

15  
MARZO  
APRILE

€ 4,90

www.endurista.org

# endurista

DIRTY PASSION

Test

HUSABERG TE 125  
KTM EXC 200

2 MESI  
DI ENDURO

### ENDURO & AVVENTURA

- Dakar il Sogno
- Armenia e Georgia

### ELABORAZIONI

- Beta 350 RR by Rossi Moto
- Honda XR 650 by OnlyBike

### SPECIALI

- Salone di Verona
- Hell's Gate

### PROVATI PER VOI

- First Aid in mulattiera
- Endurando sul ghiaccio

ISSN 2035-6668  
20015  
9 772035 666001



# QUEEN

## Honda XR 650

### by OnlyBike

:: Ci sono moto che prendono forma nel cuore degli appassionati e solo dopo anni diventano realtà. Moto uniche come unica è la passione da cui nascono. La splendida moto protagonista di questo servizio ne è un perfetto esempio. Si tratta della Honda XR 650 che alla fine degli anni '90 fu progettata per bissare il successo assoluto della XR 600R, ma che si ritrovò a pagare lo scotto di arrivare sul mercato in un momento cruciale di cambiamenti nel mondo dell'off-road: il salto che determinò la scissione definitiva tra moto racing, direttamente derivate dai modelli cross, e le dual stradali. Per un modello dual ma aggressivo come la XR 650 non c'era più mercato e questo passaggio ne determinò lo scarso successo di vendite e diffusione. Era però un progetto comunque innovativo rispetto alla progenitrice, che si avvaleva di soluzioni più moderne, come il sistema di raffreddamento a liquido ed il telaio in alluminio, e po-

tenza superiore.

Francesco Barbieri è un over 50 che da qualche anno ha rispolverato la mai sopita passione off-road che aveva da ragazzo. Cresciuto a pane e Dakar, per ritornare in sella Francesco si mette alla ricerca di una moto "come quelle dei nostri tempi", per dedicare energie e sforzi volti alla realizzazione di una special desertica, e la scelta cade proprio sulla XR sei e mezzo. Trovare sul mercato qualcosa che riprenda la filosofia enduro degli anni '80-'90 è cosa difficile. Si trovano molte enduro stradali, poco inclini all'off-road, oppure moto esasperate, perfette per l'enduro estremo, ma che hanno bisogno di manutenzione settimanale. Francesco cercava invece un'affidabile monocilindrica, con tanta coppia e resistenza. Una moto a cui affidarsi nei lunghi raid nordafricani che

ELABORAZIONI

# Francesco cercava un'affidabile monocilindrica a cui affidarsi nei lunghi raid nordafricani...



Segue >>

si concede almeno una volta all'anno. La scelta è caduta quindi su una XR 650, un progetto di casa Honda che interpretava al meglio il concetto di monocilindrica dual cattiva e robusta, e che ha dominato le gare americane dei trofei Baja per tanti anni. Francesco però voleva qualcosa in più. Una moto su misura, perfetta in ogni occasione. Voleva la moto che aveva immaginato e guidato prima ancora che fosse realizzata.

Trovata dopo lunghe ricerche una XR ancora nuova da un concessionario emiliano, la moto viene subito affidata alle mani esperte dell'officina OnlyBike di Milano, specializzata in elaborazioni di moto off-road. Roberto Nava e Guido Guerrini, oltre che meccanici d'eccellenza, sono due appassionati di viaggi fuoristrada e di raid desertici,

e capiscono al volo le esigenze di chi vuole solcare con la propria moto le piste africane.

Serbatoi, carena, strumentazione rally, coppia, sospensioni, paracoppa... Dopo 300 ore di lavoro certissimo la Regina Nera è pronta. Ma andiamo con ordine.

Il progetto di elaborazione nasce innanzitutto da un'esigenza: viaggiare fuoristrada su lande poco abitate e dove gli intervalli percorsi tra una sosta e l'altra possono prevedere centinaia di chilometri senza possibilità di ricevere assistenza. Per questo occorre imbarcare molto carburante per non rischiare di restare a secco nel mezzo del nulla. Bisogna però tenere basso il baricentro della moto per favorire la navigazione attraverso le dune. Ecco allora i serbatoi artigianali anteriori e

Con 300 ore di lavoro, Roberto Nava e Guido Guerrini di OnlyBike hanno "avverato" il desiderio di Francesco...

Per fare del fuoristrada in lande poco abitate è necessario avere l'idonea autonomia di carburante. Quattro serbatoi artigianali soddisfano questa esigenza in pieno!



LA  
BORA  
ZIONI

posteriori (doppi per garantire autonomia anche in caso di caduta e foratura di uno dei quattro elementi). La pompa della benzina, che nella moto originale è assente perché il serbatoio è posto più in alto rispetto al carburatore, mentre ora molti litri di benzina sono disponibili al di sotto di esso, è una pompa a depressione Mikuni posta sul lato sinistro e funziona grazie ad una membrana che pulsa grazie alla variazione di pressione che il ciclo di scoppio crea nel manicotto di raccordo tra carburatore e cilindro, al quale viene collegata con un tubo in gomma.

Le sospensioni vengono "potenziate" per sostenere bene il maggior peso senza essere eccessivamente rigide, cosa che stancherebbe troppo il pilota sulle lunghe distanze. Due steli rovesciati da 50 mm della Marzocchi Shiver e un mono Öhlins e il problema è risolto. Con dischi maggiorati NG anteriore da 290 mm e Braking posteriore anche la frenata diventa più corposa. A proteggere il motore un paracoppa artigianale in alluminio 5 mm con tasca porta-attrezzi sganciabile. Per avere "più tiro" il filtro dell'aria è stato spostato ed è ora davanti alla sella tra i due serbatoi in un airbox



**Il paracoppa in alluminio da 5 mm alloggia un pratico porta attrezzi sganciabile.**

artigianale ad apertura rapida che garantisce aria abbondante per il carburatore FCR da 41 mm. Completano il giro l'impianto di scarico Akrapovic e il finale, sempre Akrapovic, in titanio. Per raffreddare i bollenti spiriti invece il circuito dell'olio passa per un piccolo radiatore Jagg preso in prestito dall'aftermarket Buell/Harley.

Lo spazio del filtro sotto la sella viene invece utilizzato per una parte del serbatoio sinistro e per una batteria Yuasa 12 V che assicura il funzionamento dell'avviamento elettrico e della strumentazione di bordo, altro elemento indispensabile per un raid africano. Dal roadbook al GPS, passando per trip master e il sistema di avviso per i sorpassi di tipo Sentinel, ogni cosa deve essere assicurata e in posizione ben visibile per la consultazione.

Provvede alla strumentazione di bordo un castello artigianale in alluminio che viene assicurato al canotto di sterzo non saldando una paratia al canotto, ma tramite una staffa assicurata da due anelli e che tiene conto anche dello spazio per un ammortizzatore di sterzo Öhlins. Il tutto dietro una carena KTM Rally trovata usata che nemmeno nei sogni. Anche il parafango anteriore è uno special in carbonio della casa austriaca.

A raccontarla così sembra una special

FOCUS



**Nell'anteriore sono in bella mostra il freno a disco Braking da 290 mm e le ottime forcelle Marzocchi Shiver da 50 mm.**

**Dobbiamo fare i complimenti a Francesco e a OnlyBike...  
...davvero un ottimo risultato!**

ELABORAZIONI



Per ora è solo neve...  
...presto sarà sabbia!

come tante, ma a guardarla non si finisce più di scoprire particolari come i tappi Acerbis con sfiato Motocross marketing, le pedane maggiorate Geco, le frecce a sgancio rapido Africanqueens, i feltrini per bloccare le viti a sgancio rapido della carena, la

sella rivestita in camoscio con tasca portadocumenti, la scritta Honda ricavata in lucido su opaco... Se non è un'opera d'arte, di sicuro siamo di fronte ad un eccellente esempio di design e funzionalità dedicato all'off-road su due ruote. E non è an-

cora finita: prima della prossima partenza, Francesco sta pensando ad un piccolo portapacchi tubolare posteriore. Perché la passione per le due ruote non ha mai fine. ||



Carena e parafango anteriore in carbonio provengono da una KTM Rally... ottimo risultato finale!

# Special Parts

- Carena KTM 690 Rally usata..... € 1.200
- Castello artigianale con staffa a doppio collare per ancorare il castello al canotto di sterzo senza saldature..... € 1.500
- 2 serbatoi ant. x 10 litri artigianali..... € 2.000
- 2 serbatoi post. 9 + 10 litri artigianali..... € 1.500
- Airbox artigianale, ricavato tra i due serbatoi ant., rondella per svito rapido e accesso immediato... € 600
- Radiatore olio Jagg..... € 140
- Pompa benzina a sx innesti a sgancio rapido Mikuni a depressione..... € 105
- Ammortizzatore di sterzo Öhlins..... € 550
- Paracoppa con tasca porta-attrezzi artigianale in alluminio con rivestimento "carbon"..... € 600
- Batteria Yuasa 12 V inserita con modifica sottosella al posto del filtro aria..... € 95
- Carburatore FCR da 41 mm..... € 650
- Scarico e collettore Akrapovic in titanio..... € 1.100
- Pedane larghe Geco..... € 120
- Frecce a sgancio rapido Africanqueens..... € 70 cad.
- Freno ant. disco maggiorato NG da 290 mm... € 140
- Freno post. Braking..... € 115
- Parafango ant. KTM carbonio..... € 240
- Forcelle Marzocchi Shiver USD da 50 mm..... € 1.800
- Mono post. Öhlins..... € 1.020



Il filtro è ora alloggiato in un air box nella zona anteriore, davanti alla sella, fra i due serbatoi.



Trasmette solidità il castello in alluminio che sostiene gruppo ottico e strumentazione.



Dal roadbook al GPS, dal trip master al sistema per i sorpassi tipo Sentinel, su questa XR non manca proprio nulla!

**OnlyBike**  
V.le Monza, 73 - Milano  
Tel. 02 26116521  
www.onlybike.it

COSTO TOTALE PREPARAZIONE:  
**€ 13.755**