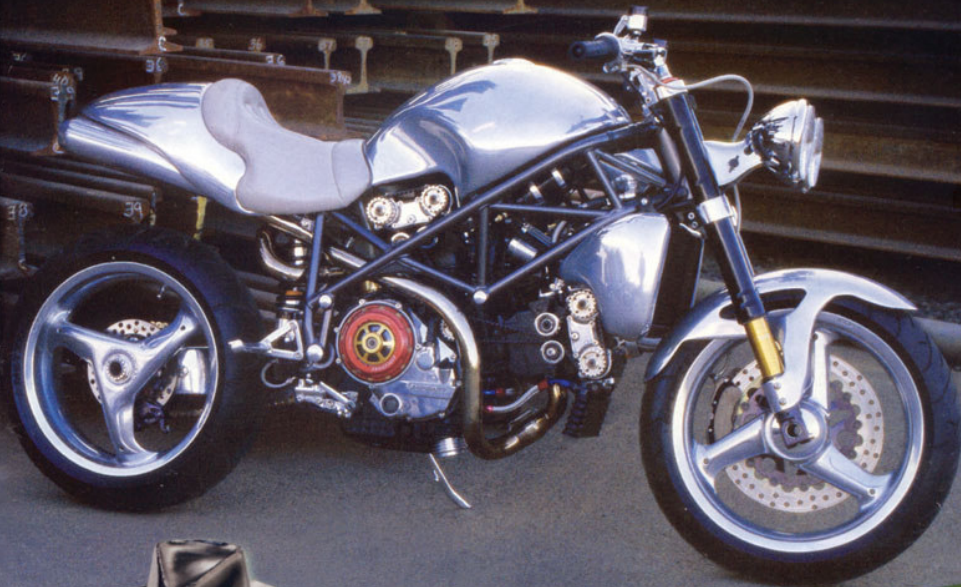


LA EXCEPCIÓN



Los preparadores americanos están habitualmente ligados a Harley-Davidson, a sus «clónicas» y a los grandes bicilíndricos en «V». Pero siempre está la excepción que rompe la regla. Los californianos de ACME Rocket Bike nos demuestran que el concepto custom no está limitado y tiene muchas más posibilidades.



El pasado mes de julio tuve la suerte de disfrutar en directo de la cita del Mundial de Superbikes que tuvo lugar en el circuito estadounidense de Laguna Seca, coincidiendo también con una prueba del campeonato AMA. Lo que supone la celebración de estas carreras en la pista californiana mundialmente conocida, especialmente, por su mítico Corkscrew o Sacacorchos, va mucho más allá de la competición. Laguna Seca es el «Templo de la Moto» de un estado que tiene en torno a treinta millones de habitantes y definido muchas veces como el «paraíso» para todos los motoristas —cualquier

especialidad vale; no en vano, las cifras de ventas de motos en este estado son muy elevadas.

Lo que se organiza en torno a Laguna Seca con motivo de esta cita es un auténtico e improvisado «Salón de la Moto». Mediante carpas y demás «tiendas» portátiles, la mayoría de los fabricantes de motos montan su propio stand y exhiben toda su «artillería», desde la más ligera hasta la más pesada. Prácticamente todas las personas que acuden a ver estas carreras son clientes en potencia, y eso las marcas lo saben y no quieren desaprovechar esta importante cita.

ARB 969 CAFÉ ROADSTER

PARTIENDO DE UNA DUCATI 916, ARB HA HECHO ESTA «CAFÉ ROADSTER» CARROZADA EN ALUMINIO; FORMAS REDONDAS



FICHA TÉCNICA

- » **Motor**
 - 115 CV.
 - Especificaciones estándar
 - Embrague STM Billet
 - Escape ACME Rocket Bike de acero inoxidable
 - Motor pulido o pintado en negro con correas de distribución a la vista
 - Instalación eléctrica artesanal
 - Tubos de sistema de refrigeración y lubricación de alta presión con recubrimiento metálico
 - Vaso de expansión del radiador de aluminio ACME Rocket Bike
- » **Parte ciclo**
 - Llantas Brembo de tres palos originales pulidas
 - Horquilla invertida Showa original con barras tratadas con nitruro de titanio y botellas anodizadas en negro
 - Tija y pletina superior preparada para manillar alto Kosman Specialites
 - Manillar plano ACME Rocket Bike
 - Monoamortiguador trasero multirregulable Works Performance
 - Estríberas ACME Rocket Bike
 - Disco de freno delantero Brembo Racing de 320 mm... pinza Spiegler de 8 pistones y bomba radial Brembo PR 19
 - Disco de freno trasero Brake-Tech de 220 mm.
 - Basculante mono Brazo original de aluminio pulido
- » **Carrocería**
 - Colín monoplaza, depósito, aleta delantera y aletines de radiador artesanales de aluminio pulido ACME Rocket Bike
 - Depósito de gasolina de 16 litros de capacidad
 - Asiento artesanal de Barry Dale
 - Depósitos de líquidos hidráulicos de aluminio ACME Rocket Bike
- » **Peso verificado sin gasolina**
 - 172 kg.
- » **Precio**
 - 48.700 euros

tan seco como su nombre puede indicar-, me encontré con un personaje muy peculiar que exponía unas exclusivas motos con carrocerías y otros múltiples componentes realizados en aluminio de forma totalmente artesanal, mientras trabajaba en esas cosas tranquilamente entre la multitud. En ese momento se encontraba dando forma a un colín de aluminio para una Ducati 748 que tenía ahí mismo a medio desmontar. No pude evitar parar a contemplarle y a los pocos segundos me presentó. Tras estrechar nuestras manos e informarle de mi procedencia, él comenzó a recordar a varios pilotos españoles, a la gran afición que existe en España, a lo interesante que es nuestra geografía... Todo un logro, pues no te creas que hay muchos californi-

nos que saben exactamente dónde se encuentra nuestro país. Muchos incluso nos sitúan en Sudamérica por eso de ser hispanohablantes.

Aluminio sagrado

La persona que me contaba estas cosas era Robert Steffano, fundador y «alma mater» de Acme Rocket Bike, una tienda-taller del norte de California famosa en los «States» por las preparaciones y restauraciones que realiza ajenas al mundo Harley-Davidson. El me comentaba que estaba un poco harto de que en su país sólo se apreciase las preparaciones realizadas alrededor de la marca de Milwaukee y que en muchos casos, además, se llegase a

menospreciar a las motos «chinas» por el mero hecho de proceder de Japón. Después de un rato de charla, no tardé mucho tiempo en ofrecerle unas páginas de esta revista para mostrar en Europa sus, por aquí, desconocidos trabajos hasta ahora. Y como prueba de ello, aquí los tienes. Junto a la «748» que le mantenía ocupado, se encontraba otra Ducati totalmente terminada, «vestida» con una carrocería de aluminio totalmente artesanal y con formas muy redondeadas. Su colín monoplaza al más puro estilo «café racer», su manillar alto y su doble óptica frontal en plan «streetfighter» congeniaban a la perfección con el chasis tubular y el basculante mono Brazo originales de Ducati. Después de mirar aquí y allá, no conseguí del todo

Pero el espectacular despliegue de medios no sólo es puesto en práctica por las más grandes marcas. Allí todos tienen cabida. Desde el importador de accesorios y todo tipo de piezas hasta algunos prestigiosos preparadores, pasando por los fabricantes e importadores de atuendos para motorista, moto clubs, agencias de viajes -en moto, claro-, etc. Además, éste no es un «Salón» al uso. Aquí se cierran muchas operaciones y te puedes llevar «puesta» incluso la moto que te comprés. Y no digamos escapes, discos, «chupás», monos, cascos, guantes, etc.

Pues bien, disfrutando de este «merchandising» y, por supuesto, comprando algo, en una carpa ubicada junto a un pequeño lago artificial que hay en este circuito -no está



ARB R1 CAFÉ ROADSTER

**UNA
YAMAHA R1
DE ASPECTO
RETRO,
PERO SIN
PERDER NI
UN ÁPICE
DE SU
CARÁCTER
DEPORTIVO**

descubrir cuál era el modelo de partida de esta preciosa moto. Robert Steffano no tardó en ayudarme y me chivó que se trataba de un 916 básica de 1997.

Al comenzar esta preparación, en ARB consideraron que el motor era lo suficientemente potente como para dar vida a su 969 Café Roadster. Por tanto, tan sólo se limitó a restaurarlo manteniendo los componentes originales, a excepción de incluir en él un embrague en seco a la vista de STM. De lo que no se libró el motor fue de cambiar su aspecto exterior, pintándose los cárteres centrales y los cilindros de negro, puliéndose el resto de sus componentes —culatas, tapas laterales, etc.— y sustituyendo los tubos de la refrigeración por unos de alta presión con recubrimiento

metálico y terminales anodizadas. Las tapas de la distribución fueron desestimadas, dejándose las correas a la vista. También en AMR crearon dos silenciosos de acuerdo a su estilo —tipo megáfono—, manteniendo el recorrido característico de la 916. En este caso, y cosa poco habitual en ellos, utilizaron el acero inoxidable en lugar del aluminio.

Con respecto a la parte ciclo, elementos de aluminio originales como el monobrazo o las llantas tampoco se libraron de ser convenientemente pulidos. Delante se decidió eliminar uno de los discos de freno, junto con su pinza y el anclaje de la horquilla. Esta fue desmontada y sus barras se sustituyeron por otras provistas con tratamiento antirficción al nitruro de silicio procedentes

de otra Ducati más moderna, al tiempo que las botellas se anodizaron en negro. Para morder el único disco que quedaba se instaló una enorme pinza Spiegler de ocho pistones comandada por una bomba radial de Brembo «pata negra». Entre sus múltiples modificaciones, destaca especialmente la tija y la pletina superior realizadas por Kosman Specialties. Esta última sujeta un manillar ancho y plano, de fabricación propia. Tampoco tiene desperdicio el soporte del doble faro delantero realizado artesanalmente en aluminio, como toda la carrocería. No conviene olvidar tampoco las estribas ni los vasos de los líquidos hidráulicos, mecanizados también en aluminio por ACME Rocket Bike.

Base japonesa

Como comentaba al principio, Robert Steffano prefiere dar rienda suelta a su imaginación sobre motos que no sean Harley-Davidson. Una de sus últimas creaciones ha sido desarrollada a partir de una Yamaha YZF-R1 de 2003. Como se puede apreciar en las fotos, el estilo ARB Café Racer de la carrocería de aluminio es inconfundible, aunque en el caso de esta R1 la cantidad de aluminio utilizada para crearla ha sido menor que en la Ducati. Por supuesto, también es monoplaça, con un asiento artesanal, en su caso forrado con cuero negro. Por otro lado, y como la mayoría de las creaciones de este californiano, las barras de la horquilla han sido anodizadas en negro, las llantas

FICHA TÉCNICA

- » **Motor**
 - 150 CV
 - Especificaciones estándar
 - Silencioso de aluminio ACME Rocket Bike
 - Tapas
 - Power Commander de Dynojet
 - Tubos de sistema de refrigeración de alta presión con recubrimiento metálico
- » **Parte ciclo**
 - Llantas de tres palos originales pulidas
 - Horquilla invertida original con las botellas anodizadas en negro
 - Semimanillares regulables Cycle Cat
 - Estribas regulables Cycle Cat
 - Manetas regulables CRG
 - Equipo de frenos original con latiguillos metálicos
 - Subchasis artesanal ACME Rocket Bike
- » **Carrocería**
 - Cojin monoplaça, depósito, aleta delantera y aletines de radiador artesanales de aluminio pulido ACME Rocket Bike
 - Depósito de gasolina de 18 litros de capacidad
 - Asiento artesanal de cuero Barry Dale
 - Calota del faro mecanizada en aluminio por ACME Rocket Bike
 - Depósitos de líquidos hidráulicos de aluminio ACME Rocket Bike
 - Intermitentes delanteros Kellermann en el manillar
 - Grupo dístico posterior forrado por leas
- » **Peso verificado sin gasolina**
 - 157 kg.
- » **Precio**
 - 40.500 euros

Más que preparaciones



ACME Rocket Bike no sólo hace preparaciones de motos modernas; además, restaura y personaliza motos clásicas como esta Velocette MSS 500 de 1955 (más información en el texto general) y, como incondicional del aluminio que es Robert Steffano, «alma mater» de ACME Rocket Bike, hace pequeñas obras de arte con piezas como estos depósitos de bomba de freno, el sombrero que sirve de base al artículo, y los carteles de su marca, recreación de la estética de la Europa de los felices años '20; todo, reflejo de la polifacética personalidad de Robert Steffano.



PASAPORTE



➤ **Propietario:**
Robert Steffano
➤ **Motos:**
ARB R1 Café Roadster
ARB 969 Café Roadster
➤ **Preparador:**
ACME Rocket Bike
➤ **Dirección:**
P.O. Box One, 1934 South Face Road, Garberville - California (Estados Unidos)-
➤ **Teléfono:**
+1 707 923 9525
➤ **Internet:**
www.acmerocketbike.com
➤ **E-mail:**
info@acmerocketbike.com

de aleación han sido pulidas, al igual que varias tapas del motor. El silencioso ARB tipo «megáfono» discurre también por el mismo sitio que el original, aunque sus formas nada tienen que ver entre sí.

En el caso de esta R1 Café Roadster se han mantenido los semimanillares aunque, al igual que las estriberas, son ahora modulables para adaptarse a diferentes tallas y estilos de conducción, y están realizados por la firma Cycle Cat. En el lugar de los contrapesos de las puntas de los semimanillares se han montado unos intermitentes Kellermann. El gran faro delantero, cuya calota de aluminio ha sido mecanizada también en ACME Rocket Bikes, también impregna a esta moderna R1 de un marcado estilo retrospectivo.

Restauraciones

Otro de los «vicios» de Robert Steffano son las motos europeas de los años '50 y '60 del siglo pasado. La

monocilíndrica Velocette Vintage MSS 500 de 1955 que también puedes ver en estas páginas es la mejor muestra de ello. Por supuesto, en ARB no se limitan a restaurarlas para recuperar su aspecto original. En ellas también plasman su particular estilo e introducen mejoras para que su comportamiento se muestre más actual. Steffano dice que su Velocette es perfectamente utilizable a diario, y también nos ha asegurado que llama la atención como ninguna. Y viendo las fotos, razón segura que no le falta.

Robert Steffano compara las curvas de la carrocería de sus motos con las de las mujeres. Él también las tiene en la cabeza continuamente y sabiamente me comentaba que las formas de una mujer nunca se pasan de moda. ¡Y qué razón tiene! Por eso sus creaciones, aunque nos evocan claramente a la nostalgia, también se muestran perfectamente actuales. Sin lugar a dudas, las preparaciones que

realiza ACME Rocket Bike son realmente especiales y es muy difícil comparárlas con las que se realizan en Europa. El sello con el que impregna a sus motos es exclusivo y original al máximo. Los variados premios al diseño que ha recibido en los últimos años en Estados Unidos constatan la calidad de sus creaciones, aunque también recuerda que sin sus socios Ewan Wilcox y Corey O'Neill, no conseguiría hacer unas preparaciones tan exclusivas ni de tanta calidad. Actualmente están trabajando en una «Kawa» KZ 1000 de 1977 y en una Ducati 999 que, por supuesto, está convirtiendo en «café racer». Si para entonces están terminadas, promete hacer todo lo posible para que sean protagonistas de las páginas de nuestro próximo número de Power Bikes.

TEXTO: VÍCTOR GANCEDO
FOTOS: ACME ROCKET BIKE

