

## ENDURO

### TEST SPECIAL YAMAHA YZ250F-E

La derivata cross con  
l'avviamento elettrico

### TEST 125 4T Beta, Fantic e HM 3 modi per tornare a scuola con il sorriso

## CROSS

### TONY E MARVIN CAMPIONI

e KTM fa cappotto

# ST RA DA

**MOTOCICLISMO**

OTTOBRE 2010  
ANNO 8  
€ 3,50  
in Italia - mensile

## GRAHAM JARVIS E LA SUA SHERCO 300 PRONTI ALL'IMPOSSIBILE

## PROVA ANTEPRIMA



# KTM 350 SX-F

tutta la verità dalla pista e dal banco prova

**TURISMO** GILBA, CANNONI E GARDETTA: LE MERAVIGLIOSE ALPI OCCIDENTALI




00010  
FUORISTRADA 10 2010

**EN  
DU  
RO**

**ENDURO ALPINI GORLE**

Testo Francesco Catanese, foto Fabrizio Grioni



A GORLE (BG), TRA CAMPIO-  
NI, PUBBLICO IN DELIRIO E  
SUORE SCATENATE SI È COR-  
SA LA GARA DI ENDURO PIÙ  
DIVERTENTE E BENEFICA  
CHE CI SIA: IL "MONDIALE"  
DEGLI AMICI DI GIÒ SALA !

**SUORE, ALPINI**



**E UNA CICCIONA**

2010 7<sup>th</sup> WORLD CHAMPIONSHIP  
ENDURO GORLE REPUBLIC

# HONDA XRV 750



Furio Modena non è nuovo a queste trasformazioni. Ha già vinto diversi premi a "concorsi di bellezza" dedicati a Honda di qualsiasi tipo.



Non era certo il terreno adatto, ma a Gorle abbiamo corso con uno splendido esemplare di Africa Twin 750 preparato per le gare africane da Only Bike di Milano che ha suscitato l'ammirazione del pubblico tanto era bella, imponente e curata.

Dalle abili mani di Furio Modena, Roberto Nava e Guido Guerrini è uscita una vera regina del deserto che è stata subito ribattezzata "Araba Fenice" proprio a indicare la rinascita di una moto importante ingiustamente dimenticata da Honda.

Il telaio è stato rinforzato e la parte posteriore accorciata, il paramotore è stato irrobustito, nella parte inferiore, con una lastra di alluminio ed ha tasche laterali e serbatoio acqua anteriore, la pompa della benzina è stata sostituita con una sempre elettrica ma migliore, la sella è stata accorciata e modificata nell'imbottitura e nella copertina che, ora, è scamosciata, è stato aggiunto un borsello in cuoio per attrezzi e ricambi, è stato modificato il gruppo ottico anteriore con un gruppo alogeno protetto da una griglia in alluminio ed è stato aggiunto un fanale posteriore come da regolamento rally FIM. Inoltre è stato installato un serbatoio anteriore da 36 litri in kevlar e carbonio con striscia trasparente per vedere il livello della benzina. La carena è in pezzo unico, più stretta dell'originale, con telaio predisposto per porta roadbook MD, 2 trip ICO e ripetitore di CAP. Il cerchio posteriore è un Excel da 18" con mozzo originale lucidato a specchio, mentre il cerchio anteriore è un Excel da 21" con canale stretto e freno a disco singolo sul quale agisce la pinza freno della Honda CBR1100XX con tubo in treccia. Le pedane sono state migliorate, il cavalletto allungato ed è stata incrementata la base di appoggio. L'impianto elettrico è stato semplificato e, a livello di sospensioni, abbiamo la forcella Marzocchi Shiver da 50 mm con piastre ricavate dal pieno e il mono Öhlins pluriregolabile. Il parafango

anteriore è in carbonio mentre il manubrio è quello della BMW HP2. Il rapporto finale è 17-48, mentre la marmitta è un esemplare unico in titanio della Arrow. Il motore è stato modificato a livello di pistoni, testata e volano con lucidatura di bielle e albero motore. L'incremento di potenza rispetto alla moto di serie è di circa 10 CV e la preparazione ha richiesto 180 ore, con un risultato che definire eccellente è poco.

## IN SELLA

Quello che colpisce subito di questa moto è l'impatto estetico. Imponente ed elegante grazie alla livrea HRC, è dotata di un carisma (sconosciuto alle altre maxi enduro) che ti calamita lo sguardo. In sella la posizione è studiata per le lunghe percorrenze, soprattutto in piedi sulle pedane. Ci si accorge subito di una maggiore leggerezza rispetto al modello di serie, merito dell'esteso impiego di materiali pregiati. Quando si spinge il pulsante di avviamento la tonalità cupa lascia subito intendere che non si ha a che fare con la fin troppo dolce unità di serie, ma con qualcosa di estremamente curato e performante. La carburazione è perfetta e il motore sale di giri in un istante, per poi tornare subito al minimo, senza incertezze. In movimento la moto è maneggevole, nonostante il serbatoio da 36 litri, infatti ha una conformazione tale da non tenere le gambe troppo allargate. Prende velocità in un istante e si capisce subito che la moto è stata concepita per essere lanciata lungo interminabili piste sabbiose. Ha degli ottimi bassi che ti permettono di passare quasi subito alla marcia successiva, infatti non conviene tirare troppo le marce perché mura in fretta. Le sospensioni sono ottime sui rettilinei bucati o sassosi, dove filtrano ogni asperità, mentre nei cambi di direzione tipici di un fettucciato si avverte un effetto dondolo dovuto alla grande escursione della forcella che ho trovato un

## Africa Twin



## “Araba Fenice”



Il borsello in cuoio fa tanto Dakar anni Ottanta ed è sempre apprezzatissimo.

po' morbida rispetto al mono posteriore che, invece, era particolarmente duro. Preferirei che lavorasse di più seguendo il terreno sia in accelerazione, dove si avvertono repentini sbandamenti del retrotreno, sia in frenata, dove la ruota posteriore tende a saltellare in staccata. C'è comunque da dire che ho corso su un terreno viscidissimo perché continuamente innaffiato dagli organizzatori e che, comunque, sia forcella sia mono sono ampiamente regolabili per personalizzare la taratura. Ho invece trovato la sella un po' bassa e corta (grazie... Francesco è alto 30 cm più di Furio, ndr), infatti nelle curve lente non riuscivo a spingere sulla pedana esterna, mentre l'alzarsi in piedi richiedeva un certo sforzo. Ma anche qui è facile risolvere il problema modificando l'imbottitura per adattarla all'altezza del pilota. Una moto da sogno, che ha suscitato lo stupore del numeroso pubblico di Gorle. Portarla, poi, dietro al cancelletto di una manche si cross insieme a piloti di fama mondiale è stata una delle emozioni più forti che abbia mai provato.

Francesco Catanese

