

El mes pasado vimos las motos que tienen los miembros de So Low Choppers y este continuamos con otra moto de un propietario de otro taller, en este caso Pete Pearson, máximo mandatario de Rocket Bob's Custom Works. Un sólido bobber creado para rodar y asegurar millas de diversión a su manillar.





Labaloo

Texto: Dave Matthew/Fotos: Joseba Aguirre & Company





Pete es uno de esos tipo de la vieja estirpe británica de herrero mágicos que sabe hacer de todo con el metal y los motores. Los hay en todos los países, pero en la vieja Gran Bretaña no es extraño encontrarlos en granjas aisladas o desmochadas naves industriales que ocultan mil maravillas. Como muchos otros acostumbrados a trabajar con sus manos sabe que los límites se los pone él mismo.

En otros de sus trabajos, como la muy apreciada Gas'd Rat, que tuve la suerte de ver y publicar en esta revista, ha demostrado un esmero que casi roza la obsesión por los acabados y los detalles, pero para su "daily ride" Pete quería algo más salvaje. La moto era para él mismo y pensaba darle buen trote, así que debía ser muy funcional, pero a la vez demostrar el espíritu creativo que pone en todas sus creaciones. Así nació Hullabaloo.

Pete contaba con un chasis Daytec tipo Softail que gozaba de todas sus simpatías. Sin embargo no el basculante lo hizo él mismo. Funciona como uno de

Harley, pero tiene un aspecto algo más refinado. Añadió unos amortiguadores Fournales y listo. La amortiguación delantera corre a cargo de una horquilla completa SJP, que como las demás partes compradas se llevó su buena dosis de modificación. Pete la acortó, lo cual le obligó a volver a soldar los soportes. Escogió dos llantas Apollo de radios y de idéntico diámetro 16". Lo cual es excelente elección para este tipo de moto, me atrevo a decir. La delantera es de 5,5" de ancho, que suele ser usada como trasera, y va con una goma de 200. La trasera es todavía más ancha con 8,5" y un neumático de 230. Con esto se logra un aspecto masivo en toda la moto, pero el motor también tiene lo suyo de masivo.

El motor que escogió es un titán entre los bicilíndricos: el Total Performance de 124 ci. Más de 2 litros de capacidad y un aspecto más que robusto. Potencia no le va a faltar. Como de costumbre, se entretuvo afinando y mejorando. Aunque a menudo lo que nos llama la atención de los trabajos de Pete son sus meticulosos acabados, en realidad dedica tanto tiempo o más a lo que no se ve pero se

siente.

Hizo unas tapas de balancines para las culatas y añadió unos empujadores de Jim's, además hizo un árbol de levas nuevo. Trabajo de precisión. Para la alimentación recurrió al grandullón de la familia S&S, el Super G. El filtro de aire, que es la única nota de color de la moto, es tipo teardrop modificado. La línea de escape 2 en 1 es también obra suya. Una verdadera maravilla de soldadura con tubo de inoxidable. Un buen trabajo cuyo brillo contrasta el acabado mate del motor. Y aunque esto es magnífico, lo que de verdad realza el trabajo es arrancar el motor y escucharlo en acción. Tampoco deja a nadie indiferente la transmisión primaria bien abierta con la correa de 3" que va con una caja de cambios Jim's de cinco velocidades. En relación con el sonido que emana de la moto, tengo que explicar que Hullabaloo es una expresión que significa caos ruidoso. Aunque no hay nada caótico en la moto, el nombre le va bien.

Por muchas cosas que sepa y le gusta hacer a Pete, hay otras que suele comprar como la luz de cola

Kellermann o los indicadores de Motogadget. Pero entre todas destacan los conocidos mandos avanzados de británico exiliado en California Russell Mitchell. Un equipo que le va muy bien al estilo recio de toda la máquina. De la misma marca es el cilíndrico depósito de aceite con sitio para la batería. La pinza de freno trasera en el ángulo es también una exiliada, mientras que la delantera es de Brembo, aunque el disco lo hizo Pete. Como también hizo un manillar a su medida con una tapa para esconder la sujeción al manillar. En Rocket también hicieron el asiento y Pete se entretuvo un buen rato jugando con chapa para hacer el guardabarros trasero. La idea es que la moto tuviera algo de Rocket –como si tuviera pocas piezas propias– y por esto se hizo ese guardabarros que recuerda al fuselaje de un cohete. Lo mismo suceda con el tanque de combustible: a partir de uno del taller, Pete le soldó la salida de gasolina al lado izquierdo, una nueva boca con un tapón elevado y sujeciones, y como detalle final la soldó dos aletas o timones –ignoro cual es el término adecuado en el mundo de los misiles–.

Chasis, manillar, horquilla y faro, también hecho en Rocket, llevan pintura negra. No hay más pintura en toda la moto, excepto el gris del depósito de aceite y el mencionado rojo del filtro. Metal y soldaduras quedan a la vista proclamando la habilidad de su creador. Pete acabó la moto en tres semanas y la llevó al Bullfrog Run de prueba. Tras solventar una avería fue rodando con ella y los amigos a Sicilia, a un rally llamado I love Sicily. Y la moto se llevó el “best of show”. Fue un bonito reconocimiento teniendo en cuenta que Pete nunca pensó en ella como una moto de concurso.



Ficha técnica

Hullabaloo propiedad de Pete Pearson de Rocket Bob's Cycle Works, Swindon, UK. Motor TP modificado con piezas Jim's y Rocket, con bobinas Crane, Carburador S&S Super G con filtro K&N y escapes de Rocket, caja de cambios Jim's de 5 velocidades con embrague Primo. Chasis Daytec con 28.1° y baculante de Rocket con amortiguadores Fournales. Horquilla SJP recortada. Llanta delantera Apollo de 5,5 x 16 con neumático Metzeler de 200, pinza Brembo y disco de Rocket. Llanta trasera Apollo de 8,5 x 16 con neumático Avon de 230, pinza Exile a la corona. Manillar Rocket con puños Lowbrow. Faro de Rocket. Piloto Kellermann. Mandos avanzados y depósito de aceite de Exile Cycles. Depósito de gasolina de Rocket. www.rocketbobs.biz

