

Riders

**BOTTPOWER XR1R
& HONDA SEGALE
ENDURANCE**

QUANDO LE SPECIAL
(DA CORSA) NON LE FANNO
I CUSTOMIZZATORI

+
HELMET

WIDE

SHUT

RIDERS ITALIAN MAGAZINE
NOVEMBRE / DICEMBRE 2017
EURO 3,50



SPECIALE
**RIDERS
CAR**

IL DELTONE
INTEGRALE

ABARTH 595
COMPETIZIONE

RALLY LEGEND
A SAN MARINO

PERSONAGGI

FRANCO MORBIDELLI

WANG MOTORCYCLES

MAXIMILIAN FUNK
DI THE RIDE

+
**DUCATI
SIX DAYS
125**

LA MOTO
CHE CI VORREBBE
OGGI

+
**DIRT
TRACK DEL
ROSARIO**

TANTA POLVERE
NIENTE FIGHETTI
MUCHO GUSTO

+
**KTM
FREERIDE
250F**

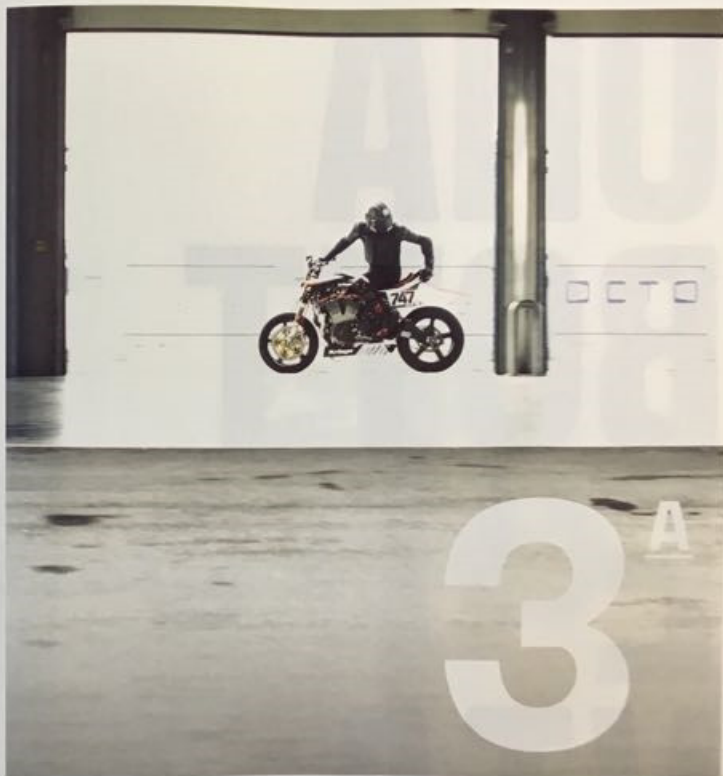
IN BILICO
TRA ENDURO
E TRIAL



MOMODESIGN

Blade Helmet
momodesign.com

REDEFINING THE
URBAN STANDARD



STORIE

Bottopower XR1R by David Sanchez

88

Elit Track 61 Rosário

84

Ducati 120 Six Days

70

Honda Regale Classic

76

LA TERZA

Il regalo di lettura
a scrittura è offerto da

MONT
BLANC

UNA BOTT E VIA

QUESTA NON È LA CLASSICA SPECIAL SU BASE BUELL. QUI CI SONO DIETRO UN PROGETTO E UN TECNICO DI ASSOLUTO LIVELLO, NON UN CUSTOMIZZATORE. LA MOTO È UNA ISPANOAMERICANA E SI CHIAMA BOTTPOWER XR1R, TRASFORMATA DA DAVID SANCHEZ, EX INGEGNERE DEL MONDIALE DI MOTO2, PARTENDO DA UNA RARISSIMA XR6R DA CORSA, PROVATA ALLO SCORSO PIKES PEAK, LA STORICA GARA DI SALITA, E ARRIVATA SUBITO QUARTA. SCUSATE SE È POCO

Articolo di Alberto Casatta Foto di Raffaele Pasolunghi



Tempo di lettura: 4 min

Tempo di lettura: 6 minuti

Powered by
MONT
BLANC

Testo: Alberto Cecchetti
 Foto: Adi Piate SP R;
 pentonine Ufo Piate,
 giocchiere, stivali
 e guanti Alzonestare.



LA BASE XBRR È STATA PRODOTTA IN POCHISSIMI ESEMPLARI. E IL MOTORE È RIMASTO PRESSOCHE' DI SERIE

Fate una cosa: prima di leggere questo articolo aperte YouTube e digitare: 2017 PPHC Travis Norwood #147. Giusto per capire subito con che razza di lumbardone abbiamo a che fare. Definirla una bella special su base Buell, come ce ne sono in giro tante, è a dir poco riduttivo: qui c'è dietro il pensiero, il progetto, la realizzazione di un tecnico di livello assoluto, non uno dei tanti customizzatori. E si capisce subito appena ci si avvicina dal vivo a questo gioiello. Tale David Sanchez, spagnolo puertoriquense, ma più che altro ingegnere di pasta che ne ha viste tante, lavorando nel Motomondiale in Moto2, per poi progettarsene una in proprio di moto, e schierarla nel CEV (Campionato nazionale spagnolo velocità, come il nostro CIV). La storia di questo mese riguarda quindi una spagnola di origine e cuore americani di nome Rotopower XR8R, costruita su base XBRR, la versione da corsa di Buell prodotta in una cinquantina di esemplari, pochissimi. Il motore è ri-

masto pressoché di serie, a parte un adeguamento dei cornetti di aspirazione realizzati in magnesio. Un pomponi V2 a 45° di 1.139 cc a due valvole per cilindro, raffreddato ad aria. Sbaglia 150 cavalli a 8mila giri con coppia massima di 125 Nm espresso a 6.500 giri con rapporto di compressione 12,5:1. Il cambio è rimasto a 5 marce, come consuetudine di questi motori, ma la trasmissione è a carter, più adatta della originale per uso sportivo. La ciclistica e la sovrastruttura sono state rimaneggiate dal mago Sanchez: si vede lontano un miglio l'Ohlins al posteriore e la forcella con steli in carbonio con copertura ceramicata. E tutto il resto ribatte all'inciso, mantenendo le quote principali simili all'originale. Questa bella ha partecipato lo scorso 25 giugno all'ultima edizione della Pike's Peak International Hill Climb. La leggendaria gara in salita che lo

continua a pagina 81 >>>



**PIKES PEAK:
100 ANNI + 1
DI STORIA, 20
CHILOMETRI
DI PERCORSO
E ARRIVO A
4.300 METRI.
LA BOTTPOWER
HA VINTO DUE
CATEGORIE,
TERMINANDO
IN CLASSIFICA
GENERALE
APPENA SOTTO
IL PODIO.
NEL 2018,
ALTRA SFIDA
CON REENIE
SCAYSBROOK**

Il motore è un V2 da 1.320
cc di cilindrata, 2 valvole
da 180 cavalli di potenza e
una coppia massima da 125
Nm a 6.500 giri. Il rapporto
di compressione è di 12,9:1
e funziona con combustibile
Senonci da 110 ottani.
Nella pagina a fianco, in
aerografica, su richiesta,
prezzi d'aria che alimentano
l'airbox con aria fresca.





Nella pagina a fianco, l'impianto di servizio, di serie, della rarissima XM8. I collettori di aspirazione sono stati riprogettati, mentre la centralina elettronica è stata messa a punto sul tracciato di gara della Pikes Peak. La nostra prova moto è stata svolta all'Autodromo di Modena. Per info: editor@mondadori.it

PER PORTARLA AL LIMITE NECESSITA DI MESTIERE. I 150 CAVALLI SI SENTONO TUTTI E SU UNA CICLISTICA COSÌ SEMBRANO MOLTI DI PIÙ

0 — segue da pagina 53

svolge in Colorado, USA, dal 1916: pazzesco, cento anni più uno di storia. Il percorso misura venti chilometri (19.990 metri) con arrivo in quota a 4.300 metri. Pur essendo un'ardente della gara, la XR1R non è certo andata lì a fare la passerella: con il pilota Travis Newbold ha terminato al quarto posto assoluto aggiudicandosi però le categorie Challenge Exhibition Powersport e Challenge Motorcycle. Alla prima volta, scusate se è poco. Mica è finita: nel 2016 il team ci riprovò con la stessa moto ma con Remco Scaybroek, uno dei pochissimi specialisti della Pikes in grado di compiere l'impresa al di sotto della soglia dei 10 minuti. L'esperienza Boppower alla Pikes Peak 2017 è coinvolgente, con tutte le difficoltà del caso: dai pochissimi test, alla necessità di imparare il più possibile a memoria il lungo percorso zeppo di curve di tutti i tipi (mica di volane) dal barrolo, per non parlare delle problematiche di messa a punto della moto per via del grande dislivello di altitudine fra la partenza e l'arrivo, che causa sensibili differenze di resa e comportamento del motore. In attesa dell'arrivo quasi last minute della sua Btt XR1R, Travis non ha perso tempo e si è allenato con una Suzuki SV650. Poi ci sono state (ma questo vale per tutti le problematiche delle basse temperature ai 4 mila metri, con le prove alle 5 di mattina quando in alto c'è un freddo cane, perché la strada rimane aperta al pubblico e di giorno col traffico diventa tutto molto pericoloso. Comunque: in sella a questa Btt si sta, a livello di proporzioni, più o meno come su tutte le Buell, ovvero compatiti, corti più che altro. Se si è attini, l'unico modo per inserirsi in configurazione race è arretrare fino in fondo lungo la sella e cercare di ingobbiarsi al massimo per allinearsi in quel poco di aerodinamica che c'è... che in questo caso è pressoché nulla. Ma tanto, su quel tipo di gare, di rettilinee lunghe non ce ne sono e si può perdersi montare la guida con manubrio alto e largo come questa è ottimale perché permette un maggior controllo anche sulle eventuali imperfezioni del fondo e, inoltre, ci si stancano

meno braccia e polsi. Il motore pompa come un forsennato e ha l'erogazione perfetta con tanta forza ai regimi intermedi, proprio quello che serve nelle gare in salita. I 150 cavalli si sentono tutti e su una ciclistica così da gazella sembrano molti di più, ma con il gas non si scherza e a questa moto conviene dare del voi. Frena quasi come una GP ed è settata con un compromesso adeguato al fondo imperfetto: bella da usare anche su una strada aperta in caso di utilizzo privato, non solo nelle gare. La prova che ho fatto è stata più che altro dimostrativa, perciò non ho elementi per averne constatato limiti o criticità. Rimane il fatto che si tratta di una moto che per portarla vicino al limite necessita un bel po' di mestiere. Ma, indubbiamente, si percepisce che sotto c'è lo zampino di un tecnico professionista delle corse e non di un preparatore normale. Non c'è nulla di casuale, con una cura impressionante nei minimi dettagli. E sapete qual è il bello? Che, volendo, questa moto si può avere e portarsela a casa. Be', non proprio questa, ma fatta così sì. In questo caso però ci si potrebbe scattare con i prezzi, circa 70 mila euro, ma si può avere secondo vari tipi di allestimento, non è sconosciuta anche nei conti. Considerate che è fatta interamente a mano. Alla fine ho vissuto, anche se indirettamente e da lontano, l'esperienza di Travis con la Btt XR1R che mi ha coinvolto al punto di capire che, se sei un fan di moto, la Pikes Peak è uno di quei posti che dovresti visitare almeno una volta nella tua vita. Cosa che ho scritto nei miei libri, tempo fa riguardo al lago salato di Bonneville. Sono luoghi leggendari, dove molti e piloti provano a raggiungere il limite, anzi, a superarlo. Il distributore Boppower per l'Italia è TUC (Doveronati), il titolare è Stefano Caracchi, ex pilota GP 125 e 250 che ha corso anche con le Ducati preparate da NCR e, per l'assistenza a Milano, potete affidare alle mani preparatorie di Massimo Vismonte, mentre a Bologna vi dovete rivolgere a SBRonca di Marco Soriano e Walter Bonolis e, ad Avellino, al servizio di Officine Fucile Racing di Saverio Fucile. Gente vera, che di Buell ne ha tante. Anche se questa è una Buell davvero speciale. ●