

SUPER SPECIAL



N. #03



FREE E-MAG

ELSPETH BEARD
WHEELS&STONES

DIMITRI
COSTE

VERSIONE DIGITALE GRATUITA - FREE DIGITAL VERSION

IWC _ THE MOON CRAWLER // GANNET _ GUZZI V850
VTR _ WHITE VENOM // INDIAN _ EVEL LIVE LAS VEGAS



SUPER SPECIAL

Publisher: Super Special Mag

Lead editor: Ernesto Bitonte

Creative Director: Massimiliano Maria Longo

Graphics / Layout: Ernesto Bitonte

Social media: Francesco Zara

English texts review: Mike Etienne

Editors Italy:

Emanuele Tacchia

Domenico Conese

Oberdan Bezzi

Francesco Veneziani

Riccardo Casarini

Liliana Oliosì

Davide Virardi

Francesco Zara

International Editors:

Max Vannoni (UK)

Jeremie Di Stefano (Germany)

Adriana Pinto (Spain)

Production contact:

superspecial@superspecialmag.com

Marketing contact:

marketing@superspecialmag.com

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, né della veridicità dei prodotti presentati dai suoi inserzionisti. Tutti i diritti sono riservati. Copyright 2018 Super Special.

Ph: Super Special Mag - Deus Swank Rally

EDITORIALE/EDITORIAL

In questo N.3 Lug-Ago di **SS** vi parliamo di alcune fantastiche customizzazioni:

la **MoonCrawler** di Arjan Van Den Boom realizzata su una base di dubbio pregio ma che ha dato risultati favolosi, la Guzzi V850 Le Mans sapientemente disegnata da Gannet Design e la spaventosa Veneno Blanco [White Venom] di **VTR Customs**, sempre pronta a impressionare con le sue Super speciali.

Siamo stati al **Wheels & Stones**, promettente evento tedesco vicino Stoccarda e per voi pronto il reportage completo della terza edizione. Per chi ne avesse sentito la mancanza riproponiamo la rubrica **Next Garage Girl** ...scoprite chi c'è !

Siamo molto orgogliosi di raccontarvi la storia del nostro amico **Dimitri Coste**, che di solito è più spesso di traverso ..che dritto..

Non dimenticate di dirci cosa ne pensate e dite ai vostri amici che SS si scarica gratuitamente dal nostro sito !

EB

SUPER SPECIAL #03

special bikes
IRONWOOD CUSTOM, THE MOON CRAWLER

features _Obi Best Sketches
MOTO GUZZI 1400 MISSILE

special events
WHEELS AND STONE 018

special events
TRAVIS PASTRANA, EVEL LIVE

portraits
DIMITRI COSTE, PASSION AND DUST

very special
GANNET, MG V850 LE MANS

features _Next Garage Girl
ELSPETH BEARD

special bikes
VTR CUSTOM, WHITE VENOM



IRONWOOD CUSTOM THE MOON CRAWLER

BMW R100

Txt: Ernesto Bitonte
Ph: @paul_vanml



Quando Arjan (Van Den Boom ndr) decide che deve metter su un nuovo ferro è sempre una questione seria. La base di partenza può essere la moto più insignificante del mondo ma la 'visione' di quello che sarà è a prescindere qualcosa che deve avere pregio, che deve funzionare bene, che deve servire allo scopo ma soprattutto deve essere perfetta. Una macchina che possa arrampicarsi sui crateri lunari ?!?!? Ma stiamo scherzando ? No. The MoonCrawler, appunto.

Il progetto MoonCrawler viene realizzato in IronWood Motorcycles con il socio Eric Kalter che come Arjan guarda nella stessa direzione e nella stessa 'visione'. Una Bmw R100 completamente rivisitata, pezzo dopo pezzo, con un faro supplementare a sinistra sul telaio paramotore, senza coda con il retrotreno che è praticamente ridotto alla presenza della ruota. In IWC volevano alleggerire le linee con un sellino monoposto minimale clip-on agganciato direttamente al telaio. Seduta realizzata da Marcel Miller di Miller Kustom Upholstery, che ha anche provveduto al rivestimento del piccolo box batteria occultato sapientemente dove un tempo c'era l'airbox, quindi il motore ora respira attraverso una coppia di filtri a cono. Lo stesso motore totalmente aggiornato e revisionato, con nuove guarnizioni è stato verniciato a polvere e sembra davvero nuovo di pacca !

I partners di DNA filters hanno provveduto a realizzare il marchio di IWC sui pod dei filtri (cosa mai fatta sino ad ora per altri customizers) con un risultato estetico davvero eccezionale oltre che piuttosto cool.. L'impianto elettrico è stato totalmente ricabla-





to e associato ad un'unità M-Unit di Motogadget e ad una batteria agli ioni di litio. Grazie ad un morsetto superiore realizzato al CNC il team IWC ha collocato il tasto Start-stop di Motogadget per l'accensione elettronica posizionato centralmente rispetto alla piastra di sterzo che accoglie il cockpit Motoscope Pro, anch'esso di Motogadget. Il grande faro anteriore è Full Led e al posteriore fungono da fanale due piccoli faretti Led allocati sotto il sellino con doppia funzione indicatori di direzione/faro. Ruote tassellate Heidenau K60 Scouts dual-sport 18" avanti e 17" dietro ed un impegnativo impianto di scarico customizzato da Mervin Wagner con tanto di terminale Akrapovic di derivazione BMW RnineT. Arjan ci racconta che è stato l'upgrade più complesso: "Abbiamo immaginato questa Bmw con tubi di scarico personalizzati un pò come quelli della nostra The Mutant, ma meno radicali. Così abbiamo deciso di adattarli e allinearli nel modo più gradevole possibile facendoli passare vicino alle pedane; il nostro mago saldatore di fiducia Mervin Wagner, ha realizzato e raccordato i vari segmenti sino a al collettore terminale con l'Akrapovic che a nostro avviso ha proprio il giusto sound".

I pezzi unici: parafango anteriore, tappo del serbatoio ed emblemi Bmw sul serbatoio tagliati al laser. Il design painting del serbatoio è minimale e raffinato, con la giusta quantità di oro, perfetta per richiamare le forche Öhlins. Siamo sicuri che se IWC lavorerà sempre così ci saranno tante tante specials da realizzare nei prossimi tempi. _

When Arjan (Van Den Boom ed) decides that he must build new iron, it's always a serious matter. The starting point may be the most insignificant action in the world but the 'vision' of what will be is regarded as something that must have value, which must work well, which must serve the purpose, but above all must be perfect. A car that can climb on lunar craters?!?!? Are we joking? No. The MoonCrawler



The MoonCrawler project is made by IronWood Motorcycles with partner Eric Kalter who has the same direction and the same vision as Arjan. A Bmw R100 completely re-envisioned, piece by piece, with an additional headlight on the left on the paralever frame, shortened tail with the rear drive is practically reduced by the presence of the wheel. IWC wanted to lighten the lines with a minimal single-seater clip-on saddle hooked directly to the frame. The seat was created by Marcel Miller of Miller Kustom Upholstery, and also hides the small battery box cleverly concealed where once there an airbox, hence the engine now breathes through a pair of cone filters. That engine has been totally updated and overhauled, with new gaskets. It's also been powder coated and looks like new!

The DNA filters partners have produced the IWC logo on the filter pods (something that has never been done so far for other customisers) with an exceptional aesthetic result as well as being rather cool. The electrical system has been totally rewired and combined to a Motogadget M-Unit and a lithium-ion battery. With a CNC machined top clamp made at, the IWC team centrally placed the Motogadget Start-Stop button for electronic ignition as well as a Motoscope Pro cockpit, also from Motogadget.

The large headlamp is Full Led and at the rear there are two small LED spotlights located under the seat with dual function for indicators / taillamps. Heidenau K60 Scouts dual-sport tyres sit on an 18-inch front wheel and 17" rear. The complex exhaust system customised by Mervin Wagner is completed with an Akrapovic silencer from a BMW RnineT.

Arjan tells us that the exhaust was the most complex upgrade: "We imagined this BMW with custom exhaust pipes a bit like those of our 'The Mutant', but less radical. So we decided to adapt and align them in the most pleasant way possible by passing them close to the components; our trusted pipe magician Mervin Wagner, has created and connected the various segments up to the junction finished off with an Akrapovic, which in our opinion has just the right sound".





The unique pieces include: front fender, fuel cap and laser-cut BMW emblems on the tank. The painting of the tank is minimal and refined, with the right amount of gold, perfect to reflect the Öhlins forks. We're sure that if IWC always work this way there will be many more of their special builds in the near future. _



A high-contrast, black and white close-up of a motorcycle tire tread, showing a series of parallel grooves and sipes. The image is oriented diagonally from the top-left towards the bottom-right, creating a sense of motion and depth.

WWW.OFFICINE08.IT

PASSIONE MOTOCICLISTICA

OFFICINE08[®]

ORI BEST SKETCHES

Txt: Oberdan Bezzi
Sketch: Oberdan Bezzi

MOTO GUZZI 1400 MISSILE



Oberdan Bezzi Design



Per questo numero ho pensato di proporre una Moto Guzzi decisamente particolare e fuori dai canoni classici che ci si aspetterebbero dalla Casa Italiana.

Una moto che vuole coniugare a viva forza, caratteri, modi d'uso e stilemi decisamente diversi e quasi in antitesi fra loro. Innanzitutto questa moto è lunga perchè essendo tecnicamente derivata dalla California non poteva che essere così !

Tuttavia questa caratteristica gioca a favore della principale caratteristica prestazionale del mezzo che è quella di avere un'accelerazione da Dragster, grazie al super potenziamento del propulsore. Una motocicletta dall'interesse importante, aiuta molto nel dritto ed attenua decisamente la tendenza all'impennata, e questa Moto Guzzi si propone proprio come nuova imbattibile regina dello Sprintrace !

Si però l'assetto di guida è da sportiva, è una naked ma con un accenno di carenatura, ha freni e sospensioni racing e ha anche le cromature ma .. che diavolo di moto è ?? La posizione di guida stessa è data dal fatto che pur essendo essenzialmen-

te votata all'annebbiamento della vista del pilota per la sua accelerazione, questo strano "attrezzo" in realtà a dispetto delle sue dimensioni è molto efficace e divertente anche in curva e dopo aver sverniciato i concorrenti in partenza non disdegna di dar loro la paga anche nel percorso guidato. Le cromature? Un vezzo , come a dire che ci si può permettere anche un po di peso in più, tanto è un ...MISSILE ugualmente ! _

For this issue we've decided to submit a ..Moto Guzzi! Yes, but a very particular GUZZI and straight out of the classic beasts that would be expected from the Italian Motorcycle House. This is a bike that combines strength and character, using styles that are decidedly different and almost contrary to each other. First of all this bike is long, very long, yet not in a way that a bike that is technically derived from California could ever be! This feature plays uses a factor for the main feature of its use: in the world of acceleration as a Dragster, thanks to the super power of the engine. A motorcycle with an imposing wheelbase will help a lot in straight lines and definitely reduces the tendency to wheelie. Rightly so, as this Moto Guzzi is proposed as an unbeatable Queen of Sprint! Yes, the riding attitude is sporty: a naked bike with a hint of fairing, it has brakes and racing suspension and also has some chrome. But, what the hell is it? The extended riding position is dictated by the fact that it was needed to give the rider a line of sight while accelerating. This strange "tool" is actually a proven and tested design. It is so radical that even those beaten will not be too disappointed. Chromium plating? A tradition: Nice, but at the cost of extra weight? True, but a MISSILE nonetheless! _



#SPECIALEVENTS

WHEELS & STONES

ST. WENDEL

Txt: Francesco Zara

Ph: Kayadaek Photography



Siamo stati al Wheels & Stones, a St. Wendel, in Germania. Dopo 3 giorni di viaggio attraverso i paesaggi mozzafiato della Svizzera e la suggestiva Foresta Nera (un'esperienza che consigliamo a tutti), siamo arrivati sulla L132, la strada che in occasione dell'evento viene chiusa al traffico e che ne è protagonista. Il festival, ormai alla sua terza edizione, che si tiene sempre il terzo weekend di luglio, inizia il venerdì sera con uno spirito festaiolo e di amicizia. Veniamo subito rapiti dall'atmosfera, il meteo è dalla parte degli organizzatori, e in quella che a detta di tutti sembra essere la più calda estate tedesca degli ultimi anni, il sole splende e il tramonto è incredibile. Tutto merito della location, che possiamo definire "magica" senza alcun dubbio. Thom David, portavoce dell'intero team che sta dietro alla manifestazione, che





quest'anno ha lavorato duramente prendendosi carico di ogni singolo aspetto, dalla sicurezza fino alla raccolta dei rifiuti, conferma la nostra impressione: "Quando Chris ed Helmut, i fondatori dell'evento, hanno avuto l'idea del Wheels & Stones avevano fin da subito in mente questo posto: l'idea è sempre stata di riunire persone di tutti i tipi, senza distinzione, e quale posto migliore di queste colline che sovrastano il paesaggio circostante, che tra una scultura di roccia e l'altra, sinonimo di decine di differenti culture, offrono un tramonto mozzafiato... davvero un luogo magico e misterioso".

W&S riesce nel suo obiettivo principale: riunire e far conoscere tra loro persone da gusti e stili differenti: hipsters, amanti delle cafe racers, persone del posto, famiglie, e persone che magari non sono del tutto amanti delle due ruote. Tutto ciò condito da una sensazione di pace generale e felicità. Ci siamo emozionati a vedere tante famiglie e tanti bambini ballare e giocare davanti al palco animato dall'ottima musica suonata live che proseguiva fino a notte fonda. Il sabato è la giornata dedicata allo Show Run, di nuovo grazie al magico posto la pioggia si è tenuta alla larga, e nonostan-



te qualche piccolo problema tecnico con l'audio abbiamo assistito a un grande show dove moto equipaggiate con Nos, chopper, sidecars e altre infinite tipologie danno spettacolo lungo il rettilineo della L132 tra burnoute accelerazioni, ovviamente solo dopo aver ricevuto il via dalla flaggirl. La domenica mattina lo spazio è lasciato al torneo di pastis-pétanque organizzato da Motonaut e Mellow Motorcycles, di base un divertentissimo torneo di bocce, che ancora una volta ha l'obiettivo di far conoscere tra di loro le persone: per partecipare, infatti, bastava iscriversi su facebook per entrare in un team con un noto customizer. Il team international Italia-Inghilterra costituito da noi di Super Special (io che scrivo e Mike Etienne dall'isola di Jersey) si è aggiudicato il terzo posto.

Tre giorni colmi di divertimento sono passati in fretta con l'ottimo street-food e litri di birra. La presenza delle case come Triumph, Indian, Bmw e Yamaha, e customizer come Radical Guzzi, insieme agli stands dei motoclub della zona hanno arricchito ed animato l'evento. Un evento che ogni anno migliora e cresce: quest'anno una chiara ed esponenziale crescita con 19.000 persone provenienti non solo da Germania ma anche Gibilterra, Inghilterra, Francia, Italia, Paesi Bassi, Svezia etc.

Thom: "Abbiamo raccolto il frutto di una grande preparazione e un pizzico di fortuna. Ci piacerebbe diventare sempre più internazionali e speriamo di vedere una forte rappresentanza italiana alla prossima edizione". A proposito della quale ci svela qualche anteprima, per l'anno prossimo ci sono già nuove idee, ci dobbiamo aspettare più spazio per il campeggio, un miglioramento della logistica e teniamo le dita incrociate per la pista di flat track! Il team si è dichiarato soddisfatto ma desideroso di fare sempre meglio e di più per questo facciamo i nostri migliori complimenti e sinceri auguri per il futuro all'interno team che è riuscito nel creare qualcosa di bello, divertente e con le sue particolarità che lo differenziano da altri eventi dello stesso genere. Davvero un evento dove la felicità e la voglia di stare insieme sono d'obbligo ma sopra tutto sono gli unici due requisiti per poter entrare. _

We recently attended Wheels & Stones, part Trois, in St. Wendel, Germany. After 3 days of travel through the breathtaking landscapes of Switzerland and the evocative Black Forest (an experience we recommend to everyone), we arrived on the L132, the road that for the event is closed to traffic and which becomes centre stage. The festival, now in its third year, which is always held on the third weekend of July, begins Friday evening with a spirit of partying and friendship. We were immediately captivated by the atmosphere. The weather was on the side of the organisers. In what seemed to be the hottest German summer in recent years, the sun was shining and the sunset was incredible. Without a doubt, everything about the location



can be summarised as 'magical'. Thom David, spokesperson for the entire team behind the event, has worked hard this year taking care of every single aspect, from safety to rubbish collection, confirms our impression: "When Chris and Helmut, the founders of Event, had the idea of Wheels & Stones, they immediately envisioned this place: the idea has always been to bring together like-minded people, and what better venue than the Sculpture Route overlooking hills and the surrounding landscape? Set between rock sculptures: synonymous with dozens of different cultures in the spirit of peace, offset by breathtaking sunsets ... truly a magical and mysterious place.

W&S succeeds in its main objective: to bring together and make people aware of different tastes and styles of the motorcycle culture: hipsters, café racers, out and out sprinters mixing with locals, families, and even those outside the family of two wheels. All this spiced with a feeling of general peace and happiness. We were excited to see so many families and children dancing and playing in front of the stage animated by the excellent live music that continued until late into the night. Saturday is dedicated to the Show Runs, again thanks to the magic place the rain kept away, and despite some minor tech-





nical problems with the sound system, we witnessed a great show where bikes equipped with NOS, choppers, sidecars and a broad spectrum of styles gave spectacular runs along the straight of the L132. Impressive burnouts and acceleration, all started by the flag girls.

On Sunday we took part in the Pastis-Pétanque tournament organised by Motonaut and Mellow Motorcycles. Basically a very amusing bowls tournament, whose aims were to make people join together in a fun competitive spirit: to participate and bond in a relaxed and humorous way. For me it was the opportunity to take advantage of a recent Facebook connection and join a team with a well-known customiser. 'Team International', the Italy-Anglo team of Super Special (Myself and Mike Etienne from the island of Jersey) managed third place. Three days packed with fun passed too quickly, helped by excellent street-food and large quantities of



beer, the presence of the major marques like Triumph, Indian, BMW and Yamaha gave a professional edge, and customisers such as Radical Guzzi, and the stands of the local motorcycle clubs enriched and energised the event.

An event that improves and grows every year: this third year witnessed a clear and exponential growth with 19.000 people coming not only from Germany but also Gibraltar, England, France, Italy, the Netherlands, Sweden etc. Thom:

“We have reaped the fruits of great preparation and a bit of luck. We would like to become more and more international and we hope to see a strong Italian representation at the next edition”. “Speaking of which we have some previews, for next year there are already new ideas, we have to create more space for the camping, an improvement of the logistics and keep our fingers crossed for the flat-track track!” “The team are very satisfied with the event, but eager to do better and better. We would like to extend our compliments and sincere wishes for the future, not only to the organising team, but also to the sponsors, vendors, riders and especially the public.

They all managed to create something beautiful, fun and with its own quirks that differentiate it from other events of the same kind. Really an event where happiness and the desire to be together are a must, and these are really the only requirements to participate. Thank you all”. _

EVEL LIVE

TRAVIS PASTRANA

#SPECIALEVENTS



Txt: Francesco Zara

Ph: Getty Images for HISTORY

Evel Knievel, lo stuntman americano che negli anni sessanta e settanta tentò l'impossibile tenendo il mondo con il fiato sospeso per ogni sua folle acrobazia, è stato fatto rivivere lo scorso 8 Luglio a Las Vegas.

Nitro Circus, HISTORY® e Caesars Entertainment hanno organizzato l'evento "Evel Live" per rendere omaggio allo stuntman motociclista più celebre di sempre. Magari il suo nome non susciterà nelle nuove generazioni un chiaro ricordo, ma di sicuro mostrando loro la sua tipica "uniforme", la tuta di pelle bianca e il casco decorati con stelle e strisce americane, e quel mantellino che lo faceva apparire agli occhi degli spettatori come un supereroe che sfidava la morte ad ogni sua impresa, capiranno di chi si sta parlando.

Infatti quella domenica 3.5 milioni di spettatori in tutto il mondo hanno assistito a questo evento memorabile e unico nel suo genere. In un'unica serata, in poco più di 3 ore, Travis Pastrana si è esibito in 3 dei più celebri e iconici stunts di Evel. A Pastrana però non è bastato ricreare i salti, così si è spinto oltre i limiti della storia bruciando sia il famoso record del salto delle auto, sia il record del salto degli autobus Greyhound per finire in bellezza con l'epico salto della fontana del Caesars Palace che ha quasi messo fine alla vita di Knievel 50 anni fa.

Tutto ciò rendendo omaggio alla leggenda americana in ogni più piccolo dettaglio partendo dalla livrea di tuta e casco per arrivare a quella della moto, che questa volta però non era una Harley-Davidson XR 750 ma una moderna Indian FTR 750 appositamente preparata per l'occasione dal customizer Roland Sands.

Dunque 50 anni dopo il tragico incidente di Knievel duran-





il salto della fontana del Caesars Palace, che gli costò la rottura dell'anca sinistra, della caviglia destra, delle mani, dei polsi, della schiacciatura del bacino e di un grave coma che durò per ben 29 giorni, Travis Pastrana, probabilmente lo stuntman migliore in circolazione, dà inizio allo show.

Batte il record di Knievel del salto di 50 macchine distrutte, volando sopra 52 veicoli ad un'altezza superiore ai 43 metri. Primo iconico stunt riuscito, si può passare al secondo tra un'impennata e l'altra. Nel 1975 Knievel saltò su 14 autobus, Pastrana ne ha superati 16 in un salto di quasi 60 metri di lunghezza e praticamente 4 piani di un palazzo di altezza. Infine, dopo il trasferimento lungo la Las Vegas Boulevard scortato dalla polizia battendo il cinque a tutti i fan a bordo strada Travis Pastrana ha raggiunto il Caesars Palace dove ha scritto la storia.



Il salto sulla fontana, il celebre ma infame incidente di Knievel... con una rampa di soli 61 metri per accelerare a una velocità di 70 miglia orarie con la bicilindrica americana e un caldo soffocante, Pastrana parte, a tutto gas e... atterra in sicurezza sulla rampa di atterraggio dopo il volo sopra la fontana tra fuochi d'artificio ed effetti speciali. Ce l'ha fatta! "Sono entusiasta di aver avuto questa opportunità per onorare Evel Knievel, il cui coraggio e spettacolarità hanno creato le basi per gli sport d'azione", ha dichiarato Travis Pastrana in seguito. "Evel si è spinto e ha volato più lontano su una moto di quanto chiunque pensasse possibile. Quindi con questo tributo dei giorni nostri volevamo mostrare a tutte le generazioni quanto incredibile fossero le sue idee". _



The feats of Evel Knievel, the American stuntman who in the sixties and seventies attempted the impossible, holding the World in suspense for his crazy acrobatics, was revived last July 8 in Las Vegas. Nitro Circus, HISTORY® and Caesars Entertainment organised the “Evel Live” event to pay tribute to the most famous motorcycle stuntman of all time. Maybe his name will not be that well known to the current generation. Yet seeing his trademark ‘uniform’: the white leather suit and the helmet decorated with American stars and stripes, and that cape synonymous with the Superhero who challenged death on a regular basis, they will understand who talking about.



In fact, on that Sunday, 3.5 million viewers all over the world witnessed this memorable and unique event. In a single evening, in just over 3 hours, Travis Pastrana performed 3 of Evel's most famous and iconic stunts. For Pastrana, however, it was not enough to recreate the jumps. He went beyond the limits of history by beating both the famous record of the car jump and the record of the Greyhound bus jump to an epic finale, the leap of the Caesars Palace Water Fountains that almost put an end to Knievel's life 50 years ago. All of this, while paying homage to the American legend in the smallest detail: from the livery of his leathers and helmet to that of the bike, which this time however was not a Harley-Davidson XR 750 but a modern Indian FTR 750 specially prepared for the occasion by the acclaimed customiser Roland Sands. So 50 years after the tragic accident of Knaveil during the Caesars Palace water



Fountain jump - causing him to rupture his left hip, right ankle, both hands, the wrists, crushing of the pelvis and a severe coma that lasted for a good 29 days - Travis Pastrana, probably the best stuntman around, starts the show. He beat Knievel's record of the jump of 50 cars, flying over 52 vehicles for over 43 meters. First iconic successful stunt done, he moved on to the second. In 1975 Knievel jumped on 14 buses, Pastrana jumped 16 in a jump of almost 60 meters in length and practically 4 floors high. Finally, after a parade along the Las Vegas Boulevard with police escort, high-fiving the fans along the way, Travis Pastrana reached Caesars Palace where he rewrote history - The Water Fountain jump, Knievel's famous but infamous incident... With a ramp of



only 61 meters to accelerate to speed of 70 miles per hour on the American twin, and a suffocating heat, Pastrana starts his run, at full throttle and ... lands safely on the landing ramp after the flight over the Fountains accentuated by fireworks and special effects. He did it! "I am thrilled to have had this opportunity to honour Evel Knievel, whose courage and showmanship have created the basis for action sports", said Travis Pastrana later. "Evel pushed the limits and flew farther on a bike than anyone thought possible, so with this tribute of today we wanted to show every generation how incredible his ideas were". _

DIMITRI COSTE

// PORTRAITS

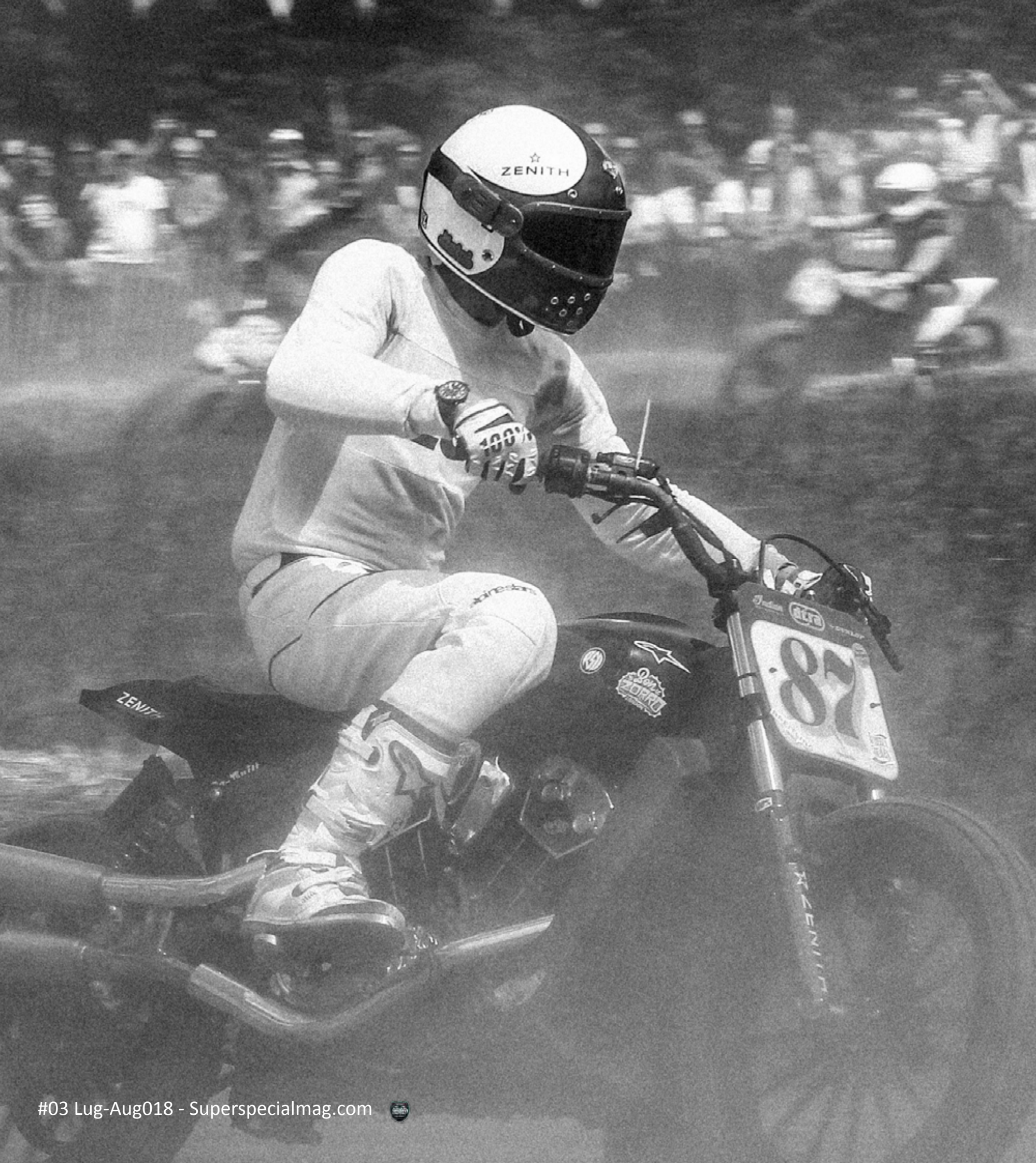
PASSION AND DUST

Txt: Francesco Veneziani
Ph: Ernesto Bitonte



Se non lo conosci, Dimitri a prima vista sembra un po' nerd, l'aria da eterno ragazzo e un sorriso sornione sotto ai baffi. Se non ti conosce è anche timido, quasi schivo. Non penseresti mai che è un gran motociclista, un grandissimo manico e un apprezzatissimo fotografo. Basta poco per rompere il ghiaccio e scoprire il vero Dimitri, calmo e pacato nei modi, brillante e poliedrico oltre che vulcanico in tutto quello che fa. Un vero guascone. Dimitri la moto ce l'ha nel sangue, da sempre. Suo padre corre da prima che fosse di moda, ed è molto noto nell'ambiente delle auto e moto d'epoca, soprattutto anteguerra, e il nostro amico è cresciuto tra vecchie moto, circuiti e competizioni, e veri motociclisti; tutto questo ha lasciato il segno, non ci aveva mai riflettuto ma quando ho sollevato il punto ci ha pensato ed ha ammesso che molto probabilmente quei momenti, l'adrenalina, le vibrazioni di quel mondo lo hanno profondamente e inconsciamente influenzato.

Ha iniziato facendo motocross con moto vintage, e desert races ma il suo sogno era il flat track, sogno di difficile realizzazione dato che ovviamente in Francia e in Europa il flat non esisteva, non c'erano proprio gli ovali. Ma una delle più grandi qualità di Dimitri è la capacità di concretizzare le sue idee, arrivare al punto,



come tutti i veri piloti guarda sempre trenta metri avanti. E così fu. Un colpo di fulmine per una BSA 500, telaio da short track rigido, durante un viaggio in America nel 2010; parecchio stress, casini doganali e simili per portarla al di qua dell'oceano per poi ritrovarsi con una moto che non poteva nemmeno circolare. Niente freno davanti, niente luci, niente targa e il telaio rigido. Il desiderio di guidarla lo ha spinto a cercare un ovale. La carica sul furgone e parte per l'Inghilterra, ed è così che senza aver mai provato prima la BSA o un ovale, si ritrova a correre la sua prima gara, che poi era la prima Dirt Quake. Pioveva di brutto, la pista era un pantano scivolosissimo, ma era divertentissimo, e si è subito innamorato del flat.

Come suo solito anticipava le mode. Subito dopo si è iscritto ad altre gare della STUK (Short Track UK, l'antesignana della odierna DTRA dirt track racing association) e da lì ha approfittato di ogni occasione per andare a gare di flat, da entrambe le parti dell'oceano Atlantico. Già nel 2010 aveva spedito in California la sua OSFA, One Size Fits All, una splendida Triumph TR6C del 1967, con la quale ha corso le più affascinanti gare americane: la Catalina Grand Prix, storica gara degli



anni 50 riproposta dal 2011 sempre sull'isola di Catalina, la Pike's Peak, è stato il primo francese a correre la Sacramento Mile, sempre nelle vintage e brakeless class, un'esperienza unica, affascinante e da brivido allo stesso tempo. Oggi continua a correre nella categoria vintage, ma anche nella Super Hooligan con la Indian, e di nuovo è il primo francese a correre in questa classe. Sempre avanti, sempre a concretizzare i suoi sogni.

“Il flat è rad, le sensazioni sono uniche, guidare senza freni è quel che preferisco, amo entrare in curva senza poter frenare e sentire la moto scivolare. Sei senza freni, in curva, e hai altre 12 moto intorno a te, tutte senza freni.” Parole sue.... Altri piloti di lui dicono che è forte perché ci mette l'anima, non tanto per la tecnica, quando lui da gas lo da sempre tutto, incurante del rischio. E infatti spesso, fin troppo spesso, gli capita di sdraiarsi. Lui minimizza, e come tutti non ama parlarne. Se gli chiedi reagisce come suo solito, da guascone. Un paio di anni fa era seduto per terra appoggiato a una balla di fieno, e anziché far-



si vedere da un medico stava mangiando avidamente un piatto di pasta. Gli chiesi come aveva fatto a cappottarsi e lui schietto “ieri ho lavorato tutto il giorno, ho finito tardissimo, sono andato a casa a caricare la moto sul furgone, ho guidato tutta la notte e stamattina sono sceso dritto in pista, senza mai mangiare. Calo di zuccheri...”. O peggio... Una volta aveva promesso alla sua compagna che sarebbe rientrato da una gara in tempo per andare a cena da amici, quindi chiede nell’ordine: all’autista dell’ambulanza di spegnere la sirena, al medico se gli fa il numero e gli tiene il telefono, e a tutti di fare silenzio... Due parole su argomenti quotidiani, figli e commissioni, e poi avvisa “Amore? Sono in ritardo...” “Cazzo Dimitri, ti sei schiantato un’altra volta?” Subito sgamato.

La famiglia è molto importante per Dimitri, la sua passione per le corse pren-



de molto tempo, e lui fa il possibile per essere a casa e presente, e da uomo fortunato quale è la sua fidanzata, e i figli capiscono quanto andare in moto sia importante per lui e lo supportano, e sopportano gessi, fratture e sbucciature varie. Lui ammette serenamente che la moto per lui è essenziale al suo benessere, carburante indispensabile per il suo star bene e la sua salute mentale.

E andando verso i 40 sta diventando più saggio, sta imparando a riflettere, a pensare e a valutare il rischio, cosa che non aveva mai fatto prima: “guidavo per puro istinto, come un animale..” Per sua stessa ammissione Dimitri nemmeno ci pensava al rischio, poi chi gli sta vicino gli ha fatto notare che va verso i 40, è un padre di famiglia, e lui molto sereno “è la vita, cresci, invecchi, ti adatti e vai avanti, accetto il cambiamento,



e continuo a divertirmi, ma con più testa.” “Correndo nella SuperHooligan ho appreso molto. Ola (Stenegard Ndr) mi ha insegnato che la manopola del gas non è un interruttore on/off, e così ho imparato a dosare il gas, andare meno forte non vuol dire andar più piano.”

Già, lui la SuperHooligan la corre con la nuova e stupenda Indian Scout, anche se si definisce un super amateur, uno spirito libero e non un professional racer, è orgoglioso di essere parte della famiglia Indian.

“Guarda, stanno facendo grandi cose, in America stanno vincendo tutto il possibile. Hanno riunito un gruppo di persone appassionate e molto competenti, determinate a vincere e a far tornare Indian un grande marchio. E sono onorato di rappresentare Indian in Europa”.

Dimitri si reputa fortunato in questo, in molti lo cercano, le aziende vogliono accostare la loro immagine a lui. E lui ne approfitta, per gareggiare quanto più possibile, ma capisce anche che rappresentando un marchio deve imparare a comportarsi come un Pro.

“Anche se rischiare è più divertente, amico mio!” —





If you don't know him, at first sight Dimitri seems a bit nerdy, with the air of boyishness and a sly smile under the moustache. If he does not know you he is also shy, very shy. You would never think that he's a great motorcyclist, an eccentric and a very talented photographer. It takes very little to break the ice and discover the real Dimitri, calm and calm in ways, brilliant and versatile as well as volcanic in all that he does. A true Gascon.

Dimitri has always had bikes in his blood. His father was into bikes before it was fashionable, and is very well known in the World of vintage cars and motorcycles, especially prewar models. Our friend has grown up with old motorcycles, race circuits and competitions, along with true motorcyclists; all this left its mark. He never thought about it, but when I raised the point he considered this he admitted that most of those moments, the adrenaline, the vibrations of that world have deeply and unconsciously influenced him.

He started doing motocross with vintage motorcycles, as well as desert races, but his dream was flat track, a dream difficult to achieve given that in France and Europe the flat track did not exist, there were just no ovals. But one of







the Dimitri's greatest qualities of is the ability to realise his ideas, get to the point, and like all true riders always look thirty meters ahead. And so it was. A lightning strike occurred during a trip to America in 2010, when a BSA 500, with a rigid short track chassis came along; a lot of stress, customs and similar followed to bring it to this side of the ocean, and even then he had a bike that could not even be ridden legally. No front brakes, no lights, no number plate and a rigid frame. The desire to ride it pushed him to look for an oval. He loaded it into a van and leaves for England, and without ever having tried the BSA or an oval before, he finds himself running his first race, the first Dirt Quake. It was raining hard, the track was a very slippery quagmire, but it was fun, and he immediately fell in love with the flat. As usual, he anticipated fashions. Immediately afterwards he joined other STUK races (Short Track UK, the forerunner of today's DTRA dirt track racing association) and from there he took advantage of every opportunity to go to flat races, on both sides of the Atlantic Ocean. In 2010 he had sent his OSFA, One Size Fits All in California, a splendid 1967 Triumph TR6C, with which



he raced the most fascinating American races: the Catalina Grand Prix, an historic race of the '50s run again from 2011 on Catalina Island, Pike's Peak, was the first Frenchman to run the Sacramento Mile, always in the vintage and brakeless class, a unique experience, fascinating and thrilling at the same time. Today he continues to run in the vintage category, but also in the Super Hooligan with the Indian, and again is the first Frenchman to race in this class. Always ahead, always to realise his dreams.

"The flat is rad, the sensations are unique, driving without brakes is what I prefer, I love getting into the corners without being able to brake and feel the bike slide. Without brakes, when cornering, and you have 12 other bikes around you, all without brakes". His words. Other riders of him say of him that he is strong because he puts his soul into his riding, not so much for the technique, when he is always on the throttle, regardless of the risk.

And in fact often, all too often, it happens - he crashes. Like everyone, he does not like to talk about it. If you ask him he reacts as usual, like a Gascon. A couple of years ago he was sitting on the ground leaning on a bale of hay, and instead of being seen by a doctor he was eagerly eating a plate of pasta. I asked him how he had managed to come off and he said straight "Yesterday I worked all day, I finished very late, I went home to load the bike into the van, I drove all night, and this morning I



went straight on to the track, never time to eat. Low blood sugars ... “. Or worse ... Once he had promised his partner that he would return from a race in time to go to dinner with friends, then asks the ambulance driver to turn off the siren, asks the doctor if he can dial the number and he talks on the phone, asking everyone to be quiet ... Two words on daily subjects, children and commissions, and then warns “Darling, I’m late ...” “Fuck Dimitri, you crashed again?” Immediately found out.

The family is very important for Dimitri, his passion for racing takes a lot of time, and he does his best to be at home and present when he can, He is a lucky man with a supportive girlfriend, and the children understand how riding is important

for him and they support him. They suffer plasters, fractures and other injuries. He admits serenely that for him the bike is essential to his well-being, essential fuel for his well-being and his mental health.

Coming up to 40 he is becoming wiser, he is learning to reflect, to think and evaluate the risk, something he had never done before:

“I rode by pure instinct, like an animal ..” By his own admission Dimitri did not even think about risk, then those close to him pointed out that he is nearly 40, is a family man, and he is very serene “This is life, grow up, age, adapt and go ahead, I accept change, and I continue to have fun, but with more thought. “ “Running in SuperHooligan I learned a lot.



Ola (Stenegard Ndr) taught me that the throttle is not an on / off switch, and so I learned to dose the gas, going less strong does not mean going slower. “ He runs with the new and beautiful Indian Scout in the SuperHooligan, even if he defines himself as a super amateur, a free spirit and not a professional racer, he is proud to be part of the Indian family. “Look, they are doing great things, in America they are winning everything they can. They brought together a group of passionate and very competent people, determined to win and to make Indian a great brand. And I’m honoured to represent Indian in Europe “. Dimitri considers himself lucky in this, many seek him out, companies want to use him in their image. He takes the opportunity to compete as much as possible, but he also understands that by representing a brand he must learn to behave like a Pro. “Even if risking is more fun, my friend!” _

H-SKULL.COM



THE COOLEST HELMET STAND EVER !

MASTER OF ENDURANCE MOTO GUZZI V850 LE MANS



DESIGN BY GANNET DESIGN
BUILT BY WRENCH KINGS
FOR VANGUARD CLOTHING

Il Desiderio di Vanguard Clothing, marchio di moda olandese, era quello di creare una moto speciale che rappresentasse la loro nuova linea di jeans denominata "V" creata per il mondo motociclistico ed ispirata direttamente dal "V" del bicilindrico di Moto Guzzi. La scelta è ricaduta su due figure di rilievo del mondo caffè racer e lo si capisce subito quando si ammira la Vanguard V850 Le Mans progettata e prodotta congiuntamente da Gannet Design e le officine Wrench Kings, questa moto è letteralmente un viaggio tra dettagli di alto artigianato motociclistico, competenza meccanica e moda.

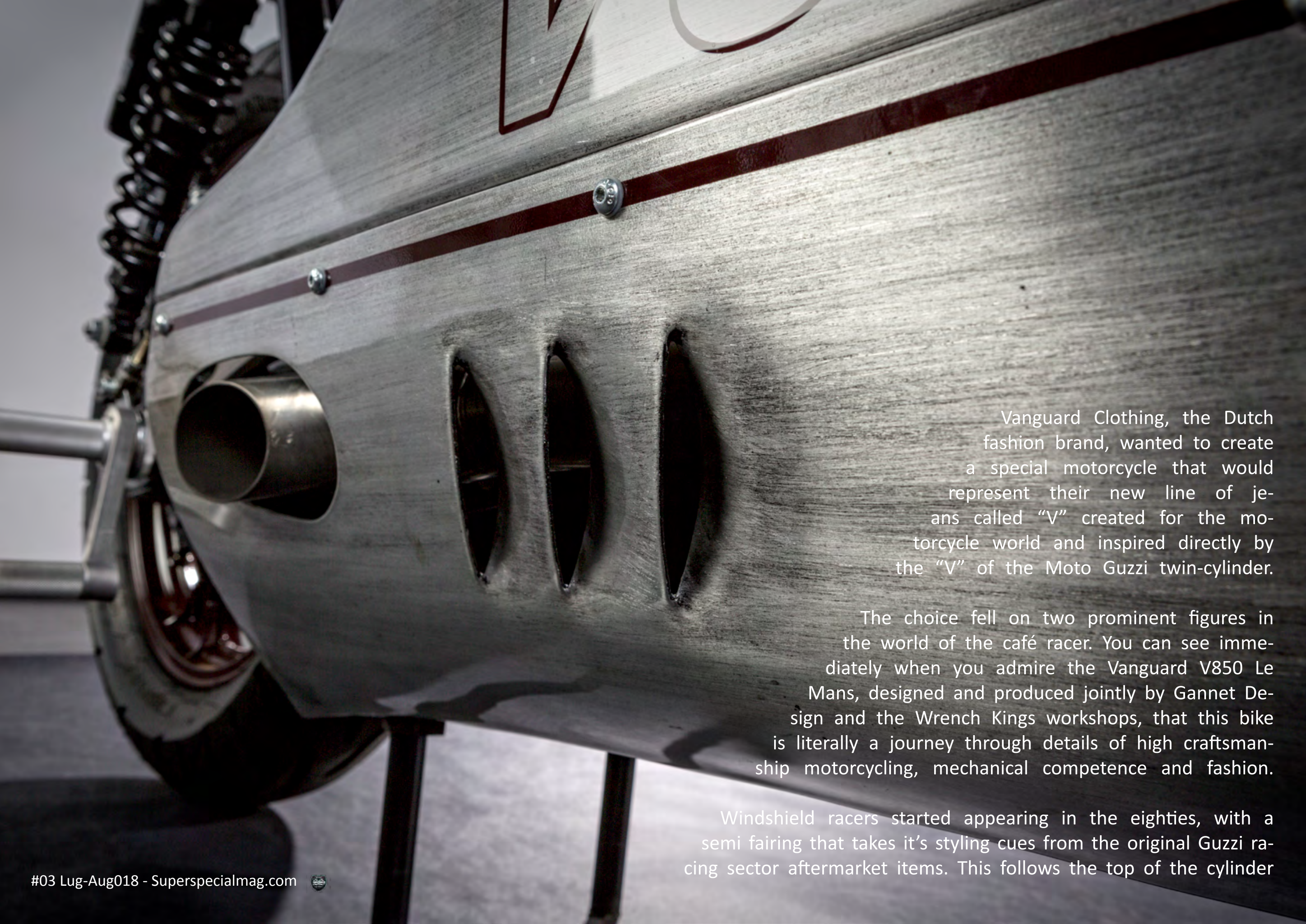
Cupolino gare inizio anni ottanta, semi carenatura che strizza l'occhio all'aftermarket originale del settore corse Guzzi ed che avvolge il bicilindrico dalle teste tonde, linea coraggiosamente carica ma al tempo stesso leggera e fluida, un perfetto equilibrio tra stile classico e materiali moderni lavorati senza coprire volutamente l'artigianalità della provenienza.

La scelta del modello è ricaduto su una gloriosa Le Mans 850, del modello originario è rimasto poco più di parte del telaio e il gruppo termico, la carenatura, il serbatoio e la coda sono tutti completamente costruiti su misura e interamente realizzati a mano in alluminio. Lo scarico è stato creato in acciaio con



scarichi liberi e sound da Boeing767 per partenza e accelerazione da sparo; i vecchi freni Brembo sono rimasti al loro posto per mantenere fede allo stile old school ma, i guzzisti lo vedono subito, sono state sostituite le pompe freno con modelli Brembo più moderni, infine le vecchie e mai eccellenti sospensioni posteriori sono state sostituite con ammortizzatori YSS completamente regolabili e realizzati su misura. Sono state inoltre apportate anche alcune modifiche al telaio, il telaio posteriore è stato tagliato e modificato per fare spazio ai punti di fissaggio del sedile e tutti i vecchi supporti per l'impianto elettrico sono stati rimossi e nuove staffe imbullonate fatte per essere nascoste

sotto il serbatoio. Alcuni dettagli poi impreziosiscono la Moto Guzzi V850 dandole l'eleganza di una modella pronta a sfilare, come la cintura in pelle per fissare il serbatoio, le ginocchiere vintage in pelle trapuntata, il metallo spazzolato delle sovrastrutture e la coda con la firma "V" con le due luci posteriori arrotondate. Questa special rappresenta di fatto l'unione tra lo stile Vanguard interpretato dal concetto di design di Gannet e tradotto da Wrench Kings che hanno eseguito un lavoro straordinario coi metalli e i complessi dettagli di traduzione del design. Il lavoro sulla pelle è stato realizzato da Jeroen a Silvermachine e vernice e grafica sono state eseguite da Wrench Kings insieme a Van Marcus. Vanguard presenterà presso i suoi dealers la nuova collezione "V850 Capsule" di ispirazione Guzzi in un tour promozionale in cui sarà esposta anche la MG V850 Le Mans, per cui se non vi accontentate di sognare con le fotografie ma preferite ammirarla dal vivo, sapere come fare ! _



Vanguard Clothing, the Dutch fashion brand, wanted to create a special motorcycle that would represent their new line of jeans called “V” created for the motorcycle world and inspired directly by the “V” of the Moto Guzzi twin-cylinder.

The choice fell on two prominent figures in the world of the café racer. You can see immediately when you admire the Vanguard V850 Le Mans, designed and produced jointly by Gannet Design and the Wrench Kings workshops, that this bike is literally a journey through details of high craftsmanship motorcycling, mechanical competence and fashion.

Windshield racers started appearing in the eighties, with a semi fairing that takes it's styling cues from the original Guzzi racing sector aftermarket items. This follows the top of the cylinder



courageously loaded but at the same time light and fluid, a perfect balance between classic style and modern materials historically enhancing the craftsmanship of it's origin. The choice of the model fell to a glorious Le Mans 850. All that remains of the original model is the chassis and motor/drivetrain group. The fairing, tank and tail are all completely custom built and entirely handmade in aluminium.

The exhaust was created in steel with open exhausts and sounds like a Boeing767 on start-up and acceleration; the old Brembo brakes have remained to maintain the old school style, but the Guzzisti see it immediately, the brake cylinders have been replaced with more modern Brembo items, finally the old and 'never excellent' rear suspension has been replaced with YSS fully adjustable and made to measure shock absorbers. Some modifications have also been made to the chassis, the rear frame has been cut



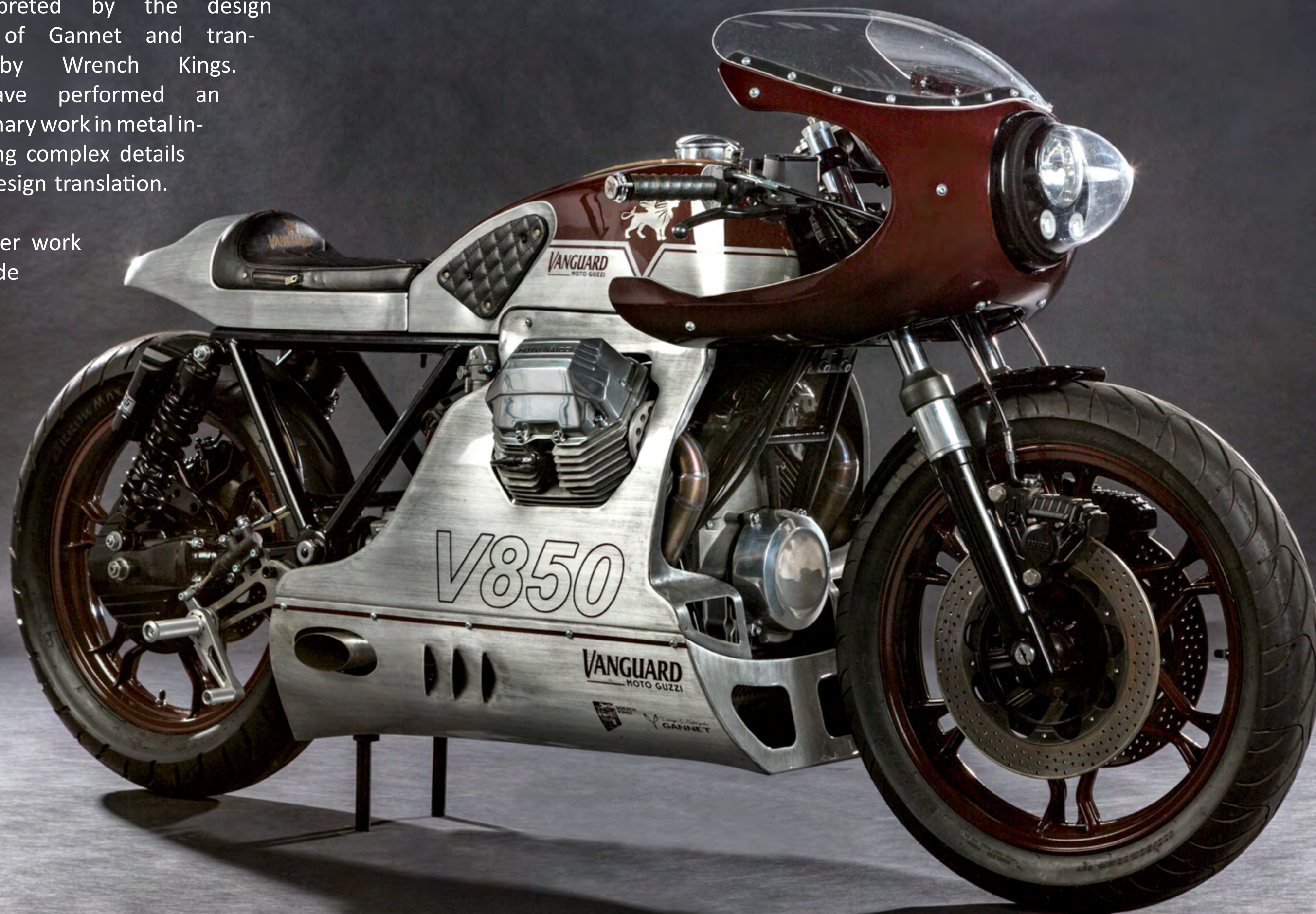


and modified to make room for the seat fixing points, with all the old supports for the electrical system also removed, with new bolted brackets made and hidden under the tank. Embellishment details give elegance to the Moto Guzzi V850, something this model can really pull off, like the leather belt holding the tank, the vintage leather quilted knee pads, the brushed metal bodywork and the tail with the signature “V” and two round rear lights.



This special represents the union between the Vanguard style interpreted by the design concept of Gannet and translated by Wrench Kings. They have performed an extraordinary work in metal incorporating complex details in their design translation.

The leather work was made by





Jeroen at Silvermachine and paint and graphics were done by Wrench Kings together with Van Marcus. Vanguard will present its new collection “V850 Capsule” inspired by Guzzi in a promotional dealer tour, highlighting the MG V850 Le Mans

If you are not content to dream with photographs but prefer to admire it live, get yourself to a Vanguard Dealer soon. _

BRUMMM

ブゥオオオッ



BUY HERE:
WWW.BRUMMM.COM

NEXT GARAGE GIRL

FEATURES //

ELSPETH BEARD

Text: Liliana Oliosì
Ph: Elspeth Beard



Nessun navigatore, niente cellulare, no GPS, solo mappe, cartelli, indicazioni delle persone incontrate per strada e tanto tanto fiuto... Ecco il viaggio di Elspeth Beard, la prima viaggiatrice overlander a compiere il giro del mondo con una BMW R 60/6 Boxer comprata per caso a 900 sterline.

Il “big one”, come lo definisce Lei, ha inizio da New York dove nessuno pensava che quella giovane architetto inglese, bella e alta, ce l'avrebbe mai fatta.

Dagli USA via verso Australia - dove si fermò sette mesi, dormendo in un garage e lavorando in uno studio d'architettura, per raggranellare



qualche soldo in più - e poi via verso Singapore, Indonesia, Thailandia, Malesia, India, Iran per poi tornare in Europa.

Viaggio incredibile vero?!? E' impossibile riassumerlo in poche righe... ci siamo allora lasciati travolgere da alcuni aneddoti che Elspeth ci ha raccontato qualche mese fa a Milano, avventure che si sentono solo nei libri o si vedono al cinema interpretate da qualche attrice famosa.

Immaginate l'Iran negli anni 80 post rivoluzionario, dopo svariati chilometri su strade sterrate e senza indicazioni, per poter proseguire nel viaggio la bella centaura inglese dovette utilizzare il casco Bell come un burkha, senza mai toglierselo: «La gente pensava fossi un uomo». Riuscì ad attraversare il Paese in sette giorni, molto indebolita da un'epatite galoppante e il freno posteriore della Bmw era fuori uso...ma niente paura una sosta in Tunisia e il suo spirito meccanico le permisero di proseguire.

Un viaggio fatto anche di imprevisti, motore rotto, pezzi danneggiati, incidenti di percorso, ma nulla ha fermato la viaggiatrice, nemmeno una sosta in Thailandia, 'obbligatoria' ed in famiglia visto che si era schiantata proprio nel loro giardino: «Loro non parlavano una parola di inglese e io di thailandese, ma ci capivamo bene con il linguaggio dei segni», spiega Elspeth. «Poi compresi perché erano così felici di prendersi cura di me: avevo procurato la cena per due settimane di fila». Il cane che aveva investito, infatti, finì nei piatti, con suo grande stupore e un po' d'angoscia.

Dopo tre anni e circa 80.000 chilometri, Elspeth rientrò nella sua Londra. Il tachimetro della Bmw segnava 141.622 chilometri. Ora lavora nel suo studio di architettura a Londra, la moto è tra tante altre in garage, ma i suoi viaggi continuano e, se siete fortunati, potreste vederla tutte le primavere in Italia (suo paese del cuore) sulla via del sale a fare off road... perché come dice lei "non si deve mai smettere di viaggiare e ogni viaggio è speciale !" _





#03 Lug-Aug018 - Superspecialmag.com

No navigator, no cell phone, no GPS. Just maps, signs, recommendations of people met on the road and just following her nose ... this is Elspeth Beard's journey, the first 'overlander' to travel around the world with a BMW R 60/6 Boxer bought by chance for £900.

The "big one", as some define it, started in New York where nobody thought that this young, beautiful and tall English architect would ever make it.

From the United States to Australia - where she stayed for seven months, sleeping in a garage and working in an architectural firm to earn some extra money - and then off to Singapore, Indonesia, Thailand,

Malaysia, India, Iran and a return to Europe. Incredible journey, right?!? It's impossible to summarise in a few lines... We were left overwhelmed by some of Elspeth's anecdotes she told us a few months ago in Milan, adventures that are normally only portrayed in books or seen in the cinema played by some famous actress.

Imagine Iran in the 80's post revolutionary era... After several kilometres on dirt roads and without directions, in order to continue her journey the beautiful English explorer had to use her Bell helmet as a burkha, without ever taking it off: "People thought I was a man! She managed to cross the country in seven days. She was also very weak with a bout of galloping hepatitis and the rear brake of the BMW didn't work... but the fear of a stop in Tunisia, together with the bike's mechanical spirit allowed both to continue.

Travel also brought with it some unexpected events, broken engine, damaged parts, road accidents, but nothing stopped her travels: not even a pause in Thailand, where she had to stop with a Thai family into whose garden she crashed: "They did not speak a word of English and I spoke no Thai, but we understood each other well enough with sign language", the explorer explained. "Only later I understood why they were so happy to take care of me: I had made dinner for two weeks in a row!" The dog that had caused the crash, in fact, ended up in the dinner, to the families great amazement and a little bit of anguish.

After three years and about 80,000 kilometres ridden, Elspeth returned to London. The BMW speedometer read a total of 141.622 kilometres. Now she works in her architectural studio in London, the bike is among many others in the garage, but her travels continue... If you're lucky you could see all the rivers in Italy (her favourite country) on a route both on and off road... because as she says "you must never stop travelling and every trip is special!" _



WHITE VENOM

VTR CUSTOMS //

Text: Emanuele Tacchia

Ph: Photocab.ch / Andri Margadant



Se pensavate che GOODWOOD12 (che avete ammirato nella classe ESSENZA al Glem-seck101) fosse già il top della customizzazione su base R1200L bè, sbagliavate.

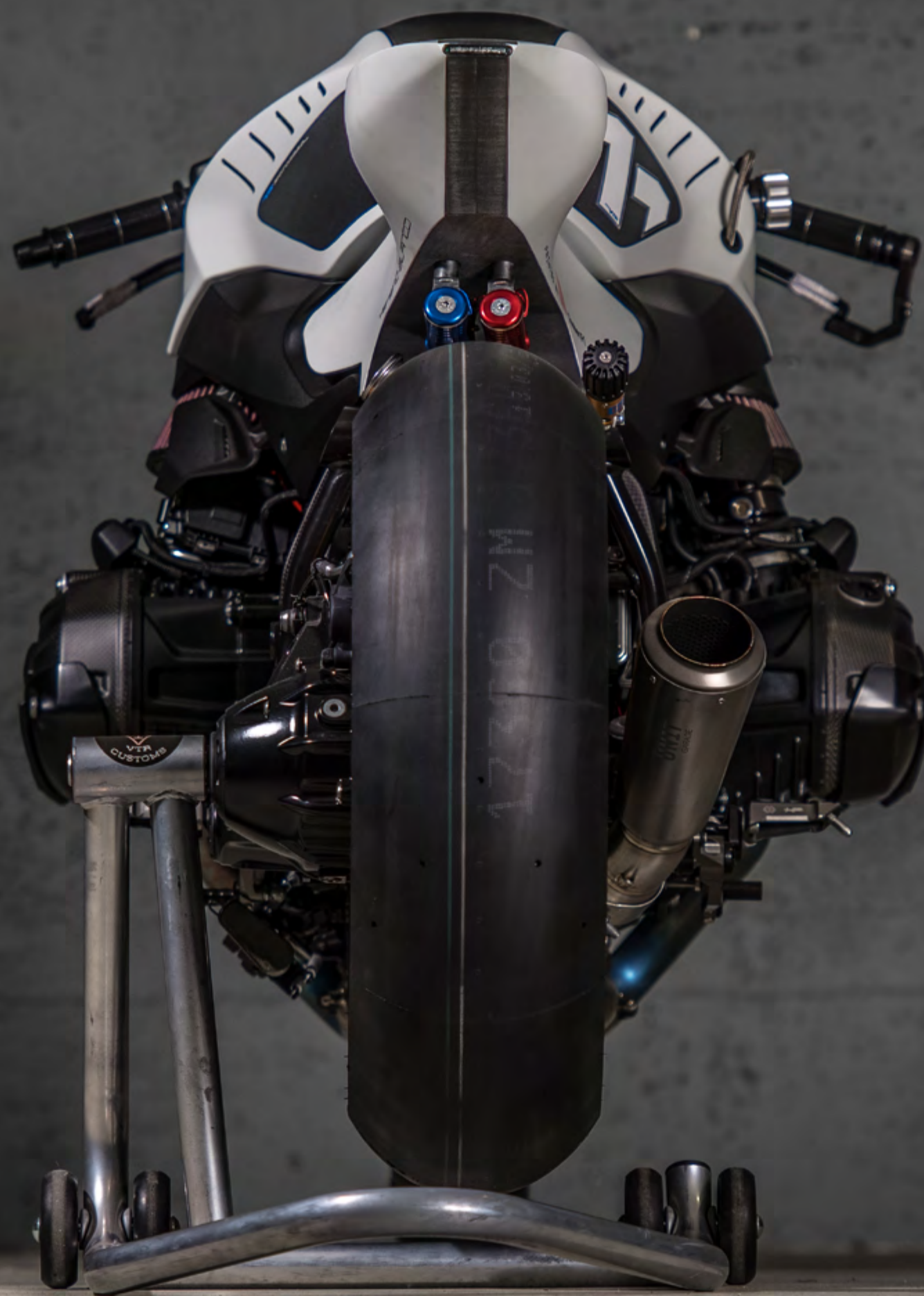
E sbagliavamo anche noi, perchè non riusciamo a immaginare un mostro come VENEVO il nuovo progetto di VTR Custom. Una BMW boxer radicale, allo stesso tempo un concentrato di artigianato, tecnologia e lavorazioni di altissimo livello.

Progettata per un facoltoso (e fortunato) cliente, il tutto è iniziato con una lista di parti che sarebbero andate ad equipaggiare questo progetto. La lista della spesa che ogni motociclista vorrebbe, le migliori parti da gara disponibili: Forcella anteriore e ammortizzatore ÖHLINS FGR, pinze e dischi Brembo da corsa, pompa freno e frizione Magura HC3, ruote in carbonio BST, sistema Wizzard NOS.

Non bastasse, anche per le lavorazioni meccaniche si è cercato il meglio. Prendiamo la coda: pur rimanendo fedeli alla loro regola “nessuna copia o replica delle nostre moto”, i preparatori elvetici hanno pensato “e se il proprietario cascasse?”. Nessun problema, quando non si hanno problemi di budget: si scansiona la coda originale, si va alla SAUBER F1 (sì, avete letto bene) e se ne fa fare una scansione/stampa 3D,

così da dare al proprietario una copia esatta come ricambio. Non bastasse, e visto che era sempre nelle vicinanze, per adattare la forcella Ohlins FGR si è ricorso all'aiuto della Suter, che non ha certo bisogno di presentazioni.

Il resto è un compito che viene svolto in casa. All'anteriore c'era bisogno di una protezione per le alte velocità e si sceglie una linea minimalista e radicale anche perché il proprietario inizialmente non aveva interesse ad avere i fari. Il posizionamento della bombola del NOS è stata una sfida, per renderla allo stesso tempo visibile ma senza avere il classico effetto "appeso". Si sceglie quindi di posizionarla al posto della scatola filtro di serie, con il solo manettino di aperture che sporge (cupolino e parafrangente in carbonio sono due pezzi unici di VTR). Le luci an-



teriori e posteriori non erano state previste, come detto, ma un mese prima di finire il proprietario si è presentato e ha chiesto di avere una piccola luce da bicicletta ... pur sapendo che in strada rischia davvero di farsi arrestare !

Per la verniciatura, l'idea era quella di ottenere linee aggressive movimentando un pò il bianco di base e l'obiettivo ci pare davvero centrato. Il motore al momento è standard, quindi nessun grande alesaggio, pistoni forgiato, alberi a camme di gara ecc. ma.
con i filtri K&N

completamente aperti (con gli ugelli NOS), sistema di scarico Race completamente tagliato su misura, più sistema NOS attivato supponiamo circa 170HP, ma Dyno dirà la verità presto. Di questo MEGA progetto, la cosa che ci stupisce di più è la dichiarazione dei ragazzi VTR: "non mandateci mail per codino, parafango o single parti: non repliciamo nulla, per noi ogni singola moto deve essere unica". Questo significa creare esemplari unici: complimenti ragazzi ! _

If you thought that Goodwood12 (which you admired in the Es-senza Class at Glemseck101) was already the top of custom tree for an R1200LC based bike..., Well, you were wrong.

And we were wrong too, because we could never have imagined a monster like Veneno, the new VTR Custom project. A radical BMW boxer, a concentration of craftsmanship, technology and workmanship of the highest levels.

Designed for a wealthy (and lucky) client, it all started with a list of parts that were to enhance this project.



The shopping list is one that any rider would like, the best parts available: ÖHLINS Front forks and FGR shock absorber, Brembo racing calipers and discs, Magura HC3 brake and clutch master cylinders, BST carbon wheels, and to top it off, a Wizzard NOS system.

Not enough though, all the mechanical work is the best that VTR can do. Take the tail for instance: while remaining faithful to their motto, “no copies or replica of our bikes”, in this case the Swiss constructors have also considered “what if the owner falls?”.

No problem, when you are not limited by budget constraints: you jump the queue, you go to SAUBER F1 (yes, you read that right) and they do a scan / 3D print,





to give the owner the ability to reproduce the same again. Not only that, and since they happen to be in the vicinity, they looked to Suter, who certainly need no introduction, to assist in adapting and setting-up the Ohlins fork and FGR shock. The rest are tasks done in house.

At the front a small fairing is used for wind protection at high speeds with a minimalist and radical line chosen because the owner initially had no interest in having any lights.

The positioning of the NOS bottle was also a challenge, make it visible but without having the classic “hanging somewhere” effect. It is located in place of the stan-



dard air filter box, with only the operating knob protruding.

Both fairing and fender in carbon fibre are unique to the Venemo. Initially the front and rear lights were not fitted, as previously mentioned, but a month before finishing the owner showed up and asked to have minimal bike lighting ... even knowing that on the street he is likely to get arrested!

For paint, the idea was to accentuate the aggressive lines using a basic white with a central stripe.

The engine is currently standard, so no big bore, forged pistons, race camshafts etc. With open K&N filters, and a shortened, low level exhaust system, plus the NOS system, we assume about 170 HP, but truth will tell on the Dyno soon.

Of this Mega project, the thing that amazes us the most is the mission statement of the VTR boys: "don't send us emails for pigtail, fender or single parts: we do not replicate anything, for us every single bike must be unique".

This means creating unique specimens: Congratulations guys !!! _

SUPER SPECIAL

E' la versione gratuita digitale del webzine superspecialmag.com
Tutti gli articoli saranno pubblicati contemporaneamente sul
sito web. 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

It's free digital version of the webzine superspecialmag.com all the articles will be published simultaneously on the website. It's forbidden the full or partial reproduction of photographic material, texts, trademarks used and contents of any kind. **All rights reserved. Copyright 2018 - Super Special**



WEB & SOCIAL

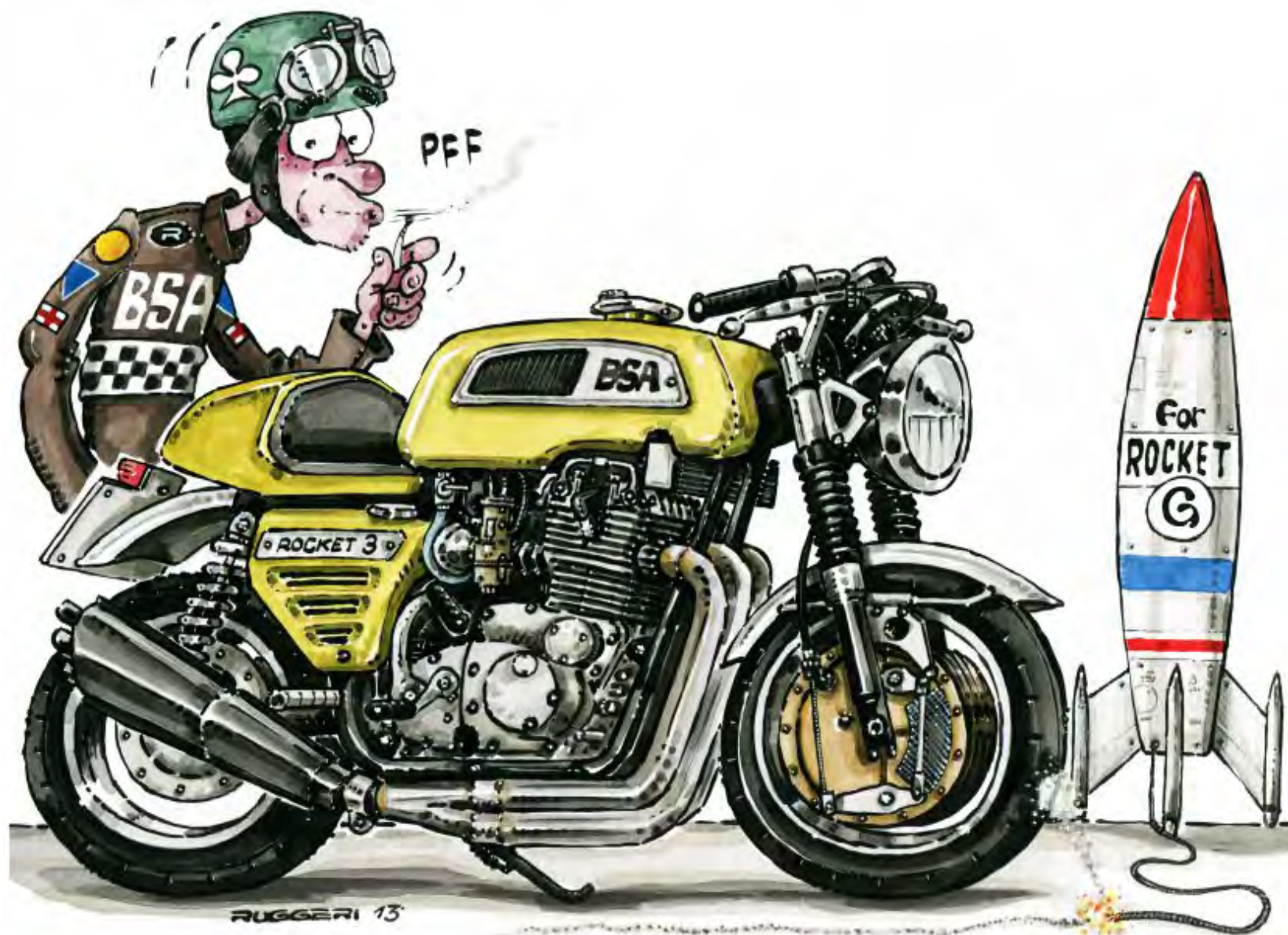
Facebook: @superspecialpage

Instagram: superspecialgram

Twitter: @superspecialmag

Web: superspecialmag.com

Hashtags: #superspecial #ss



special thanks to:

OFFICINE 08[®]
PASSIONE MOTOCICLISTICA



BRUMMM
ブウオオオツ

H-SKULL

info: superspecial@superspecialmag.com

adv: marketing@superspecialmag.com