

**COMO CONSTRUIR
UNA
CAFE RACER**

Cafe Racer no es una motocicleta, es un estilo de vida, y es una razón poderosa del porque es importante que fabriques tu propia motocicleta. “La motocicleta es una extensión de tu personalidad, y debe reflejarse cada día”.



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	2
HISTORIA.....	4
FABRICANTES DESTACADOS.....	11
COMO CONSTRUIR UNA CAFÉ RACER.....	17
FUNDAMENTOS TÉCNICOS.....	24
Los cimientos.....	24
El punto de corte (The cut off point).....	25
Límite de altura (Height limit).....	26
La línea de hueso (Bone line).....	27
Peso visual (Visual weight).....	28
Curva de descenso (The swoop).....	29
Ángulos primarios (Main angles).....	30
Ángulos secundarios (Secondary angles).....	31
Distancia de la horquilla (Fork distance).....	32
COMPONENTES.....	33
LO BÁSICO PARA RECORDAR.....	51
TIPS IMPORTANTES.....	52
CONCLUSIÓN FINAL.....	55





INTRODUCCIÓN



El Cafe Racer es un estilo de motociclismo y motocicleta popularizado en el Reino Unido en la década de los años 1950, principalmente por los Rockers, que personalizaban sus motos con pequeños carenados, modificaciones en chasis y estriberas, tubos de escape, colines y aligeramiento general de la máquina, quitando todo aquello que no fuera necesario y poniendo especial énfasis en la velocidad y agilidad, dejando la comodidad de sus monturas en un segundo plano.

En nuestros días, este fenómeno y costumbre adoptada por amantes de las motocicletas se mantiene con bases muy variadas, siendo apreciadas sobre todo las máquinas con historia y currículum, ya sean de origen británico, como en sus comienzos, o bien de cualquier otra procedencia, siempre que los elementos básicos se presten a configurar una auténtica Cafe Racer y la habilidad, imaginación o buen hacer de sus propietarios y constructores lo permitan.



La definición es sencilla, una Café Racer es una moto de los años cincuenta, producto de la cultura rocker del momento, época en la que se buscaban motos rápidas para ir en “peregrinación” de café en café. Su equivalente norteamericano sería una Bobber o una Chopper. El nombre, aunque esto es algo que pertenece a la leyenda urbana, parece que nació al unir esas cafeterías con las carreras que desarrollaban los jóvenes entre cada café y que duraban lo que una canción en la rockola del local.



Rockola 1965

Concretando la definición un paso más, ***las Café Racer no eran más que motos normales que los propietarios transformaban para mejorar sus prestaciones y su manejo.*** Transformaciones que se centraban en estas mejoras pero que solían olvidar aspectos como la comodidad. De esta manera se instalaban manillares deportivos (estrechos y planos o incluso semi-manillares más deportivos) depósitos de mayor capacidad, asientos individuales y estriberas retrasadas para adaptar la posición del piloto y hacerla lo más aerodinámica posible. Todo lo demás se consideraba superfluo y por tanto se eliminaba de la moto sin contemplaciones. Este trabajo trata de la teoría para que el diseño de una cafetera sea armonioso y conserve el estilo de una manera limpia, hacer una café racer no consiste en quitar piezas y poner un manillar deportivo es algo más técnico, y el producto de este trabajo es una pieza de arte única, y de manejo placentero que va más allá de comprar una motocicleta hecha, es personalizarla hacer que nuestra motocicleta será única y con personalidad.



HISTORIA

El término Cafe Racer -sin acento- cuya traducción literal sería “corredor de café o de



Marlon Brando, Johnny en Salvaje

bar”, nació a finales de la década de los 50 entre la juventud inglesa, para definir una tendencia motociclista estrechamente relacionada con un estilo musical entonces en plena eclosión.

Hoy suena a clásico pero en aquel momento era de rabiosa actualidad.

The blues had a baby and they named it rock and roll.

En efecto, descendiente directo de la piedra angular de la música moderna, el rock salta el charco en disco y aterriza en Europa. Sus seguidores adoran a Bill Haley, Eddie Cochran,

Jerry Lee Lewis, Buddy Holly y sobre todo al icónico Elvis Presley, y también a esos chicos un poco raros que empiezan a despuntar llamados Rolling Stones.

El Rock'n'Roll a trona las jukeboxes (ROCKOLAS) de los pubs -toma anglicismos- frecuentados por rockers, también llamados leather boys por influencia de la película The Wild One (Salvaje, 1953) que protagonizara Marlon Brando.

Prohibido en el Reino Unido y consiguientemente mitificado, el filme prefiguró un estilo estético: cazadoras de cuero, pantalones vaqueros, ruidosas motos modificadas y cierta pose rebelde.

Un rocker con un motor y dos ruedas entre las piernas se convierte en ton-up boy, en coffee-bar cowboy o en *cafe racer*; sinónimos pero con matices. El chico más allá de la tonelada no tiene porque ser un gordo descomunal; en el argot inglés del motor, ton significa cien millas por hora. Ya que el vaquero de cafetería se desplaza de un bar a





otro montado en su caballo mecánico, la denominación cafe racer define al hombre y, por extensión, a la máquina.

El Ace Cafe London (<http://www.ace-cafe-london.com>), en la North Circular Road de Londres, es uno de los garitos más concurridos por esta selecta parroquia. A principios de los sesenta, explica Mike Clay en su excelente libro *Café Racers* (Osprey, 1988), congregaba en sus alrededores a un millar de motos, según cálculos de la policía. Con sus mesas de formica atornilladas al suelo, al igual que las sillas –nada, mera prevención-, el Ace estaba abierto las 24 horas del día; a las ocho empezaba a llegar la peña motera, y a partir de medianoche la carretera quedaba despejada, lista para los burn-ups hasta el Bussy Bee, otro antro mítico situado 12 millas más allá, en el cruce de Watford o el Club 59.



Ace Cafe London

Con la música de las jukeboxes nace una de las actividades favoritas de la panda: las carreras de discos. Las reglas son muy sencillas: poner un disco, subirse a la moto, recorrer un circuito preestablecido lo más rápido posible y volver al bar de partida





antes de que termine la canción, eso sí, con gran estruendo de escapes, frenazos al límite y aires de frialdad, no mostrando temor, todo controlado.

Este circuito, abierto al tráfico normal, solía tener unas tres o cuatro millas e incluía rectas, curvas, puentes y cruces. Para completarlo en los casi tres minutos que duraba el single hacía falta una media de más de 110 km/h. Antes de soltar una risita condescendiente pensemos un momento lo que suponía hacerlo sobre aquellas motos, equipadas con aquellos neumáticos y aquellos frenos, y corriendo por aquellas carreteras...

MOTOS CON CAFÉINA

Vamos a hablar de la maquinaria. Las cafe racers eran en general monocilíndricas y twins de entre 500 y 850 cc -de fabricación británica, of course, aunque no faltaban modelos italianos y alguno alemán, casi siempre con unos cuantos años encima; modelos de mediados de los 50 que podían adquirirse por poco dinero y modificarse a gusto del usuario: ***BSA Lightning, Spitfire, Shooting Star, Super Rocket y Thunderbolt; Matchless G12 CSR y G15; Norton Atlas, Dominator y 650SS; Royal Enfield Super Meteor, Constellation y Continental; Triumph Trophy y Bonneville; Velocette Venom y Viper Clubman; Vincent Grey Flash***, entre otras.



BSA Gold Star, DBD34 Clubman





Pero la pionera indiscutible del asunto fue la **BSA Gold Star**, su versión **DBD34 Clubman**, hoy buscadísima, representa la quintaesencia de la cafe racer-, cuya concepción básica databa de finales de los años 30. A mediados de los 50 apareció el modelo de 500 cc, ya con carburador Amal GP, una potencia de 40 CV a 7.000 rpm y escape elevado por atrás. Las Gold Star eran tan rápidas (177 km/h de punta) que lograban zafarse de los Daimler Dart SP250, un roadster de aspecto algo vampiresco empleado por la policía para las persecuciones por carretera.



Daimler Dart SP250

Pese a su motor V8, el Dart tenía el handicap de la transmisión automática, ajustada para cambiar a 65 millas por hora, justo en el momento de darles alcance.



Triumph T110



Por su lado, la **Triumph T110**, lanzada en 1954, era una vertical twin de 650 cc con pistones tan grandes que dejaba a los usuarios de las Goldies friendo sus embragues en los semáforos debido a la larguísima desmultiplicación del cambio BSA. Eso sí, casi siempre era modificada con el fin de tratar de paliar su nefasta estabilidad (el chasis flexaba sin compasión). Cinco años después llegó su evolución **T120 Bonneville**, la venerada Bonnie, hoy clásica entre las clásicas.



T120 Bonneville

De ahí salieron unas máquinas mestizas, hibridadas entre lo mejor de cada casa. La madre del cordero nació en un lecho de plumas, el **Featherbed** -icono indiscutible y cuna de las **Norton Manx**, y tras maridarlo con un propulsor Triumph acabaría pariendo una extraña criatura de nombre **Triton**. Había nacido la cafe racer por antonomasia.



Triton



NORVIN

Luego vinieron las *Norvin* (con chasis *Featherbed* y el contundente *V-twin Vincent*), *Tribsa* y otras nobles bastardas. Pero la receta más común consistía en un cóctel formado por *bastidor Norton*, *motor Triumph*, *depósito de aluminio sin pintar*, *asiento*



Gracias por visitar este Libro Electrónico

Puedes leer la versión completa de este libro electrónico en diferentes formatos:

- HTML(Gratis / Disponible a todos los usuarios)
- PDF / TXT(Disponible a miembros V.I.P. Los miembros con una membresía básica pueden acceder hasta 5 libros electrónicos en formato PDF/TXT durante el mes.)
- Epub y Mobipocket (Exclusivos para miembros V.I.P.)

Para descargar este libro completo, tan solo seleccione el formato deseado, abajo:

