

# La moto de Kaneda

## *Por arvo*

A veces basta medio segundo.

Una mirada casual...fugaz.

Un simple parpadeo que a modo de cámara réflex registra la instantánea, para hacerla viajar a través del nervio y conectar, de manera directa, con el recuerdo...con "su" recuerdo.

Un puzle al que se añade una pieza más dando lugar a nuevas ideas, a nuevos puzles. Una reacción en cadena, un bucle; y en el centro, nosotros.

La moto de Kaneda es una construcción que se repite una y otra vez en nuestras cabezas. Una nueva solución, una técnica inédita, una sombra o sencillamente un exceso de observación, nos lleva a cuestionarla incansablemente, a resolverla nuevamente...para dar paso al siguiente estado, la relajación...el olvido.

No sabríamos decir si a estas alturas nos gusta o no que el proceso se reactive cada "x" tiempo. Lo que sí os podemos asegurar es que resulta incómodo que suceda de manera inesperada, involuntaria, escapando totalmente a nuestro control, sin poder decidir cuándo, cómo y dónde parar...

...pero sobre todo, resulta agotador. Aunque gracias a esa misma experiencia que tanto nos fatiga somos capaces de identificar sin ningún género de dudas el final. Y a esta moto, ya con el depósito casi seco y con más kilómetros de los que sus neumáticos podían soportar es hora de pararla, abrirle el caballete, posarla y dejarla descansar.

## **MOTO V4.0**

Este nuevo (y definitivo) modelo es el cuarto desde que en el 2002 (más o menos) despolvamos nuestras viejas piezas, si bien este último es una revisión evidente y directa de la construcción que en el año 2007 sacáramos a la luz y nos despertara de cierto "letargo constructivo", mostrándonos un sinfín de posibilidades y definiendo desde entonces nuestro estilo.

Existen varios detalles que nos han llevado a revisarla, si bien el principal defecto que podíamos achacarle a la versión del 2007 era cierta falta de carácter. Es un modelo estilizado y poco agresivo, homogéneo, sin excesos pero que en conjunto funcionaba perfectamente. Es difícil apreciar defectos puntuales en estas condiciones y sólo el tiempo (y cierta predisposición) acaba señalándolos.

Teníamos parte de la ecuación. Pero una cosa es ser consciente de que algo falla y otra muy diferente es dar con la tecla. La verdadera dificultad radicaba en identificar el problema y ya en menor medida, llegar a la solución.

Seguramente fue viendo una de esas maquetas comerciales cuando se nos encendió la bombilla. El problema y su solución se presentaban de la mano, de manera clara, cristalina, casi evidente y no pasaba por añadir ningún aderezo ni postizo; jera más sencillo que todo eso...era "la desproporción"!

Esa desproporción entre neumáticos que en su día no supimos ver (o pasamos por alto, seguramente cegados por la emoción de encontrar una rueda de gran diámetro y el complemento perfecto para ella, el x-pod) es, desde nuestro punto de vista, la base sobre la que se sustenta su diseño. Algo parecido a lo que nos sucedió construyendo el Ford GT40 MKII, sin esta

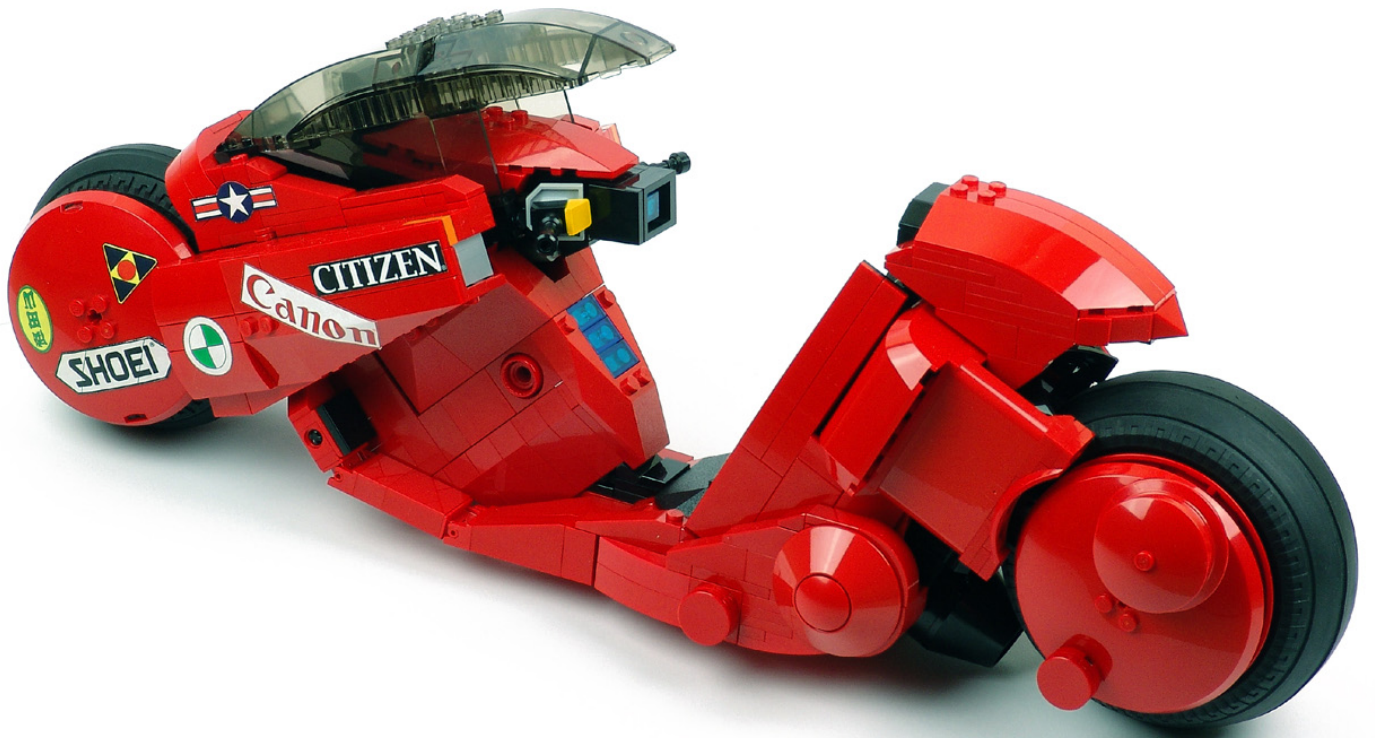
desproporción sólo tienes un deportivo, nada más y hasta que no la hemos visto en exceso no hemos comprendido que la moto es eso precisamente, un exceso.

Aún así hemos estado algo comedidos en esta versión y aunque tendíamos de manera deliberada a la exageración nos hemos limitado a insuflarle vitaminas, especialmente allí donde verdaderamente las necesitaba, dejando inalterada la esencia del modelo de partida.

Llegado este momento, sería totalmente imperdonable e inaceptable por nuestra parte que no dedicáramos aunque sea, un par de líneas a su creador; Katsuhiro Otomo (autor, entre muchos otros, del manga por todos conocido AKIRA), quién nos regalaría hace ya más de 30 años, un cómic, unos personajes y unos diseños imperecederos, parte ya de nuestra propia historia. La gratitud es infinita y muestra de ella han sido todos y cada uno de los intentos por construir un modelo a la altura del diseño original, exigiéndonos cada vez más y cuidando la construcción hasta el más mínimo detalle.

Especialmente en esta ocasión, en la que todo el proceso se ha recogido y descrito en un libro que para nosotros encarna una nueva forma de vivir este hobby, totalmente nueva y diferente, que amplifica, intensifica y completa la experiencia. En cualquier caso, el objeto de este artículo se concentra en la propia construcción y en su proceso, describiendo algunos de los detalles que por falta de espacio han quedado fuera del libro.

Empecemos.



## BUSCA LAS 8 DIFERENCIAS

¡Hemos querido asegurar!

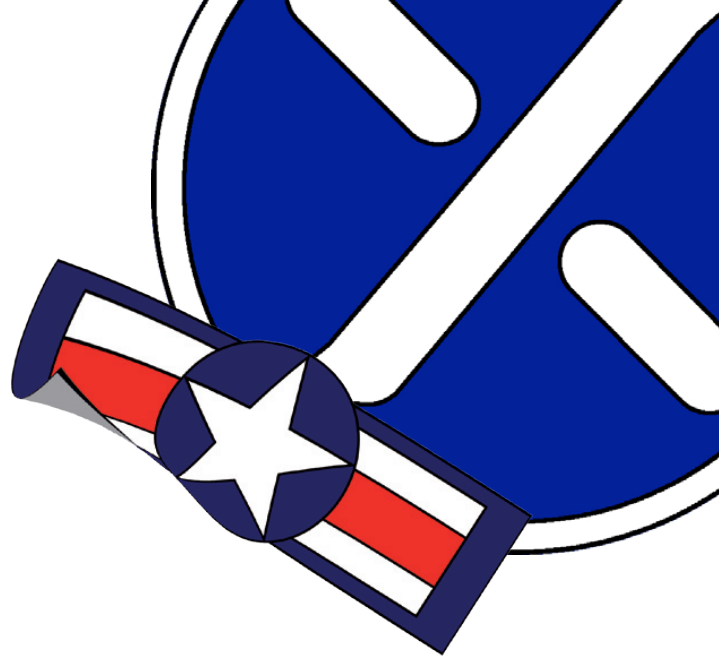
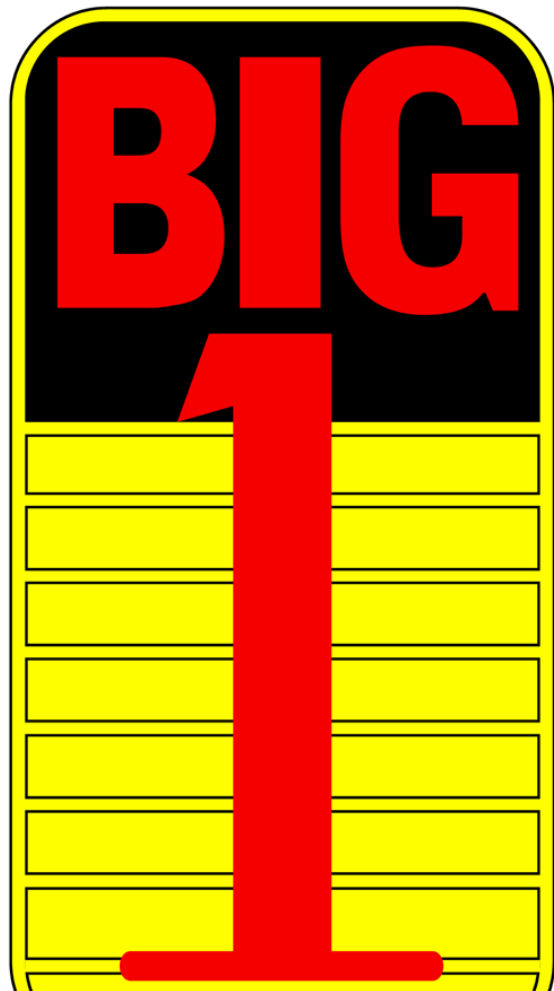
Ha sido lo más parecido a invitar a cenar a tu parienta, y dejarte los cuartos en casa. ¡Nada puede fallar!...o quizás todo...pero no hay término medio (yu nou!?)

Diámetros, ángulos, alturas, distancias...cualquier parámetro que interviniera en su definición geométrica debía ser estudiado y analizado usando todos los medios a nuestro alcance y más allá de las típicas referencias extraídas de internet. Nos hicimos con varios libros de ilustraciones que nos permitieran examinar el diseño en detalle, con mayor definición y, rizando el rizo, hasta compramos un modelo 3D a escala 1:12 para observarla desde todos los ángulos posibles...estudiando cada uno de sus rincones. Viéndola como nunca antes lo habíamos podido hacer.

¡¡¡No sabemos cómo no hemos acabado aborreciendo el color rojo!!!

Con esta disposición comenzamos esta nueva aventura, dándolo todo y como siempre, sin ninguna garantía de éxito, ¡riñendo y la boca seca de tanto cheto!

El tiempo dedicado a llevar a cabo este proyecto se dilató por diferentes razones, llevándonos 3 años concluirlo. El primero de ellos se destinó exclusivamente a rediseñar el modelo con una restricción autoimpuesta que ha marcado la gran diferencia con cualquier otro proyecto anterior. El modelo debía alcanzar nuestras expectativas y ADEMÁS, su construcción sería llevada a instrucciones, debiendo ser perfectamente legibles para cualquier persona mínimamente familiarizada con este juego. Una dificultad extra que multiplicó por seis el trabajo y que nos obligaba a construir sin soltar el ratón del ordenador, especialmente durante los últimos meses por humor de modificaciones y rectificaciones varias.



A continuación enumeramos las principales modificaciones con respecto al modelo del año 2007:

- 1. Rueda trasera:** La enumeramos primera por ser el principal cambio que se introduce y representar la intención última de la revisión: dar mayor peso a la zona trasera de la moto, buscando la mencionada desproporción. Se aumenta el diámetro pero sobre todo, el ancho. Además se le han añadido ciertos detalles como los "cilindros" que tanto caracterizan a la llanta trasera.
- 2. Brazo trasero:** Se diferencian ambos lados de la moto, tal y como lo hace el modelo original. Se potencia el efecto de un único basculante lateral.
- 3. Asiento:** Se la ha dado una mayor presencia y profundidad.
- 4. Perfil:** Acentuamos el quiebro que se produce a media altura, "adelgazando", hasta lo estrictamente necesario, el encuentro asiento-depósito.
- 5. Depósito:** Intentando conseguir una geometría que evoque lo más fielmente posible al diseño original. Sentimos especial fascinación por esta parte. Es, en esta zona de la moto, donde queda más patente la época en que fue creada, años dominados por los SIMMONS© y la purpurina en la sombra de ojos quedan perfectamente reflejados en las reminiscencias poligonales que se aprecian en el depósito.
- 6. Manillar (x2):** Se introducen nuevos detalles. Dos versiones.
- 7. Aletas delanteras / Horquilla delantera:** Se añade volumen y se introducen algunos detalles extras como intermitentes y retrovisores. Dos versiones.

Hasta el momento no hemos comentado un "pequeño" detalle. Esta revisión va más allá de una simple "modificación" habiendo construido el modelo en sus dos versiones; con y sin carenado, mostrando esta última, toda la mecánica delantera. Esta versión "desnuda" responde al redescubrimiento de esta variante, algo desconocida para la gran mayoría pero con personalidad propia y muy digna de ser reproducida.

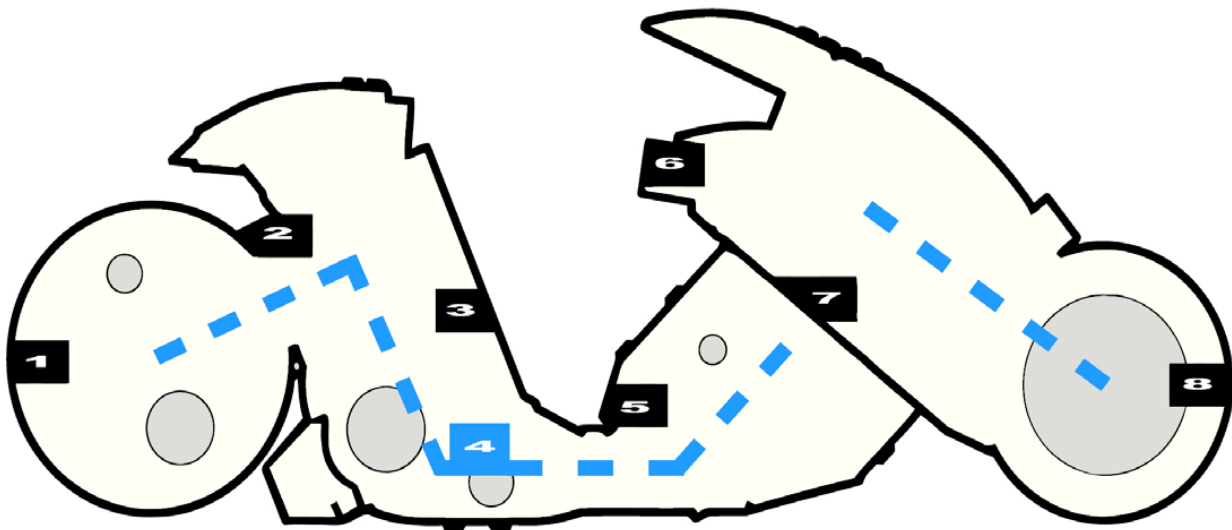
**8. Rueda delantera:** Siguiendo la estética marcada por la trasera y con el tamaño adecuado para potenciar la imagen deseada.



Queremos señalar que esta relación de cambios que se ha descrito recorre la moto de atrás hacia adelante, tal y como se abordó su construcción, si bien el orden se altera en las instrucciones con el propósito de seguir un orden lógico en la secuencia de pasos.

La moto dibuja un perfil fuera de lo común con algunos puntos críticos que hacen de su diseño un verdadero desafío, especialmente cuando se pretende conseguir un modelo fuerte y estable. Este objetivo nos debe acompañar en todo momento. Es una gran ventaja poder manejar con soltura un modelo en cualquiera de sus fases de la construcción sin temor a que se nos deshaga entre las manos.

Facilita y agiliza todo el proceso.



Con este propósito se ha diseñado una estructura DENSA que se adapta a la especial geometría del diseño y resuelve, en el menor espacio posible, los diferentes encuentros que se producen.

Este conjunto de piezas representa el núcleo de la construcción. Todo nace de él, por lo que debía ser especialmente fuerte, con refuerzos en las dos direcciones principales que asegurara en todo momento, la integridad del conjunto.

El uso de plates (desfasados) como sustitutos del simple "brick" aporta fibra, más agarre y más "sustancia", todo ello traducándose en un mejor comportamiento del conjunto frente a esfuerzos originados por su propio peso o por la manipulación del modelo.

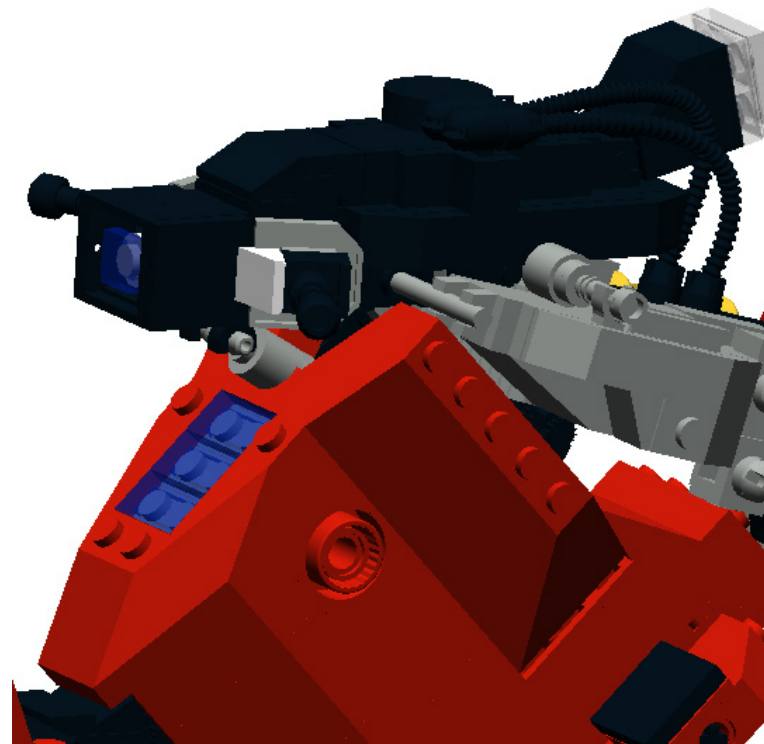
El aporte de los braquets ha sido fundamental, determinante. Definitivamente es la pieza estrella del modelo y con la llegada de las nuevas variantes es posible resolver en muy poco espacio, y con muy pocos "recursos", esquemas antes imposibles. Para nosotros es, sin lugar a dudas, la pieza más útil de todo el catálogo.

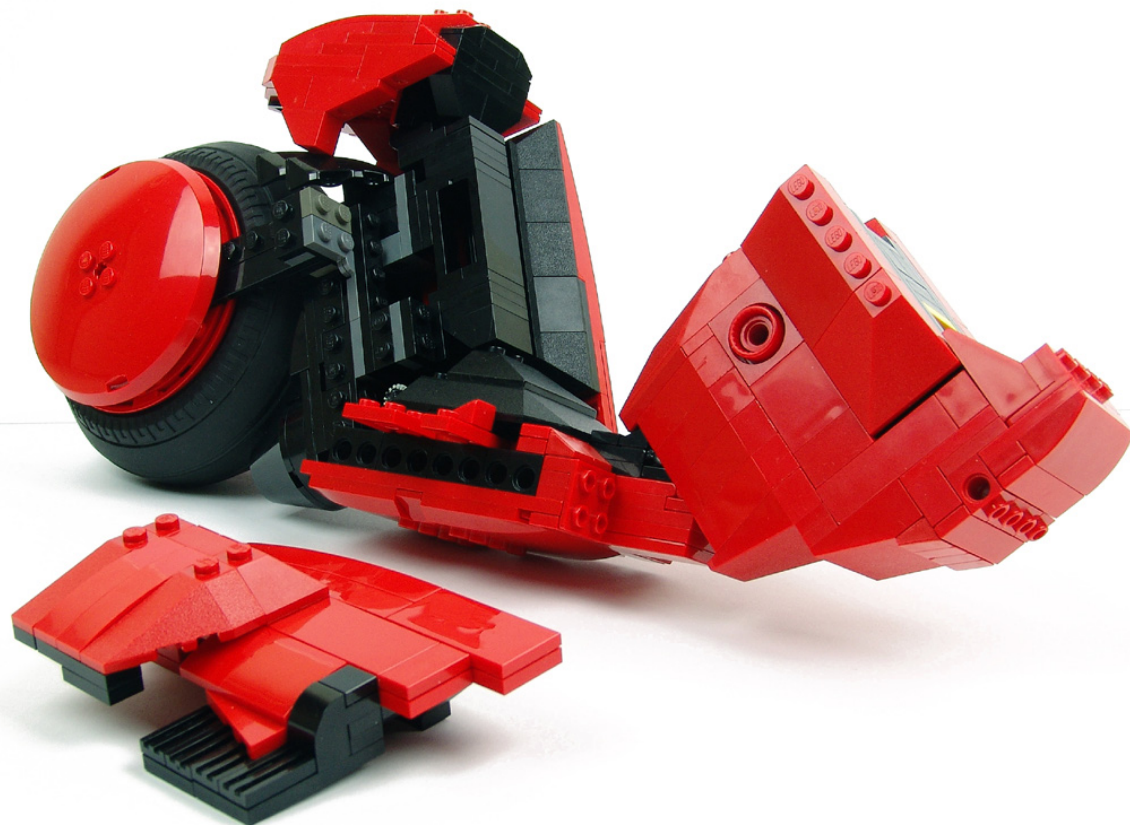
Ha tenido una función más allá de la de proporcionar studs en caras ortogonales. Nos ha permitido "atar" grupos de piezas entre sí con el mínimo esfuerzo, y con la máxima solvencia. Estas piezas permiten simplificar soluciones y cuando se tienen serias limitaciones por falta de espacio, cobran una importancia principal

Hemos hecho un gran esfuerzo por manejar un número de

piezas razonable y utilizar técnicas sencillas (gracias a los braquets). Salvo en puntos muy concretos de la construcción donde son necesarias piezas muy específicas para conseguir el efecto deseado, el resto son absolutamente comunes y podemos decir que estamos contentos por haber conseguido nuestro propósito.

Un ejemplo que ilustra perfectamente esta "filosofía" lo encontramos en el diseño del asiento. Dista sensiblemente del original, pero su sencillez y aspecto justifican sobradamente la elección de este esquema.





Está formado por el encuentro de 5 partes; base, respaldo, laterales (x2) y cabecera. Cada una de ellas perfectamente integrada en su correspondiente "sección".

Una vez terminada la estructura que da lugar al núcleo de la construcción, el modelo se completa añadiendo 4 partes, construidas de manera independiente pero que se integran posteriormente como si de accesorios se tratara (a modo de armadura).

Para ello la estructura se dejó convenientemente preparada para recibir a cada una de estas 4 partes; laterales (x2), colín y delantera.

Nos gusta mucho el modo en que se encuentran las distintas partes, sin llegar a tocarse y dejando entre ellas un espacio de respiro mínimo que añade definición a su aspecto general.

Por otro lado han resultado perfectos como "checkpoints" que hubieran delatado cualquier anomalía en la construcción de aparecer asimetrías, solapes o contactos de cualquier tipo. Para ser honestos debemos decir que éste es uno de esos detalles "que te encuentras", aunque a su vez nos gusta pensar que son fruto de una construcción ordenada.

## ¡CARAMBOLA!

Pero en cualquier caso, la gran "carambola-guión-chufa-guión-potra" de la construcción no se encuentra en el asiento, ni en las ruedas, ni siquiera en el modo tan limpio en que se acopla el depósito a la construcción...no! Está en el cristal.

Es muy típico en nosotros aplazar hasta el último instante la mayor y más difícil de las tareas. Rehicimos todo el modelo sin

dejar de mirar de reojo esta zona del modelo, sabedores de que la verdadera dificultad técnica de la construcción estaba en la reproducción del parabrisas. Es enorme, con entidad propia.

Siendo así, el sentido común nos dice que lo normal hubiera sido diseñar una parte delantera en función de este "cristal"... pero...

...¿Por qué hacerlo así, cuando lo puedes hacer justo al revés, complicándote la existencia hasta niveles tóxicos y convirtiendo algo divertido en una experiencia de la que quieres escapar a toda costa!?

Bienvenidos a nuestro mundo. Evocarlo era difícil y encajarlo todavía más.

Prueba y error, prueba y error...así 100 veces, hasta que desistes y un día, ¡lo ves!

Ahora recordamos esta especie de incertidumbre con cierta "calidez" pero os garantizamos que la vivimos de un modo muy diferente. Fue realmente liberador dar por terminada la construcción. Y refrescante, ya que nos permitió encarar la segunda parte del proyecto; y por la que sentíamos una especial necesidad por abordar.

Un libro que recogiera el proceso y las instrucciones del modelo ha sido la excusa perfecta para renovar nuestros "votos".

Un cambio de registro, acertado o no, pero totalmente necesario y muy, muy saludable.





## GOLOSINAS

De este modo es como percibimos algunos detalles incluidos en el modelo. Piezas que parecen estar especialmente diseñadas para ejercer la función que ejercen dentro de la construcción.

Piezas que aportan un toque extra, que mejoran el modelo, que sofistican y que, definitivamente, pueden llegar a diferenciar.

Terminaremos este artículo señalando alguna de estas "golosinas". Fundamentalmente son tres:

**1. Radares 5x5.** Se hacen imprescindibles gracias a esa forma "truncocónica" tan característica que poseen y que la distingue del resto de radares. Elegimos incluirlos de color rojo a pesar de que el modelo "real" los presenta en color gris (metálico realmente). Una licencia que nos permitimos en homenaje al modelo del año 2007.

En esta ocasión han resultado ser tan agradecidos que hasta nos permiten rematarlos con un "plate round 2x2 inverted"... una pieza preciosa, seguramente fruto de algún escarceo entre lacasitos y plates round :D:D

**2. Hose, flexible.** Evoca muy bien el cableado de la moto. El efecto es algo sutil, pero añadir piezas de diferente material da credibilidad a la construcción. Da una sensación de especial cuidado en los detalles, y que de alguna manera nos gusta dejar patente en las construcciones.

**3. Ruedas de monopatín.** Como "puños" en el manillar. Son perfectos. Tienen la longitud y el diámetro ideal, totalmente proporcional. Por añadidura, tienen una especie de estrías que no hacen más que añadir sombras y líneas potenciando aún más el efecto.

A pesar de todos estos detalles, del cuidado, del mimo que hemos puesto en cada pieza y de la dedicación en todas y cada una de las soluciones...a pesar de todo ello el modelo acusará el paso del tiempo como ya lo haría su antecesor y como lo hace realmente todo, pero esta vez habrá una gran diferencia...

¡...esta vez prometemos no mirar! :);)  
#

