

06
SETTEMBRE
OTTOBRE

€ 4,90

www.endurista.org

endurista

DI PASSION

NUOVA HUSABERG 2T

Una blu dal cuore arancio...

NOVITÀ 2011:
HUSQVARNA TE 449
e BETA RR 400

ISSN 2035-6664
9999-5020 NSSI
00006

TECNICA

- Sostituire la frizione
- La navigazione a RB

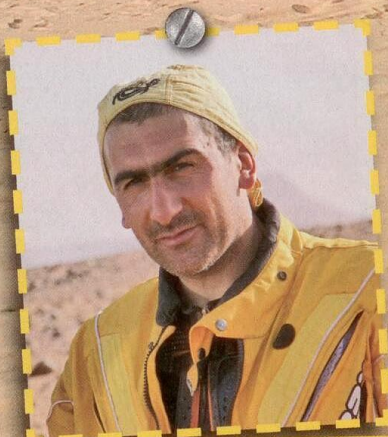
RAID: Tuareg Rally e Rally d'Albania



HONDA

XR AFRICA 640 cc

La rivincita dei mono anni '90



Rinaldo Amadori, preparatore e proprietario.

Per gli inguaribili romantici schiavi del mito della "moto totale" gli anni Novanta sono stati l'era dell'oro: sfrecciavano in mulattiera e ti portavano al bar-dei grossi ed aggressivi maxi monocilindrici da 600 cc di cilindrata dotati di una polivalenza oggi introvabile. Erano gli anni mitici delle Yamaha TT 600, delle Suzuki DR 650, delle Kawasaki KLX, dei grossi Gilera XRT ed RC e delle bellissime Aprilia Tuareg, moto in grado di percorrere decine di migliaia di chilometri

senza interventi di manutenzione straordinaria, dotate di buona potenza e di un peso sufficientemente contenuto da poter essere usate anche nell'off-road impegnativo. Il gap tra le prontogara e queste moto di serie era importante, ma la delicatezza delle moto da competizione spingeva gli appassionati meno estremi a presentarsi in gara anche con questi bestioni polivalenti che in quegli anni spopolavano nei vari campionati regionali enduro.

Testi e foto: Fabio Imperiali - Grafica: Luca Brunelli

eLA-
BORA-
ZIONI!

Rinaldo in azione!

Ancora oggi quel tipo di moto riscuote un cospicuo successo di pubblico, un pubblico di motociclisti veri e puri che bada alla sostanza ancor più che alla moda. È così che miti come la **Honda XR 600** sono destinati ad accompagnarci, sopravvivendo al passaggio del millennio e facendo ancor oggi bella mostra di sé sulle strade delle nostre città come nelle carraie delle nostre colline. E proprio di una XR 600 è la storia che vi raccontiamo in queste pagine, una storia come sempre di passione pura e di endu-

ro al 100%. La bimba protagonista di questo editoriale è una "vecchia" (ma non diteglielo, è pur sempre una gran Signora) **XR 600 del 1991**, ormai alla soglia dei vent'anni, ma che ancora tiene botte di brutto!

La semplicità del propulsore che la equipaggia, raffreddato ad aria e olio, senza tanti fronzoli (distribuzione monoalbero e filosofia minimalista del "quello che c'è non lo puoi rompere") ne ha reso **leggendaria l'affidabilità** e la resistenza all'uso anche più impegnativo. La potenza,

superiore - anche se di non molto - ai 40 cv, gli ha poi consentito prestazioni adeguate, tali da renderla, unitamente al peso tutto sommato contenuto, una moto divertente e sufficientemente facile da guidare. Il vero punto forte della XR è però sempre stato il tiro ai bassi in grado di togliere d'impaccio da qualsiasi situazione, assicurando una "pistonata" di risposta alla rotazione della manopola del gas da "emozioni forti". Non c'è quindi da stupirsi più di tanto se ancor oggi questo modello conta miglia-

ELABORAZIONI

ia di appassionati estimatori, né tantomeno sorprende il fatto che, tra questi, ce ne siano molti disposti ad investire ancora su questo modello per creare la propria special per l'uso in fuoristrada.

È senza ombra di dubbio il caso di **Rinaldo Amadori, classe 1967**, che avendo in prima persona vissuto il mito della XR negli anni in cui era "la moto da battere" ha portato con sé nel cuore il fascino di questo modello coltivandone ancora oggi il culto attraverso le sue due bimbe che tiene al sicuro nel box, una perfettamente originale e l'altra, oggetto di queste righe, **super dopata per l'uso desertico impegnativo**. La preparazione è avvenuta con calma e con un lavoro certosino, abbracciando un arco di tempo di ben quattro anni, durante i quali il nostro Rinaldo ha alternato progetti, ricerche di parti ed

accessori e preparazione di componenti artigianali al montaggio, alla messa a punto e alla verifica delle varie soluzioni che via via dalla carta si materializzavano su quello che era il manichino destinato a diventare una vera moto mangia dune.

Partendo dall'estetica, ciò che senza dubbio spicca maggiormente è il complesso **serbatoio/cupolino** che conferisce alla moto una silhouette estremamente aggressiva e moderna ed ha il suo cuore nel bellissimo **tank in alluminio realizzato artigianalmente** e della capienza di ben **23 litri** che, unitamente ai consumi "umani" di questa moto, garantiscono un'autonomia di esercizio adeguata all'impiego desertico su tracciati lunghi caratterizzati dalla costante difficoltà di reperimento del carburante.

Un'altra chicca di realizzazione artigianale è il **traliccio che supporta cupolino e strumentazione di navigazione**, anch'esso realizzato in alluminio e che

si ancora saldamente nella zona canotto al di sotto delle piastre di sterzo. Sella e fianchetti restano quelli originali Honda (tranne che per la sostituzione della spugna e della copertina della sella), mentre i parafranghi di serie lasciano il posto ad uno dritto tipo cross per il posteriore e ad uno basso sulla ruota anteriore.

Gli interventi più consistenti sono stati riservati all'impianto sospensioni, dove la classica forcella telescopica XR, nota per essere cedevole e poco sensibile alle regolazioni, ha ceduto il passo ad una ben più performante **Kayaba** preparata **Paioli con steli da 46 mm** di diametro e molle rinforzate per l'uso su pista. Anche il raggio di sterzo è stato opportunamente ridotto in vista dell'utilizzo africano, e sulle piastre, oltre a dei risers che aiutano a mantenere la giusta posizione di guida in piedi, trova posto un **inusuale ammortizzatore di sterzo WP** di tipo longitudinale di derivazione stradale.



Segue >>

HONDA

XR AFRICA 640 cc



“Dopata” per l’Africa!

113
endurista
SETTE OTT 2010

ELABORAZIONI

Il mozzo posteriore originale è stato sostituito con un aggressivissimo elemento in alluminio ricavato dal pieno e che ospita un parastrappi, fine accortezza che lo rende più adatto all'uso su sabbia.

Al posteriore Rinaldo monta il Re dei mono, un performantissimo **Öhlins**. Ma gli interventi qui sono ancor più sostanziali; infatti, per aumentare la stabilità in velocità, viene allungato l'intero forcellone di 30 mm incidendo anche sull'escursione ruota.

Anche i cerchi di serie vengono sostituiti con degli **Excell** di maggiore resistenza, mentre il reparto frenante subisce interventi meno massicci che si limitano all'adozione di un **disco anteriore maggiorato a 270 mm di diametro contro i 250 mm dello standard**.

Il propulsore viene preparato per esaltare le sue già proverbiale doti. Da un lato si cerca di aumentarne potenza e corposità con l'adozione di un **cilindro Dominator con rettifica**, in cui scorre un pistone forgiato alleggerito che porta il volume e la cilindrata a **640 cc**. I condotti di aspirazione e scarico sono lavorati per ottimizzare i flussi ed il volano viene alleggerito

per aumentare la brillantezza di risposta. L'alimentazione viene affidata ad un **carburatore Keihin da 41 mm** e lo scarico è un **Acerbis** a cui viene rivista artigianalmente tutta la parte interna. Dall'altro lato vengono adottati tutti gli accorgimenti necessari a migliorarne l'affidabilità. La frizione di serie, famosa per subire l'affaticamento durante l'uso impegnativo (specie per la scarsa consistenza delle molle standard), viene completamente sostituita con una di derivazione crossistica. Viene poi implementato il sistema di lubrificazione, tramite l'adozione di un radiatore di raffreddamento dell'olio ed un **filtro supplementare del lubrificante** per aumentarne l'efficienza e la durata durante l'uso in condizioni di sporco. Completano l'elaborazione una pompa per il carburante (necessaria per poter attingere la benzina dalle zone del serbatoio artigianale che si trovano al di sotto del piano carburatore) e una serie di fazzoletti di rinforzo

d'acciaio posizionati nelle zone del telaio più esposte alle sollecitazioni. Tocco finale, la colorazione con dominante bianca, da vera Signora di classe!

Il risultato finale è **una macchina da deserto bella, funzionale ed unica nel suo genere!** Una moto che vedrà molte delle sue moderne rivali passare il testimone alle generazioni future, restando efficiente ed attiva sul campo per un numero di anni considerevole e con un costo di esercizio davvero irrisorio. Una di quelle dual che ti porterà sempre a casa con un po' di fil di ferro, del nastro telato e qualche fascetta e che saprà in ogni momento trasmettere passione e fascino facendo girare la testa anche ai più convinti modaioli del tassello.

Bravo Rinaldo, a parer nostro sei riuscito nel tuo intento di creare "l'arma totale". Endurista è orgoglioso di ospitarti su queste pagine, la tua si che è passione! ||

Special Parts

AMMORTIZZATORI

- Forcella anteriore a steli rovesciati 46 mm Kayaba Paioli con molle rinforzate e trattamento scorrevolezza. Piastre dal pieno con raiser e manubrio € 1.200
- Monoammortizzatore posteriore Öhlins stelo da 16 mm con serbatoio separato, accorciamento stelo e installazione € 850
- Ammortizzatore di sterzo trasversale WP con 35 regolazioni. Flange adattamento e fissaggio € 400

IMPIANTO FRENANTE

- Pinza anteriore Brembo 2 pistoncini con pompa originale XR. Disco a margherita flottante 270 mm € 250 (escluso disco)
- Disco e pompa posteriori originali

RUOTE

- Cerchio anteriore Excel con mozzo in ergal completo di disco flottante, distanziali in titanio, Mousse Michelin e gomma Desert Michelin € 800
- Cerchio posteriore Excel con mozzo in ergal con parastrappi, adattamento disco originale. Corona in acciaio. Mousse Michelin gomma Desert Michelin € 1.150

SOVRASTRUTTURE

- Serbatoio artigianale in alluminio da 23,5 litri verniciato bianco. Pompa benzina a depressione Yamaha € 1.250
- Traliccio porta strumenti in alluminio. Cupolino in resina verniciato bianco, gruppo doppio faro con protezione. Parafango basso con parasteli in Kevlar € 950
- Allungamento forcellone posteriore di 30 mm € 500

MOTORE

- Cilindro Dominator 650 cc con canna in ghisa. Rettifica per pistone maggiorato e alleggerito. Allargamento condotti di scarico;
 - Alleggerimento volano per un maggiore tiro ai bassi;
 - Frizione completa CR 500 (più resistente agli sforzi);
 - Radiatore supplementare olio motore e modifica condotti raffreddamento testa;
 - Filtro supplementare olio con porta filtro ricavato dal pieno per filtrare olio in ritorno dal telaio. Capienza olio motore 2,6 litri;
 - Terminale di scarico maggiorato internamente;
 - Telaio rinforzato in vari punti su indicazione di ex piloti Dakar;
- TOTALE € 2.800**
- Carburatore Keihin FCR41, adattamento e fissaggio € 680

Finalmente pronta a tutto!

COSTO TOTALE
PREPARAZIONE:

€ 10.915