e il fango!

Ma niente. Non li puoi fermare! Prendi un esempio..La Carrerona, l'unica vera gara ufficia-

le su asfalto più importante ..non ha potuto prendere il via. Peccato, visto l'attesa dei piloti scatenati che fremevano per prendere parte a questa competizioni aperta a tutte le moto! Ma loro niente, lì a sgasare e far rombare i loro motori e far fumare tutte le gomme sino a far andare a fuoco i cerchioni!

E la notte, sempre lì a girare intorno al fuoco nonostante con temperature tutt'altro che estive.. Per fortuna almeno nella giornata di sabato il sole ha fatto capolino e si è potuto correre ***El Donut***, la gara per i malati "di traverso". EL



DONUT, come la famigerata ciambella americana, è il nome di questa gara che ha visto protoganisti molti piloti e non poco agguerriti. Il Bike Show ha incoronato vincitore al sabato Rua Motorcycles come miglior moto cafe Racer con la RUA#8, una MotoGuzzi 750. A DVGas Garage il premio per la Bmw K75 come miglior Freestyle e a Mateo Ortega Florez come miglior Custon con la sua fantastica Harley Davison Sportster 1200.

Non poteva mancare il poderoso Wall of Death di Gipsy.com che non dentro ma anche all'esterno ha fatto da palco per alcune divertenti scenette.. Ormai nota La Filosofia del Motorbeach Festival: una vera vocazione per la spiaggia e per il surf più spontaneo. Per l'autenticità, la cultura rock and roll, la moto custom e lo stile Cafe Racer, il tutto nella natura con grande rispetto e divertimento ma, bisogna dirlo, tutto poco dominato da grandi sponsor o grandi case. Qui la libertà è la protagonista assoluta...

Di seguito i vincitori delle tre categorie per ***EL DONUT***:

Categoria Open
1° Ferràn Sastre - 2° Enrique Fernàndez Lòpez

Categoria Vintage 1
1° Niko Bellik (Nicolas Boyer) - 2° Gonzalo Simòn

Categoria VIntage 2
1° Ricardo Guerra - 2° Rubèn Cotarelo

Ci vediamo in Asturias nel 2020. Gasolina y salitre !!! _

You really can't stop these: Asturian people are as engines, arrived at the seventh edition of the only and perhaps true Spanish Festival. The Motorbeach Fest.

You can't stop them because after all the work for the general organisation, and the setting up of the super location at the ocean, Playa de Espasa, complete with a track for the flat track and a big stage for an endless succession of Live concerts for all 4 days

of the event ... you can't stop them! On the other hand, although the weather forecasts were rather positive, this year too there was plenty of rain .. and wind, and the mud!

But that's nothing. You can't stop them! Take an example ...Carrerona, the only real official race on asphalt .. could not take the road. Too bad, given the expectation of the wild riders who were

thrilled to take part in this competition open to all motorcycles! But they don't have anything else to do, there to unclog and roar their engines and make all the tyres smoke until the rims are on fire!

And into the night, there to go around the fire in spite of temperatures that are anything but summer .. Fortunately at least on Saturday the sun came out and it was possible to run El Donut, the race for the sick "sideways" bikes. EL DONUT, like the infamous American donut, is the name of this race that saw not just


MOTORBEACH FEST
BIKES & CARS - SURF & MUSIC
SINCE 2013
MACHETE COMPANY
27
74
112

a few characters, but many aggressive riders. The Bike Show has crowned Saturday's winner Rua Motorcycles as the best Café Racer motorcycle with the RUA # 8, a MotoGuzzi 750. The prize for the BMW K75 by DVGas Garage as best Freestyle and Mateo Ortega Florez got best Custom with his fantastic Harley Davison 1200 Sportster.

The powerful Wall of Death by Gipsy.com was centre stage, not only inside but also outside, acted as a tribune for some funny stuff. Now known as The Philosophy of the Motorbeach Festival: a true vocation for the beach and for the most spontaneous surf. For authenticity, rock and roll culture, custom bikes and Café Racer style, all in a beautiful natural setting. With great respect and fun but, it must be said, all a little dominated by big sponsors or big companies. Here freedom is the absolute prominence...


MX FORCE
74
MONTESA

The following are the winners of the three categories for **EL DONUT:**

Open category
1st Ferràn Sastre - 2nd Enrique Fernàndez Lòpez

Vintage Category 1
1st Niko Bellik (Nicolas Boyer) - 2nd Gonzalo Simòn

Category VIntage 2
1st Ricardo Guerra - 2nd Rubèn Cotarelo

See you in Asturias in 2020. Gasolina y salitre !!! _



REDSHIFT
Given

Txt [Ita-Eng]: Francesco Zara
Ph: A. Pavani | D. Cannatello | G. Polli

Lo scorso 4 Luglio presso il garage milanese di Given Motodesign è stata presentata la REDSHIFT, una moto custom su base CR&S DUU. Conosciamo tutti CR&S e le sue opere su due ruote, ricordiamo tutti la DUU con il suo poderoso bicilindrico, una moto “fatta a mano, col cuore, a Milano”, pensata per la produzione in serie ma che restava altamente artigianale e piena di carattere, speciale già in origine e resa ancora più speciale da un team di esperti di design. Per scoprire tutti i segreti di questa motocicletta abbiamo deciso di intervistare Donato Cannatello, ex lead designer presso CR&S e ora leader del team Given. Veniamo accolti calorosamente nell’Atelier arredato con cura dove la REDSHIFT è nata. Andiamo a chiacchierare nell’ufficio soppalcato dal quale possiamo vedere tutta l’officina e i ragazzi del team all’opera.

- Prima di tutto, com’è nata la realtà di Given Motodesign?
Given nasce sostanzialmente dopo la mia esperienza motociclistica in alcune aziende come CR&S, Matchless, Aprilia ed altre.



Ho preferito aprire uno spazio mio e concentrarmi su una azienda che potesse dare spazio alle mie idee. Nasce così Given che non è altro che la trasposizione in inglese del mio nome “Donato”. Qui cerco di mettere a frutto quelle che sono le mie esperienze dal concept e dal design fino al lavoro in officina… perché in aziende piccole e belle come la CR&S, dove eravamo in 10, ovviamente tu ti occupi del design ma devi anche andare in officina a montare e a controllare tutti i passaggi… e quindi ho fatto un’esperienza a 360° dello sviluppo della motocicletta.

- Abbiamo visto che organizzate dei corsi di specializzazione, cosa puoi dirmi a riguardo?

Facciamo corsi perché vogliamo cercare di trasmettere tutte le competenze che acquisiamo, sia per trovare persone che vogliano collaborare con noi sia per esercitare un’attività di mecenatismo.



Sfruttiamo i corsi anche per formare le persone interne al nostro team. I nostri corsi vanno dalla modellazione 3D alla saldatura TIG; aspetti opposti ma per noi importanti allo stesso modo per una motocicletta. Offriamo anche un corso di clay, e cerchiamo di coprire tutti gli aspetti che possiamo bene o male andare ad abbracciare.

- Per quanto riguarda il lavoro pratico fate tutto in casa?

In realtà, in casa facciamo pochissimo, ci occupiamo solo la parte di stampa 3D, che possiamo utilizzare per verifiche dimensionali ed estetiche oppure per migliorare la parte come del montaggio finale sulla motocicletta. Abbiamo dei fornitori molto competenti e veloci a cui facciamo fare lavorazioni CNC: abbiamo richiesto robe pazzesche in CNC plexiglass, alluminio o plastica.

In pratica noi ci occupiamo del Design e poi facciamo stampare in CNC. Abbiamo fatto una moto con le scocche del serbatoio in legno fresate dal pieno, perfettamente fresate in CNC che al momento del montaggio finale combaciavano perfettamente, si sono praticamente montate da sole.

- Abbiamo visto sul vostro sito che offrite molteplici servizi ai vostri clienti, che spaziate dal design alla semplice officina fino alla creazione di moto custom. Come alternate le diverse occupazioni?

La nostra principale attività consiste nel lavorare per aziende motociclistiche italiane, europee, americane o asiatiche, e sviluppare per loro dei concept, dei design, e dei prototipi. Parallelamente la parte di custom sviluppa progetti di moto marcianti. La sezione custom è una questione nostra per rimanere con i piedi per terra: la moto deve marciare. Nel momento in cui tu disegni una motocicletta devi avere ben chiaro il funzionamento di essa, avere chiaro dove deve andare il serbatoio dell'olio e quali siano le giuste proporzioni del motore…



Noi di Given, comunque, facciamo design, non facciamo moto custom. Quindi cerchiamo di applicare questo design a tutte le fasi dello sviluppo di una moto, questo è il nostro lavoro: applicare questo design a quello che può essere un prototipo oppure a quello che può essere una moto marciante. Se si tratta di una moto marciante ci sono complessità ed elementi da tenere d'occhio che, ovviamente, sono completamente diverse e enormemente più complesse di quando si lavora su un prototipo.

- La REDSHIFT è stata presentata come la naturale evoluzione della CR&S DUU, sia dal vivo che in foto è una moto che trasmette potenza e prepotenza, vuoi parlarcene un po'?

La REDSHIFT è un pezzo unico. Si tratta di una moto su richiesta di un cliente, che però ci ha dato carta bianca. Di conseguenza noi abbiamo perseguito concettualmente lo sviluppo della DUU originale. La DUU originale prevedeva una serie di derivazioni, di varianti, che sarebbe stato bello realizzare in CR&S (poi purtroppo non vi è stata l'occasione). Il livello di dettaglio e di cura ha sicuramente stravolto il progetto, che ha comunque l'approvazione e supervisione di Tebaldi e Sarti. Ovviamente se fosse stata sviluppata con un'ottica più industriale la moto sarebbe stata diversa. Come già detto, invece, questa è stata sviluppata come one/off artigianale e quindi ci abbiamo dato dentro con il CNC, tanto lavoro a mano

e tanto CNC, due processi che da un punto di vista produttivo non vanno bene (per grandi numeri). Le parti in rame sono battute a mano da un artigiano milanese. Parliamo di gente che di solito fa vassoi in argento, non che fa serbatoi in alluminio, gente che fa sculture in argento o teiere in ottone… vecchia scuola proprio, botteghe dove si parla solamente il vero milanese.

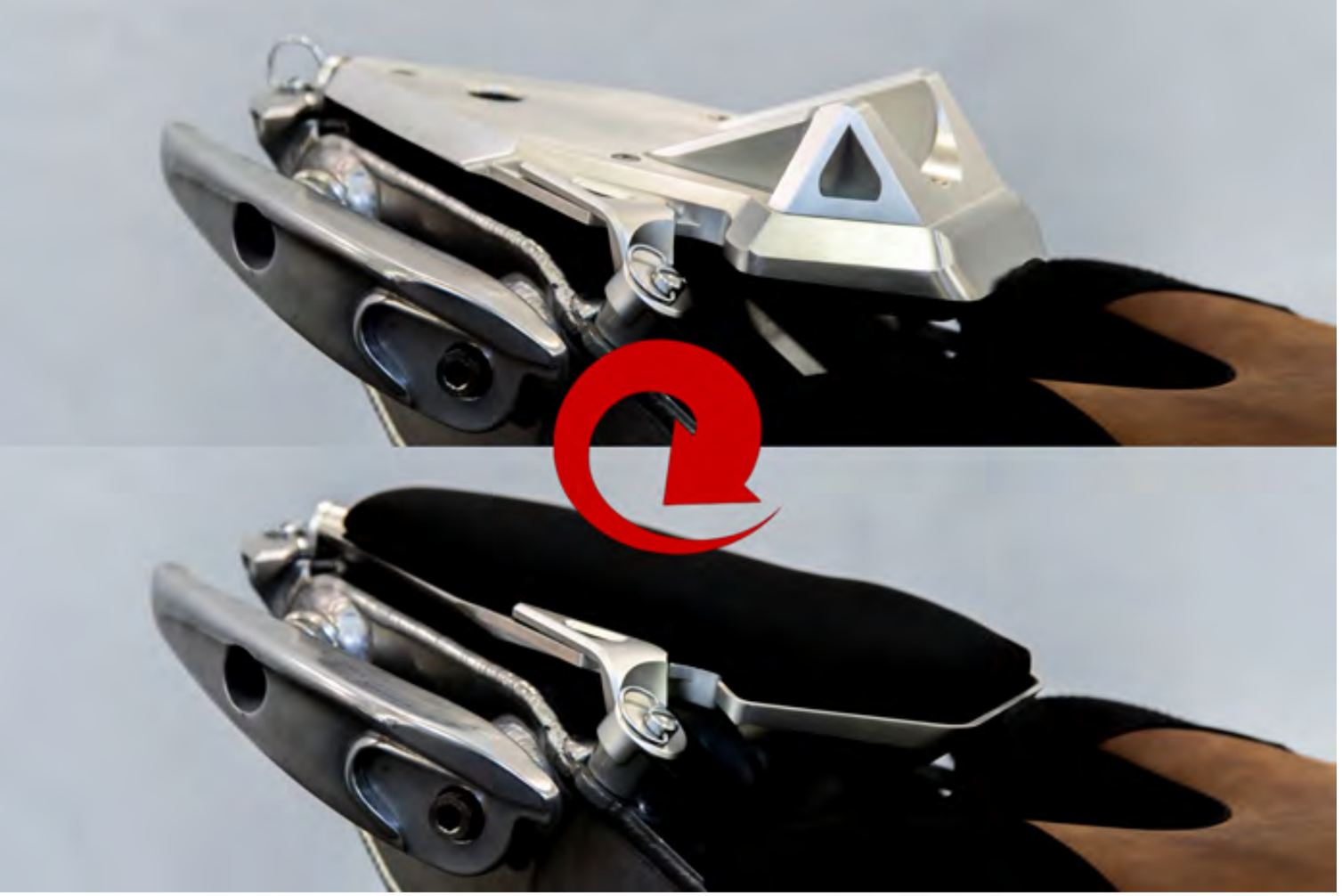
- Come mai la scelta del rame?
Alla fine ovviamente fa tutto parte di una ricerca di materiali. Il rame è un bel materiale, ha tanti svantaggi quanti vantaggi, quindi ovviamente va usato per delle parti che non sono troppo strutturali, che non sono soggette a calore eccessivo. Il rame è un materiale pesante che conduce il calore. È un materiale che invecchia, che acquista una sua estetica "materica". Il concetto che ci trascina in tutti i nostri progetti è proprio quello della materialità, della materialità della motocicletta, dei vari pezzi che possono essere in plastica, ferro, rame senza che nulla venga camuffato: ogni materiale deve avere la sua vita, la sua storia e la sua funzionalità. Il rame è un materiale che non si vede spesso sulle moto e gli artigiani hanno fatto davvero un bel lavoro, hanno utilizzato una tecnica che prevede l'uso di panetti di pece come base per la battitura.

(SS) La REDSHIFT è una moto grossa, pesante, muscolosa dove sono i dettagli a fare la differenza: spiccano i dettagli in rame, la ricercatezza dei materiali, le numerose parte lavorate a CNC, il codino realizzato su misura che se montato al contrario funge da sellino per il passeggero. Elementi distintivi della DUU originale, come il motore originale e il serbatoio all'interno del telaio, rimangono e vengono esaltati. La sella anch'essa realizzata su misura e rivestita in

pelle avvolge la moto come un guanto. Ma in ogni caso l'elemento portante di questa custom resta l'avantreno che ospita un innovativo sistema ad ammortizzatore centrale e foderi scorrevoli laterali che monta un ammortizzatore Öhlins.

- Che cosa vi ha ispirato nella realizzazione di questa moto? C'è un'idea di base che ha fatto scattare la scintilla?

L'ispirazione era quella di spogliare la motocicletta il più possibile. L'elemento meccanico trainante è stata ovviamente la sospensione anteriore che ha trascinato un po' il resto della motocicletta in una direzione techno steampunk o simili. È anche una ricerca dal punto di vista ciclistico: sviluppare una sospensione con un criterio completamente innovativo, perché questa sospensione non ha eguali nel panorama motociclistico attuale. A differenza delle sospensioni simili, che sono a quadrilatero e che funzionano, quindi, con dei punti che fanno da pivot e la ruota che descrive un arco, la nostra sospensione funziona con dei cuscinetti lineari e che garantiscono un affondamento perfettamente lineare come una forcella telescopica ma, allo stesso tempo, ha la rigidità e la costruzione di una forcella a quadrilatero. È ovviamente una versione "primordiale" di una forcella definitiva. È una



tocicletta, che mi farebbe piacere ci accompagnasse sempre nei nostri progetti: l'obiettivo sarebbe non solo di fare una moto bella ma di migliorarla, ove possibile (anche perché a rovinarla è un attimo). Dove è possibile noi cerchiamo di migliorarla sia dal punto di vista estetico che delle prestazioni, nonostante sia ovvio che nel momento in cui si vanno a fare delle modifiche estetica in qualche modo bisogna adottare dei compromessi.

- Sul comunicato stampa la REDSHIFT è descritta come "una moto da tutti i giorni, non esclusivamente da esibizione". È la verità?
Sì sì, l'abbiamo consegnata un mese fa al cliente. Uno dei nostri lavori è quello dello sviluppo di motociclette per la produzione, quindi l'ottica dell'omologazione è sempre presente. Anche quando facciamo una moto custom, una one/off, una moto "sartoriale", teniamo sempre presente l'omologazione della motocicletta, quindi cerchiamo rispettare una serie di parametri come le luci nelle posizioni corrette, le targhe con la giusta inclinazione, i componenti

versione che noi abbiamo sviluppato con Andreani e altri esperti del settore, ci vorranno un po' di test per arrivare a delle performance superiori, però a un primo acchito, in sostanza, dai disegni alla realizzazione è stato un procedimento abbastanza lineare… la forcella funziona. Ha una sua caratteristica, una sua "guidabilità". L'avantreno insieme a tutte le altre caratteristiche della REDSHIFT la rende sicuramente una moto importante, impegnativa, che deve essere "dominata". Abbiamo fatto tanti chilometri in sella, è stata provata da Luis, vincitore della Parigi-Dakar, Rodolfo Giulietti, appassionato di moto, tester e guida motociclistica. Abbiamo collaudato la moto con attenzione e siamo soddisfatti.

- Vi siete anche occupati del motore? Avete apportato delle modifiche?
Il motore è rimasto originale dato che è una bomba già di suo. È davvero un bel motore, si guida bene, ed ha un suo carattere… volendo si può portare la cilindrata a 2200, ma sarebbe una modifica abbastanza superflua. È un motore che pesa più di 100 kg e ha 100 cavalli, ha una sua personalità, e stravolgerla non avrebbe molto senso. Noi cerchiamo di guardare maggiormente l'aspetto estetico, quello funzionale, dal punto di vista ergonomico, e della ciclistica. Fa comunque tutto parte di un'ottica di perfezionamento della mo-



necessari, gli specchietti omologati… elementi che bene o male la RedShift ha. Poi dipende… se il cliente chiede due fari da un lato…

- Grazie Donato per il tuo tempo, infine, vorremmo chiederti perché avete chiamato questa moto proprio "REDSHIFT"?

Il nome del progetto "Redshift", il fenomeno per cui la luce emessa da un oggetto astrale ha una dimensione d'onda maggiore rispetto a quella che aveva in emissione, shiftando il proprio colore verso il rosso, simboleggia l'evoluzione della DUU, da moto di piccola serie a moto unica evoluta._



On July 4th at the Given Motodesign garage in Milan the REDSHIFT, a custom motorcycle based on CR&S DUU, was presented.
We all know CR&S and its masterpieces on two wheels, we all remember the DUU with its powerful twin-cylinder, a "handmade, with heart, in Milan" bike, designed for mass production but which remained highly artisanal and full of character, special in origin and made even more special by a team of design experts.
To discover all the secrets of this motorcycle we decided to interview Donato Cannatello, former lead designer at CR&S and now leader of the Given team.
We are warmly welcomed in the lovingly furnished Atelier where REDSHIFT was born. Let's chat in the loft office where we can see the whole workshop and the guys in the team at work.

- So Donato, first of all, how did the reality of Given Motodesign come about?

Given basically comes after my experience in some motorcycle-related companies like CR&S, Matchless, Aprilia and others. I preferred to open my own venue and focus on a company that could give space to my ideas. Thus Given is born which is nothing but the transposition in English of my name Donato. Here I try to put into practice my experiences from concept and design to real work in the workshop... because in small and beautiful companies like CR&S, where we were 10 people, obviously you take care of the design but you also have to go to the workshop to assemble and control all

the steps... and so I had a 360° experience of the development of a motorcycle.

- We have seen that you organize specialization courses, what can you tell us about them?

We organize courses because we want to try to convey all the skills we acquire, both to find people who want to collaborate with us and to "practice patronage". We also use these courses to train people inside our team. Our courses goes from 3D modeling to TIG welding; opposite aspects but for us important in the same way for a motorcycle. We also offer a "clay" course, and we try to cover all the aspects that we can embrace.

- In terms of practical work, do you do everything by yourselves?

Actually, we do very little, we only deal with the part of 3D printing, which we can use for dimensional and aesthetic checks or to improve the final assembly on the motorcycle. We have very competent and fast suppliers for CNC machining: we have requested crazy stuff in CNC plexiglass, aluminum or

plastic. Basically we take care of the Design and then have it printed in CNC. We made a motorbike with tank shells in wood milled from solid, perfectly milled in CNC that at the time of the final assembly they matched perfectly, they practically mounted by themselves.

- We have seen on your site that you offer multiple services to your customers, ranging from design to the simple workshop to the creation of custom bikes. How do you alternate between different tasks?

Our main activity is to work for Italian, European, American or Asian motorcycle companies, and develop concepts, designs, and prototypes for them. At the same time, the custom segment develops working motion projects. The custom section is a matter of ours to keep our feet on the ground: the bike must run. The moment you draw a motorcycle, you need to know how it works, to know where the oil tank should go and what the right proportions of the engine are... At Given, however, we do design, we don't make custom bikes. So we try to apply this design to all the phases of the development of a motorcycle, this is our job: to apply this design to what can be a prototype or to what can be a running motorcycle. If it is a running motorbike there are complexities and elements to be kept in mind that, of course, are completely different and enormously more complex than when working on a still prototype.

- The REDSHIFT was presented as the natural evolution of the CR&S DUU, both live and in photos it is a bike that transmits power and arrogance, would you like to talk about it a bit?

REDSHIFT is a unique piece. It is a motorcycle on request of a customer, but he gave us carte blanche. Consequently we have conceptually pursued the development of the original DUU. The original DUU included a series of derivations, of variants, which would have been nice to realize in CR&S (then unfortunately the-

re was no occasion). The level of detail and care has certainly distorted the project, which however has the approval and supervision of Tebaldi and Sarti. Obviously if it had been developed with a more industrial optic the bike would have been different. As already mentioned, instead, this has been developed as a craft one/off and therefore we took advantage of the CNC, a lot of handcraft and a lot of CNC, two processes that from a productive point of view don't work well (for large numbers).

The copper parts are hand-beaten by a Milanese craftsman. We're talking about people who usually make silver trays, not aluminum tanks, people making silver sculptures or brass teapots... real old school, shops where only the real Milanese is spoken.



- Why the choice of copper?

In the end it is all about the search for materials. Copper is a beautiful material, it has many disadvantages and advantages, so obviously it must be used for parts that are not too structural and parts which are not subjected to excessive heat. Copper is a heavy material that conducts heat. It is an aging material that acquires its own “material” aesthetic. The concept that drags us into all our projects is precisely the one of materiality, of the materiality of the motorcycle, of the various pieces that can be made of plastic, iron, copper without being disguised: every material must have its own life, its history and its functionality. Copper is a material that is not often seen on motorcycles and the artisans have done a great job, they have used a technique that involves the use of pitch blocks as a basis for beating the copper.

(SS): The REDSHIFT is a big, heavy, muscular bike where the details make the difference: the details in copper, the refinement of the materials, the numerous CNC machined parts, the tailor made tail that if mounted in the opposite direction it becomes a seat for the passenger. On the other hand distinctive elements of the original DUU, such as the original engine and the tank inside the frame, remain and are enhanced. The saddle is tailor made too, covered in leather; it wraps the bike like a glove. But in any case the main element of this custom is the front end that mounts an innovative central shock absorber system and side sliding blades that equipes an Öhlins shock absorber.

- What inspired you to make this bike? Is there a basic idea that triggered the spark?

The inspiration was to strip down the motorcycle as much as possible. The mechanical driving element was obviously the front suspension that dragged the rest of the motorcycle in a techno-steampunk or similar direction. It is also a research from the cycling point of

view: to develop a suspension with a completely innovative criterion, because this suspension has no equal in the current motorcycle panorama. Unlike similar suspensions, which are quadrilateral and that work, therefore, with pivot points and the wheel describes an arc, our suspension works with linear bearings and guarantee a perfectly linear sinking like a telescopic fork but at the same time, it has the rigidity and construction of a quadrilateral fork. It is obviously a “primordial” version of a definitive fork. It is a version that we have developed together with Andreani and other experts in the sector, it will take some testing to get to superior performance, but at first glance, in essence, from the drawings to the realization it was a fairly linear process... the fork works. It has its own characteristic, its “drivability”. The front end along with all the other features of the REDSHIFT certainly makes it an important, demanding bike that must be “dominated”. We did many kilometers on the saddle, it was tested by Luis, winner of the Paris-Dakar race, Rodolfo Giulietti, a motorcycle enthusiast, tester and motorcycle guide. We have tested the bike carefully and we are totally satisfied.

- Did you also take care of the engine? Have you made any changes?

The engine has remained original since it is a bomb of its own. It is a really good engine, it rides well, and has its own character... if you want you can bring the displacement to 2200ccm, but it would be a pretty superfluous modification. It is an engine that weighs more than 100Kgs and has 100hp, it has a personality of its own, and changing it would not make much sense. We try to look more closely at the aesthetic aspect, the functional one, from the ergonomic point of view, and the chassis. However, it is all part of a motorcycle refinement perspective, which I would always like to match us in our projects: the goal would be not only to make a beautiful bike but to improve it, where possible. Where possible we try to improve it both from an aesthetic point of view and from the performance point of view, although it is obvious that when you are going to make aesthetic changes somehow you have to make compromises.

- In the press release, the REDSHIFT is described as "an everyday bike, not just a showbike". Is it the truth?

Yes yes, we delivered it to the customer a month ago. One of our jobs is the development of motorcycles for production, so the homologation issue is always present. Even when we make a custom motorcycle, a one/off, a "sartorial" bike, we always keep in mind the approval of the motorcycle, so we try to respect a series of parameters such as the lights in the correct positions, the plates with the right inclination, the presence of the necessary components, approved mirrors... elements that, for better or worse, REDSHIFT has. Then it depends..if the customer asks for two lights on one side…

- Thank You a lot Donato for your time, finally, we would like to ask you why did you call this bike "REDSHIFT"?



The name of the project *REDSHIFT,* the phenomenon whereby the light emitted by an astral object has a greater wave size than the one it had in emission, shifting its color towards red, symbolizes the evolution of the DUU, from a small-series motorcycles to a single evolved motorcycle._

OBI BEST SKETCHES

Triumph TrackDay Twin 1200

Txt [Ita-Eng]: Oberdan Bezzi
Sketch: Oberdan Bezzi



Oberdan Bezzi Design



Oberdan Bezzi Design

Una Triumph davvero particolare che potrebbe rispondere ai gusti tipicamente Anglosassoni,cioè voler andare spesso un po' controcorrente e cimentarsi in imprese apparentemente bizzarre.
Per andare in pista a divertirsi infatti ci sono mezzi adeguatissimi, anche nella gamma della casa inglese (non dimentichiamo che fornisce i motori tre cilindri per la Moto2), ma per l'appassionato, oltre al piacere della guida, c'è anche la sottile soddisfazione di ottenere ottime prestazioni adottando basi tecniche teoricamente meno adatte.
Perciò partendo dal bombardone bicilindrico 1200 della serie Bonneville, modificando pesantemente la ciclistica, le sospensioni e i freni ed adottando un assetto di guida "moderno" si può ottenere la TrackDay Twin, oltretutto con sovrastrutture pragmaticamente di gusto contemporaneo, giusto appunto per avere un provocatorio mix tra il propulsore di aspetto decisamente vintage ed il resto del mezzo.

C'è da dire che il gusto di guidare un bicilindrico è molto diverso da quello che si ha con un rabbioso pluri-frazionato, ma aldilà di questo sarebbe impagabile presentarsi al cancello del circuito con una curatissima e moderna sportiva, con le forme di un bicilindrico di aspetto classico al posto di un motore di ultima generazione e …star lì ad osservare gli sguardi 'interrogativi' degli altri piloti.. _

A very particular Triumph that could respond to typical Anglo-Saxon tastes: that is often to go a little counter-current and try out apparently bizarre undertakings. In order to go onto the track to have fun, there are in fact very adequate vehicles, even in the range of this English house (let's not forget that it supplies the three-cylinder engines for Moto2). But for the enthusiast, besides the pleasure of riding, there is also the real satisfaction of obtaining excellent performance by adopting theoretically less suitable technical bases. So starting from the 'bonnie bombardier' 1200 of the Bonneville series, heavily modifying the chassis, suspension and brakes and adopting a "modern" riding structure, you can get the TrackDay Twin, moreover with practical superstructures of contemporary taste. Just right to have a provocative mix between the decidedly vintage-looking engine and the rest of the vehicle. It must be said that the pleasure of riding a twin is very different from what you have with a rabid multi-cylinder. But beyond that it would be priceless to show up at the gate of the circuit with a well-kept and modern sports bike, with the shapes of a classic twin-cylinder instead of a latest-generation engine, and ... just stand there looking at the 'questioning' looks of the other riders.. _

KD MOTORCYCLES
LIVIA SPECIAL

Txt [Ita-Eng]: Ernesto Bitonte
Ph. excl.: Mike Cornez

I nostri amici KD dal Belgio si distinguono sempre per le loro fantastiche Special. Non molto tempo fa vi abbiamo fatto vedere il loro ferro ‘da sparo’, il Veloce… ed ora eccoci qui a parlarvi della loro ultima nata: una Special battezzata con il nome di Livia, su base Ducati Supersport 900 ie del 1998 che proprio qualche giorno fa è passata sotto gli occhi dell’amico e noto customizer connazionale Fred Krugger. Livia è nera come il demonio, alleggerita ed essenziale.

Un fantastico parafango anteriore in carbonio (come in carbonio è il posteriore, la cover della frizione a secco, la cover delle cinghie e i paratacchi laterali) e necessaria qualche parte speciale come gli indicatori di direzione bar-end di Motogadget, e tutti gli elementi dell’impianto frenante (o quasi) di CNC Racing (Pramac) come i serbatoi liquidi, le leve, il tappo benzina e le pedane. La moto è di base piuttosto complicata con un importante impianto elettrico originale che nella versione fabbrica è totalmente occultato all’interno delle carene (parliamo di una moto che nasceva dalla penna di Terblanche con carene, cupolino e grossa coda biposto con tanto di maniglia per passeggero.

Come potete vedere l’impianto

elettrico è stato quantomeno dimezzato e occultato con grande maestria. La motocicletta è pulita, senza fronzoli, e molte superfici sono state verniciate di nero con due fasi differenti di verniciatura speciale, partendo proprio dal motore, dai carter così come tutta la parte della frizione a secco sulla destra. Diventatate nere anche le piastre di sterzo originali, tutto il telaio a traliccio, il piccolo radiatore e addirittura il bellissimo forcellone – e per finire – anche i cerchi originali che personalmente avrei sostituito con un modello di maggior pregio, tipo Marchesini a 5 razze. Naturalmente il traliccio Ducati è stato accorciato di diversi centimetri originariamente davvero molto molto lungo nella parte posteriore, essendo stato pensato per una moto biposto. Accorciandolo con un bel taglio ha ospitato perfettamente il favoloso codino monoposto, completo di sella in pelle imbottita, un po' Racing e un po'



Cafè. Non siamo sicuri di apprezzare il N.3 verniciato su di esso, ma sicuramente ne apprezziamo la fattura, la verniciatura con il logo di KD eseguita dai francesi di Aerographik e il piccolo fanale a Led incastonato dietro, stampato e offerto da Ludo di Crazy Racers - Francia. Risultato: una coda molto impennata, forse un po' troppo, ma tuttavia non 'fuori luogo' nelle linee ..che conferisce alla moto una posizione di guida ancora più caricata in avanti.

A proposito di avantreno: è davvero molto molto scarico e pulito. Niente cupolini, ne piccoli e ne grandi, niente frecce, fronzoli o aggeggi di alcun tipo. Solo un bellissimo faro Full Led. Di lì a poco la strumentazione originale, separata e totalmente riorganizzata e ri-distribuita: contachilometri centrale sul faro e contagiri incastonato nella parte anteriore del grande e ingombrante serbatoio. Proprio lui, che di questo vecchio modello Ducati potrebbe rappresentare la nota dolente nelle linee di una special realizzata su questa base, anch'esso pensato e disegnato solo ed esclusivamente per il traliccio della SS e quindi piuttosto fastidioso e complicato da sostituire o riadattare visto la mole e la forma un po' inusuale. In più, come se non bastasse, ha anche questo strano cuscino imbottito integrato, una specie di paracolpi per l'addome del pilote, simile La moto è dotata inoltre di un fantastico impianto di scarico completo, dedicato, 2 in 2 di SPF Storm Performance - UK che spara fuoco e fiamme dai terminali altri sotto la coda.

Ci piace molto questa Special e amiamo da sempre le produzioni degli amici di KD … questa volta però mi ci farei un giro. Uno di quei giri che ti fanno sentire tutta la coppia Ducati anche se parliamo di un motore che è totalmente stock. Ovviamente in pista - visto che è equipaggiata con pneumatici slick, Pirelli Diablo Supercorsa! _

KD, our friends from Belgium, always stand out with

their fantastic Special bikes. Not so long ago we showed you their 'shooting' iron, the Veloce ... and now here we are talking about their latest born: a Special named Livia, based on a Ducati Supersport 900 from 1998 that just some days ago passed under the eyes of our friend and well-known compatriot customizer, Fred Krugger. Livia is as black as the devil, light and essential. With a beautiful front guard in carbon (also in the carbon is the rear guard, the dry clutch cover, the belt drive cover and the side-guards). Some special parts were needed such as Motogadget's bar-end direction indicators, and all the elements of the braking system, and of CNC Racing (Pramac) such as fuel tank, levers, fuel cap and footrests.

The motorbike has a rather complicated base with the all important original electric system that is totally hidden inside the fairings (we are

talking about a bike that was born from the pen of Terblanche with fairings, fairing and large two-seater tail with a passenger grab handle). As you can see, the electrical system was practically halved and concealed with great skill. The motorcycle is clean, without frills, and many surfaces have been painted black with two different stages of special painting, starting with from the engine, from the crankcases to the whole of the dry clutch on the right. Also black are original steering yokes, all the trellis frame, the small radiator and even the beautiful swing-arm - and finally - even the original rims that I personally would have replaced with a model of greater value, like the 5-spoke Marchesini.

Of course this Ducati frame was shortened by several centimetres, being originally really very very long in the rear, having been designed as a two-seater motorcycle. Shortening it with a nice cut, it perfectly hosts the fabulous single-seater tail, complete with padded leather saddle - a little bit of Racing and a bit of Café. We are not sure about the N.3 painted on it, but we certainly appreciate the workmanship, the painting with the KD logo performed by the French Aerographik and the small Led light set behind, printed and supplied by Ludo of Crazy Racers - France.

Result: a very soaring line, perhaps a little too much, but nevertheless not ‘out of place’ in contour.. which gives the bike an even more loa-

ded forward riding position. Speaking of the front end: it's really very very uncluttered and clean. No small fairing, neither small nor large, no indicators, frills or contraptions of any kind. Only a beautiful Full Led light. From the original, separated and totally reorganised and re-distributed instrumentation: central speedometer on the headlight and tachometer set in the front of the large and bulky tank. That this old Ducati model could represent a sore point in the lines of a special made on this basis, designed only and exclusively for the style of the SS and therefore rather annoying and complicated to replace or readjust given the somewhat unusual shape. In addition, as if this were not enough, it also has this strange integrated padded cushion, a kind of bumper for the abdomen of the pilot. The bike is also equipped with a fantastic complete exhaust system,, 2 in 2 from SPF Storm Performance - UK that shoots fire and flames from the silencers under the tail. We really like this Special and have always loved the productions of KD's friends ... but this time I would go for a ride. One of those laps that make you feel the whole Ducati power even if we talk about an engine that is totally stock. Obviously only on the track - as it is equipped with slick tires, Pirelli Diablo Supercorsa! _



WHEELS &STONES

St. Wendel

Txt [Ita-Eng]: Kati Dalek
Ph: Kayadaek Photography



Vieni come sei…
Non importa chi sei, non importa che tipo di stivali indossi, non importa se sei giovane o vecchio… al Wheels&Stones, il festival presso St. Wendel nel SudOvest della Germania, è tutta una questione di passione e amore per le due ruote, arte, cibo locale, musica e divertirsi con persone vere! Ovviamente il focus principale sono le motociclette ma chiunque è il benvenuto. Si tratta di tre giorni di festa che accolgono circa 20.000 persone da vari Paesi. L'evento fa da ponte a tutti gli stili e a tutte le persone: gli hipsters chiacchierano con i rockers, i novellini ricevono consigli dagli esperti del settore e il "Motonaut Pastis Petanque Trophée" (il trofeo di Pétanque + Pastis organizzato da Motonaut) porta quel fascino francese nella mattinata della domenica. L'area dell'evento fa parte dell'internazionale "Strada della Pace" (Street of Peace) che parte dalla Normandia e arriva fino a Mosca. Più di 50 sculture di famosi artisti si trovano in tutta l'area che è il lavoro di tutta una vita dell'artista locale Leo Kornbrust, che ha sempre supportato il festival. Quest'anno ha fatto abbastanza caldo… giusto il tempo di montare le tende nell'area predisposta affianco a quella del festival e la grande festa ha avuto inizio nella serata di venerdì. Una lunga carovana di case mobili ha sorpreso gli organizzatori, ma tutto è andato per il meglio e tutti hanno trovato un posto dove accamparsi. La notte è stata lunga e tutti si sono divertiti con la band ospite.

Il sabato è la giornata più ricca. Svariati food trucks hanno offerto un'ottima colazione a tutti i partecipanti. Non c'è niente di meglio che essere svegliati dal profumo di bacon, uova e caffè. L'atmosfera è molto tranquilla: le famiglie con bambini e cani passeggiano guardando le grandi bancarelle e ammirando le moto special. Ogni angolo ha qualcosa da scoprire e tutti non vedono l'ora di iniziare una bella conversazione. In alternativa ci si può rilassare su una sedia a sdraio e scrutare l'orizzonte che si perde tra campi e colline. Nel pomeriggio la Flat Track Show Run è iniziata con il round "Test The Track" per tutti gli iscritti. Dopo 3 anni di Sprint Shows sull'asfalto, il team del Wheels&Stones ha deciso di convertirsi al Flat Track, credendo fortemente in questa disciplina e offrendo uno spettacolo senza pari in Germania. Ma come sempre si tratta di divertirsi e non di una competizione professionale. Pertanto ci sono diverse classi per lo Show Run in modo che tutti, compresi i visitatori, possano godersi lo spettacolo.

Dopo la presentazione della nuova Indian FTR 1200 (sponsor principale dell'evento), lo spettacolo ha avuto inizio e l'ovale è stato aperto ai piloti. Dirk Spaniol, ex pilota professionista IDM Supermoto, ha testato la Indian sullo stretto tracciato ed è stato il primo a sollevare la polvere. Dopo l'apertura, sul tracciato c'erano moto di diversi tipi: piccole moto fino a 80cc e alcune classiche flat tracker: BSA, Yamaha SR 500 e altre ancora. La

classe “Big Fun” era pensata per moto inadatte, e ce n’erano moltissime: una Honda CBX a 6 cilindri, una BMW con telaio rigido, 3 wheelers, low riders, una BMW con borse laterali e altri veicoli pazzeschi. In ogni caso, nonostante l’obiettivo principale fosse il divertimento, alcuni dei piloti erano davvero ambiziosi e hanno derapato a lungo sulla pista in stile “Oki Doki Vintage”. Senza dubbio questa non sarà l’ultima volta in cui correre sull’ovale di terra al Wheels&Stones. Sabato sera era di nuovo tempo di festa e tutti ammiravano il tramonto vicino al palco dietro le colline mentre la band suonava. Questo è stato un altro momento ricco di energia che ha reso Wheels&Stones così speciale. La strada principale è chiusa per l’intera durata del festival così da creare un mondo a sé stante. Molti visitatori arrivano fin dall’inizio e si godono l’atmosfera familiare. Altri, in questo luogo, hanno stretto amicizie per la vita. Ed è anche un punto d’incontro per altri organizzatori di festival come Steven Flier del famoso Glemseck101 o Jörg Litzenburger che ha inaugurato il suo nuovo “KROWDRACE” solo una settimana dopo, dove si sono svolte gare competitive di Flat Track.

La domenica è iniziata con il “Motonaut Pastis Petanque Trophée”, dove le tutti possono fare squadra con costruttori di moto o piloti per vincere questo campionato organizzato dal team Motonaut. Questa è già una tradizione e molte persone locali al di fuori della normale scena motociclistica sono entusiaste di connettersi e giocare insieme. Il vincitore di quest’anno è stato il team del famoso “Original Motodrom”: hanno vinto un soggiorno in una splendida zona vicino all’area del festival in riva al lago. In questo possono tornare in questa bellissima zona quando lo desiderano. Dopo un altro Show Run sul circuito di Flat Track e la musica blues della band che ha suonato nel pomeriggio, l’evento si è chiuso domenica sera. Nessun incidente, nessun danno ... solo amore, “brrratenbrötchen” e felicità per tutti… Non vediamo l’ora della prossima edizione di Wheels&Stones!_

Come as you are …
it doesn`t matter who you are, it doesn`t matter what kind of boots you wear, it doesn`t matter if you are young or old....at *Wheels&Stones* festival in St. Wendel in the southwest of Germany, it`s all about the passion and love for motorcycles, art, local food, music and just having a great time with true people! Of course the main focus are motor bikes but everybody is welcome. It´s a three days party for around 20.000 people from several countries. The festival builds bridges between all styles and people: Hipsters are chatting with rockers, rookies getting tips and tricks from the pros and the “Motonaut Pastis Petanque Trophée” brings some French charm on Sunday morning.



The event area is part of the international “Street of Peace” which starts in the French Normandie and ends up in Moscow. More than 50 sculptures from famous artists are all over the place which is a lifework of the local artist Leo Kornbrust who supports the festival a lot. This year was quite hot so the people started with a party on Friday night after putting up their tents just next to the festival area. A huge caravan of mobile homes surprised the organizers but everything went well and all found a place to stay. The night was long and everybody had fun with the band. Saturday is the main spot for a lot of things going on. Several food trucks offered great breakfast for the participants. There’s nothing better than being awakened by the scent of fried bacon, eggs and strong coffee. Everything is super relaxed and families with kids and


LIVE TO RIDE
RIDE TO LIVE
TRIUMPH
Norton
AHAMA
SUZUKI
BMW M
WND
WW 75



dogs strolling around the grounds, check out the great stalls and admire the various motorcycles. Every corner has something to discover and everyone is looking forward to a nice conversation. Or you just relax in a deck chair and look at the fields and hills. In the afternoon the Flat Track Show Run started with the “Test The Track” round for all registered riders. After 3 years of sprint show runs on the street, the Wheels&Stones team decided to switch to a Flat Track as they believe in the great format and there was no such a kind of event in Germany yet. But as always it´s all about fun and not serious racing. Therefore there are several classes for the show run so everybody including the visitors can enjoy the show. Starting with a presentation of the new FTR 1200 of the main sponsor Indian the action on the track was opened. Dirk Spaniol, a former professional IDM Supermoto rider tested the bike on the very narrow course and was the first to raise dust. After the opening there were so many different bikes on the track: Small bikes up to 80 ccm and some classical flat trackers too: BSA, Yamaha SR 500 and more. The “Big Fun” class was meant for inappropriate bikes. And there were a lot of them: 6 cylinders CBX custom bikes, rigid frame BMWs, three wheelers, low riders, BMW with suitcases and a lot more. But even fun being the main purpose some of the riders were very ambi-

tious and drifted a lot around the short "*Oki Doki Vintage*" style course. This was definitely not the last time for the Flat Track at *Wheels&Stones.* Saturday night was again party time and everybody admired the sunset next to the stage behind the hills of the region while the band was playing. This was another powerful moment which makes Wheels&Stones so special. The main road is closed for the duration of the festival and it´s a world on it´s own. A lot of visitors are coming from the very beginning and enjoying the familiar atmosphere. Others had made friends for life there. And it´s also a meeting point for other festival makers like Steven Flier from the famous Glemseck 101 or Jörg Litzenburger who ran his new ***KROWDRACE*** just a week later where serious Flat Track races took place. Sunday started with the "*Motonaut Pastis Petanque Trophée*" where people can team up with custom bike builders or racers to win the Petanque game organized by the Motonaut team. This is already a tradition and a lot of local people from outside of the regular bike scene are keen to connect and play together. This year´s winner was the team from the famous "Original Motodrom" and they won a stay in a beautiful location close by the festival area at a lakeside. So they can come back to that beautiful area whenever they like.

After another Show Run on the Flat Track and a blues band playing in the afternoon the event closed at Sunday night. No accidents, no fights, no harm …. just love, „brrratenbrötchen" and happiness for everybody … We´re looking forward to the next edition of Wheels&Stones!_

THORNTON HUNDRED

Ducati 1299 Panigale

Txt [Ita-Eng]: Massimiliano Turci

Ph: Alex McKenzie - @ 8t5mm

Molte domande iniziano con “perché”, perché nasciamo? Perché viviamo? Interrogativi di cui non parleremo oggi, visto che la domanda giusta per noi è “perché no?”. Penso sia questo che abbia pensato Jody, di Thornton Hundred Motorcycles, dopo aver guardato meglio la sua Panigale 1299.

Perché non trasformare una moto da pista già ‘mentalmente’ instabile, in una pazzia composta da cattiveria e leggerezza? Perché non mettere in mostra il motore Ducati? E così invece di lasciare immacolata la sua Panigale, ha deciso di spogliarla, di renderla più sexy e di plasmarla a suo piacere. Praticamente quello che rimane di originale è forse il nome. È cambiato tutto di questa 1299, lo scarico ha un collettore con delle curve da urlo, il sound è proprio come te lo aspetti: cupo, tosto, compresso. Si vede e si sente che Jody è affascinato da questa Ducati. Il parafango anteriore è molto corto e si aggrappa soltanto con un braccetto, gli ammortizzatori Ohlins fanno brillare d’oro gli occhi di chi li guarda, perfettamente bilanciati con il grigio scelto per il resto della moto.

A guardarla non si capisce bene che tipo di moto possa essere, forse è questo il punto forte: il mistero. Aleggia intorno a que-

sta macchina l'interesse di tutti nel comprenderla, nell'interpretarla. La sella monoposto potrebbe essere uscita direttamente da Buckingham Palace per quanto è British, trasuda pazzia e accuratezza. Anche il faro anteriore è parte non meno importante di questo mostro, completamente disegnato da Jody che dice di essersi ispirato alla MotoGP, ma non ci sono luci; praticamente funziona da radiatore per far freddare i 220 cavalli imbizzarriti di quest'opera d'arte. Voi direte, dopo tutte queste modifiche cosa può esserci di più? Beh secondo me, l'ultima domanda che si fece Jody prima di metterla in strada è stata: perché non ci metto le slick? Ebbene sì, come si può osservare dal video presente su YouTube e sui suoi canali, questa belva viene usata con le slick... che dire, a volte basta cambiare domanda per vedere le cose sotto una diversa prospettiva, e quella di Jody ci è piaciuta molto!_

Many questions start with "why". Why are we born? Why do we live? Questions we will not discuss today, given that the right question for us is "why not?". I think that's what Jody, of Thornton Hundred Motorcycles, thought after looking at his Panigale 1299 better. Why not turn an already 'mentally' unstable motorbike into more madness composed of malice and lightness? Why not show off the Ducati engine?

And so instead of leaving his Panigale immaculate, he decided to strip her, make her more sexy and shape her as he pleased. Virtually the only thing that remains of the original is perhaps the name. Everything has changed about this 1299. The exhaust has a collector with some amazing curves, the sound is just as you would expect it to be: dark, hard, compressed. We see and hear that Jody is fascinated by this Ducati. The front guard is very short and clings there with only an arm. The Öhlins shock absorbers make the eyes of those who see them shine golden, perfectly balanced with the gray chosen for the rest of the bike. Looking at it, it is not clear what kind of motion it may be, perhaps this is the strong point: the mystery.

Everyone's interest in understanding it, in interpreting it, surrounds this machine. The single-seater saddle could have come





directly from Buckingham Palace as far as it is British, it exudes madness and accuracy. Even the headlight is a no less important part of this monster, completely designed by Jody who says he was inspired by the MotoGP bikes, but there are no lights; it practically functions as a radiator to make the 220 horses unleashed by this work of art cool. You will say, after all these changes, what more could be done? Well according to me, the last question that

Jody made before putting it on the street was: why don't I fit slicks? Yes, as can be seen from the video on YouTube and its channels, this beast is used with slicks ... what's to say: sometimes it is enough to change the question to see things from a different perspective, and Jody's is there. I loved it! _

MOTOR FESTIVAL MAP BY 5SPECIAL

- CAFE RACER, SHOW BIKE
- FLAT TRACK
- ENDURO VINTAGE
- SPRINT RACE
- SANDRACE
- SURF
- SKATE
- MUSIC LIVE!
- CINEMA

2019 DIRT TRACK RIDERS ASSOCIATION DATES
CLASSES FOR THE EUROPEAN CHAMPIONSHIP 2019
PRO HOOLIGAN VINTAGE:
MAY 5TH – HELLS RACE, DIRTTRACK LELYSTAD, HOLLAND
JUNE 15TH – EL ROLLO @ WHEELS AND WAVES, SPAIN
SEPT 21ST-22ND – GREENFIELD DIRTTRACK, UK

2019 VINTAGE RACING SPIRIT
FLAT TRACK TRAININGS:
20 ABRIL – MACON, FRANCIA
11 MAYO – MACON, FRANCIA
27 JULIO – MACON, FRANCIA

FLAT TRACK RACES:
28 SEPTIEMBRE – MACON, FRANCIA
13 OCTUBRE – MORIZES, FRANCIA

BIKE SHED LONDON
CUSTOM MOTORCYCLES, ART, LIVE MUSIC, TATTOOS, BARBERSHOP, & STREET FOOD.
24-26 MAY
LONDON

HELLS RACE
FLAT TRACK RACE
5 MAY
HOLLAND

2019 OVER THE TOP
FLAT TRACK RACES
RACE 1 – THE HELLGATE 31 MAR
RACE 2 – FRATTRACKACTION 28 APR
RACE 3 – ROBOSHOW 19 MAY
RACE 4 – METAL CROME 21 JULY
RACE 5 – WILDZONE 22 SEPT (WILDAYS)
RACE 6 – RACEGADDON 20 OCT
CIRCUIT LONIGO ITALY

VC CAMP
ONLY WOMEN MOTORCYCLES
2-4 AUG
BRECON BEACONS, WALES

CAFE RACER FESTIVAL
AUTODROME 1924
22-23 JUN
LINAS-MONTLHERY (FRANCIA)

WHEELS & STONES
CAFE RACER FESTIVAL
19-21 JULY
ST. WENDEL L132

GLEMSECK
"SULTANS OF SPRINT"
30 AUG – 1 SEPT
CITY OF LEONBERG

LAST LIGHT RALLYE
ENDURO VINTAGE
17 FEB
LAGOR

SALON DU 2 ROUES
FLAT TRACK:"VINTAGE RACING SPIRIT"
ENDURO VINTAGE: "LAST LIGHTS RALLYE"
14-17 MAR
LYON

NEWCHURHC
MOTORCYCLE FESTIVAL
20-23 JUN
AUSTRIA

MOTBEACH
MOTO, SURF, MUSIC, FOOD
FLAT TRACK "EL DONUT"
25-28 JULY
CARAVIA ASTURIAS

MOT&ARTS BY HAPCHOT WHEELS
MOTORCYCLES & SANDRACE
ART//MUSIC//FOOD
13-15 SEP
HOSSEGOR

WHEELS AND WAVES
EL ROLLO // PUNK'S PEAK // SWANK RALLY // ARTRIDE
12-16 JUN
BIARRITZ

WOMEN MOTORS BOOTCAMP
1ST EDITION ONLY FOR WOMEN
MOTORBIKES & AIRPLANES
8-10 MAR
VERONA

THE ROTTEN RACE
A RACE BY T.R.I
FOR ALL THE MOTORCYCLE FREAKS OUT THERE.
1ST WEEKEND OCT
GRECIA

DUSTY TRACK
THE WORLD'S MOST FUCKING & FUNNY RACE
PORTO

MECHANICSFEST
MOTOR,ART&MUSIC
5-7 JULY
LOS ANGELES DE SAN RAFAEL

DIRTROOKIES
FLAT TRACK WEEKEND
10-12 MAY
RANCHO CANUDAS BARCELONA

WILDAYS
MOTORS,MUSIC, NATURA
20-22 SEPT
AUTODROMO DI VARANO

THE TIMERS
MOTORSPORT REVIVAL // MUSIC
ENDURO VINTAGE//FLAT TRACK
13-15 SEP
PORTO. PORTUGAL

OLD WHEELS
CRAZY RACE
25-26 MAY, LEON

OLDIES BUT GOLDIES
"REVIVAL OF THE MACHINE"
BIKE SHOW//MUSIC
FLAT TRACK //FOOD
21 SEPT
MADRID

ROCCO'S RANCH
1/4 MILLE OVAL
TT TRAINING
CIRCUIT DE CATALUNYA
FERRAN CARDUS
OPEN ALL THE YEAR

LISBON MOTORCYCLE FILM FEST
CINEMA & MOTORCYCLE
31 MAY-2 JUN
LISBOA

LA ARDILLA VUELVE
WINTER MEETING
JAN
JAEN

5SPECIAL®
MADE BY RIDERS FOR RIDERS

CC BY NC ND

KROWDRACE
Flat Track Race

Txt [Eng-Ita]: Herman Koepf
Ph: Kayadaek Photography



Many european countries have long tradtion in speedway track racing. In germany almost 20 tracks are still existing, most of the clubs are active in junior education and with their senior teams racing in different leagues. Its popularity has seen better days, decreasing spectator numbers and the will to voluntary help in local clubs are other reasons, why this long established kind of motorsports is struggling over the last decades.

With ***MSC Diedenbergen*** nearby Frankfurt we were lucky to find a club with open minded board members. When me and Jörg (Litzenburger ndr) presented our concept for a Flat Track race in their honourably clubhouse two totally different worlds sat around the table but both were open and interested in each others perspectives and ideas. At the end of the day we



hand shaked to team up and to organize a test event.

Riders' interest was really great, the small but very well connected scene shared our project and registered for the race and so we were able to welcome riders from 9 different countries at riders briefing on saturday morning. Starting from Newbie- up to Hooligan-Class we tried to enable flat track experience to every interested rider. Thanks to our partners ***Indian Motorcycles Germany*** and UK professional riders Leah Tokelove and Lee Kirkpatrick flew in on brandnew ***FTR 1200*** as also Anthony Brown, ***DTRA*** organizer, who supported us with his classy expertise.

The track was perfectly prepared, almost 60 years of the club's speedway racing experience went into this, all processes were running smoothly. In planning stage we tried to explain common international flat track regularities and racing plans but as in ***DMSB***'s (german motorsports association) rulebook so far no paragraphs for flat track racing are existing we had to race in speedway modus – which means a maximum of only 6 riders per heat (instead of 12 in ***FIM***-rulebook). Luckily this was the single downer for all of us racers which resulted in fewer heats and riding time but got compensated in perfect track condition – even after heavy rain on sunday morning.

There is lots to do for the next years, collaborating with DMSB is a major topic to get international FIM standards into the german rule-bible. I would say it's seeded, now it has to grow. I am sure more and more speedway tracks owners will realize its potential that can revive dirt track racing and their financial situations. _

Molti paesi europei hanno una lunga tradizione nelle corse su pista. In Germania esistono ancora qua-


YAMAHA
THE FASTER GRANDMA


98
98
77


Steeltracker


CABALLERO
SHIFT
CUSTOM
70
BSA
MOTO

si 20 piste, la maggior parte dei club è attiva nella formazione per ragazzi e con le loro squadre senior che gareggiano in diversi campionati. La popolarità di questa disciplina ha visto giorni migliori, la diminuzione del numero di spettatori e la richiesta di aiuto volontario nei club locali sono altri motivi per cui questo tipo di sport motoristico ormai consolidato sta un pò lottando negli ultimi decenni.

MSC Diedenbergen vicino a Francoforte, siamo stati molto fortunati a trovare un Club con membri del consiglio di mentalità piuttosto aperta. Quando io e Jörg abbiamo presentato il nostro concept per una gara di Flat Track nella loro onorevole club house, due mondi totalmente diversi erano seduti intorno al tavolo, ma entrambi erano aperti e interessati a prospettive e idee. Alla fine della giornata, ci siamo stretti la mano per fare squadra e organizzare un evento di prova.

L'interesse dei piloti è stato davvero grande, la scena del nostro progetto era piccola ma ben connessa e condivisa, si sono registrati per la gara e quindi siamo stati in grado di accogliere riders di nove paesi diversi durante il briefing del sabato mattina. Partendo da Newbie-up fino a Hooligan-Class abbiamo cercato di offrire una vera esperienza Flat a tutti i piloti. Grazie ai nostri partner ***Indian Motorcycles Germania***, i piloti professionisti della Germania e del Regno Unito Leah Tokelove e Lee Kirkpatrick che hanno partecipato con il nuovo FTR 1200 e, con Anthony Brown, organizzatore ***DTRA***, che ci ha supportato con la sua speciale competenza.


98
98


KRAUTMOTORS
SHOEI
Castrol

La pista è stata perfettamente preparata, quasi 60 anni di esperienza nel settore delle corse su pista del club sono finite proprio qui; tutti i processi procedevano senza intoppi. Nella fase di pianificazione abbiamo cercato di spiegare le regolarità e i piani di corsa internazionali comuni delle piste di Flat, ma come nel regolamento del ***DMSB*** (associazione automobilistica tedesca) finora non esistono paragrafi per le corse su pista Flat, abbiamo dovuto correre in modalità Speedway - il che significa un massimo di solo 6 riders per batteria (invece di 12 come nel regolamento ***FIM***). Fortunatamente questo è stato l'unico inconveniente per tutti noi piloti che ha comportato meno manches e tempi di guida ma è stato compensato in perfette condizioni in pista - anche dopo una forte pioggia alla domenica mattina.

C'è molto da fare per i prossimi anni, collaborare con DMSB è un argomento importante per far entrare gli standard FIM internazionali nella Bibbia tedesca. Direi che il campo è seminato, ora deve crescere. Sono sicuro che sempre più gestori di piste di Speedway utilizzeranno tutto il potenziale disponibile in modo da poter far rivivere le corse su sterrato e .. allo stesso modo le loro finanze._

STUUT graphic design

Honda CX650 by 6th City Cycles



WWW.STUUTGRAPHICDESIGN.COM

ATELIER MEDUSA
CB750FOUR

Txt [Ita-Eng]: Andrea Sileo
Ph: Johann Rousseau



Ne abbiamo viste di cotte e di crude, ma incrociare lo sguardo con una 7½ Four fa tornare i nostri cuori all'origine di tutto questo, quando si cercavano linee anni '60 in moto a cavallo tra '70 e '80 e le si privavano di "inutili ", pesanti, pezzi di carrozzeria e si riducevano le comode selle, e si eliminavano o si riducevano all'osso i grandi e utili parafanghi. All'alba di tutto quello che oggi è la corrente Special e Cafe Racer c'erano loro: le Honda Four, regine indiscusse del mercato perché, all'epoca, si poteva comprare una buona base con pochi soldi, i ricambi erano ancora disponibili da mamma Honda, i cavalli erano abbastanza per divertirsi e il suono di quel 4 cilindri attraverso uno scarico 4 in 1 era davvero unico, faceva venire la da pelle d'oca.

Ciò che hanno fatto i ragazzi di Atelier Medusa è stato un vero e proprio tributo a quegli anni di cura dimagrante alle moto, cercando di mantenere l'aspetto d'epoca: presa una CB750 Four del '76, resa più sportiva dall'assetto di guida caricato sull'avantreno grazie ad un manubrio Condor e alla sostituzione delle sospensioni posteriori con dei



moderni YSS; reso più leggero e moderno l'impianto elettrico di serie con l'introduzione di lampadine Led e sostituita la batteria originale con una a Litio più leggera e dallo spunto maggiore (il grosso punto devole di queste nonnine è proprio l'impianto elettrico), mantenuto il bellissimo 4 in 1 originale ma alleggerito lo scarico con uno terminale custom, sostituita la sella originale con una fatta su misura e dulcis in fundo, sostituzione dell'accensione originale con una elettronica con aggiunta di un radiatore dell'olio.

Un importante upgrade per questi quattro cilindri un po' datati che i ragazzi di Medusa. Interessante il loro sito atelier-medusa.fr dove è possibile vederne il prima/dopo in maniera molto veloce, oltre che dare un'occhiata agli altri lavori dell' Atelier che loro stessi tengono a specificare, unici. Se volete seguirli sui social, vi consigliamo il loro elegante Instagram: @atelier_medusa.

Noi di SS nel mentre, ci teniamo a far riflettere su un punto che ci aiuterà a preservare la cultura motocicli-

stica nel futuro: se una vecchia moto è in buone condizioni e vale la pena il restauro, allora RESTAURA; se è ridotta male e può essere più interessante il processo, allora rendila SPECIAL. Alla fine ci sono tantissime basi che aspettano solo di essere salvate e altrettante moto che, invece, agognano un meritato restauro. A voi la scelta, l'importante è, come sempre, armarsi di tanta passione e almeno altrettanta pazienza nel percorrere una delle due strade! _

We have seen them cooked, we've seen them raw, but meeting the gaze with a 750 Four brings our hearts back to the origin of all this, when we looked for 60s lines in motion at the turn of the 70s and 80s and were then deprived of them. Of "useless", heavy,



pieces of bodywork and reduction of the comfortable saddles, and the large and useful mudguards were eliminated or reduced to the bone. At the dawn of all that today are the current Special and Cafe Racer niches, they were there: the Honda Four, the undisputed queens of the market because, at the time, you could buy a good base with little money, the spare parts were still available from Mother Honda, the horsepower was enough to have fun, and the sound of that 4-cylinder through a 4-in-1 exhaust was really unique, it gave you goose bumps.

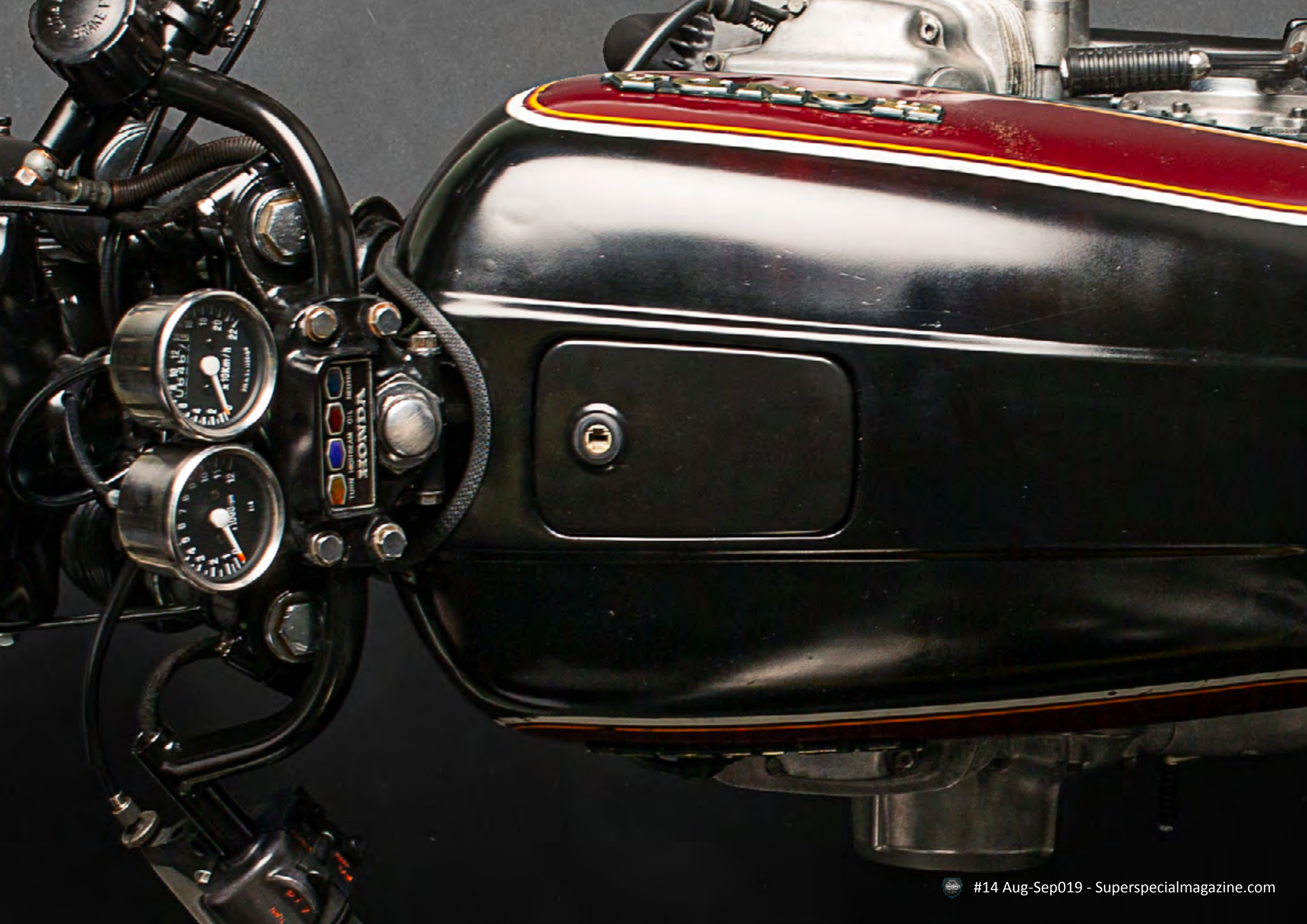
What the Atelier Medusa guys did was a real tribute to those years of slimming care of motorcycles, trying to keep the period look: taking a ‘76 CB750 Four, made more sporting by the structure of riding loaded on the front axle thanks to a Condor handlebar and the replacement of the rear suspension with modern YSS units. They made the standard electric system lighter and more modern with the introduction of LED bulbs and replaced the original battery with a lighter lithium battery and a higher cranking rate (the big weak point of these grandmothers is the electrical system). They kept the beautiful original 4 in 1 but lightened the exhaust with a custom silencer, replaced the original saddle with a made-to-measure and last but not least, replacement of the original ignition with an electronic unit and with the addition of an oil cooler.

An important upgrade for these four slightly dated cylinders comes from than Medusa guys themselves. Their interesting website atelier-medusa.fr shows the before/after very quickly, and you can look at the other works of the Atelier that they



themselves specify as unique. If you want to follow them on social media, we recommend their elegant Instagram: *@atelier_medusa*.

We at *SS* in the meantime, we want to make you think about a point that will help us preserve the motorcycle culture in the future: if an old bike is in good condition and it is worth the restoration, then RESTORE; if it's badly neglected and the


HONDA

process can be more interesting, then make it SPECIAL. In the end there are so many bases that are just waiting to be saved and as many bikes that, instead, desire a deserved restoration. The choice is yours: the important thing is, as always, to arm yourself with so much passion and at least as much patience in taking one of the two roads! _



BEST SUPER SPECIAL BIKE WEB JULY



OneHandMade - Niello

Photo: JL Photo

SUPER SPECIAL

E'LA VERSIONE GRATUITA DIGITALE DEL BLOG SUPERSPECIALMAGAZINE.COM
E' VIETATA LA RIPRODUZIONE INTEGRALE O PARZIALE DI MATERIALE FOTOGRAFICO, TESTI, MARCHI UTILIZZATI E CONTENUTI DI QUALSIASI TIPO.
TUTTI I DIRITTI SONO RISERVATI.
COPYRIGHT 2018 - SUPER SPECIAL

IS FREE DIGITAL VERSION OF BLOG SUPERSPECIALMAGAZINE.COM
REPRODUCTION IN WHOLE OR IN PART OF ANY MATERIAL IS PROHIBITED WITHOUT PRIOR CONSENT OF THE PUBLISHERS.
THIS INCLUDES PHOTOGRAPHS, TEXTS, TRADEMARKS USED AND CONTENTS OF ANY KIND.
ALL RIGHTS RESERVED.

COPYRIGHT 2018 - SUPER SPECIAL



INFO: SUPERSPECIAL@SUPERSPECIALMAGAZINE.COM
ADV: MARKETING@SUPERSPECIALMAGAZINE.COM

WEB & SOCIAL

FACEBOOK: @SUPERSPECIALPAGE
INSTAGRAM: SUPERSPECIALMAGAZINE
TWITTER: @SUPERSPECIALMAG

WEB: SUPERSPECIALMAGAZINE.COM



SUPPORTED BY:

SPECIAL THANKS TO:

see you to N. 15

