

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

# SPECIAL PARTS CULT



#40

# ***Sumario***

## ***Stock Special***

*012.- SportChief: Indian se apunta al Club Style*

## ***Noticias***

*052.- Buenas (y malas) vibraciones*

## ***Metales Preciosos***

*068.- Bimota 50th*

## ***Fuera de Serie***

*116.- Royal Enfield 'Soul Star'*

*156.- Proyecto 'K2'*

*188.- Beeley Westlake: Una Clásica de Leyenda*





NOS VAMOS  
de  
vacaciones



## STAFF

### Editor

Daniel Gil-Delgado

### Diseño

Alejandro Párraga

### Community

P. Jara

### Colaboradores (España)

Chus Catalán, Javier Huertas, Jose Hernandez, Outsider, Old School Racer, Raul Ranz

### Colaboradores (Internacional)

Mike Dirksaw (USA), Maurice Van Den Tillaard, Floris Velthuis (Holanda), Oscar Romagnolli (Argentina), Dirk Behlau, Horst Rösler (Alemania), Paulo Santos (Portugal), Marco Frino (Italia)

### Producción

Open Road Media  
xtremebikes@xtremebikes.es

### Publicidad

marketing@xtremebikes.es

Foto Portada: Indian



En ésta página tienes algunas de las empresas y profesionales que creyeron en nuestro proyecto y lo apoyaron desde el primer momento, y sin quienes no sería posible que cada mes puedas leer ésta revista gratuitamente...



REPAGARAN  
TALLER DE MOTOS



911MX  
FACTORY | SHOP



SPAAN



7089  
tailor made machines



SAICA

Indian  
MOTORCYCLE



vramack



MOTOBOAR  
MOTO LOVIN' PEOPLE



ROYAL ENFIELD  
BARCELONA



ROYAL ENFIELD  
BARCELONA MITRE



ROYAL ENFIELD  
MADRID



EST.

1873

# Heineken®

## 0.0

### AHORA PUEDES



# Sport Chief

## Indian se apunta al Club Style

*En contra de la creencia generalizada, lo único que las transformaciones estilo Club Style deben a la popular serie "Sons of Anarchy" es que sus protagonistas las dieran a conocer en todo el mundo...*

Texto: Mike Dirkshaw // Fotos: Indian

**N**acidas hace casi una década en Estados Unidos, concretamente en la Península de Baja California, en donde también se conocen como Outlaw (forajido) y Thug (matón) Style, los rasgos más signifi-

cativos este tipo de motos cuyos son las cúpulas que visten su tren delantero, manillares altos y estriberas ancladas en posición intermedia. Pero sobre todo un poderoso motor como el V-twin Thunderstroke 116 que impulsa esta Sport Chief.





Un modelo cruiser en el que Indian ha rescatado muchas de las cualidades deportivas que Charles Franklin - el ingeniero y ex piloto de dirt track que diseñó la Chief en 1921- dejó impreso en el ADN del modelo original durante su desarrollo, y ha permitido a la marca de Minnesota diferenciarse de su principal rival, Harley-Davidson, haciendo un guiño a sus orígenes con sonados triunfos en competición como el del TT de la Isla de Man a principios de este siglo, los seis campeonatos consecutivos que lleva ganados en el AMA Flat Track, o la singular campeonato King Of Bagger con el piloto Tyler O'Hara a los mandos de la Indian Challenger RR.



*Con los nuevos amortiguadores Fox y la horquilla invertida Kayaba,  
las cualidades dinámicas mejoran considerablemente //*





## *Sport Cruiser*

La gama Chief se renovó en 2021 con el motor Thunderstroke de 1900cc y un chasis de acero de nuevo diseño que sirvieron de plataforma para las Dark Horse, Su-

per Chief y la más callejera Chief Bobber, así que como tenían todos los ingredientes necesarios con los que hacer frente a la creciente demanda que ha habido estos

últimos años de cruisers de estilo deportivo (Club Style), en Indian se han animado a explorar este nuevo segmento de mercado incorporando un cuarto miembro a

la familia, la Sport Chief, que como su nombre indica, será el modelo encargado de satisfacer las necesidades de los seguidores de la marca adictos a la adrenalina.



*El asiento Gunfighter, nos sitúa  
a tan solo 686 mm del suelo //*

Tanto el motor en V a 49° como el chasis de la Chief Sport son los mismos de resto de la familia, así que las principales diferencias con sus her-

manas las encontramos a nivel de equipamiento de la parte ciclo, en la que una horquilla invertida KYB combinada con un par de amortiguado-

res firmados por la marca estadounidense Fox Racing con botella de gas separada se encargan de mantenerla pegada al asfalto como una lapa.





*Los elegantes soportes del manillar parecen piezas sacadas de algún catálogo de piezas aftermarket //*



Al ser 2cm más largos que en el resto de Chiefs elevan la zaga de la moto e incrementa la distancia libre al suelo hasta 149mm, reducen el ángulo de avance de la horquilla a 28° y el de la dirección a 111mm, lo cual se traduce en cambios de geometría con los que ganaremos ángulo de inclinación en curva hasta

29,5°. Tampoco falta un equipo de frenada a la altura que cuenta con dos discos delanteros flotantes de 320 mm con pinzas Brembo de cuatro pistones de anclaje radial que inspiran total confianza cuando decidimos explorar los límites de la Sport Chief en cuanto a agilidad, rapidez en los cambios de dirección y

su capacidad de curqueo en tramos sinuosos, donde se comporta mejor de lo que cabría esperar en una moto con 1.604 mm de distancia entre ejes y 302 kilos de peso diseñada para las infinitas rectas de las "highway" americanas, a la que lo único que penaliza es lo pronto que rozan los avisadores de las estriberas.

*La Sport Chief está equipada con componentes premium que llevan a esta cruiser deportiva al siguiente nivel //*

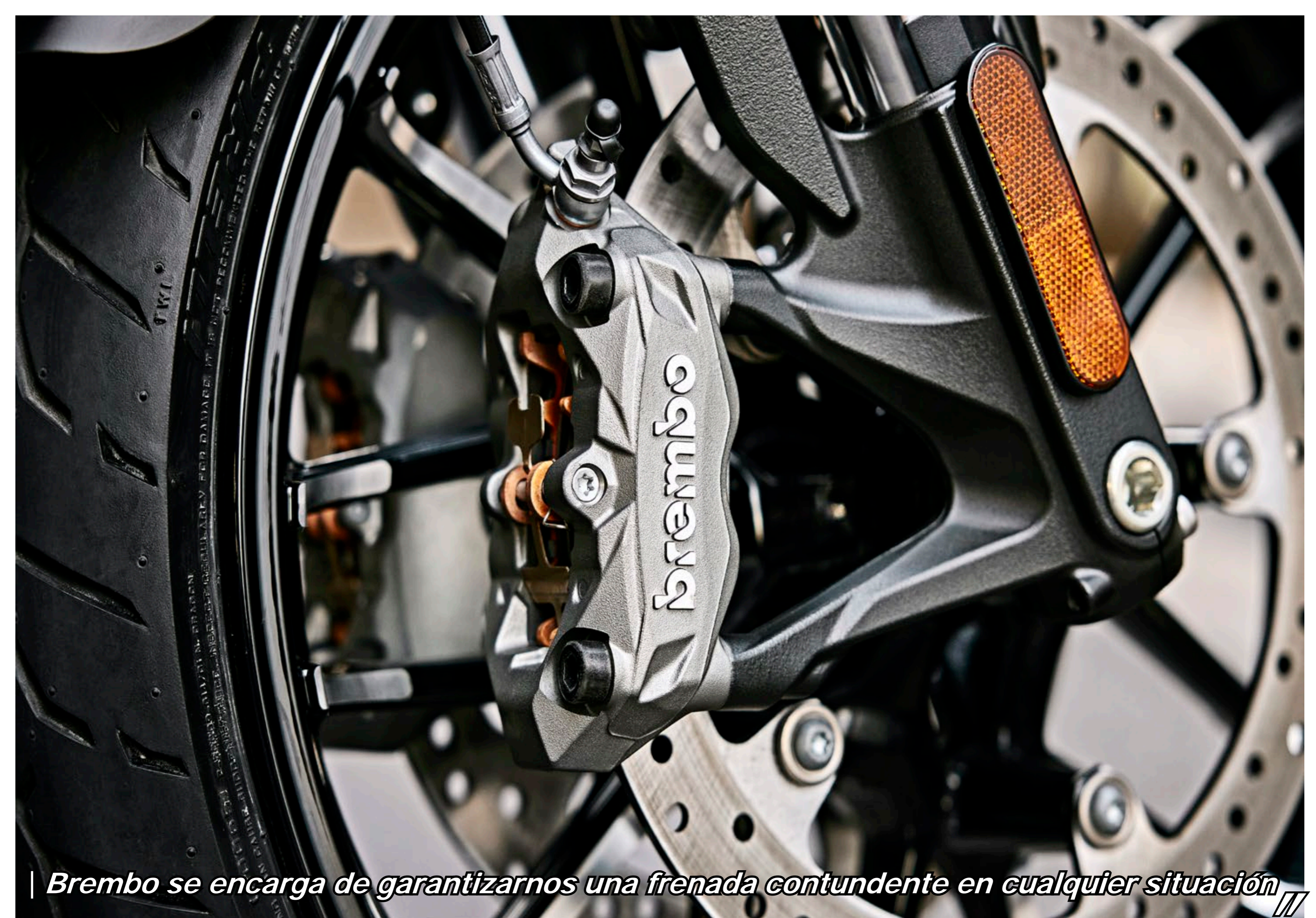


*Indian*





Estas, junto con el manillar, 50 mm más estrecho pero 152 mm más alto gracias a unos soportes de aspecto "aftermarket", y un cómodo asiento Gunfighter de doble altura que nos procura muy buena sujeción, nos ofrecen una buena posición de conducción cuando rodamos a ritmo alegre. En esta comodidad de marcha también influye el carenado frontal tipo bikini, que aunque no es de dimensiones exageradas desvía el flujo de aire de la marcha por encima de cualquier piloto de talla media, y además de ser una pieza clave en la imagen Club Style de la Sport mantiene protegido de las inclemencias climatológicas el panel de instrumentos formado por un solo reloj de 101 mm de diámetro que a pesar de su apariencia clásica nos ofrece todo lo que cabe esperar en una moto moderna:



*Brembo se encarga de garantizarnos una frenada contundente en cualquier situación*

pantalla digital táctil con dos modos de presentación, en la que tenemos bien organizada toda la información que necesitamos, GPS integrado, control de crucero,

y sistema Ride Command listo para sincronizarlo con el teléfono móvil, al que se accede desde la propia pantalla o la piña izquierda del manillar.





*La solvencia del Thunderstroke de 1.900 cc está más que demostrada //*



Indian

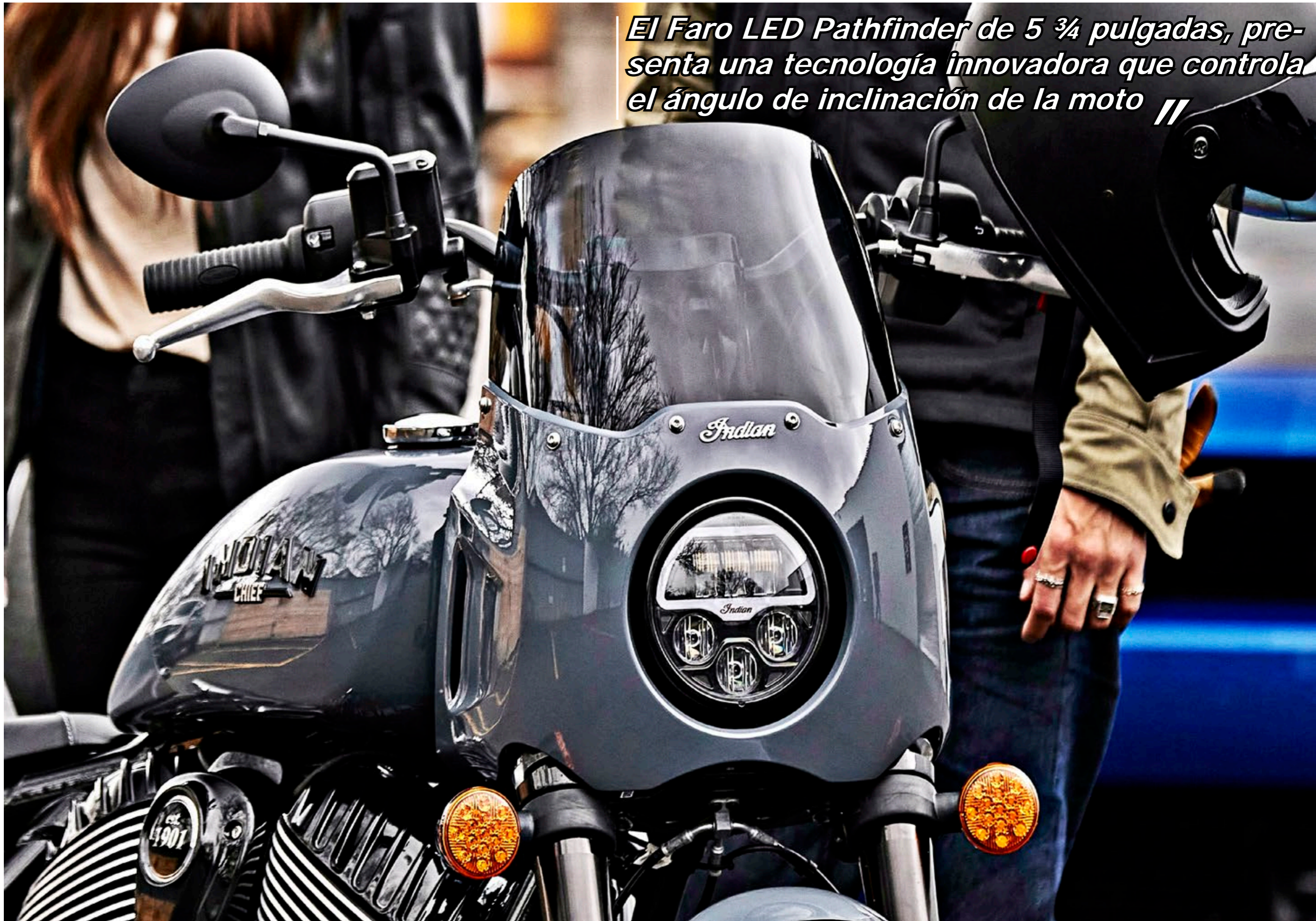
0  
MPH

6.1 mi Alameda de Las Pulgas

12:34

SPORT  
MODE

*El Faro LED Pathfinder de 5 ¾ pulgadas, presenta una tecnología innovadora que controla el ángulo de inclinación de la moto //*





***| Cualquiera que sea el color que elijamos, no nos equivocaremos. Los tres son bonitos***

Si a esto le añadimos que la moto cuenta con tres modos de conducción (Standard, Tour y un divertido y agresivo modo Sport) entre los que elegir el más adecuado para cada ocasión, y un cuidadísimo nivel de

acabados, la Sport Chief no solo se sitúa un peldaño por encima del resto de versión de la gama Chief en cuanto a dinamismo y diversión de manejo, sino también de su rival hecha en Milwaukee.

FIN





### **General**

Moto>Indian Sport Chief  
País>USA

### **Motor**

Fabricante>Indian Motorcycles  
Tipo>Thunderstroke V-Twin  
Cilindrada>1.900cc  
Compresión>11:1  
Diámetro x Xarrera> 103,0 x 113 mm  
Par máximo>162 Nm a 3.200 rpm  
Cambio>Seis velocidades  
Transmisión secundaria>Correa

### **Parte Ciclo & Accesorios**

Chasis>Tubular  
Subchasis>Aluminio  
Avance>28°  
Horquilla>Kayaba 43mm  
Tipo>Invertida  
Recorrido>130mm  
Altura manillar>152 mm  
Mandos/bombas>Brembo  
Llanta delantera>19 in x 3.5 in  
Discos de Freno>320 mm semiflotantes  
Pinzas>Brembo radiales 4 pistones  
Neumático>Pirelli Night Dragon  
Medida> 130/60 B19  
Capacidad depósito>15,1 litros  
Altura asiento>686mm  
Basculante>Doble brazo  
Llanta trasera>16 x 5"  
Freno>300 mm  
Pinza> Brembo 2 pistones  
Neumático>Pirelli Night Dragon  
Medida> 180/65 B16 81H  
Amortiguadores> Fox Racing Piggyback  
Recorrido>100 mm  
Altura libre al suelo>149 mm  
Longitud máxima>2.301 mm  
Distancia entre ejes>1.640 mm  
Peso en orden de marcha>311 kg





# NUEVA SPORT CHIEF

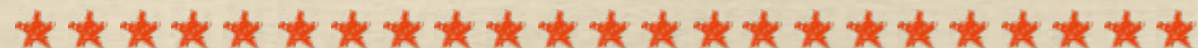
**LAS PRESTACIONES SE DAN. EL RESPETO SE GANA.**

Todo en la Sport Chief ha sido diseñado en fábrica para rendir al máximo. Con componentes premium reconocidos en la industria de las dos ruedas, la Sport Chief demuestra que los altos estándares nunca pasan de moda. Cuando se trata de elevado rendimiento y estilo agresivo, la Sport Chief lleva a las cruiser V-Twin americanas al siguiente nivel.



**INDIANMOTORCYCLE.ES**

© 2023 INDIAN MOTORCYCLE INTERNATIONAL, LLC.



### III Encuentro Royal Enfield Ibérica

Royal Enfield ya ha anunciado la fecha de celebración del que será el tercer encuentro para sus usuarios y seguidores. Un evento en el que, como siempre, se busca crear

un vínculo de camaradería entre los propietarios de cualquier modelo de la marca, que este año volverán a tener la Serranía de Cuenca como escenario de un largo fin de semana en

el que disfrutar de rutas guiadas, tanto en carretera como de off-road, prueba de modelos nuevos, y otras actividades gracias a las que no tendrán tiempo de aburrirse.





**III Encuentro Royal Enfield Ibérica**  
 TEST RIDE DE NUEVOS MODELOS  
 RUTAS ON-ROAD / OFF-ROAD

Camping Caravaning Cuenca  
 22, 23 y 24 de septiembre de 2023

Apúntate en [rideroyalenfield.es](http://rideroyalenfield.es)



La cita será del 22 al 24 de septiembre en el mismo lugar en el que se celebró la primera edición, el Camping Cuenca, ya que cuenta con unas instalaciones ideales para acoger un evento de estas características, además

de estar a tan solo 5 minutos de la capital. Los miembros del Riders Club Europe de Royal Enfield tendrán un descuento especial en la inscripción, en la que están incluidas la acampada y manutención, y todos

aquellos que lo deseen podrán optar a alquilar alguna de las cabañas de estilo nórdico que hay en el recinto. Toda la información y formulario de inscripción estará disponible en la [página web del evento](#).



# NOTICIAS



## Monster 30Th ▼

La firma de Borgo Panigale celebra los 30 años de su icónica naked con la nueva Ducati Monster 30 Aniversario, un modelo producido en edición limitada a solo 500 unidades decoradas con la bandera italiana, con las que el fabricante italiano rinde un merecido homenaje a la moto que revo-

lucionó el mundo de las dos ruedas inventando el concepto Sport Naked, y desde 1993, año de su aparición en el mercado, ha conquistado a más de 350.000 usuarios de todo el mundo.

La Monster siempre ha estado caracterizada por elementos como un motor de carácter deportivo, chasis

derivado de las Superbikes de la marca, manillar ancho y ausencia de carenado. Una idea tan sencilla como efectiva que ha ido evolucionándose a lo largo del tiempo, pero sin que nunca llegara a perder la esencia que Miguel Ángel Galluzzi, su creador, le imprimió en sus orígenes.



# F E E L

# Y O U R

# A T T I T U D E

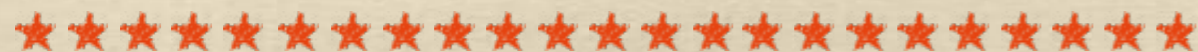
"MUSTANG LIGHT"  
Chaqueta de cuero



Síguenos en:  
@hevik\_moto  
#ridemore



hevik.es



## Royal Enfield Bad Winners ▼

La popularidad de las Royal Enfield 650 twin esta creciendo a nivel internacional en la misma proporción que el número de empresas que desarrollan piezas y accesorios para mejorar su estética y su rendimiento. Firmas como Bad Winners, que después que en 2019 la propia Royal Enfield encargara un kit de

personalización para sus Continental GT e Interceptor, deben haberle cogido el gusto a trabajar con la marca indobritánica porque cada poco tiempo presentan una selección de productos que comercializan en forma de kit, entre los que nunca faltan diferentes tipos de piñas, velocímetros y espejos con los que vestir

el tren delantero, subchasis recortados, asientos, porta matrículas y pilotos para el posterior, e incluso piezas de motor como silenciosos, sistemas de escape 2 en 1 completos, o todo lo necesario para incrementar la cilindrada del bicilíndrico. Tanto los precios, como información detallada lo tienes en [Bad Winners](#)





Voge 525R ▼



Aunque las Streetfighter fueron un fenómeno con mucho éxito en países como Reino Unido y Alemania que muchos dieron por finiquitado, lo cierto es que los fabricantes han seguido incorporando a sus catálogos modelos con características muy similares

(líneas angulosas, manillares planos, y colines muy separados de la rueda) a las de aquel estilo de motos que tanto furor causó a comienzos de este siglo. La última marca dispuesta a mostrar las cualidades de aquellas "luchadoras callejeras" a la hora de ratonear entre

el tráfico urbano es Voge, que con su nueva 525R nos propone una naked bicilíndrica con 47,6Cv de potencia (apta para el A2) que les facilitará la existencia a todos aquellos que cada día se ven obligados a "disfrutar" los atascos de la ciudad.

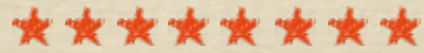
Además del nuevo motor de 494 cc con cambio de 6 velocidades, la Voge 525R también estrena un grado más de lanzamiento en la horquilla para ganar estabilidad, y una imagen actualizada gracias al acabado en latón de los colectores de escape y la incorporación de unos acertados colores (gris oscuro y plata) con el nombre del modelo bien visible en ambos flancos del depósito de

gasolina. En cuanto al equipamiento, Voge ha confiado suspensiones, frenos y neumáticos a Kayaba, Nissin y Pirelli respectivamente, y como es lógico adopta para la iluminación tecnología full LED, así como un cockpit compuesto por una pantalla LCD de 7 pulgadas desde la que se nos informa de la temperatura, carga de la batería, consumo de gasolina y aviso de llamadas entrantes a través de la

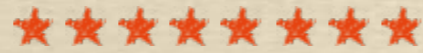
conectividad Bluetooth con el móvil. Todo ello acompañado de un amplio surtido de testigos luminosos y un conector USB de carga rápida.

La Voge 525R ya está disponible en todos los puntos de venta de la marca a un precio de lanzamiento de 5.287€ y con el añadido de acogerse a la garantía Voge de 5 años y a la promoción de un año de seguro a terceros gratuito.





# NOTICIAS



## Indian FTR X 100% R Carbon

Si hace unos años, Indian y el fabricante de gafas 100% cerraron un acuerdo tras el que la marca de Minnesota incorporó a su catálogo de ropa una versión personalizada de las gafas Barstow, de cara a 2024 los lazos entre ambas firmas se estrechan, ya que Indian sacará una nueva versión

de su FTR denominada X 100% Carbon R, que sobre todo se diferenciara del modelo precedente en detalles como la exclusiva pintura en la que irán decorados tanto el depósito de gasolina como las tapas laterales, suspensiones Öhlins con acabado en dorado, asiento de nuevo diseñado, y por

supuesto diversos componentes de fibra de carbono. Indian todavía no ha confirmado su fecha de lanzamiento, aunque es de suponer que lo anunciarán el próximo noviembre en el Salon EICMA de Milán, donde la exhibirán como una de las novedades del año.



# ROYAL ENFIELD

ROYALENFIELD.COM

# A SHOT OF MOTORCYCLING



ROYAL ENFIELD  
**HUNTER 350**  
SINCE 1901

MATRÍCULA Y SEGURO GRATIS\*\*

Desde **49€/mes**

72 meses T.I.N. 7,99% T.A.E. 9,83%\*. Entrada 1.496,46€



@ROYALENFIELDUEUROPE

\*Financiación de Royal Enfield Hunter 350. Precio al contado 4.187,00€. Entrada 1.496,46€. Plazo 72 meses, 1 cuota de 44,16€ y 71 cuotas de 49,00€. Tipo Deudor Fijo 7,99%, T.A.E. 9,83% (La T.A.E., así como la primera cuota podrán variar ligeramente en función del día de la firma del contrato y de la fecha de pago de las cuotas). Comisión de Apertura 3,90% 104,93€ financiada. Intereses 727,69€. Importe Total del Crédito 2.795,47€. Coste Total del Crédito 832,62€, Importe Total Adeudado 3.523,16€, Precio Total a Plazos 5.019,62€. Siendo el día de contratación 15/05/2023 y primer pago el 02/06/2023. Oferta válida hasta el 30/09/2023. Sistema de amortización Francés. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer Finance, S.A.

\*\*Promoción hasta el 30/09/2023. Consulta condiciones en [www.royalenfield.com](http://www.royalenfield.com)



# NOTICIAS



## Brixton Cromwell 1200X ▼



Si desde el año pasado Brixton tiene como buque insignia en el segmento de las naked retro de alta cilindrada el modelo Cromwell 1200, era de esperar que el éxito alcanzado por este modelo animase a la firma austriaca

a aprovechar su excelente plataforma para desarrollar nuevas versiones con las que llegar a un sector de público más amplio. De ahí el reciente lanzamiento de la Cromwell 1200 X, un nuevo modelo al que se le ha dotado de una serie

de elementos como neumáticos mixtos, cubre cárter metálico, faro con rejilla protectora y suspensiones revisadas que permitirán a los propietarios de la "X" abandonar el asfalto para hacer incursiones por senderos de tierra.



CUSTOM 500



## Core Since '54

Inspirado en el primer casco de producción de Bell en 1954 - el 500TX - el Custom 500 está diseñado para un ajuste de perfil bajo, dándole ese estilo retro que deseas. Es superligero pero con muchas tradiciones, como el patrón de 5 broches integrado para personalizarlo con pantallas y viseras.

ADVERTENCIA: El motociclismo es un deporte peligroso que puede provocar lesiones graves o incluso la muerte. Para utilizar correctamente el casco, consulte el manual del propietario.

DESCÚBRELO EN [myBihr.com](http://myBihr.com)

BELHELMETS.COM





# NOTICIAS

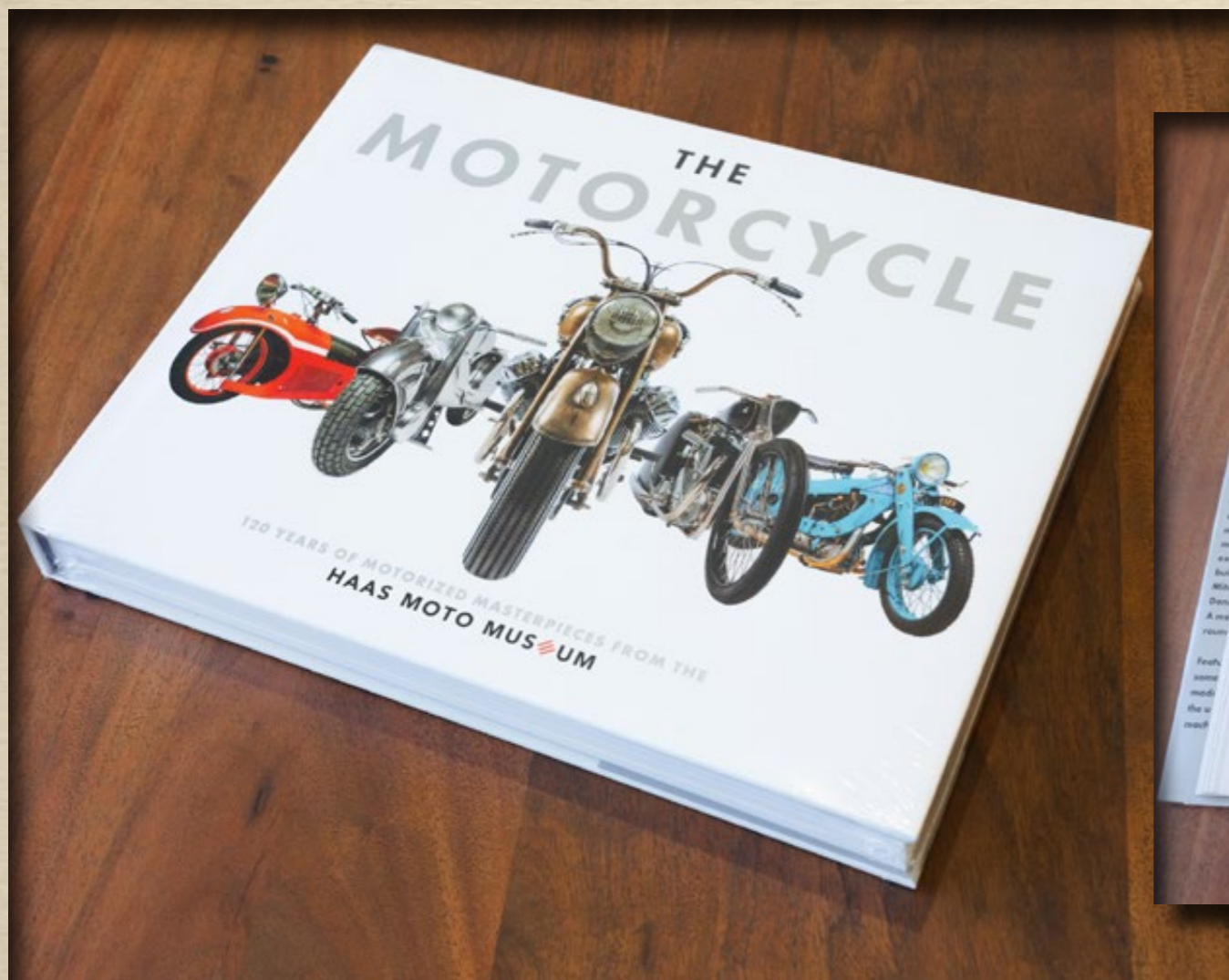


## The Motorcycle ▼

Para enamorarse de una moto hay que verla, tocarla y conocer su historia. O así es como lo entendía el difunto Bobby Haas cuando inauguró el Haas Moto Museum en la ciudad de Dallas. Por desgracia Texas no está a la vuelta de la esquina, pero si quieres conocer algunas de las joyas que atesora el museo, puedes hacerlo a través de The Motorcycle:

La Colección Definitiva del Haas Moto Museum. Un libro con más de 350 imágenes en las que se recoge toda la esencia del museo: motos de 1899 hasta nuestros días, entre las que no faltan las obras de leyendas de la customización como Mitsuhiro Kiyonaga, Max Hazan, Jay Donovan, Cristian Sosa o Craig Rodsmith, que es de suponer que nunca más

vean la luz después que el museo cierre sus puertas en un futuro muy próximo. El libro, que se puede encargar online en la tienda Biker Boy Shop del museo, saldrá a la venta en otoño de 2023 y es un imprescindible para todos aquellos aficionados a los que les gustan las motos especiales... y las historias que hay tras ellas.

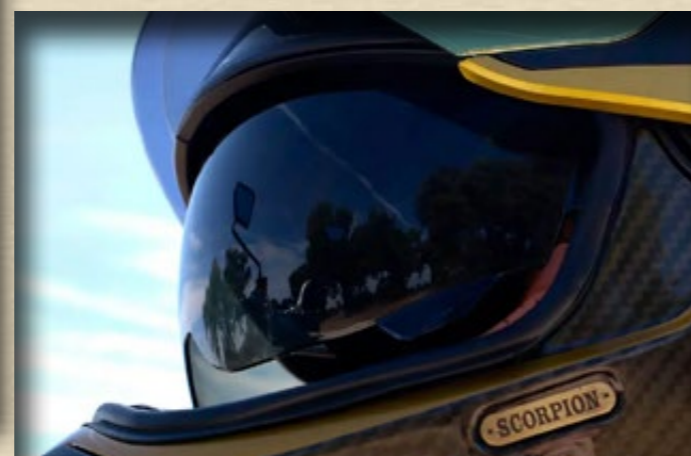




# NOTICIAS



## Espíritu Streetfighter ▼



El trabajo de los diseñadores de Scorpion para desarrollar modelos nuevos que sumar a su ya de por sí extensa gama de cascos, ha posicionado a la marca entre las mejores del ranking mundial gracias a productos tan llamativos y espectaculares como el Scorpion EXO HX1 Carbon SE. Un casco con una marcada estética Streetfighter en el que resaltan detalles como una prominente mentonera con una toma de aire de gran tamaño, pantalla

con sistema anti empañamiento y superficie mayor de lo habitual para ampliar nuestro campo de visión, o el visor interior ahumado que en los días calurosos nos permitirá sustituir la pantalla por la visera tipo trail que viene incluida, aunque uno de los detalles que dejan claro el corte Premium de este Scorpion es su calota realizada con fibra de carbono Ultra TCT, que además de dar un toque de exclusividad y reducir el peso del casco, juega a favor

de la seguridad gracias a su facilidad para absorber la energía de los impactos. En la parte superior de dicha calota está situada la entrada de aire, teniendo la salida en la parte posterior. Una vez en marcha, su perfil permite una conducción cómoda, silenciosa y estable a velocidades normales. Disponible en los distribuidores de la marca en tallas XS a XXL en diferentes colores, el Scorpion EXO HX1 incluye dos pantallas y una visera tipo trail.

# DIRECTORIO PROFESIONAL

**-A**  
**Andreani MHS**

**AP Cycles**  
Tfno.: 660 843778  
C/ Isabel Fdz Gutiérrez, 1 -Nave 3 Pego (Alicante)

**-B**  
**Buongiorno Custom**  
Tfno: 622915580 / 622949233  
Urb. Tancat de l'Alter illa 32 8A Picassent (Valencia)

**-C**  
**Calella Custom Motorcycles**  
Tfno.: 93 7423271  
Carrer de Cervantes, 24 Calella (Barcelona)

**Custom Motor Madrid**  
Tfno.: 91 110 45 48  
C/ Morse, 31, Getafe (Madrid)

**-D**  
**Doctor CVT Center**  
Tfno.: 630051591  
Avenida de Oporto, 100 (Madrid)

**-E**  
**El Garage de Saúl**  
Tfno: 651 165334  
C/ Pablo Picasso, 16 Montijo (Badajoz)

**-G**  
**Gladiator Custom Powder Paints**  
Tfno: 677 352714  
Avenida de Novelda 190-2 Elche (Alicante)

**-H**  
**Harley-Davidson Almería**  
Tfno: 950 220349  
C/ Manuel Azaña, 143-165 (Almería)

**H-D Barcelona -24 Horas-**  
Tfno.: 93 2019928  
C/ Calvet, 69 (Barcelona)

**H-D Murcia -Steel USA-**  
Tfno.: 968 347107  
Avenida Del Progreso, 195 (Murcia)

**-I**  
**Indian Motorcycle Spain**  
Tfno: 93 8605180

**-M**  
**Mad Mike Designs**  
Tfno: 699492998  
C/Julio Rey Pastor, 2 Nave B10 Alcalá de Henares (Madrid)

**Metrala Motorcycles**  
Tfno: 965 436074  
Ronda de la Vall D' Uixo, 151 Poligono Industrial Carrus Elche (Alicante)

**Modeliko Cafe Racers**  
Tfno y WhatsApp: 665 237351

**Moto Boar**  
Tfno: 680843503  
Málaga

**-N**  
**911 MX Factory**  
Tfno: 661 951977  
Avd. De Somosierra 12, garaje 6 S.S De los Reyes. (Madrid)

**-R**  
**Repagaran**  
Tfno: 628 123122  
C/ del Carmen, 12 (Murcia)

**Rincon Biker**  
Tfno.: 962 280202 Paseo Ferrocarril, S/N Xàtiva (Valencia)

**Royal Enfield España**

**Royal Enfield Barcelona**  
Tfno.: 93 4308702  
C/ Buenos Aires, 53

**Royal Enfield Barcelona Mitre**  
Tfno: 93 2180708  
Rda del Gnral Mitre,245

**Royal Enfield Madrid**  
Tfno: 91 2680855  
Rosario Romero, 25  
Martin de los Heros, 66

**Royal Enfield Valencia -Patacona Motos-**  
Tfno.: 960 453 900  
Playa Patacona, Serra d'Irta, 8 Alboraya (Valencia)

**-S**  
**Spaan**  
Tfno: 91 6680197  
Uranio 19-21  
Arganda del Rey (Madrid)

**Sueca Iron**  
Tfno: 96 1701453  
Avenida del Mar, 36 Sueca (Valencia)

**7089 Garage**  
Tfno.: 644726004  
C/ Río Órbigo, 3 Ávila

**-T**  
**Triumph Murcia -Steel British-**  
Tfno.: 968 351030  
Avenida del Progreso, 195. (Murcia)

**-V**  
**Vramack Seven**  
Tfno: 91 6680883  
Uranio 19-21  
Arganda del Rey (Madrid)

**-Y**  
**Yamaha Valencia**  
--Saica Motos-  
Tfno: 977 448550  
Avda. Suecia 25 (Valencia)  
Tfno: 963 604500

Avda. General Avilés 36-38.  
46015 - Valencia  
Tfno: 96 3010201

# ***Bimota 50 Th***

*Esta es la historia de Bimota, una firma italiana que este año celebra su 50 aniversario como constructor de motos. Un pequeño David que enseñó a Goliat a construir chasis, e inspiró a unas cuantas generaciones de ingenieros...*

Texto: SBC / Fotos: D.R y Archivo



**E**n realidad Bimota cumple más de medio siglo de existencia, porque en 1966 comenzó su andadura como una empresa de ingeniería especializada en sistemas de aire acondicionado y equipos de aislamiento y calefacción. También su nombre, que surgió de la unión de las primeras letras de los apellidos de sus fundadores: Valerio

Bi-anchi, Giuseppe Mo-ri y Massimo Ta-mburini (BiMoTa), y es probable que nunca se hubieran dedicado a construir motos de no ser porque en septiembre de 1972 Tamburini, un fanático de las motos que dedicaba todo su tiempo libre a participar en competiciones e idear formas de mejorar su moto de carreras, se rompió tres costillas al caerse con su CB 750 Four en el circuito de Misano.





Allí mismo, de pie junto a su moto, sobre la grava de la escapatoria de la Curva della Quercia, el maltrecho Tamburini tuvo claro que el chasis japonés no estaba a la altura del rendimiento

del motor y tomó la decisión de cambiar radicalmente el futuro del diseño de las motos deportivas construyendo un chasis capaz de absorber la enorme potencia de los motores japoneses, con cen-

tro de gravedad bajo, y más estable y ligero que el original. Massimo expuso la idea a sus socios y estos aceptaron crear en la empresa una división dedicada a las motos. En 1973, trabajando

sin siquiera estar del todo recuperado, Massimo llevó su diseño a la práctica. El resultado fue la HB1, de la que tan solo se produjeron diez unidades de kits para competición.

## El nacimiento de las Superdeportivas de calle

En sus inicios, las instalaciones de Bimota eran un modesto taller en la localidad de Rimini de poco más de 100m<sup>2</sup>, en el que Dervis Macrelli, el único trabajador, construía los mejores chasis de carreras del mundo artesanalmente, hasta que en

1975 la necesidad de satisfacer la demanda de pedidos firmes les obligó a mudarse a unas instalaciones más serias, de donde, bajo la dirección de Tamburini, surgieron maravillas como los bastidores YB1, YB2 e YB3, H-DB1 y H-DB2 y SB1.



Cada uno de ellos diseñado y fabricado específicamente para los motores de 2T de Yamaha, Harley-Davidson, y Suzuki respectivamente. Una actividad que Bimota, que todavía no tenía poder adquisitivo para comprar motores a las marcas japonesas, complementaba comercializando kits con los que motos de serie como la Honda Four (HB1), Suzuki GSX 750 (SB2) y 1100 (SB3) se convertían en cotizadas superdeporti-

vas envidiadas y admiradas a partes iguales en el mundo entero. Esta situación se prolongó hasta 1977, que los de Rimini presentaron oficialmente en el Salón del Automóvil de Milán el primer modelo que comercializarían con su propia marca. Se trataba de la Bimota KB1. Una máquina de aspecto impresionante que superaba en todos los sentidos al resto de motos presentadas en aquella edición del certamen milanés.



Su motor era un Kawasaki Z900 (sustituido después por el Z1), pero iba envuelto en una parte ciclo 40 kilos más ligera que la japonesa. También era 17 kph más rápida que aquella, y su estampa de pura sangre de carreras

no se podía comparar con nada de lo visto hasta la fecha. Una moto que a pesar de su éxito -Bimota "despachó" 811 Kits KB1 y 16 motos completas- no hizo que Tamburini se durmiera en los laureles. De hecho, el ingeniero

italiano consideró a principios de los 80 que había llegado el momento de mejorar aún más lo que tenían, por lo que desarrolló un bastidor en el que combinaba tubos de acero con placas de aluminio situadas en el área

del basculante que daban mayor rigidez al conjunto. Este nuevo diseño, que se estrenó en la KB3, supuso un concepto tan revolucionario que sigue utilizándose en la mayoría de superbikes actuales.



**bimota**





*La KB1 fue el primer modelo que Bimota vendió como moto de calle //*

### Tiempo de bonanza

En marzo de 1983, los desencuentros entre Giuseppe Morri y Tamburini hacen que este último abandone la empresa que contribuyó a fundar y se vaya a trabajar a Ducati. Con esta decisión Bimota no solo pierde un gran ingeniero y al principal impulsor de la marca, sino que de no ser por Federico Martini, el director técnico que sustituyó a Tamburini, está a un paso de irse a la bancarrota. Por

suerte para ellos, el que Martini viniera de Ducati propició que Gianfranco Castiglioni (cofundador de Cagiva y copropietario de Ducati) propusiese a Bimota desarrollar de forma externa un nuevo modelo Ducati con el motor Pantah 750. La moto llegó a la etapa de prototipo, pero Morri no se llevaba bien con Claudio Castiglioni (hermano de Gianfranco) y el proyecto acabó cancelándose.



*Federico Martini y Giuseppe Morri posan orgullosos junto a la primera Bimota íntegramente italiana. La DB1 con motor Ducati Pantah 750 fue un éxito que permitió a Bimota saldar sus deudas y seguir fabricando motos //*



Morri devolvió el dinero que le adelantaron, y se las ingenió para que los Castiglioni les suministrasen motores. Bimota, que tenía los derechos de la moto, siguió continuó el desarrollo por su cuenta, y en 1978 salía de la cadena de montaje la primera Bimo-

ta 100% italiana. La DB1 fue un éxito en Europa y Estados Unidos desde su nacimiento. Incluso en el mercado japonés, para el que hubo que hacer un modelo especial de 400cc. Durante este periodo de bonanza Martini incrementó la producción generando in-

gresos con los que Bimota saneó sus cuentas, canceló todas sus deudas, y pudo producir modelos nuevos como las YB4, otro gran éxito comercial de la marca, YB4R (ganadora del Campeonato del Mundo de TT F1 de 1987 con Virginio Ferrari a sus mandos, y

líder, hasta la última carrera del Campeonato del Mundo de Superbikes con Davide Tardozzi) e YB4 le de inyección, todos ellos con nuevos chasis fabricados íntegramente de aluminio, por lo que podría decirse que la DB1 fue la moto que salvó a Bimota.





*Con la YB4R, Virginio Ferrari daba a Bimota el Campeonato del Mundo de TT F1 de 1987, y al siguiente David Tardozzi, su compañero de equipo, ganaba la primera prueba del mundial de SBK y se mantenía líder hasta la última carrera de la temporada //*

*Pier Luigi Marconi con parte de la familia Tesi, que a pesar de sus problemas iniciales, sigue produciéndose en la actualidad //*



### *Aciertos... y errores*

Que en Rimini supieran desde siempre que los japoneses, antes o después, acabarían haciendo motos tan estables como las suyas, les obligaba a distinguir sus productos de los producidos en grandes series. Por eso aceptaron que los recién licenciados en ingeniería Pier Luigi Marconi y Roberto Ugolini, realizasen su tesis doctoral desarrollando para Bimota una máquina que se saliese de lo corriente.



*El motor con el que se construyó el primer prototipo Tesi fue un Honda VF*





La moto tenía un tren delantero muy similar al que André de Cortanze diseñó para el proyecto ELF años atrás. Tras no pocos problemas de carácter técnico y mucho dinero invertido, en 1990 la Tesi 1D con motor Ducati por fin ve la

luz. Aunque no se podía e negar que la moto resultara espectacular e innovadora, el mercado aún no estaba preparado para asimilar algo tan futurista y como la Tesi no tiene buena acogida, se cancela el proyecto para poner en marcha un

ambicioso plan de expansión mediante el que Bimota duplica sus ventas lanzando modelos como las Mantra (1993) y Supermono (1994) con motor europeo, la SB6 (1996) con motor GSX1100R, un modelo del que se vendieron 1.100

unidades, o la YB9 con motor Yamaha FZR600 creada para atraer a un público más joven, a la vez que destina fondos para desarrollar la Vdue, una 2T que sería la primera Bimota con motor de fabricación propia.



Las motos empezaron a entregarse a sus propietarios (que previamente las habían pagado) en 1997. Estos esperaban una especie de 500 de GP legalizada para la calle, pero se

encontraron un producto a medio desarrollar, con un motor poco potente y montones de problemas, por lo que exigieron la devolución de su dinero por vía judicial, así que la Vdue, en

lugar de ser un escaparate de la superioridad técnica de la marca, solo manchó su reputación llevándola a la bancarrota. En 1998, con nuevo equipo directivo, la empresa se reconvier-

te en Bimota Motor SpA y sale a flote haciendo lo que mejor sabe hacer: motos innovadoras para clientes que saben apreciar su exclusividad y están dispuestos a pagarla.



*El proyecto Vdue fue el mayor fracaso de Bimota. De hecho, que tuvieran que devolver el dinero a los clientes les llevó a la ruina //*





El primer modelo que aparece bajo esta nueva/vieja filosofía es la SB8R con el motor V-twin de Suzuki TL1000R y un bastidor en el que por primera vez se utiliza el carbono. El empleo de este material suponía toda una primicia en el sector de lados ruedas, y demostraba que Bimota había dejado atrás el desastre Vdue y estaba de vuelta. Curiosamente, Suzuki, que había desarrollado la TL para batirse con Ducati en el Campeonato Mundial de Superbikes, nunca la estrenó en carrera, mientras que la SB8R, con su motor, era la sorpresa del Campeonato de 2000 Mundial al ganar la primera carrera de la temporada. Luego se tuvo que retirar, pero eso merece un capítulo aparte.

*La Mantra con motor Ducati Monster 900 fue la primera incursión de Bimota en el segmento naked. Si no la hubieran fabricado... no habríamos perdido nada //*



*Anthony Gobert con la SB8R, con motor Suzuki TL1000, fue la sorpresa del Campeonato Mundial de 2000 al ganar la primera carrera de la temporada //*



Con el nuevo milenio, Roberto Comini y Sergio Robbiano llegan a la dirección de la marca para reactivarla. En este periodo surgen las DB5, DB6 Delirio con motores Multistrada 1100 refrigerados por aire, la DB7 con el 1.098cc, y la DB8 con el 1.198cc. Pero esta etapa dura poco y Bimota vuelve a cambiar de manos. Esta vez cae en las de

Daniele Longoni y Marco Chianciani, que se estrenan fabricando la exclusiva BB3 con mecánica BMW S1000RR en unas nuevas instalaciones en Suiza a las que trasladan la producción, donde también destinan 650 m<sup>2</sup> para fabricar componentes con los que cubrir las necesidades de los propietarios de las Bimota producidas entre 1971 y 2002.



*Bajo la dirección Daniele Longoni y Marco Chiancianesi surgió la que en aquel momento fue la Bimota más rápida en la historia de la marca: las BB3 con motor BMW S1000RR //*



*La nueva etapa de Bimota con Kawasaki nos traerá grandes motos, pero esa es otra historia que, con toda seguridad, no os contaremos nosotros //*





Pero entre la caída de la demanda de motos deportiva, acosadas en casi todos los países, y las crisis de 2008 y 2013 el futuro de la marca volvía a estar en entredicho. O al menos eso se pensaba en el sector hasta que en 2019 Kawasaki anunció la compra del 49,9% de Bimota. Esta operación que no solo garantizaba la continuidad de la marca, sino que la liberaba de la engorrosa tarea de buscar suministro permitiéndole dedicarse en cuerpo y alma a construir las motos deportivas más bellas y efectivas del mundo, que es lo que Bimota ha hecho a lo largo de sus 50 años de existencia.

FIN



# CUSTOM MEETING

DONDE LA PASION NOS UNE

- ALMUERZO
- COMIDA
- REGALO 150 PRIMEROS INSCRITOS
- BIKE SHOW
- MUSCLE CARS
- JUEGOS
- VUELTA
- MUSICA EN DIRECTO

CIE NFUEGOS  
PANIC  
THE ROADVILLE



DESDE LAS  
09:00 HORAS



EN PABELLÓN  
FRANCISCO  
BALLESTER

17 SEPTIEMBRE  
2023



# Royal Enfield "Soul Star"

*Nos encontramos ante una de las mejores preparaciones que se hayan hecho sobre uno de los modelos de la marca india. Y es que esta Royal Enfield Soul Star realizada en Dehli por Neev Motorcycles, destila carácter y estilo desde cualquier ángulo que la miremos...*

Texto: SBC; Fotos: Cortesía de Neev Motorcycles



Cuando descubrimos que, contra toda lógica, los creadores de la "Soul Star" no escogieron como punto de partida para este proyecto la Royal Enfield Super Meteor, sino un modelo que se encuentra en las antípodas de lo que todos entendemos por una moto custom, nada menos que la Interceptor 6 ½, te das cuenta que esta moto no es para mirarla sino para admirarla desde todos sus ángulos y en todos los sentidos, porque Neev Motorcycles no es un taller como los que solemos encontrar en Europa. Ape-

nas cuentan con medios técnicos, las herramientas y la maquinaria que usan se habrían considerado obsoletas a principios del siglo pasado, y la nave en la que trabajan no se la okuparía nadie ni aunque le dejaran la puerta abierta y un cartel invitándole a entrar. Pero aún así, con tantos elementos en contra, no solo son capaces de modificar Royal Enfields con una habilidad y un buen gusto dignos de admiración, sino que además se permiten el lujo de hacerlo fabricándose ellos mismos la mayor parte de las piezas que usan.





*La iluminación no se ha descuidado. Faro, piloto e intermitentes ahora son LED*

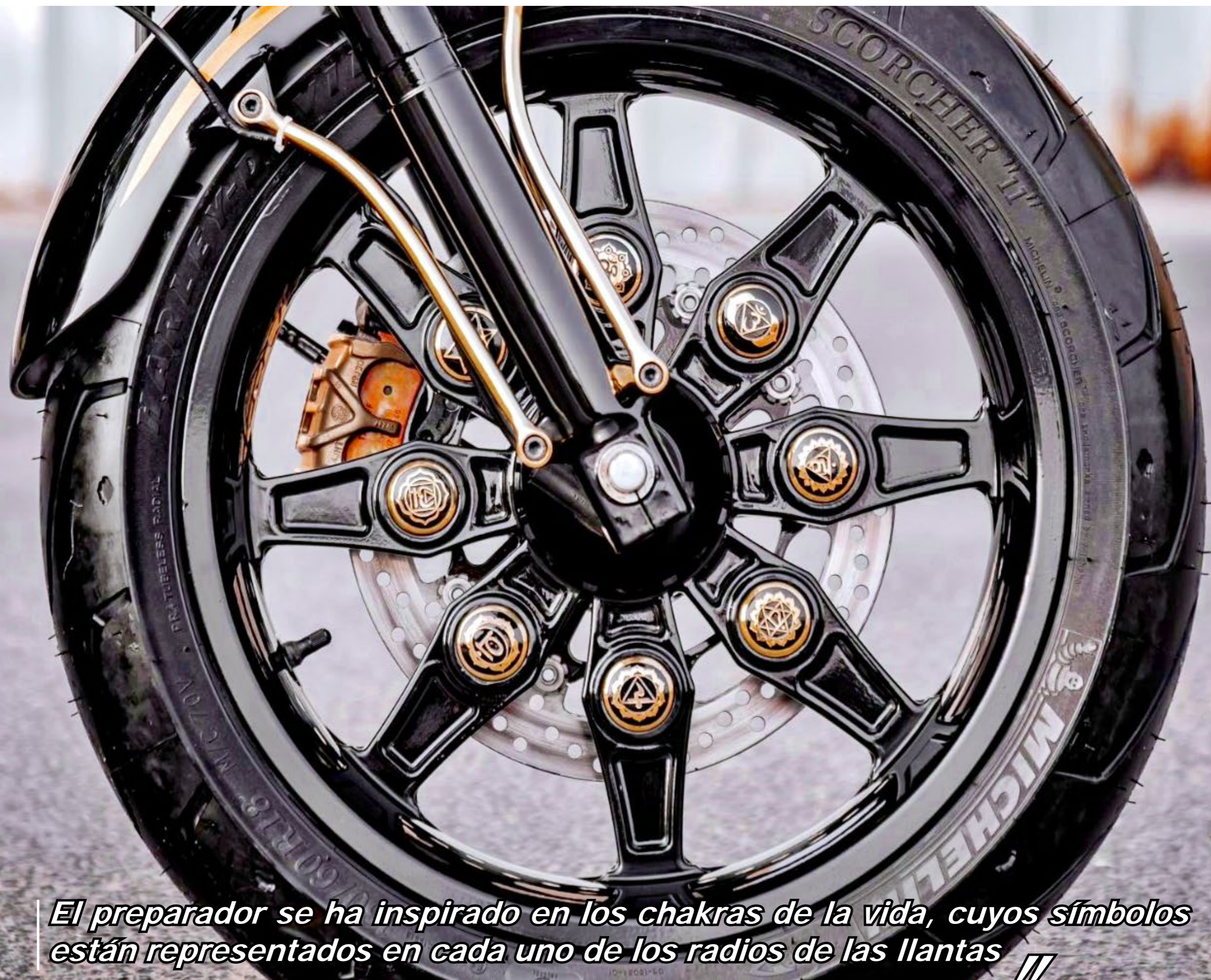




Por mucho que las Royal Enfield sean máquinas con un estilo retro atemporal que gusta a casi todo el mundo, siempre hay quienes piensan que a las motos de serie les falta algo de carácter. Y ahí es cuando entra en acción Navneet Suri, el dueño de Neev Motorcycles, que desde que abrió el taller en 2015 ha contentado a más de 40 de esos inconformistas que no quieren pasearse por el mundo con una moto igual a la del resto de los mortales. Motos como esta "Soul Star", para la que ha encontrado inspiración en la doctrina filosófica de los chakras, los siete puntos energéticos que el budismo considera esencial desbloquear para alcanzar el estado de iluminación, a los que Suri ha añadido un octavo, el menos conocido, que es el que permite la entrada al mundo espiritual.

Como el significado del término chakra (en sanscrito) literalmente es “una rueda que gira y vibra con energía”, a Suri no se le ocurrió mejor sitio para colocar sus símbolos que los radios de las llantas de aluminio mecanizado que han sustituido a las Interceptor. Para dejarlos bien a la vista se colocaron solamente en el lado derecho de cada llanta. En la delantera no supuso ningún problema puesto que el único freno de la moto está en la botella izquierda de la horquilla, pero como en la trasera los tapaba el freno, Navneet decidió cambiarlo de sitio y ponerlo justo detrás de la corona de transmisión.






*El preparador se ha inspirado en los chakras de la vida, cuyos símbolos están representados en cada uno de los radios de las llantas //*





Dicho así parece sencillo, pero si tenemos en cuenta que la anchura de las llantas se ha incrementado considerablemente con respecto a las del modelo original, el trabajo ha sido un “obrón”. Me explico: la Soul Star luce en el tren anterior un grueso “Donut” de 160mm, y de nada menos que 240mm en la zaga. Los dos neumáticos son Michelin de 18 pulgadas y pertenecen a la línea Sorcher que la firma gala produce específicamente para Harley, mientras que la Interceptor, tal cual sale de la fábrica, se conforma con unos modestos 100 y 130mm delante y detrás respectivamente, así que no cuesta imaginar que en Neev Motorcycles tuvieran que currárselo a base de bien para que el cambio no fuese un desastre. De momento, entre los detalles que más llaman la atención al primer golpe de vista es encontrar lo que aparenta ser el tren trasero completo de una Harley Softail ocupando el sitio del basculante y los amortiguadores originales.

A close-up photograph of a motorcycle handlebar. The handlebar is black and has two brass handgrips with a textured, diamond-patterned surface. The handgrips are mounted on the handlebar with silver-colored hardware. The background is a blurred, grey, textured surface.

***Puños, reposapiés, tapones de depósito, terminales de escape, adornos... las piezas artesanales de latón salpican toda la moto //***





*Detalles como la reubicación del freno trasero o el molding del chasis y el basculante, nos dan una idea muy clara de las habilidades del equipo de Neev Motorcycles* //



La mayoría de transforma-  
dores habrían liquidado el  
asunto fabricando un bascu-  
lante más ancho en el que  
cupiera la llanta, y rebaja-  
do los 804mm de altura del  
asiento con un par de amori-  
guadores cortos. Pero Suri  
no está entre ellos. A él le  
gusta complicarse la vida, y  
para que todo quedara a su  
gusto le parecía fundamen-  
tal que esos tres elementos  
salieran de la ecuación. De

hecho, además de sustituir-  
los también eliminó el sub-  
chasis, que ahora son un par  
pequeños soportes curvos a  
los que se sujeta el guarda-  
barros, y rehízo toda el área  
que soporta el asiento incli-  
nándola y alargándola con  
unas chapas moldeadas que  
copian el contorno del neu-  
mático y cubren los huecos  
que aparecieron entre la rue-  
da y el motor al montarse un  
basculante más largo.



*La pareja de amortiguadores originales ha cedido el sitio a un basculante tipo Softail con suspensión Cantiléver //*



La quilla delantera, más propia de una moto deportiva que de una custom, hace la misma función, y además ayuda (visualmente) a que la Soul Star parezca estar muy “pegada” al suelo, cuando la realidad es que a pesar de su estilo largo y bajo puede inclinar en las carreteras de curvas con la misma alegría que si fueses con una Interceptor de serie, porque ambas motos tienen la misma distancia libre al

suelo. Como es lógico, los límites los pone la valentía del conductor, aunque con esta moto difícilmente llegarás a inclinar tanto como para marcar las estriberas o el bonito sistema de escape dos en dos con salida por el flanco derecho del motor, que con sus 47Cv (no se le ha hecho ninguna mejora) se queda algo corto de velocidad máxima debido al exceso de goma de neumático en contacto con el suelo.



*La modesta tornillería no significa dejadez en los detalles de terminación, sino que pone de relieve los pocos medios con los que trabaja en algunos países //*







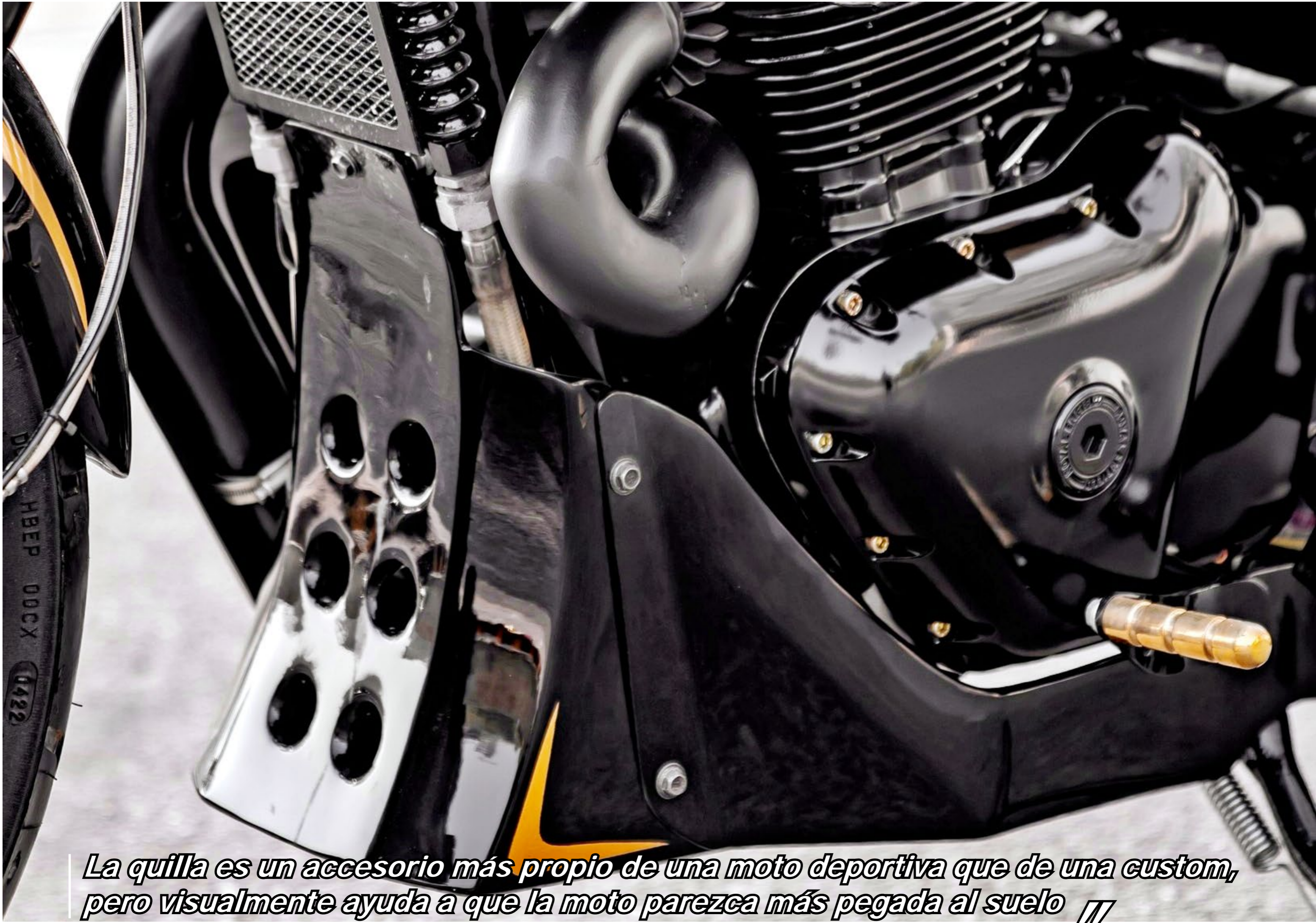
*El "corazón" de la Soul Star es el conocido twin paralelo Royal Enfield de 650cc, al que no se le ha tocado ni un solo tornillo //*



En cuanto al tren delantero, en Neev Motorcycles aprovecharon las horquillas Interceptor pero con unas tijas más anchas que fabricaron ellos mismos (está claro que la elección de las llantas marcó el camino a seguir en todo el proyecto), a las que dieron un par de grados extra de inclinación para alargar la distancia entre ejes. Las barras van cubiertas con unos embellecedores (que nos vuelven a hacer pensar en algún modelo de la Motor Co.) que dan al tren delantero el mismo estilo “macizo” del resto de la moto. El puesto de mando se ha dejado libre de accesorios.



*La simbología budista se encuentra por todas partes. Ni siquiera los tapones de las horquillas se han librado de ella //*



*La quilla es un accesorio más propio de una moto deportiva que de una custom, pero visualmente ayuda a que la moto parezca más pegada al suelo //*



La consola de relojes, soporte incluido, se ha trasladado al lado izquierdo del depósito de gasolina, de forma que lo único que tenemos frente a los ojos es la llave de contacto protegida por un pequeño deriva brisas, y un manillar cuelga monos en U en el que llama la atención que se hayan montado los mandos y piñas de luces originales, que por regla general suelen ser de los primeros componentes que se cambian por piezas aftermarket. Y con mayor motivo en un proyecto

del nivel de este, en el que el ABS, y el motor y la parte electrónica que lo gestiona, son las únicas piezas Royal Enfield originales que no se han sustituido o modificado. Aún así, ese es un detalle sin importancia que no empaña el trabajo realizado por unos tipos que si en un local con el equipamiento más básico llevan a buen término un proyecto tan complejo esta Soul Star, imaginad de lo que serían capaces si tuvieran a mano los recursos con los que contamos en Occidente.

FIN





**Concesionarios  
Talleres  
Transformadores  
Equipamiento  
Ropa y complementos**

**Busques lo que busques...  
... encuéntralo aquí!**



**CAFE RACERS**

**XTREME BIKES**

# Proyecto "K2"

*Saber cuantos customizadores puede haber en Japón es algo casi imposible. De hecho, en Occidente no conoceríamos ni a la decima parte de no ser por el Hot Rod Custom Show, un evento de un solo día de duración que anima a muchos de ellos a salir del anonimato...*

---

Texto: SBC; Fotos. Cortesía de Sureshot



**E**ste año, el HRCS celebrará su 31ª Edición en el Yokohama Pacífico. Un inmenso recinto ferial que año tras año crece en inscripciones. El pasado reunió

más de 700 motos, y como suele ser habitual, los constructores las exhiben ante los aficionados y miembros del jurado que eligen las mejores del show, en stands con una cuidada y minuciosa puesta en escena (la ima-

gen lo es todo) que confirma que hacer bien el trabajo, y aquí da igual el sector al que nos refiramos, es una obligación que de no cumplirse pone en entredicho la profesionalidad del “culpable”, e incluso su honorabilidad.

Esta forma de pensar y actuar que en Occidente nos resulta tan de otra época (y así nos va), explica la obsesión compulsiva de los japoneses a buscar la perfección en todo lo que hacen, y cual es el secreto de su éxito.





Takuya Aikawa es el dueño de Su-reshot, un taller en Chiba, al este de Tokio, y aunque no es de los constructores más conocidos fuera de su país, en su haber cuenta con nada menos que dos premios “Mejor Moto del Show” (la que os presentamos aquí fue con la que ganó uno de ellos) y un tercero al “Mejor Trabajo de Detalles” que no tardaremos en enseñaros, lo que da una idea clara de como trabaja Aikawa-san para haber sido capaz de poner de su parte a los miembros del jurado del HRCS en más de una ocasión. Y además de forma unánime.



*La adaptación de los frenos inboard, y la nueva ubicación del depósito de líquido hidráulico, son un trabajo sobresaliente //*





*La palanca de freno, situada en el extremo derecho del manillar, es lo único que hay en el puesto de mando //*

Aunque la "K2" esté basada en una Electra Glide FLH de 1968, su motor Early Shovel es de las pocas piezas originales que aún conserva. El resto de componentes de la americana han sido sustituidos o modificados para darles una apariencia completamente diferente, o se han hecho artesanalmente como es el caso del chasis y el

depósito de gasolina, que Takuya hizo especialmente corto para que las secciones delantera y central de bastidor quedaran bien a la vista. La parte trasera de este es el clásico "hardtail", pero cuando lo miramos desde el lado derecho nos encontramos una curiosa pieza a través de la que pasa el silencioso del cilindro trasero.



*Que el depósito de gasolina sea tan corto es para que las secciones delantera y central de chasis queden bien a la vista //*



Además de creativo y poco usual, este diseño es un claro ejemplo de la habilidad de Takuya para jugar con formas poco convencionales, y además hace que nos fijemos casi sin darnos cuenta en el cuidado que se ha puesto en la fabricación de los escape. No solo en los colectores. También en los silenciosos, a cuyos extremos se les ha dado una elegante forma ovalada. Tanto la atención al detalle como el sentido estético

son una constante en todos los proyectos que surgen del taller de Chiba (ya sabéis, la obligación de hacer las cosas bien de la que hablábamos antes) que también encontramos en la horquilla, frenos y carburadores de la "K2". En primer lugar, para aligerar al máximo la apariencia visual del sistema de frenos se ha elegido un sistema de frenada Beringer Inboard en el que los discos están ocultos en el buje de la rueda.



*El cambio manual, por muy moderna que sea la palanca, es toda una concesión a la vieja escuela //*



Para que todo quedase más discreto, tanto la bomba como el depósito del líquido hidráulico de los frenos delanteros se ubicaron detrás de la botella izquierda en un soporte hecho a medida. Gracias a este sistema todo se ve limpio y or-

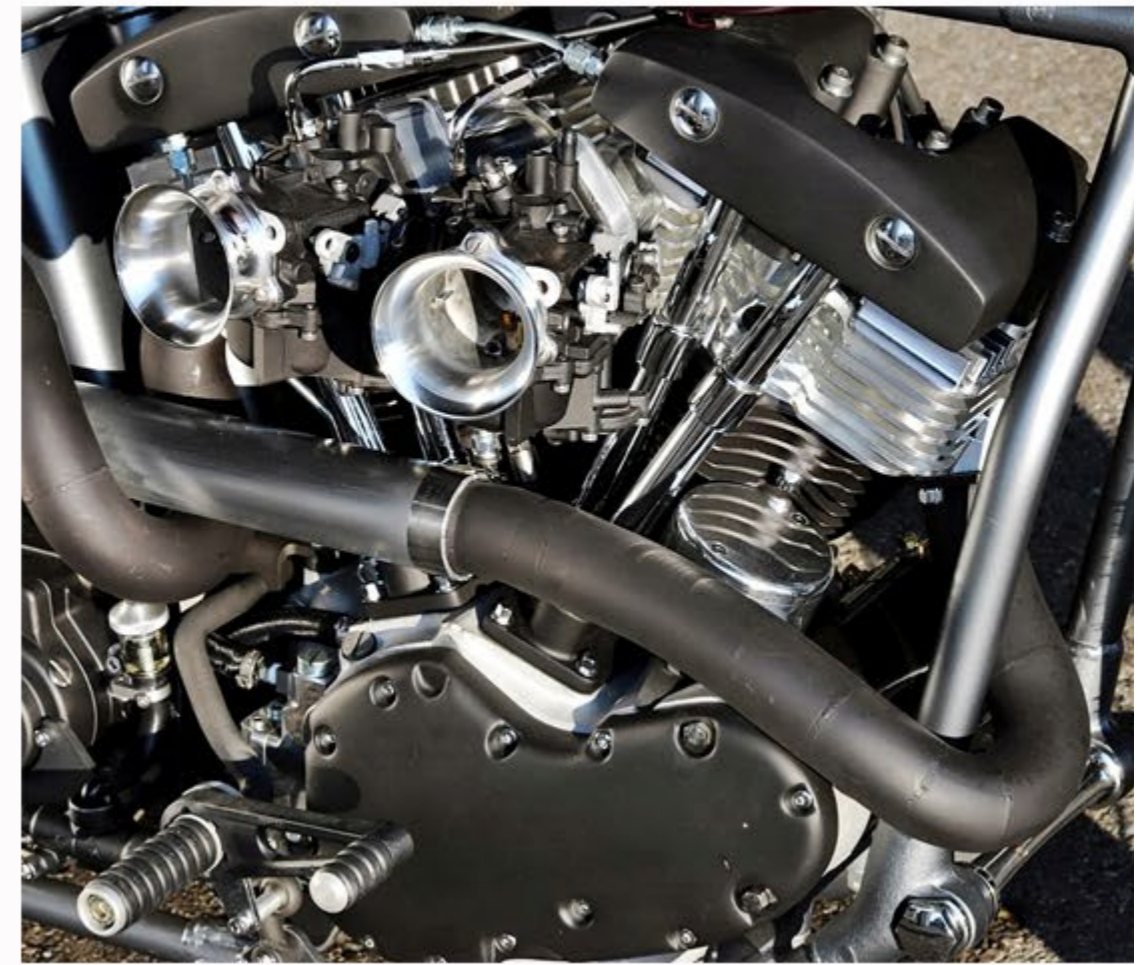
denado, pero aunque en teoría el kit de la firma francesa es de uso "universal" (odiosa palabra que generalmente significa que te las vas a ver moradas para adaptarlo y para que funcione como es debido), su instalación obligó a modifi-

car la horquilla de Bultaco Pursang que Takuya escogió para amortiguar el tren delantero de la "K2", entre cuyas barras se sujeta una llanta de 21" con un neumático Metzeler Cruisetec de perfil bajo de 120mm de anchura (de 150/70-18 en

la rueda trasera). En el motor, además del sistema de escape, también llama la atención que se hayan usado dos carburadores independientes que seguramente te resulten familiares aunque no acabes de identificarlos.







*El Early Shovel mantiene los 1.212,72cc, pero su suavidad y prestaciones están a años luz del que Harley sacó en 1968 //*

Resulta que son los mismos Keihin que los Shovel de los años 70 llevaban en origen, pero tras unos cuantos arreglillos estéticos (y técnicos, claro está) y un buen repintado su apariencia tiene un toque moderno que los hace parecer completamente diferentes. Además de los carburadores, para mejorar

en lo posible el rendimiento del viejo V-Twin le instalaron un encendido electrónico, sustituyeron los pistones y bielas por piezas nuevas (manteniendo la cilindrada original) se equilibró el cigüeñal, y por último se recurrió a Speed & Science para que les suministraran unas culatas de aluminio.



*La forma que se le ha dado al lateral derecho del chasis para dejar sitio al silencioso, nos da una idea de la importancia que en Sureshot dan a los acabados //*





Para terminarlo se eligió una primaria abierta con embrague en seco conectada a una caja de cambio de cinco marchas con accionamiento manual, con lo que según palabras del propio Takuya se ha conseguido un motor que “rodando a al-

tas revoluciones tiene una suavidad inusual en una FLH. Tampoco se calienta tanto como aquellas, e incluso habiendo mantenido la cilindrada, la fiabilidad mecánica y la potencia de la Electra Glide están a años luz de la “K2”.

FIN



**General**

Moto>K2  
 Modelo base> Harley-Davidson FLH  
 Año>1968  
 Constructor> Takuya Aikawa  
 Taller> [Shureshot](#) Motorcycles  
 País>Japón

**Motor**

Fabricante>Harley-Davidson  
 Tipo>Early Shovel modificado  
 Cilindrada> 1212.72 cc  
 Culatas>Speed & Science  
 Carburadores>Keihin x 2  
 Filtros de aire>No  
 Escapes> Sureshot 2:2  
 Cambio>Manual de 5 velocidades  
 Palanca>Sureshot  
 Embrague>Suicida

**Parte Ciclo & Accesorios**

Chasis>Sureshot  
 Tipo>Rígido  
 Horquilla>Bultaco Pursang  
 Tipo>Telescópica  
 Faro>Carcasa artesanal  
 Óptica>LED  
 Manillar>"Z" Bar  
 Palanca freno>Magura  
 Llanta delantera>21"  
 Discos Freno> Beringer Inboard  
 Pinzas>Beringer  
 Bomba>Beringer  
 Neumático> Metzeler Cruisetec  
 Medida>120/70-21  
 Depósito de gasolina> Sureshot  
 Depósito aceite> Sureshot  
 Asiento> Sureshot  
 Estribas conductor>Tarozzi  
 Llanta trasera>18"  
 Freno>Beringer Inboard  
 Pinza> Beringer  
 Neumático> Metzeler Cruisetec  
 Medida>150/70-18  
 Guardabarros>Sureshot  
 Pintura>@rods70

SOME BOOTS WEREN'T  
MADE FOR WALKIN'



HIGHWAY 

[HIGHWAY21.COM](http://HIGHWAY21.COM)

# Beeley Westlake

*Una clásica de leyenda*

*Además de construir motos impresionantes, Kyohey Sugimoto siente una debilidad especial por las carreras de motos clásicas. Y no como simple espectador, sino como piloto del Legend of Classic Championship que cada año se celebra en Japón...*

Texto: SBC / Fotos Berrybads Motorcycles



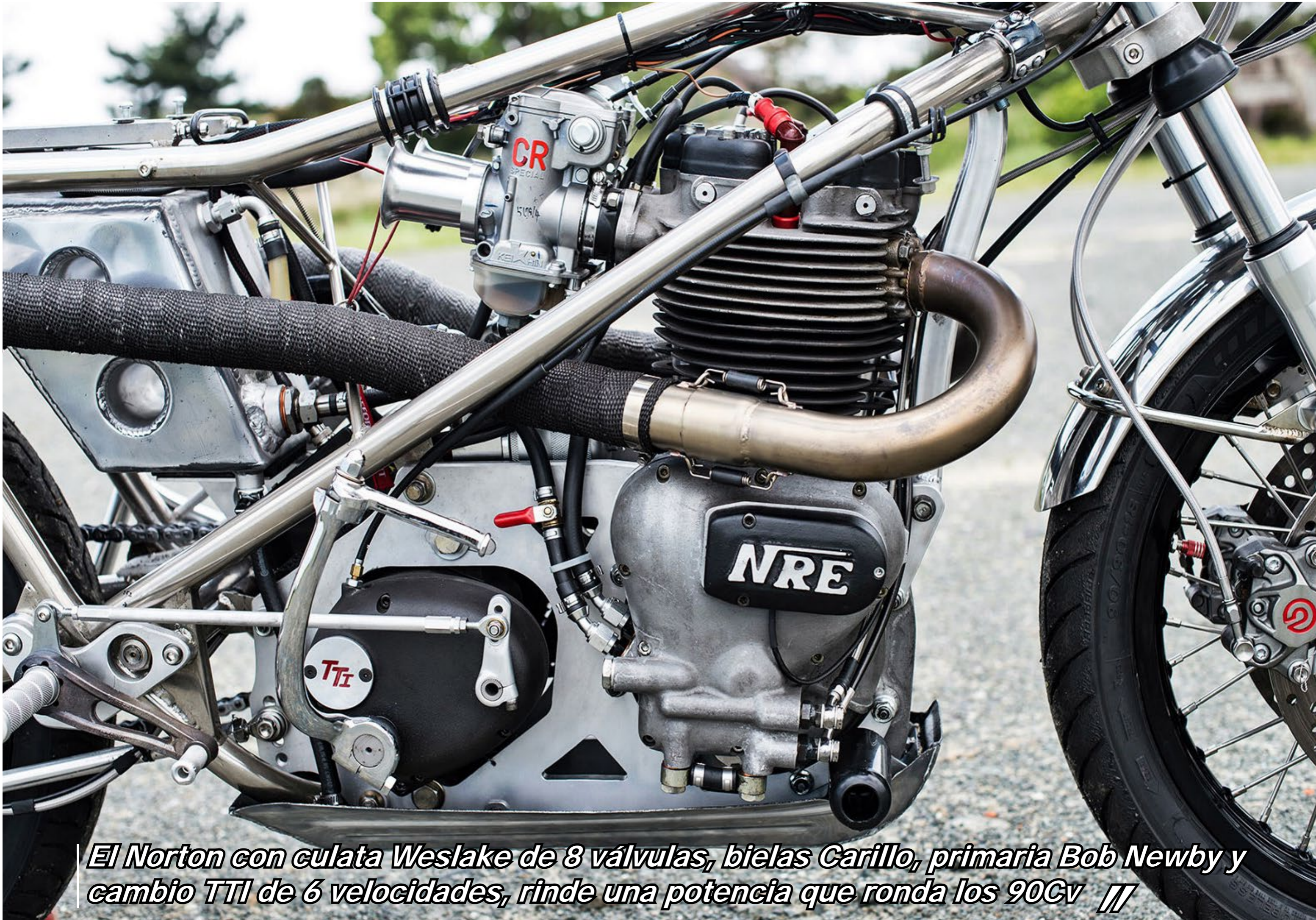
Seguramente habéis escuchado a alguien decir de un tercero que es “más papista que el Papa”. Pues bien. Si hay un algún sitio en el que aplican esta expresión hasta las últimas con-

secuencias es en el país del sol naciente. Si en Japón alguien decide que le gustan las café racer, seguramente tendrá aparcada en la puerta de casa una reluciente BSA Gold Star, Norton Commando o Royal En-

field, vestirá cazadora de cuero y botas altas Lewis Leather con calcetines blancos asomando por encima de ellas, y bajo su casco Cromwell lucirá el exagerado tupé engominado de un rocker pata negra.







*El Norton con culata Weslake de 8 válvulas, bielas Carillo, primaria Bob Newby y cambio TTI de 6 velocidades, rinde una potencia que ronda los 90Cv //*

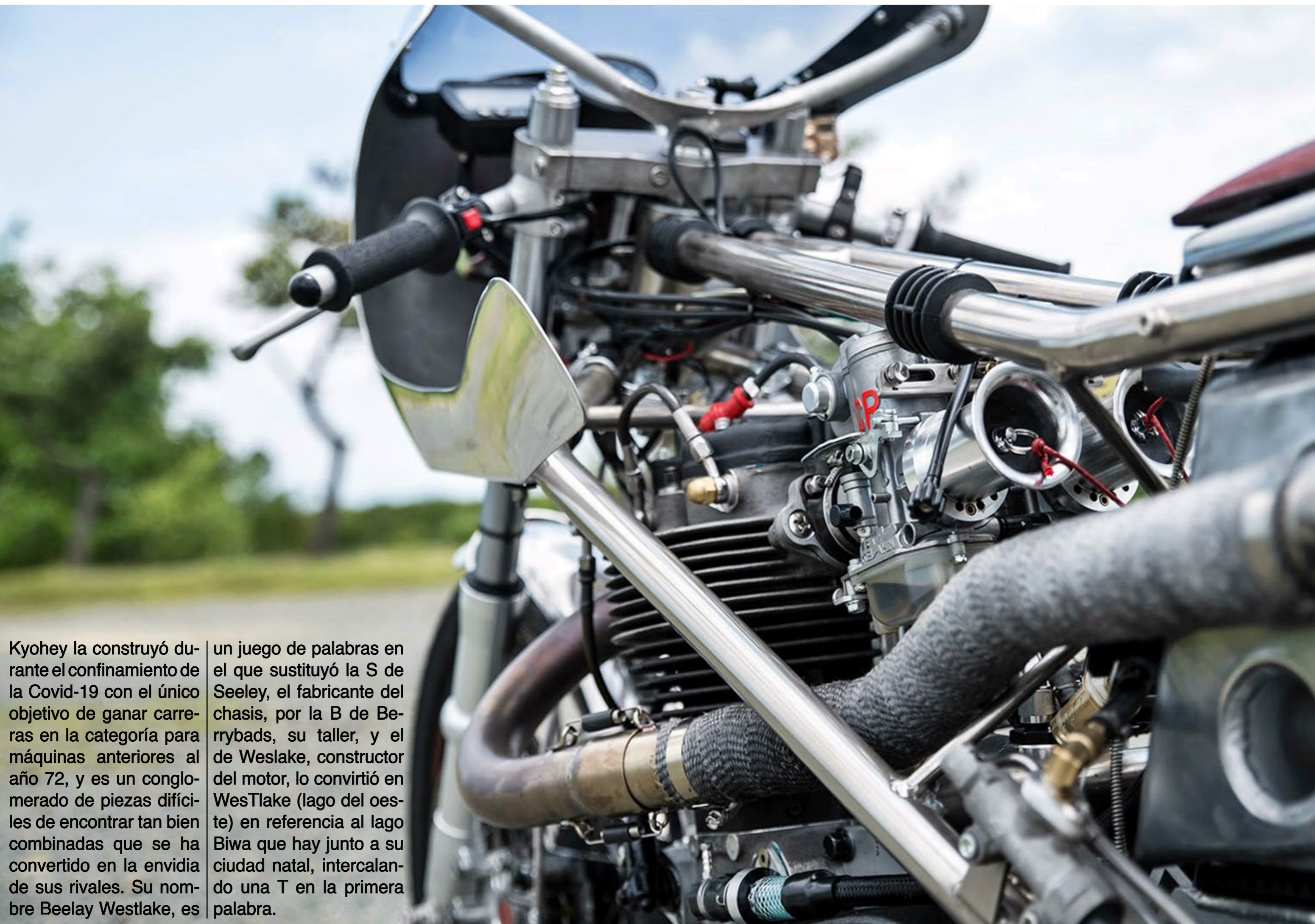
Y esto lo puedes trasladar a cualquier segmento que se te pase por la cabeza, ya sea el de la moto custom, el manga, o uno tan típicamente español como es el flamenco (Tokio es la ciudad del mundo con más academias), que los japoneses lo adoptarán como si fuera cosa suya, así que cuando te montan un calenda-

rio de carreras "Legend", estad seguros que las participantes no son simples motos de calle con manillares bajos y estriberas retrasadas, sino "cohetes" híper preparados que si no corren que se las pelan al menos tienen un estilazo digno de elogio o, como la Beelay Westlake... cumple los dos requisitos.



*Choca que los detalles de terminación de la Beeley Westlake sean tan perfectos.  
No es lo habitual en una moto de carreras //*





Kyohey la construyó durante el confinamiento de la Covid-19 con el único objetivo de ganar carreras en la categoría para máquinas anteriores al año 72, y es un conglomerado de piezas difíciles de encontrar tan bien combinadas que se ha convertido en la envidia de sus rivales. Su nombre Beelay Westlake, es

un juego de palabras en el que sustituyó la S de Seeley, el fabricante del chasis, por la B de Berrybads, su taller, y el de Weslake, constructor del motor, lo convirtió en Westlake (lago del oeste) en referencia al lago Biwa que hay junto a su ciudad natal, intercalando una T en la primera palabra.



Anécdotas aparte, el corazón de esta máquina que parece surgida del túnel del tiempo, es un monocilíndrico de 8 válvulas basado en el diseño original de Harry Weslake, el ingeniero inglés que hizo imbatibles los motores Norton Manx del equipo de carreras de fábrica al aplicar en ellos sus ideas sobre la mejora del flujo de gases. Tras su éxito con las motos de Birmingham se ganó el respeto de todo el sector de la automoción, en el que se le consideraba el mayor experto en culatas de su época, y fundó Weslake R&D para rediseñar los motores de todo aquel fabricante que requiriese sus servicios, entre los que hay que incluir a Ferrari, que en 1960 lo contrató para que desarrollase nuevas culatas para los monoplaza de Fórmula 1 de Phil Hill y Wolfgang von Trips.

*Ligero, rígido y manejable, el chasis Seeley MK4 es uno de los mejores diseños del famoso ingeniero inglés*



Después de la muerte de Weslake, sus herederos vendieron el diseño y la patente de la culata de ocho válvulas para motores bicilíndricos a la empresa Nourish Racing, que es de donde procede el propulsor de la Beelay. Un motor completo que le aseguraron que estaba listo para ganar carreras, pero que Sugimoto

prefirió abrir y reconstruir según sus especificaciones para mejorar la fiabilidad, que no es precisamente lo más destacable en las mecánicas inglesas de la época, y espaciar los mantenimientos en lo posible.

De esta forma, el bicilíndrico Nourish ahora lleva instaladas bielas Carillo for-

jadas. La transmisión primaria original se reemplazó por una configuración de competición Bob Newby, y la caja de cambios es un sistema de relación cerrada TTI de 6 velocidades. Los colectores de escape artesanales están rematados con silenciadores de aleación tipo megáfono, y para evitar quemaduras des-

agradables en el interior de los muslos se han enrollado con cinta anti calórica. De la alimentación se encargan un par de carburadores Keihin CRS37 Special Racing de competición con trompetas de admisión de aluminio sin filtros, y de administrar la chispa de todo el conjunto un encendido Interspan.

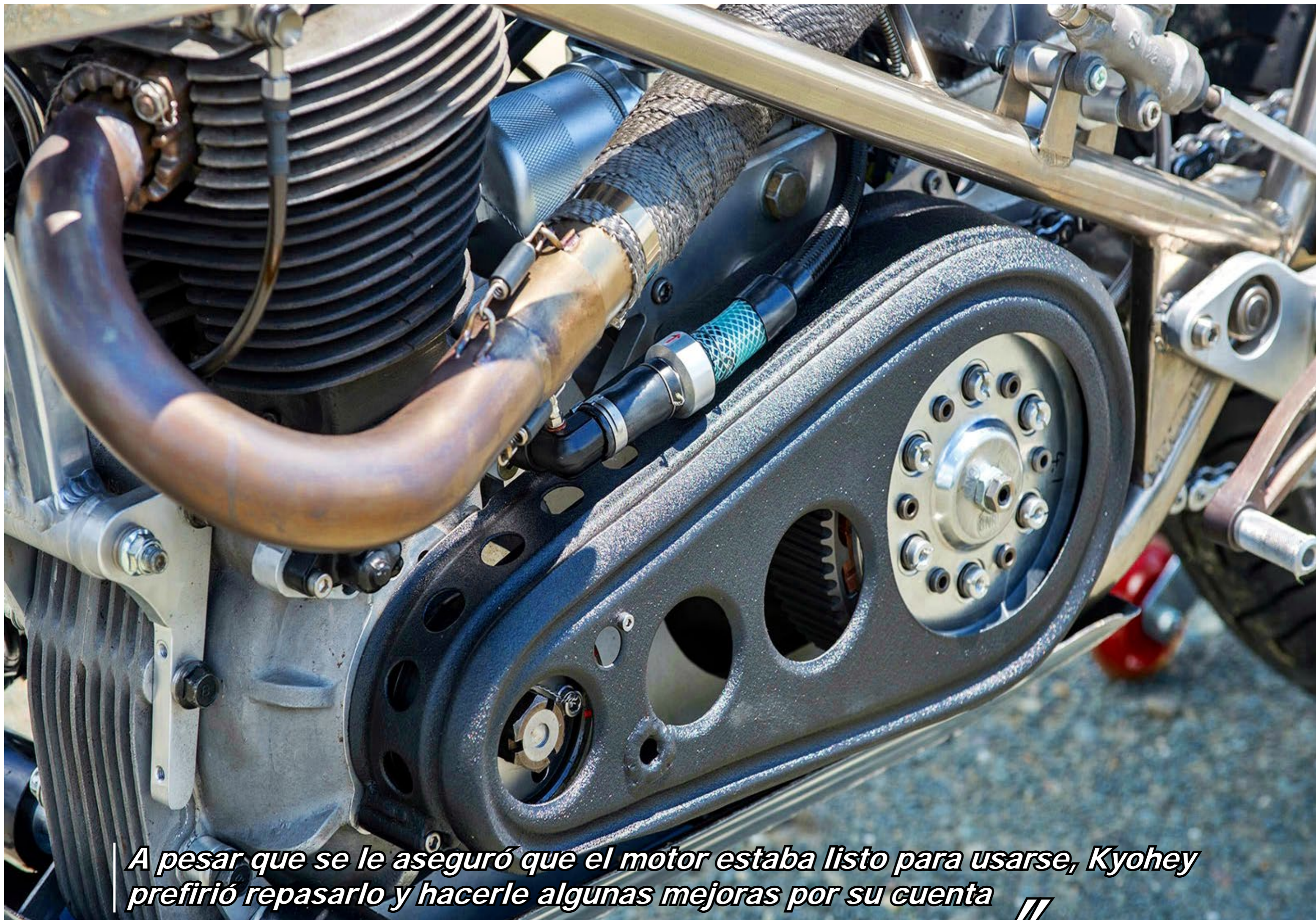


*Aunque todo sea espartano y funcional, incluso las piezas que no están a la vista están hechas con cariño //*



Otro detalle que hace muy efectiva esta purasangre en circuito es su parte ciclo. El chasis, construido nada menos que por Colin Seeley, es un multitubular auto portante tipo MK4 en el que el motor Nourish contribuye a dar mayor rigidez al conjunto. Al no llevar cunas inferiores es más liviano que otros chasis similares, pero el mago inglés se las ingenió para que la rigidez y la manejabilidad no se vieran comprometidas, por lo que es uno de los mejores diseños para circuito que hizo a lo largo de toda su trayectoria.





*A pesar que se le aseguró que el motor estaba listo para usarse, Kyohey prefirió repararlo y hacerle algunas mejoras por su cuenta //*

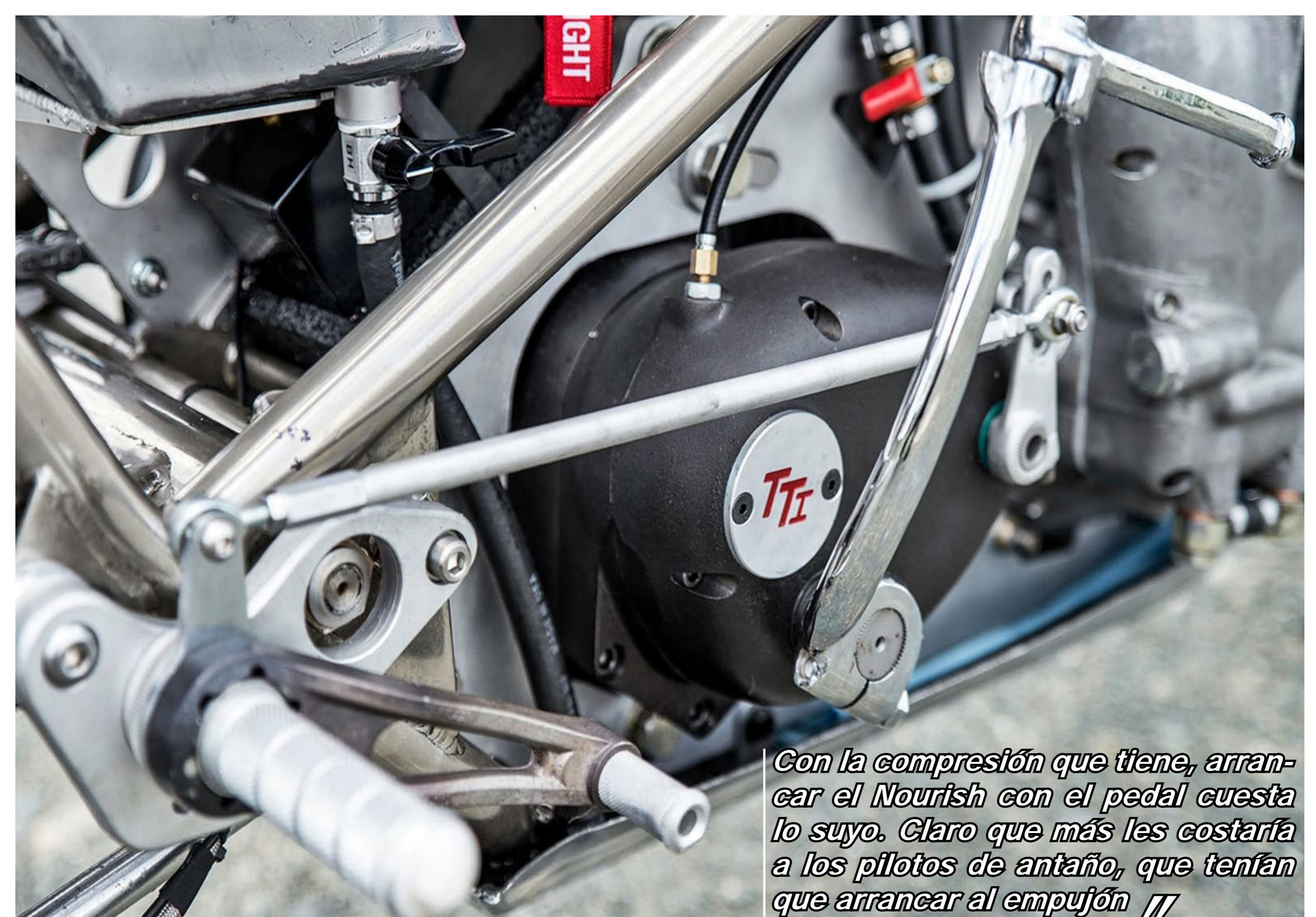


*La Beeley Westlake es un buen ejemplo del nivelazo de las motos que participan en el "Legend of Classic Championships" //*



Como es lógico, un bastidor tan bueno como este merecía estar acompañado de piezas a su altura. Kyohey hizo lo imposible para aprovechar las “libertades” que le ofrecía el reglamento técnico sin desvirtuar el diseño original de Seeley, así que el tren delantero lo vistió con unas horquillas Ceriani de 35mm, y el trasero

con unos amortiguadores Nitron NTR N1 de estética clásica, mientras que las llantas son una mezcla de piezas de diferente procedencia en las que encontramos aros Excel con radios de aluminio y bujes Yamaha SR e YZ delante y detrás respectivamente, y discos de freno Sunstar de 298mm mordidos por pinzas Brembo.



*Con la compresión que tiene, arrancar el Nourish con el pedal cuesta lo suyo. Claro que más les costaría a los pilotos de antaño, que tenían que arrancar al empujón //*



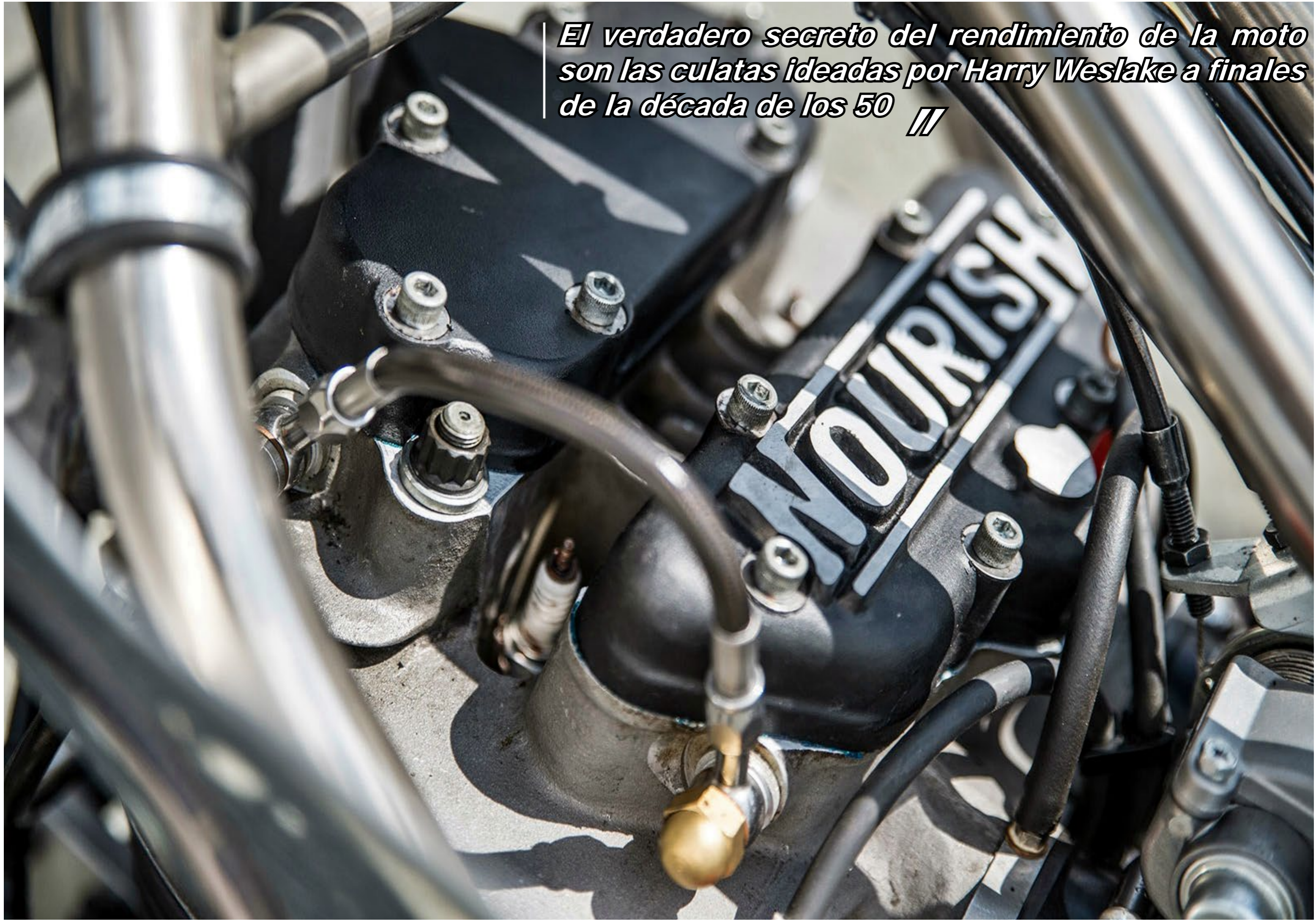
*Aquí no hay adhesivos que valgan. Las cosas se hacen bien... O no se hacen //*

Como en toda racer que se precie, el puesto de conducción es pura funcionalidad. Justo en el centro del panel de instrumentos nos encontramos con un tacómetro Smiths con la marca de régimen de giro máximo calibrada a 8.500rpm. A su derecha, un

medidor Omoni que nos informa de la temperatura y presión de aceite. Estos dos elementos, ambos de aspecto muy retro, están complementados por un indicador de marcha engranada y un crono digital AIM Solo 2 que ponen la nota moderna al cockpit.



*El verdadero secreto del rendimiento de la moto son las culatas ideadas por Harry Weslake a finales de la década de los 50 //*



*En el centro del cockpit, el tacómetro Smith nos recuerda los orígenes británicos de la moto //*



La guinda del pastel de la Beeley Westlake es la impresionante carrocería hecha a mano con la que está vestida. El semicarenado anclado a la columna de dirección y el depósito de gasolina coronado por el tapón

Monza son de aluminio, mientras que el colín, aunque cueste creerlo, es de fibra de carbono. Kyohey lo cubrió con pintura cromada que pulió hasta darle el mismo aspecto que al resto de la carrocería de esta

“Legend” cuyo motor rinde alrededor de 90Cv. Una cifra que no están nada mal para un bicilíndrico inglés con más de medio siglo de vida, que el día de su debut en competición fue cronometrado a más de 230

km/h en la recta del circuito de Fuji, lo cual no solo superó las expectativas de Kyohey Sugimoto, sino que le dejó claro que su “Legend” le proporcionará muchos momentos de diversión...Y muchas victorias.





## General

Moto> Beelay Westlake  
Modelo base> Ninguno  
Propietario> Kyohey Sugimoto  
Constructor> El mismo  
Taller> [Berrybads Motorcycles](#)  
País> Japón

## Motor

Origen> Norton  
Preparación> Nourish Racing  
Tipo> Bicilíndrico paralelo  
Culatas> Weslake R&D 8 válvulas  
Bielas> Carillo Racing  
Carburador> Keihin CRS 37mm  
Filtro de aire> Conos potencia  
Primaria> Bob Newby  
Embrague> En seco  
Cambio> TTI de 6 velocidades  
Colectores escape> Berry Bads  
Silenciosos> Megáfonos

## Parte Ciclo & Accesorios

Chasis> Seeley  
Tipo> MK4 Autoportante  
Horquilla> Ceriani 35mm  
Mandos/bombas> Brembo  
Tacómetro> Smith  
Medidor temperatura y presión aceite> Omoni  
Cronometro> AIM Solo2  
Llanta delantera> Excel  
Buje> Yamaha SR 400  
Discos de freno> Sunstar 298mm  
Pinzas> Brembo doble pistón  
Neumático> Avon Roadrunner  
Depósito de gasolina> Berry Bads  
Depósito aceite> Artesanal  
Asiento/Colín> Berry Bads  
Amortiguadores> Nitron NTR N1  
Llanta trasera> Excel  
Freno> Sunstar 298 mm  
Pinza> Brembo  
Neumático> Avon Roadrunner





# PAGNOL



[www.pagnol-moto.com](http://www.pagnol-moto.com)