

Garage Lifestyle & Good Vibrations Magazine

SPECIAL KES CULT



#41

Sumario

Gente Especial

010.- Moro Sumisura: Motorcycles Tailoring

Noticias

042.- Buenas (y malas) vibraciones

Con Barro en las Botas

060.- RE 500 Six Days

Fuera de Serie

102.- The ShovelTail: Frisco Style 2.0

180.- Merlin 66: The Flying Fighter

Con Enchufe

138.- Arc Vector





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: Moto Sumisura

Se prohíbe la reproducción total o parcial de imágenes, textos e ilustraciones sin la correspondiente autorización escrita del editor. Asimismo, Special Bikes Cult no es responsable ni de las opiniones expresadas por sus colaboradores, ni de la veracidad de los productos presentados por sus anunciantes



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...



Scrambler 1100



1.500€ en boutique y accesorios

Promoción válida hasta 31/10/2023

NEW
SCRAMBLER
DUCATI

Moto Sumisura

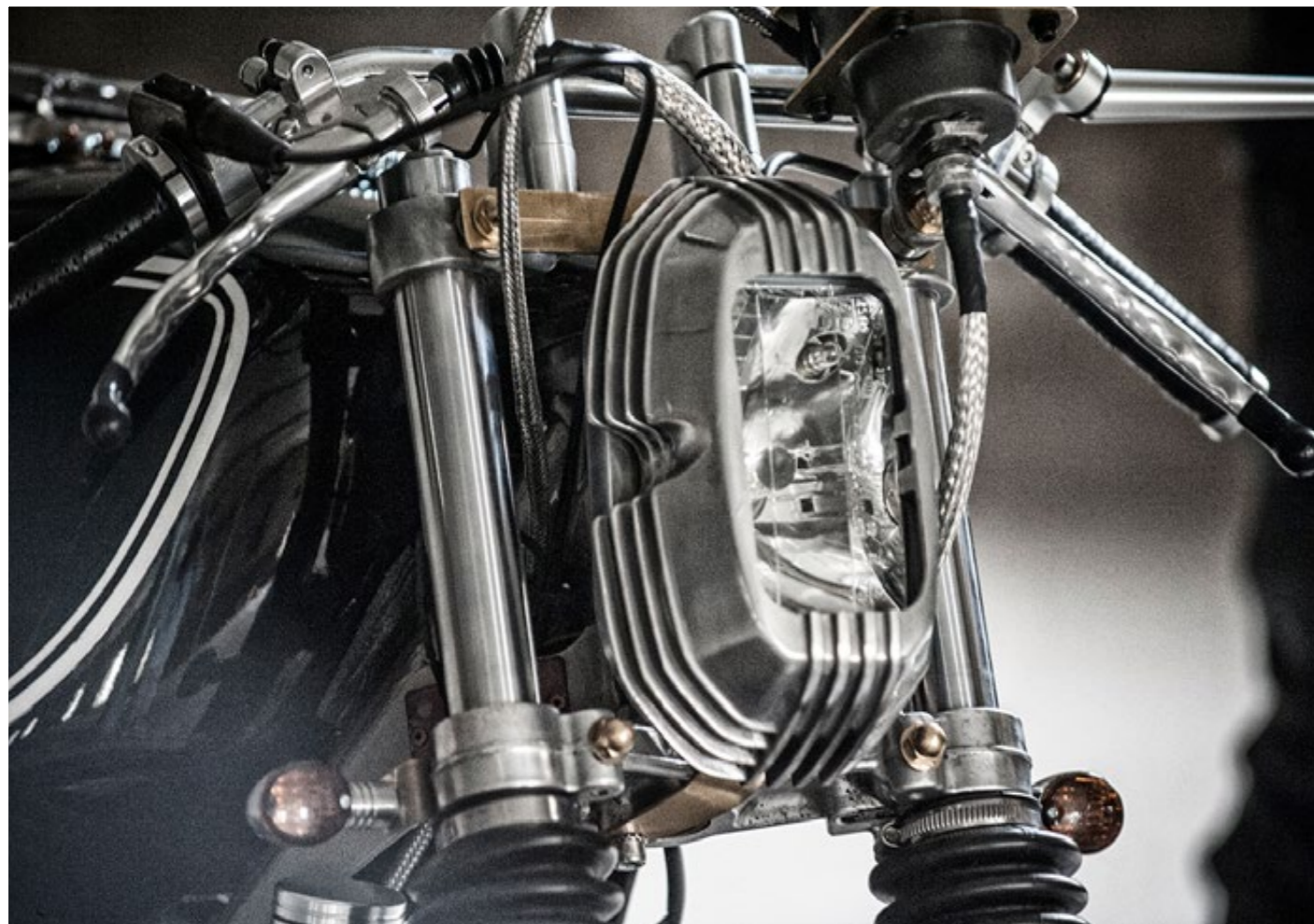
Motorcycles Tailoring

Franco Augello es de Vigevano, un pequeño pueblo que está muy cerca de Milán, en Italia. Es un tipo dinámico que adora su trabajo, y lo compagina con otra afición cuyo veneno corre por sus venas desde hace años... el off-road.

Texto: OSR; Fotos: Moto Sumisura



Entre las muchas motos que tenía en el garaje, había una BMW con más de 30 años. Con ella había disfrutado lo suyo, pero como estaba harto de verla siempre igual decidió modificarla a su antojo, por lo que ahorró unos cuantos miles de euros y se puso manos a la obra. Su idea era crear una moto estilosa con la que rodar cada día. No quería estética “racing”, ni mucho menos la de una de esas clásicas muy bien restauradas que la mayoría de veces solo usas para irte a tomar un café con los amigos cuando hace buen tiempo. El quería un cacharro cómodo y fiable con el que gozar en la carretera durante horas y horas. Pero sobre todo que le hiciera sentirse único.



Con ese objetivo en mente, Franco despedazó la BMW por completo para luego reconstruirla a su aire: modificando y cambiando piezas hasta convertirla en algo completamente diferente a lo que era. Después de aquello, la vieja R80GS volvió a tener un motor que iba tan bien (o mejor) que el día que salió de la tienda.

Lo había reconstruido del primer al último tornillo sin ayuda de nadie. También mejoró sus prestaciones, y además dio a la moto una estética “rompedora” en la que resaltaban las letras J.M, las iniciales del nombre de su hijo Jean Marie, al que Franco dedicó su primer proyecto. A partir de aquel buen resultado, Franco decidió con-

vertir su hobby en algo mucho más serio y fundó Moto Sumisura (Motos A Medida), un pequeño taller en el que en sus inicios solamente trabajaba con mecánicas BMW bóxer. Fue mucho antes que la firma bávara lanzase la R-nineT y los viejos “flat twin” germanos estuvieran tan de moda como en la actualidad.

Su visión personal son máquinas con una marcada estética industrial tan retro-futurista que hasta el propio Jules Verne las podría haber imaginado para uno de sus libros //





Franco empezó a trabajar con las mecánicas BMW bóxer mucho antes que los veteranos "flat twin" se pusieran tan de moda como están hoy en día" //

A Franco le gusta comparar Moto Sumisura con esas *"sastrerías en las que con cuatro trapos viejos son capaces de hacer ropa de fiesta"*, un símil que a la vista de sus tra-

bajos no solo nos parece acertado a nosotros, sino también a la gran mayoría de aficionados a quienes les gustan las BMW personalizadas, que ya equiparan el nivel de las mo-

tos que salen del taller de este *"sastre motociclista italiano"* con las de constructores de la categoría de los ya desaparecidos japoneses de Ritmo Sereño o los franceses Blitz.



Y es que las motos de Franco, todas sin excepción, son difíciles de superar. Unas buenas muestras de esto las tenemos en la espectacular “Deuxeme” de Dirt Track, la R65 “Inge” que parece que la hubieran traído a este año con una máquina del tiempo, o la R-nine-T que le cedió BMW Motorrad. Antes de convertirla en una Scrambler o una Café Racer, que es lo que habían hecho la mayoría de “builders” europeos, Franco prefirió estudiar los motivos que impulsaron a BMW a lanzar aquel modelo, y llegó a la conclusión de que como se creó para celebrar los 90 años de la entrada de la marca en el mundo de la moto debía inspirarse en la R32 en cuyo diseño tanto tuvo que ver la escuela Bauhaus de artesanía, diseño, arte y arquitectura que Walter Gropius fundó en Alemania en 1.919.



Franco pone todo su empeño en que los detalles sean los que hagan destacar sus motos de las del resto de constructores //




Para que este sastre italiano vista tu máquina tendrás que tener paciencia, pero la espera habrá valido la pena //



El resultado fue una moto de líneas limpias y fluidas que daba sensación de velocidad incluso cuando estaba aparcada, en la que como en la gran mayoría de máquinas de Franco, se usaron esas piezas artesanales de acero en crudo, latón, aluminio cepillado y cuero envejecido, en las que el italiano fabrica con tanto esmero, para que cada moto que cruce las puertas de Moto Sumisura tenga un aspecto a medio camino entre steampunk y retro futuro que les imprima carácter y les de una aire que además de ser perfectamente reconocible para cualquier aficionado a las personalizaciones, sea completamente diferente a las que cualquier otro constructor pueda hacer con el mismo modelo.



A photograph of a vintage motorcycle workshop. In the center, a motorcycle is disassembled and mounted on a stand. The background wall is covered with framed photographs of motorcycles and a large wooden tool rack filled with various tools. To the left, a workbench is visible with a motorcycle hanging from the ceiling. The lighting is warm and focused, creating a nostalgic atmosphere.

En el taller, la maquinaria moderna brilla por su ausencia, así que cruzar sus puertas es como dar un salto atrás en el tiempo //

Las carreras de clásicas en la playa son el último hobby al que nuestro protagonista se ha enganchado, y no se le da nada mal //



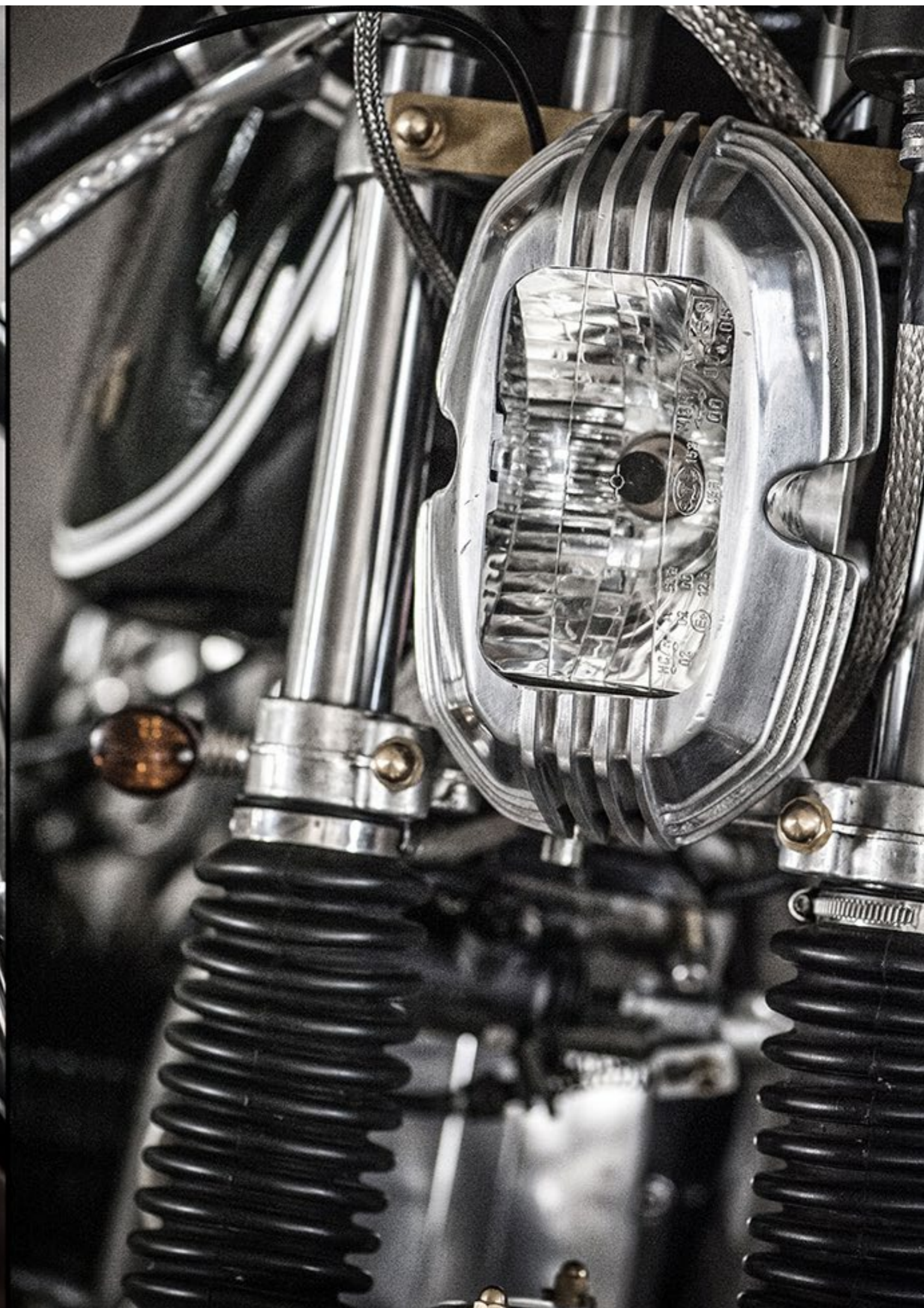


Aunque las BMW sigan siendo las “niñas de sus ojos”, la S de Sumisura ya no es patrimonio exclusivo de las motos alemanas. Las modas son demasiado efímeras para que los gustos y las fidelidades de los clientes no cambien, así que Franco se ha adaptado a sus nuevas exigencias y ahora también imprime su sello personal en mecánicas de Harley-Davidson o Ducati, de las que en el caso de la italiana, incluso llegó a construir una serie limitada de cinco ejemplares que se vendieron antes de que estuvieran terminadas.



Las piezas artesanales de acero, latón, y aluminio cepillado dan a las Moto Sumisura un aspecto retro futurista que les imprime mucho carácter //





La S de Sumisura ya no es patrimonio exclusivo de las motos alemanas. De hecho, Franco realizó una pequeña serie limitada de Ducatis que tuvo muy buena acogida //



Aún así, a Franco no se le ha subido el éxito a la cabeza. Cada día tiene más pedidos, pero él sigue trabajando solo en su desvencijado taller sin que el tiempo que tenga que dedicar a cada proyecto, que no suele ser poco, parezca importarle. Sus clientes lo saben y lo aceptan. La paciencia, como suele suceder con todos aquellos que son capaces de trazar su propio camino en un segmento en el que copiar al vecino es lo más habitual, es el precio a pagar para disfrutar de algo tan exclusivo como una Moto Sumisura.



Planes BSA ▼

Que el renacimiento de la marca BSA esté siendo tan discreto se debe a que sus actuales propietarios, el grupo automovilístico Mahin-

dra, han decidido destinar la mayor parte de la producción a cubrir la demanda existente en Reino Unido, donde las motos indobritánicas li-

deran desde marzo las ventas en el segmento "neo-retro", antes de comenzar su expansión hacia el resto de países europeos.



La Gold Star con motor "mono" de 652 cc similar al BMW F650 (Rotax), es la primera propuesta de la marca, pero es probable que la familia comience a crecer en breve, ya que la marca ha registrado los nombres "Bantam", "Thunderbolt" y "Lightning". Tres modelos históricos de los que el primero se mantuvo en

producción dos décadas (1948 a 1971), un 2T de pequeña cilindrada que era el modelo de acceso a la marca. La nueva versión, que ya tendría un motor 4T de origen Jawa y 295 o 334 cc, rivalizaría directamente con las Royal Enfield Bullet, mientras las "Thunderbolt" y "Lightning", originalmente bicilíndricas

de 650cc, en sus nuevas versiones tendrían mayor cilindrada para competir directamente con las Triumph Bonneville 900 y Brixton Cromwell 1200, así que todo apunta a que el 2024 puede ser un año entretenido, ya que la competencia con las Royal Enfield twin quedaría en manos de la Gold Star.





NOTICIAS



Adios a Egli Motorcycles ▼



Desde 2019, en Egli Motorcycles han estado trabajando en una nueva moto propulsada por un V twin de 1.400 cc desarrollado y construido íntegramente por la firma especializada en la fabricación de chasis especiales. Por desgracia este proyecto no verá la luz, ya que el pasado mes

Alexander Frei, el actual propietario de Egli Motorcycles, anunciaba el cese de actividad tras más de seis décadas en activo.

Frei tiene serios problemas de salud y llevaba tiempo intentando encontrar un inversor al que traspasarle una empresa que en la actualidad cuenta con una

gran carga de trabajo y no deja de recibir nuevos pedidos, pero ante la ausencia de interesados, este mismo mes realizará una subasta en la que liquidará todos los activos de la compañía que Fritz Egli fundó en 1965, lo cual es una triste noticia para los aficionados, y una gran pérdida para el motociclismo.

ROYAL ENFIELD

ROYALENFIELD.COM

A SHOT OF MOTORCYCLING



ROYAL ENFIELD
HNTR 350
SINCE 1901

MATRÍCULA Y SEGURO GRATIS**

Desde **49€/mes**

72 meses T.I.N. 8,75% T.A.E. 10,67%*. Entrada 1.552,57€



@ROYALENFIELDUEUROPE

*Financiación de Royal Enfield HNTR 350. Precio al contado 4.187,00€. Entrada 1.552,57€. Plazo 72 meses, 1 cuota de 49,83€ y 71 cuotas de 49,00€. Tipo Deudor Fijo 8,75%. T.A.E. 10,67% (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% 102,74€ financiada. Intereses 791,66€. Importe Total del Crédito 2.737,17€. Coste Total del Crédito 894,40€. Importe Total Adeudado 3.528,83€. Precio Total a Plazos 5.081,40€. Siendo el día de contratación 05/09/2023 y primer pago el 02/10/2023. Oferta válida hasta el 31/12/2023. Sistema de amortización Francés. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer Finance, S.A.

**Promoción hasta el 31/12/2023. Consulta condiciones en www.royalenfield.com



PF Moto: una Tourer de largo alcance... (y al alcance de todos)

Las marcas chinas, están más que empeñadas en sacudirse el estigma de fabricar motos de baja calidad. De hecho, no paran de sorprendernos con productos que cumplen a la perfección con el famoso requisito de las

tres Bes: bueno, bonito, barato, a los que también les podríamos añadir la A de apetecibles. O al menos así es lo que nos ha parecido a nosotros tras conocer la existencia de la espectacular Starship 6 de PF Moto. Una tourer

que tiene apariencia de moto "gorda", pero que en realidad es una V-twin de 575 cc con la que el fabricante está seguro de poder cubrir la demanda de modelos de este tipo que hay en el segmento de las cilindradas intermedias.



Algo que, en caso de llegar a comercializarse en Europa, no les supondría ningún problema gracias a la cantidad de argumentos a su favor con los que cuenta la PF Moto Starship 6. Y no solo por su atractiva estética, muy en la línea de la Honda Gold Wing, sino también por el alto nivel de su equipamiento digno de motos de

mayor cilindrada en el que no falta un paquete electrónico que incluye conectividad, pantalla TFT de generosas dimensiones, control de crucero, altura de parabrisas regulable electrónicamente, control de presión de neumáticos, sistema de audio con altavoces integrados en el cockpit, o cámaras delantera y trasera.



NOTICIAS



En cuanto al resto, la Starship 6 se ha diseñado pensando en los rutereros que gustan de recorrer grandes distancias, ya sea solos o en compañía, sin renunciar a la comodidad. De ahí las dos maletas laterales de 20 litros cada una integradas en la carrocería, el amplio y bien mullido asiento biplaza situado a solo 695 mm

del suelo, que junto con las estriberas adelantadas y su manillar alto nos brindan una posición de conducción muy al estilo de las cruiser norteamericanas. Aunque a diferencia de estas, con un sorprende bajo consumo que el fabricante cifra en 3,5 litros a los 100kilometros. Y todo esto por un precio de venta al público (en China)

que no llega a 4.000 euros. Y ya que hablamos del fabricante, PF Moto es una marca perteneciente a Lifan, que a su vez está integrada en el grupo Geely, un conglomerado de empresas poseedor de marcas tan prestigiosas en el sector de las cuatro ruedas como Volvo, Polestar, Lynk&Co y Lutus, o QJ y Benelli en el de las dos.



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





NOTICIAS



X-Wedge Motorcycles ▼



El pasado septiembre, en el Chongqing Moto Expo de China, se presentaba oficialmente a la prensa especializada X-Wedge Motorcycles, una nueva marca china, cuya oferta es toda una declaración de guerra (por no

decir un torpedo dirigido directamente a su línea de flotación) a Harley-Davidson, ya que tres de sus modelos (Rover RL, Voyager VS y Vanguard VT) irán equipados con el motor V-Twin X-Wedge de casi 2 litros de cilindrada

(1.976cc) que S&S Cycle fabrica desde hace años en sus instalaciones de Viola, Wisconsin (USA), mientras que un cuarto modelo (la WR) se conformará con uno de 975cc con refrigeración líquida y 82Cv de potencia.



Todo el proyecto X-Wedge ha sido realizado por Kiska Design, una empresa con sede en Europa especializada en desarrollar productos

para nuevas marcas, cuyos responsables asumieron el reto de "crear una marca sólida con productos bien diversificados, que además de

causar impacto en los seguidores de las V-twin americanas de gran cilindrada, también atrajera la atención del público más joven"



NOTICIAS



La marca ha anunciado que en los primeros compases de 2024 arrancará la comercialización de toda la gama de modelos. Aún no se ha confirmado si llega-

rán a los mercados estadounidense y europeo, cuando, ni a que precio, pero con el enorme desembolso económico que ha supuesto la puesta en marcha del proyecto y

el desarrollo de los cuatro modelos iniciales, es fácil imaginar que X-Wedge Motorcycles no se conformará con vender motos en China y países de su entorno.

¿Me ves?



... tus clientes también.

ANÚNCIATE AQUÍ
marketing@xtremebikes.es

www.xtremebikes.es





Jawa 42 Bobber Black Mirror ▼

Si hace unos meses conocíamos la existencia de la Jawa 42 Bobber, una máquina de precio accesible para los amantes del estilo custom, a esta le ha surgido recientemente una hermana "Premium" denominada Bobber Black Mirror, que la

supera en estética y prestaciones con una serie de mejoras orientadas a mejorar tanto su comodidad como su rendimiento, entre las que encontramos unas nuevas llantas de aleación gracias a las que se han podido montar neumáticos sin

cámara, cambio del cuerpo del acelerador para reducir las revoluciones del motor a ralentí, que pasan de 1.500 a 1.350 rpm, y una mejor puesta a punto del monomortiguador trasero que hace la conducción más cómoda y segura.



Lo que no varía en la Jawa 42 Bobber Black Mirror es la configuración del motor, que sigue siendo un monocilíndrico de 334cc refrigerado por aire que rinde 29 Cv de potencia. Aun así, lo más interesante de esta

moto sigue siendo sin lugar a dudas su precio, que [en India](#) se sitúa por debajo de 2.700 euros, algo que para una moto de estas características, prestaciones, y nivel de acabados es otro de sus grandes atractivos.



Voge RR 666 S: El diablo ya tiene moto ▼

Hasta hace poco más de un lustro, las motos "Made in China" eran sencillas y económicas 125 o 250 de calidad cuestionable, pero a día de hoy los fabricantes del gigante asiático no dejan de sorprendernos, demostrándonos no solo que también

saben hacer motos de alta cilindrada, sino también pueden competir de tú a tú con la de cualquier otra marca del planeta. Un buen ejemplo lo tenemos en la recientemente presentada Voge RR666S, una máquina en la que se ha dejado de lado el habitual motor

mono o bicilíndrico paralelo, y llegará al mercado propulsada por un cuatro cilindros en línea que rinde 100Cv de potencia, acompañado de un equipamiento de serie y un aspecto estético que no dejará indiferente a ningún aficionado a las motos superdeportivas.



El motor de la 666 (el número de "La Bestia", el diablo) no es una copia del Honda CBR 650 R sino una nueva planta motriz DOHC de 16 válvulas desarrollado al completo por la propia marca, cuyas principales diferen-

cias con el japonés son ser más compacto y ligero que aquel y tener una cilindrada ligeramente superior (659cc) lo cual le permite acelerar de 0 a 100 Kph en 3,5", y una velocidad punta superior a 240 km/h.



NOTICIAS



En cuanto a parte ciclo y componentes se refiere, en Vogé se han preocupado de que todo esté a la altura del motor equipando la moto con suspensiones firmadas por KYB,

un amortiguador de dirección, y frenos Brembo con pinzas de anclaje radial, así como un paquete electrónico en el que no faltan el ABS en curva, control de tracción,

modos de conducción, y quickshifter, todo ello envuelto en una carrocería en cuyo frontal luce los alerones aerodinámicos tan de moda en las superdeportivas más cañeras.

DIRECTORIO PROFESIONAL

-A

Andreani MHS

-B

AP Cycles

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

-C

Buongiorno Custom

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

-D

BZS Performance

Tfno: 620 428276
C. de la Zanfona 2ª. Nave 3-26
Valladolid

-E

Calella Custom Motorcycles

Tfno.: 93 7423271
Carrer de Cervantes, 24
Calella (Barcelona)

-F

Custom Motor Madrid

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

-G

Doctor CVT Center

Tfno.: 630051591
Avenida de Oporto, 100 (Madrid)

-H

El Garage de Saúl

Tfno: 651 165334
C/ Pablo Picasso, 16
Montijo (Badajoz)

-I

Gladiator Custom

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

-J

Harley-Davidson Almería

Tfno: 950 220349
C/ Manuel Azaña, 143-165 (Almería)

-K

H-D Barcelona -24 Horas-

Tfno.: 93 2019928
C/ Calvet, 69 (Barcelona)

-L

H-D Murcia -Steel USA-

Tfno.: 968 347107
Avenida Del Progreso, 195 (Murcia)

-M

Indian Motorcycle Spain

Tfno: 93 8605180

-N

Mad Mike Designs

Tfno: 699492998
C/Julio Rey Pastor, 2 Nave B10
Alcalá de Henares (Madrid)

-O

Metrala Motorcycles

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

-P

Modeliko Cafe Racers

Tfno y WhatsApp: 665 237351

-Q

Moto Boar

Tfno: 680843503
Málaga

-R

911 MX Factory

Tfno: 661 951977
Avd. De Somosierra 12, garaje 6
S.S De los Reyes. (Madrid)

-S

Repagaran

Tfno: 628 123122
C/ del Carmen, 12 (Murcia)

-T

RestauraMoto

Tfno: 606 433158
C/ Betsaida, 32
Navalcarnero (Madrid)

-U

Rincon Biker

Tfno.: 962 280202 Paseo
Ferrocarri, S/N Xàtiva (Valencia)

-V

Royal Enfield España

Royal Enfield Barcelona

Tfno.: 93 4308702
C/ Buenos Aires, 53

-W

Royal Enfield

Barcelona Mitre
Tfno: 93 2180708
Rda del Gnral Mitre,245

-X

Royal Enfield Madrid

Tfno: 91 2680855
Rosario Romero, 25
Martin de los Heros, 66

-Y

Royal Enfield Valencia

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

-Z

Royal Enfield Zaragoza

-Daytona Bikes-
Tfno: 976 460850
Pol. El Portazgo, Nave 15 (Zaragoza)

-A

Spaan

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

-B

Sueca Iron

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

-C

7089 Garage

Tfno.: 644726004
C/ Río Órbigo, 3 Ávila

-D

Triumph Murcia

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

-E

Vramack Seven

Tfno: 91 6680883
Uranio 19-21
Arganda del Rey (Madrid)

-F

Yamaha Valencia

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

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

RE 500 Six Days

Pocos talleres cuentan con un equipo humano que diseñe y fabrique sus propias piezas. Pero menos aún que además sean capaces de hacerlo para cualquier estilo de moto...



B AAK Motocyclettes es uno de ellos. Que el taller fundado en 2012 por Rémi Reguin cuenta con un equipo humano autosuficiente y perfectamente preparado para soldar, trabajar el cuero, tapizar, o fabricar cualquier pieza de acero y aluminio, es algo que se ve en el amplio

catálogo de más de 350 referencias para modelos Guzzi, Triumph y Royal Enfield, o que hagan frente a transformaciones completas (y compleja) sin necesidad de recurrir a más ayudas externas que el taller que les dobla los tubos, y al que se encarga de la terminación de las piezas en powdercoat.



Como en toda moto de Off-Road que se precie, en el puesto de conducción no hay nada que pueda molestarnos //



AK
Lettres



La Bullet "Six Days" de este reportaje no es uno de sus últimos proyectos. De hecho, la primera versión la realizaron hace unos años, cuando Royal Enfield aún era una marca minoritaria a la que solo prestaban atención cuatro nostálgicos. En aquellos momentos, la propia fábrica ofrecía un par de kits para que los clientes pudieran convertir sus Bullet en preciosas café racer al más puro estilo de la era dorada del Ace Café o, si lo preferían, en máquinas de trial casi exactas a las de los International Schottisch Six Days Trial, cuando las motos que participaban en la famosa prueba organizada en las Highlands escocesas por el Edinburgh & District Motor Club aún eran modelos de carretera "apañados" para el uso off road. Ambas versiones tuvieron buena acogida, pero en Royal Enfield estaban a fabricar motos, que era lo suyo, y los kits llegaban a Europa con cuenta gotas (hoy día es prácticamente imposibles conseguirlos) así que cuando a Rémi se le ocurrió convertir una RE 500 en una clásica de trial para rendir homenaje al glorioso pasado de la marca en la década de los 60 del siglo pasado, él y su equipo tuvieron que buscarse la vida.

*El tirador del starter se ha rescatado
de una moto clásica //*



Muy pocos talleres cuentan con un equipo humano capaz de diseñar y fabricar sus propias piezas //





Antes de arrancar con el proyecto Rémi, que ha practicado trial desde muy joven y por lo visto aún se mantiene en buena forma para practicar esta bonita y compleja disciplina off road, marcó a los integrantes del equipo una serie de objetivos que debían ser de obligado cumplimiento: el diseño se ceñiría en la medida de lo posible al de las motos de la época y destacar entre otros de su mismo estilo; los acabados tenían que ser impecables, y la moto debía ser ágil, ligera y fiable, pero sobre todo cómoda de conducir en cualquier tipo de terreno para que su dueño se pudiera desplazar en ella hasta su hábitat natural sin tener que llevarla en un remolque. Unos requisitos que, a la vista del resultado, en BAAK han sabido cumplir a rajatabla. Y con nota alta.

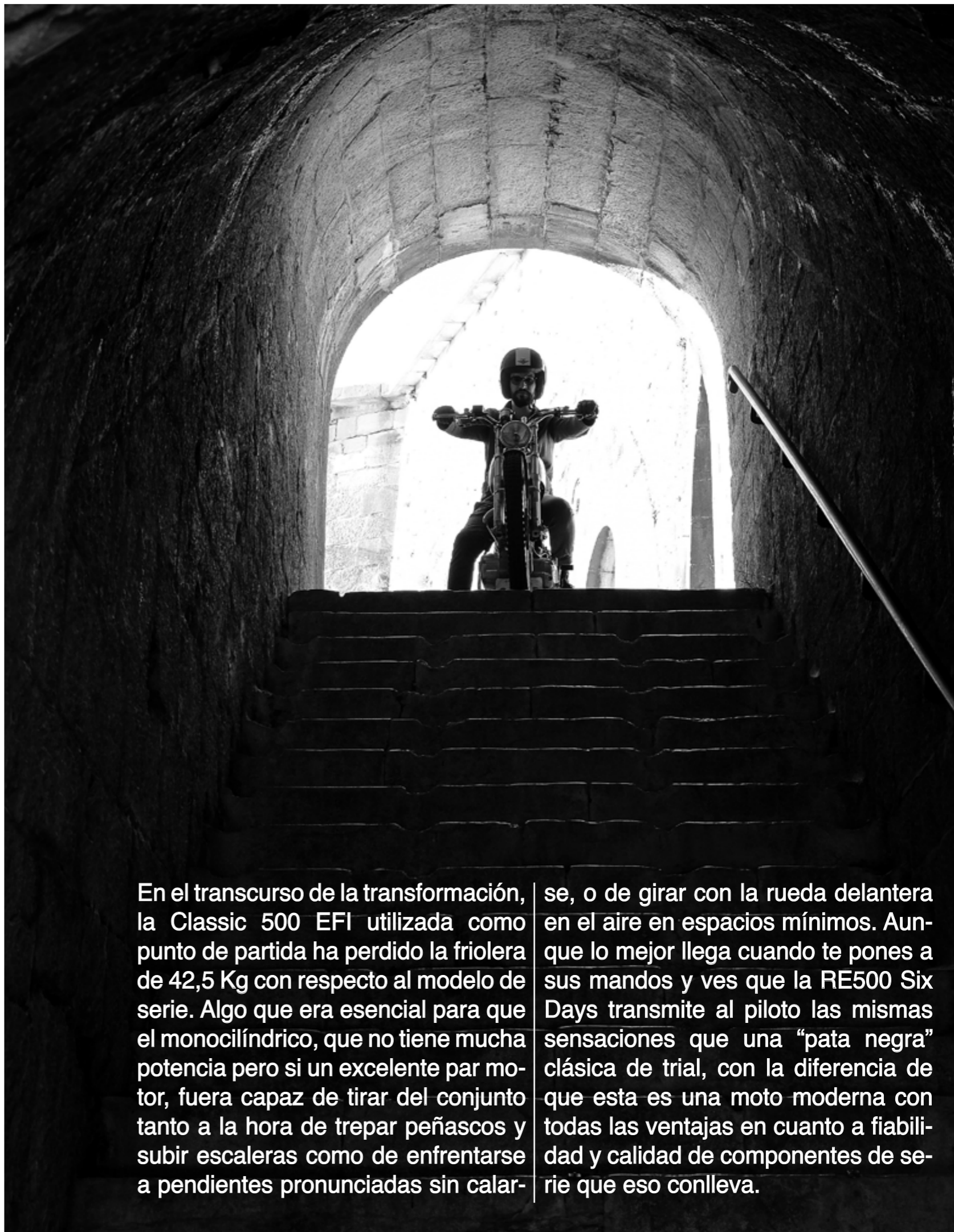
*Viéndolo de cerca, cuesta creer que
el guardabarros de aluminio no sea
una pieza hecha en serie //*





En la RE 500 Six Days Trial se combinan tradición y modernidad a partes iguales. Una buena forma de evocar el glorioso pasado de la marca en competición //





En el transcurso de la transformación, la Classic 500 EFI utilizada como punto de partida ha perdido la friolera de 42,5 Kg con respecto al modelo de serie. Algo que era esencial para que el monocilíndrico, que no tiene mucha potencia pero sí un excelente par motor, fuera capaz de tirar del conjunto tanto a la hora de trepar peñascos y subir escaleras como de enfrentarse a pendientes pronunciadas sin calar-

se, o de girar con la rueda delantera en el aire en espacios mínimos. Aunque lo mejor llega cuando te pones a sus mandos y ves que la RE500 Six Days transmite al piloto las mismas sensaciones que una "pata negra" clásica de trial, con la diferencia de que esta es una moto moderna con todas las ventajas en cuanto a fiabilidad y calidad de componentes de serie que eso conlleva.



La placa que protege el cárter es una pieza imprescindible para poder meter la moto por el campo sin miedo a romper nada //

No podemos comparar, por muy chulos que sean, que eso no se puede discutir, unos frenos de tambor con los de disco, o las suspensiones actuales con las de hace 60 años. Y mucho menos el nivel de terminación de los componentes fabricados por BAAK: piezas como el depósito de gasolina, los guardabarros de aluminio y sus correspondientes soportes, que vistos de cerca son tan perfectos que ni siquiera parecen artesanales.



La moto está hecha para transmitir al piloto las mismas sensaciones que una clásica de trial. Una vez que te pones a sus mandos, no hay obstáculo que se te resista //





La discreta bolsa de piel del lateral izquierdo, sirve para esconder los componentes del sistema eléctrico //

El equipamiento la Six Days, es el imprescindible para que te libres de una multa si te para la policía //





La inyección electrónica se ha sustituido por un carburador Amal con filtro K&N. Según cuenta Rémi, "el tacto del gas es más auténtico que con la EFI" //



Del mismo modo que a Rémi le convencía la idea de aprovechar los componentes de la parte ciclo elegidos por Royal Enfield, en lo que no estaba de acuerdo con la marca era en la inyección electrónica. Como en su opinión el tacto que te transmite al puño de gas no es tan “auténtico” como el que proporciona un carburador convencional, la sustituyó por un carburador Amal que respira a través de un filtro cónico K&N que le vino muy bien para encontrar la puesta a punto óptima del motor tras instalarle el nuevo escape, que junto con la placa protectora del cárter le permite meterse por todo tipo de zonas complicadas sin miedo a que se rompa alguno de los pocos elementos que se puedan romper. No solo por la robustez de las piezas de serie, que también, sino porque la RE500 Six Days lleva solo lo estrictamente imprescindible y necesario para que la policía de tráfico no te multe si les da por pararte en carreta.



Si queréis ver esta Royal Enfield en funcionamiento pinchad en [este enlace](#)





General

Moto>RE 500 Six Days
 Modelo base>Royal Enfield 500 EFI
 Constructor>BAAK Motocyclettes
 País>Francia



Motor

Fabricante>Royal Enfield
 Tipo>Monocilíndrico
 Cilindrada>500cc
 Cambio>5 velocidades
 Refrigeración>Aire
 Carburador>Amal 32mm
 Filtro de aire>K&N
 Escape>Baak
 Potencia>28 Cv
 Peso>195Kg



Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>Royal Enfield
 Horquilla>Stock
 Tijas>Baak
 Faro>Tipo Bates con interruptor superior
 Manillar>Trial
 Mandos>Stock
 Puños>Silicona
 Velocímetro>
 Conmutadores>
 Lanta delantera>21"
 Freno>Disco
 Pinza>Doble pistón
 Neumático>Pirelli
 Guardabarros>Baak de aluminio
 Soportes>De aluminio pulidos a mano
 Depósito de gasolina>Baak de aluminio
 Tapón>Monza
 Asiento>Monoplaza
 Tapicería>Cuero curtido
 Protector cárter>Baak
 Estriberas>Stock
 Basculante>Stock
 Amortiguadores>Hagon
 Lanta trasera>18"
 Freno>Tambor
 Neumático>Pirelli
 Guardabarros> Baak de aluminio
 Soportes>De aluminio pulidos a mano
 Porta matrícula>
 Piloto>Classic Round
 Varios: Interruptor de contacto bajo el depósito





EST.

1873

Heineken®

0.0

AHORA PUEDES



The ShovelTail

Frisco Style 2.0

“En casa del herrero, cuchillo de palo”, es un sabio refrán español que indica que hay sitios donde faltan cosas que, por lógica, debería haber...

Texto: SBC; Fotos: AC Galella Custom



U no de esos sitios suelen ser los talleres. Evidentemente siempre hay excepciones, pero por regla general los mecánicos suelen estar tan ocupados con las motos de sus clientes que las suyas propias suelen ser proyectos inacabados que la mayoría de las veces acababan ocupando el último rincón del taller acumulando mugre y

cajas de piezas. La de Frederic Bisanti, el dueño y constructor de esta chopper con base H-D Softail, llevaba el mismo camino. Fred es mecánico en AC Calella Custom, y al final de cada jornada lo último que se le pasaba por la cabeza era seguir enfangado unas cuantas horas más montando el puzle de hierros que había ido acumulando con el paso del tiempo.



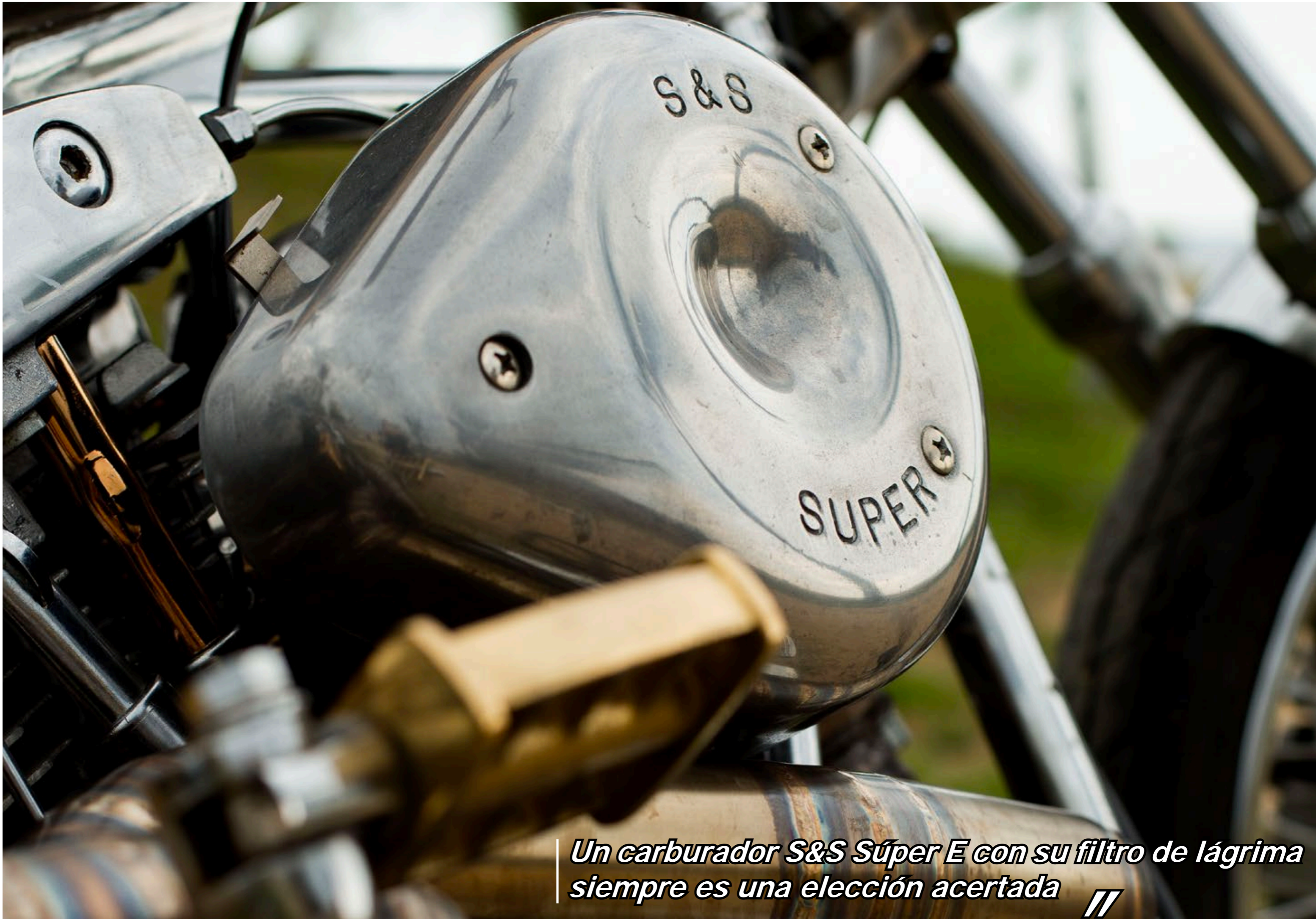


La llanta trasera luce un "Donut" de 200mm. El capricho obligó a Fred a emplearse a fondo para ensanchar el basculante //

Primero fue un veterano Shovelhead del 79 que se tiró unos cuantos años durmiendo el sueño de los justos. Al v-twin le siguió un chasis Softail del 90, otra vieja gloria a la que pronto se sumaron más “chuches” que iba comprando poco a poco. Un día aparecía con una primaria abierta Karata, otro con un juego de llantas de radios, unas semanas después

con la horquilla, y así sucesivamente hasta que en el rincón del taller hubo tal cantidad de material apilado que parecía un desguace. En ese momento Fred fue consciente que debía ponerse las pilas antes que el gran jefe, Agustín Casola, tomara cartas en el asunto y decidiera hacer una limpieza con la que alegrarle el día al chatarrero.





Un carburador S&S Súper E con su filtro de lágrima siempre es una elección acertada //

The Shovel...

Por suerte para Fred, Agustín es un buenazo, y lejos de oponerse a que construyera la moto en el taller le ofreció las instalaciones. Eso sí, a condición de que la hiciera fuera del horario de trabajo. ¡Que menos! Esto facilitaba mucho las cosas, pero aún así no evitó que Fred tardara un año en tener listo un proyecto que

comenzó con el Shovel desmontado y todas sus tripas esparcidas por encima del banco para reconstruirlo de arriba abajo, ya que además de los años que acumulaba, que ni eran pocos ni habían sido benévulos con su aspecto externo, también era probable que de kilometraje fuera bien servido. Acertó de pleno.





Para que no haya ninguna duda de la procedencia artesanal de los escapes, Fred dejó las soldaduras bien visibles //

Tanto que lo más sencillo fue sustituir casi todos los componentes por piezas nuevas. Ya puesto aprovechó para aligerar y equilibrar el cigüeñal, repasar la bancada, montar levas Andrews, y una primaria Karata conectada a un cambio de cinco marchas con arranque a patada mediante una

correa dentada. De alimentarlo se encarga un carburador S&S Súper E con su correspondiente filtro Teardrop, y de escupir los gases un enrevesado sistema de escape 2 en 2 en el que Fred ha dejado bien a la vista las soldaduras para que nadie pueda poner en duda su procedencia artesanal.



*De la iluminación se encarga un faro Bates de 4 ½ pulgadas.
Más clásico imposible //*



... And The Tail

Con el V-Twin acabado y en perfecto estado de revista, llegaba el momento de envolverlo con la vestimenta más adecuada. El chasis que lo sustentaría era el Softail antes comentado, pero con componentes de parte ciclo de distinta procedencia. En el tren delantero, por

empezar por algún sitio, encontramos una combinación de lo más setentera: horquilla Showa convencional con muelles e hidráulicos nuevos y tijas Narrow Glide de Sportster, faro Bates de 4 ½ pulgadas y manillar Pangea Speed tipo Streamliner por cuyo interior discurre el cable de acelerador del manido de gas Tolle.





La primaria Karata abierta, está conectada a un cambio de cinco marchas con arranque a patada //

Sin piñas de luces, velocímetro ni testigos, el puesto de mandos es todo un ejemplo de minimalismo. Solo cuenta con la palanca de embrague y la bomba de freno Kustom Tech que actúa sobre una pinza de Sportster.



*Que moto y propietario sean franceses
tiene sus ventajas: en el ITV no le van
amargar la existencia con detalles como
ese piloto artesanal //*





Un modelo del que Fred también tomó “prestado” el depósito de gasolina Peanut de 8 litros de capacidad, que junto con el guardabarros trasero, un Wyatt Gatling muy modificado, el asiento artesanal tapizado en piel, y el depósito de aceite que sirve de alojamiento a la batería y el siste-

ma eléctrico, son los únicos elementos elegidos por Frederic para vestir esta Shovel-Tail, que de lucir un hardtail en la zaga y una decoración menos espartana que la terminación en cromo y cobre, habría sido un recreación perfecta de las chopper Frisco Style de los 70.

Aunque los componentes sean de distintos modelos y años, Fred los ha sabido combinar para que el conjunto resulte armonioso //



Claro que después de un duro día de trabajo, no todo el mundo está dispuesto a romperse la espalda conduciendo un rígido si puede disfrutar de una buena suspensión trasera. Y más cuando aquí no se trataba de ser más “auténtico” que nadie, sino de demostrar al refranero, al menos en este caso, que no siempre lleva la razón.



General

Moto>ShovelTail
Propietario> Frederic Bisanti
Constructo>El mismo
Taller> [AC Calella Custom](#)
Tiempo>1 año
País>España

Motor

Fabricante>H-D
Tipo>Shovelhead
Año>1979
Cilindrada>1.340cc
Levas>Andrews
Carburador>S&S Súper E
Filtro de aire>S&S Teardrop
Escape>2 en 2 Artesanal
Primaria>Karata abierta
Cambio>5 velocidades
Embrague>En seco
Encendido>Ultima Products
Arranque>Kick Start

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>HD Softail modificado
Año>1990
Horquilla>Showa
Tipo>Telescópica
Tijás>XL Narrow Glide
Faro>Bates 4 ½
Manillar>Pangea Speed Streamliner
Mandos/bombas>Kustom Tech
Puños>Biltwell
Acelerador>Tolle de recorrido interno
Llanta delantera>21 x 3"
Freno>DNA
Pinza> Sportster
Neumático>Avon Roadrunner
Medida>90/90-21
Guardabarros>No
Depósito de gasolina>Peanut 8 L
Depósito aceite>Barrel
Asiento>Artesanal
Estriberas y reenvíos>Dyna
Basculante>Ensanchado
Llanta trasera>18 x 5.5"
Freno>Kit disco/corona Edart
Pinza> Edart
Neumático>Bridgestone Battlax
Medida>200/50-18
Guardabarros>Wyatt Gatling modificado





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.

Arc Vector

Dicen sus creadores que su motor eléctrico de 95kW le permite rebasar los 200 Kph de velocidad máxima, que acelera de 0 a 100 en 2,7", y que sus baterías ofrecen 435 kilómetros de autonomía. De ser cierto no está mal, pero son cifras que dan muchas superbikes de gasolina que cuestan mucho menos...

Texto: Outsider / Fotos: Arc Motorcycles





Suele decirse que todo producto de lujo que esté apoyado por una campaña de marketing que resalte su exclusividad tiene asegurado el éxito... Permítanme que lo ponga en duda, porque cualquier persona capaz de reunir tanto dinero como para darse el caprichito de gastar más de 100 mil

euros en una moto puede ser muchas cosas, pero no tonta. De hecho, incluso los más ricos de entre los ricos son precisamente los que por regla general se jactan de “no gastar ni bromas” (por eso tienen lo que tienen) y de no dilapidar sin ton ni son lo que tanto esfuerzo les ha costado conseguir.

En cuanto a componentes de la parte ciclo se refiere -a base de Brembo y Öhlins "pata negra"- al equipamiento de serie de la Vector no se le puede poner ni una sola pega //





En la marca Arc, en la que el fondo de capital y riesgo de Jaguar-Land Rover ha invertido una importante suma de dinero, están convencidos que su Vector será un "objeto de deseo" para los todo poderosos que se la pueda permitir, o que todo aquel que se compre un Jaguar la añadirá a la factura final como si fuese un

extra más del paquete de accesorios. Alguno habrá, de eso no cabe la menor duda, pero de ahí a que hagan cola para llevárselas, como creen que pasara, hay un buen trecho porque, nos pongamos como nos pongamos, para gastarse ese dineral en una moto hay que pensárselo mucho más de dos veces.

En lugar de retrovisores, la Vector cuenta con una cámara integrada en el colín que informa al piloto de lo que acontece a sus espaldas //





Muchos Argumentos para triunfar...

Entre los argumentos que esgrime el fabricante británico para justificar el precio de las Arc Vector está su altísima tecnología, que aseguran que es la más avanzada de entre todas las propuestas eléctricas que actualmente hay en el mercado. También el que su carrocería esté construida con un material tan exótico como la fibra de carbono (que sería muy exótico hace dos décadas pero no ahora), su agresiva estética, o que su propulsor 100% eléctrico emite cero emisiones. Si a todo esto le hubieran añadido: “y además es bonita”, seguro que muchos de nosotros saldríamos corriendo al banco para pedir un préstamo (ni que decir tiene que esto último es un sarcasmo)

*La Arc Vector no es una concept-bike
si no una moto "real" de la que ya se
admiten pedidos //*



Mientras más se empeñen las marcas de motos eléctricas en hacer productos para ricos, más trabajo les costará convencernos al resto de usuarios de que olvidemos nuestros cacharros de gasolina //





Pero vayamos por partes: según Mark Truman, el creador de la Vector y CEO de la marca, el motor desarrolla 133 CV de potencia y tiene 147 Nm de par que le permiten acelerar desde 0 a 100 km/h en tan solo 3 segundos, y alcanzar una veloci-

dad máxima de 201 km/h. Teniendo en cuenta que el peso total del conjunto es de 220 kilos, un poco más que cualquier moto de combustión interna de cilindrada media, su relación peso-potencia ronda los 1,65Cv/kilo.

Nadie duda que Arc cumpla el ambicioso objetivo de ser el fabricante de la moto más lujosa, segura y completa del mundo, pero no creemos que los clientes hagan cola en la puerta de los concesionarios

//





El fabricante no especifica la capacidad de la batería, pero asegura que la autonomía no es algo que nos deba preocupar puesto que es de 623 kilómetros en uso en ciudad, de 370 en autovía o autopista, y de 435 kilómetros en uso mix-

to, que de ser cierto no está nada mal, aunque a priori nos parecen unas cifras demasiado optimistas. Curiosamente, un detalle en el que no hace mucho hincapié es precisamente uno de los que no deberían omitirse en un argumentario de

ventas porque nos parece el más interesante: el espectacular basculante doble brazo tipo banana que la Vector luce en el tren delantero. Vale que este tipo de suspensiones “alternativas” no son una novedad, pero hasta la fecha ninguna

de las marcas importante se ha atrevido a ofrecerlas en un modelo de serie salvo Yamaha, que a principios de los 90 (1993) fue pionera presentando en la GTS 1000 Omega un sistema similar aunque monobrazo.

El motor que la impulsa permite pasar de 0 a 100 kph en 2,7 segundos, y la velocidad máxima supera los 200 Kph, que no está nada más para una moto de "pilas" //



Y ese si que nos parece un argumento de peso que además de aportar a la moto británica un valor añadido, la diferencia por completo de todos sus competidores. Y a eso hay que sumarle que en cuanto al nivel de componentes de parte ciclo se refiere —a base de piezas Brembo y Öhlins “pata negra”—, al equipamiento de serie no se le puede poner una sola pega. Tampoco a la estética, que resulta llamativa y espectacular a partes iguales, que gracias a la situación baja y adelantada de las baterías mantiene el centro de gravedad muy cerca del suelo, por lo que la Vector, debe tener muy buena maniobrabilidad.





También será la primera eléctrica con interfaz hombre-máquina, ya que en el equipamiento de serie se incluyen un casco y una cazadora conectados a la moto. El primero cuenta con una pantalla interna que nos informará de la velocidad, carga de batería, autonomía, intermitentes, luces, condiciones del tráfico, y hasta todo lo que acontece a nuestras espaldas, ya que la cámara trasera que sustituye al retrovisor mandará las imágenes a la pantalla. Pero si todas estas “chuches” todavía te saben a poco,

la cazadora cuenta con una serie de sensores de proximidad que nos avisarán cuando otro vehículo se nos acerque más rápido de la cuenta por la retaguardia, mientras que otros, sincronizados con nosotros a través de Bluetooth, nos harán llegar la música que hayamos elegido mediante vibraciones, de forma que conducir la Vector sea una experiencia única... única para distraernos, ya que estaremos más atentos de disfrutar del “gustirrinin” que nos proporcione el sistema que de la carretera.



*Como no podía ser de otra forma en una moto de su precio,
los detalles de terminación están cuidados al máximo //*





El equipamiento de serie incluye un casco, cuya pantalla interna refleja la velocidad de marcha, carga y autonomía de batería, intermitentes, luces, y hasta de las condiciones del tráfico //

... y un motivo para fracasar

Está claro que la exclusividad es un lujo que cotiza al alza, y que ser dueño de un vehículo del que solo van a fabricarse unos pocos ejemplares puede resultar de lo más tentador para todos aquellos a los

que les gusta chinchar al vecino restregándole lo que tienen, pero que el precio de la ARC Vector sea tan elevado supone un grave riesgo para una marca que pretende hacerse un hueco en el mercado.





Las baterías se sitúan lo más bajo y adelantado posible para conseguir una buena maniobrabilidad //

Que quede claro que no decimos que no lo valga, cada uno sabe sus costes, pero si que la Vector está fuera del alcance de la mayoría de bolsillos, y que si en ARC aún no se han planteado producir versiones más asequibles - lo cual iría en contra de su "exclusividad"- su viabilidad es discutible. A no ser que cada nuevos modelos que saquen al mercado se los vendan a los mismos clientes que les compraron el anterior.

Y eso, por mucho que fabriques la mejor y más avanzada moto del mundo, además de poco realista es una pésima estrategia comercial que si no le está dando frutos a marcas con historia, prestigio, y extensas y bien consolidadas redes de concesionarios, imagina como le puede salir a una recién llegada al sector.





**Concesionarios
Talleres
Transformadores
Equipamiento
Ropa y complementos**

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



CAFE RACERS

XTREME BIKES

Merlin 66 ***The Flying Fighter***

Cuando Jacob Beker, el fundador de Ugly Motors, se asoció con un amigo para que le ayudara en su último proyecto, no imaginaba que partiendo de un depósito de gasolina de K1200RS pudieran crear una obra de arte...

Texto: CRS / Fotos: Cortesía de Ugly Motors



Pero mucho menos que una BMW K que debía haber sido un homenaje al mítico caza Mustang P51 que las Fuerzas Aéreas Norteamericanas utilizaron en la Segunda Guerra Mundial y la Guerra de Corea, tomara las formas de una agresiva Streetfighter capaz de dejarte con la boca abierta.





*La moto debe su nombre a los motores **Packard V-1650-7** de los Mustang P51-D, que en realidad eran una versión revisada de los **Rolls-Royce Merlin 66** británicos //*

A Jacob, informático de profesión y constructor de motos en sus ratos libres, le van las café racer de estilo tradicional, mientras que su amigo y socio eventual en esta aventura está claro que estaba más por la labor de

explorar vías alternativas, como lo demuestra el que cualquier parecido entre la moto y el poster del famoso avión de caza que Jacob quería que sirviera de fuente de inspiración para el proyecto, es pura coincidencia.

Ewelina, Marek, Targal y Alex, como miembros de la familia Ugly Motors que son, también han contribuido a que este trabajo haya salido adelante //





Para ser justos hay que reconocer que las BMW K, por mucho que ahora estén de moda, salvo en casos muy concretos no son la mejor opción para un proyecto café racer si no tienes claro que tendrás que dedicarle muchas más horas de trabajo de las que la gran mayoría de clientes están dispuestos a pagar. Aún así, Jacob se empeñó en que el punto de partida fuera una de las tetracilíndricas bávaras, lo cual añadía un plus de complejidad al asunto porque en Polonia no hay muchas, y las pocas que hay están en tan mal estado que generalmente no las quieren ni en los desguaces.



Al final apareció una K1200RS. No estaba para tirar cohetes, y con su chasis de aluminio, suspensión delantera Telelever, y la aparatosa carrocería integral que la viste tampoco era lo que andaban buscando, pero al menos estaba enterita. La parte buena del asunto era que en el año 97, cuando la marca la sacó al mercado, sus 130 Cv la convertían en el modelo más potente fabricado por BMW hasta la fecha.



La primera sorpresa llegó al desmontar la carrocería. En ese mismo momento entendieron lo acertado de la política de los fabricantes japoneses (y ahora los alemanes) vistiendo sus motos con carenados integrales, porque *“si algo no se ve, no hay que esmerarse en darle buen acabado”*. Debajo de los plásticos se escondían más tuberías y mazos de cables que en una central eléctrica y disimularlos sería un reto.

El rediseño del subchasis ha sido fundamental para que la Merlin 66 luzca el aspecto de “luchadora callejera” que tiene ahora //



Por suerte para los transformadores y aficionados a los trastos viejos, la aparición en el mercado de Motogadget ha simplificado sus vidas, y enfrentarse al “marrón” de actualizar una vieja instalación eléctrica es tan fácil como contactar con el fabricante.

Jacob lo hizo, y pocos días después un mensajero dejaba en Ugly Motors un regalito con todo lo que necesitaban: una M-unit blue (con conexión al móvil por Bluetooth), M-lock, M-button, Break Out Box B, y el velocímetro Motoscope Pro.



*Los productos **Motogadget** facilitan mucho la vida a los transformadores. Sin ellos, modernizar un sistema eléctrico seguiría siendo un trabajo de locos //*




Ugly Motors

Siguiendo con la parte mecánica, para dar un poco más de alegría al enorme propulsor, y de paso liberar en lo posible toda esa caballería que se esconde en sus entrañas, al escape 4 en 1 de acero inoxidable se le sustituyó el si-

lencioso original por un SC Project GP que no sabemos si emitirá un sonido similar al del avión de combate de la Segunda Guerra Mundial, pero que según Jacob *"hace temblar los cristales de todas las ventanas a su paso"*.



A detailed close-up photograph of a BMW 4-valve engine on a motorcycle. The engine is silver and black, with 'BMW' and '4VALVE' clearly visible on the valve cover. The motorcycle has a custom exhaust system with polished stainless steel pipes. The background shows a blurred outdoor setting with a road and some yellow markings on the pavement.

*El sonido que emite el 4 en 1 re-
matado con el silencioso SC Pro-
ject GP hace temblar los crista-
les de las ventanas a su paso //*

En Ugly Motors nunca habían hecho un depósito de gasolina partiendo de cero, así que esta era la oportunidad de estrenarse. Y para complicar las cosas aún más, no sería un depósito corriente, ya que además de recipiente para la gasolina, sirve de caja para los componentes del sistema eléctrico eléctrica y de toma de aire para el masivo filtro de aire K&N de coche que asoma por delante del tapón de llenado.

Diseñada previamente en 3D, la moldura que hace de soporte al radiador originalmente fue un trozo de aluminio de 27 kg que se mecanizó con CNC //




Y para rematar la faena, es un monocasco integral al que se le han incorporado el conjunto asiento-colín, y un par de piezas laterales bajo las que se esconden los largueros del chasis. El molde lo hicieron con varillas de 4mm, que una vez que tuvieron las formas que busca-

ban recubrieron con láminas de acero de 0,8mm que fueron soldando entre sí hasta conseguir el resultado que veis en las fotografías. Ya puestos a "jugar" a carroceros, Jacob y su socio no se cortaron y vistieron la suspensión delantera Telelever con unas cubiertas que a la altura

de la tija superior, donde debería estar el faro, que ahora son unas finas tiras de LED, se unen a un marco de aluminio en cuyo centro se aloja el radiador de agua. Esta pieza diseñada previamente en 3D, era un trozo de aluminio de 27 kilos de peso que se mecanizó durante varios

días en una máquina de control numérico hasta que perdió casi toda su masa. Las tijas, la superior con los soportes de los semimanillares integrados, se hicieron con el mismo sistema, mientras que los logos de BMW y Ugly Motors que luce la moto se grabaron con laser.





Los logos de BMW y Ugly Motors que la Merlin 66 luce sobre la tija, en la que se integraron los soportes de los semimanillares Magura, están grabados con laser //

Bonito no es, pero con su fiabilidad y los 130Cv que desarrolla, a esta versión del motor K se le puede perdonar ese defecto

//

Y por fin hemos llegado al final, y las únicas coincidencias que hemos encontrado entre la "Merlin 66" y el famoso Mustang P51 de la II Guerra Mundial son sus decoraciones. Claro que eso no quita para que esta "luchadora callejera" nos parezca una moto digna de admiración, y otro magnífico trabajo del taller polaco.





General

Moto>Merlin 66
 Modelo base>BMW K 100
 Constructor>Jacob Becker
 Taller>Ugly Motors
 País>Polonia

Motor

Fabricante>BMW Motorrad
 Tipo>Tetracilíndrico
 Cilindrada>12000cc
 Alimentación>Inyección electrónica
 Filtro de aire>K&N
 Escape>4 en 1 artesanal
 Silencioso>SC Project GP
 Potencia>130Cv
 Sistema eléctrico>Ugly Motors

Parte Ciclo & Accesorios

Chasis>BMW modificado
 Subchasis>Ugly Motors
 Suspensión delantera>BMW
 Tipo> Telelever
 Amortiguador>Showa
 Tijas>Ugly Motors
 Cubiertas> Ugly Motors
 Faro>Tiras de LED
 Semimanillares>Magura
 Mandos/bombas>Brembo
 Puños>Magura
 Velocímetro>Motogadget Motoscop Pro
 Conmutadores>Magura
 Llanta delantera>BMW
 Frenos>BMW
 Neumático> Continental Attack
 Medida>120/70-ZR17
 Guardabarros> Ugly Motors
 Conjunto Depósito-Asiento> Ugly Motors
 Asiento>Tapizado en Alcántara
 Estriberas>Stock
 Basculante>BMW monobrazo
 Amortiguador>Showa
 Llanta trasera>BMW
 Freno>BMW
 Neumático>Continental Attack
 Medida>180/55-ZR17
 Pilotos>LED
 Pintura> BMW Silverstone Grey



PAGNOL



www.pagnol-moto.com