

ST
RA
DA

FUOR

di MOTOCICLISMO

4 e mezzo di notte

Husqvarna contro KTM

Le ufficiali

Aprilia MXV 450 Chiodi

Yamaha YZ250F Cairoli

Yamaha YZ450F Coppins

Motard

Husqvarna sbanca il mondiale

DICEMBRE
ANNO 5
€ 3,50
in Italia - mensile



**PIU' STRANA DI COSI...
ESCLUSIVA
HUSABERG FE 450
e le altre novità di Milano**

2009



FUORISTRADA 12 2007

LA MECCANICA NEL CUORE

Figlio di contadini, Lorenzo Ferrari vive il suo rapporto con la meccanica già da piccolo, con trattori e attrezzi agricoli, ma è la Vespa del papà che lo attrae e su cui fa le prime esperienze, prima di passare a moto di tutti i tipi, dal Demm 50 HF alla Guzzi 250 TS per proseguire con Guzzi GT 850 California e una collezione di 14 moto tra Ducati, Guzzi (compreso un Ercole elaborato da 80 orari) e Laverda. Studia da perito meccanico e, a 18 anni, approda alla Graziano, che produce macchine per la lavorazione meccanica, dove si specializza su quelle a controllo numerico e gira il mondo ad istruire gli acquirenti. Il cuore, però, è per il "lavoro vero", quello in tuta e così, nel 1983, apre la propria azienda. Con il cuore che batte per tutto quello che "fa burdel", aerei esclusi ("Sai, quelli prima o poi vengono giù"), non poteva non fare fuoristrada e già nel '78 era in sella ad una Beta 250, seguita dalla Beta 420 ("la moto dell'atleta, ogni salto una crepa"). Seguono: Yamaha IT465 e TT600, Honda CR250R, KTM 620 LC4, Husqvarna TC610, Yamaha 400 5 valvole, KTM 525... e Honda CR750 Twin F, la sua creatura (ma di "lavoretti" simili ne ha già fatti). Ha fatto anche qualche corsa in auto, compresa l'epoca.



TEST HONDA CR 750 TF

do la stessa progressione di serie, ma non la corsa (ben 310 mm), grazie all'ammortizzatore, realizzato in collaborazione con la ORMA, con vaschetta posteriore per lasciare spazio agli scarichi. Di Brembo sono le componenti per freno, pompe e pinze, con disco da 270 mm Braking all'anteriore e posteriore tradizionale da 220 mm. Visto il rendimento, è già prevista l'adozione di un 240 mm. Scontato il largo uso dell'ergal per la viteria, mentre numerosi sono i particolari ricavati dal pieno, sempre nello stesso materiale. Oltre a quelli già citati ci sono i supporti pedana, la leva freno, il portamolla del mono e gli scambiatori di calore alleggeriti. La nostra curiosità, sul prezzo di questo prototipo, non è stata soddisfatta: la risata di Lorenzo è stata perentoria: "Sono conti che non faccio", ma la soddisfazione, quella è tanta più di quella che riusciamo a leggergli in viso!

Ma, mentre ascolta i nostri commenti, è già lì a pensare dove intervenire: chissà quante cose avrà già rivisto quando leggerete questa prova... Per saperne di più: Officine Ferrari, Tortona (AL), officine.ferrari@lorenzoferrari.191.it.

QUANDO AVERE SENSO NON HA SENSO

Da appassionato di grosse bicilindriche, nonché possessore di un'Africa Twin, di fronte a questo capolavoro delle Officine Ferrari mi sento ancora più agitato di quando, 12enne, scoprii le modelle del catalogo Vestro. I grossi bicilindrici spingono con impetuosa dolcezza e il lungo interasse e la posizione panoramica rendono l'incedere solenne ed entusiasmante: e se già è divertente andare in giro con simili betoniere, pensate che bello dev'essere far perdere loro peso, non avere più una cisterna tra le gambe ed eliminare la carenatura! Quella volta che mettemmo a confronto, sullo stesso percorso, la KTM LC8 Adventure con la Super Enduro, i 16 kg di differenza sembravano molti di più e la SE era nettamente più divertente, anche perché infondeva più fiducia. Per questo, diversi tra coloro che restano fedeli all'Africa Twin - una delle moto più affidabili di tutti i tempi - eseguono operazioni di strip-tease seducenti quanto questa dell'Officina Ferrari. Tra gli specialisti, molto noti sono Only Bike di Milano e GPMucci di Bologna, dei quali vediamo, a destra, due loro creazioni. Africa Twin siffatte, pur avendo meno CV delle attuali KTM Super Enduro e BMW HP2, riescono ad essere competitive nel Motorally: Francesco Catanese, con l'Africa

Twin 840 di Only Bike, è arrivato secondo nella classe bicilindriche.

Al di fuori delle poche gare in cui si possono usare, però, queste moto non rappresentano una scelta logica: rinunciano a tutte le qualità delle maxi-enduro (comfort per pilota e passeggero, protezione aerodinamica, autonomia, capacità di carico) senza comunque poter arrivare dove vanno le mono, perché il peso resta sempre elevato. Per questo molti, tra la Super Enduro e la Adventure, sono più attratti dalla prima, ma acquistano la seconda. Il senso di queste special... è che non hanno senso: sono oggetti di pura libidine, belli da guardare e da guidare e danno ancora più gusto delle special ricavate dalle custom e dalle naked.

Mario Ciaccia

