

MOTOCICLISMO



10007
9 1770027 199001

ANTEPRIMA MONDIALE

Questa
è la nuova

Gilera 600

IN QUESTO NUMERO

TEST e NOVITA'

- Aprilia RS-SR DITECH 5
- Gilera ICE 50
- Laverda Phoenix 150
- Moto Guzzi California EV 1100
- Piaggio Zip SP 50
- Suzuki GSX 1400
- Yamaha BT1100 Bulldog
- Yamaha Majesty 125

PROVE - BMW C1 200

- Honda CBR600F Sport
- Kymco Grand Dink 250
- Malaguti Ciak 150
- MBK Thunder 150
- Piaggio Vespa PX 150

COMPARATIVI

- In viaggio con
- Aprilia RST 1000 Futur
 - BMW R 1150 R
 - Yamaha FJR 130

IN PISTA A MONZA

- Honda CBR900RR
- Suzuki GSX-R 1000
- e Yamaha YZF-R1
- più le derivati Superstock

SPORT

La tecnica del motomondiale

FUORISTRADA

- Le nuove VO
- e Yamaha per il 2001
- African Queen Varadero
- Il Mondiale Cross

NOSTRA GRANDE INCHIESTA

Chi sono
e che cosa
vogliono
motociclisti
italiani

Carlo

Talamo

"Sono un
motociclista
da bar"

Più fuori che strada

Più fuori che strada

AFRICAN QUEENS VARADERO

Honda latita nel portare avanti il concetto di "endurona"? Ci pensa African Queens, noto preparatore tedesco che ha realizzato una special su base Varadero. E' bella, va forte, ma non è ancora punto, però lancia un segnale e questo, forse, è l'aspetto più importante...

di Giuseppe Gori e Paolo Bergamaschi, foto Giuseppe Gori

Quando iniziarono a circolare voci su una nuova endurona Honda, col motore derivato dal potente e affidabile bicilindrico della VTR1000, molti avevano sperato in una nuovissima African Twin. Invece la Varadero che venne presentata negli stand dei saloni lasciò parecchio delusi chi desiderava una vera enduro, adatta ad affrontare del fuoristrada serio. La stessa Honda saggiamente ha lasciato in produzione quella che è ormai l'unica bicilindrica veramente in grado di fare dell'enduro senza compromessi, grazie soprattutto alla ruota da 21". E allora c'è chi l'endurona se l'è fatta "in casa", come i tecnici tedeschi dell'African Queens che hanno sviluppato questa special su base Varadero. Con i consigli del loro amico Roberto Boano, velocissimo pilota ed esperto concessionario piemontese, famoso più per le sue avventure agonistiche dakariane che per le precedenti vittorie crossistiche, è stato allestito un kit per modificare e rendere la Varadero finalmente capace di fare enduro sul serio, e non solo qualche sterrato lentamente e con estrema prudenza. Proprio grazie alla disponibilità di Boano e di un suo cliente abbiamo avuto modo di provare una delle prime Varadero modificate da African Queens, pur se in corso d'opera in quanto necessita di ulteriori sviluppi. I CV del V-twin che equipaggia la Varadero sono tanti e senza una buona taratura delle sospensioni e una diversa posizione di guida diventano non solo inutili, ma un vero problema da gestire. Un buon compromesso finale, comunque, è assolutamente possibile, vista l'esperienza di Boano e la competenza degli

specialisti dell'African Queens. Anche perché in cambio dei quasi 35 milioni necessari per il kit (al quale bisogna aggiungere anche il costo di una Varadero) è lecito attendersi e pretendere molto di più. Soprattutto un diverso serbatoio che lasci maggior libertà di muoversi e avanzare al pilota durante la guida. Perché non ha neppure molto senso spendere cifre tanto considerevoli e lasciare una trasformazione tanto radicale a metà. Fatto 30 si può fare tranquillamente 31 e comperare un serbatoio migliore per l'utilizzo off-road. Per ora, fra le tante parti commercializzate da African Queens, sicuramente le più importanti sono le



**Lunga vita alla
regina**



In alto, la completissima strumentazione per "navigare", completa di road book e tripmaster. Nell'altra foto, l'ammortizzatore Ohlins completamente regolabile con, in primo piano, il pomello per la regolazione idraulica del precarico molla.

Più fuori che strada

AFRICAN QUEENS VARADERO

strutture, le ruote e le sospensioni. Alla ciclistica originale che sfrutta il basamento motore come parte strutturale e quindi stressata, vengono sostituiti la forcella con una Marzocchi Magnum (steli da 50 mm, 4 milioni di lire comprese le piastre sterzo ricavate dal pieno) e il monoammortizzatore con un Ohlins dotato di regolazioni esterne del precarico molla e della taratura idraulica in estensione e compressione. È comunque disponibile un modello, sempre marchiato Ohlins, più semplice, senza precarico molla registrabile idraulicamente e meno costoso (1.400.000 lire contro 1.800.000 lire della versione "top"). Le ruote vengono sostituite con quelle della Honda Afri-

can Twin. L'anteriore diventa quindi da 21" e a raggi invece che in lega da 19". Anche l'impianto frenante adottato è quello dell'African Twin, con un doppio disco anteriore di diametro inferiore rispetto a quello della Varadero. Le sovrastrutture sono completamente rifatte in fiberglass molto sottile.

Fianchetti (600.000 lire), cupolino-carenatura (2.600.000 lire), parafanghi, sella, paramotore e portapacchi posteriore sono tutti disponibili anche separatamente. Al motore è stato sostituito solo lo scarico con uno della AQ (1.400.000 lire) più libero, ma soprattutto più leggero, di parecchi kg.



Qui sopra, l'ampia piastra alleggerita serve da protezione alla pompa freno, da supporto allo scarico speciale e da paracolpi di parte del forcellone in alluminio.



A sinistra, l'estetica della African Queens Varadero è evocatrice dei grandi raid africani, dove la special del preparatore tedesco si dovrebbe trovare più a suo agio che sui sentieri nostrani. Sotto al cupolino occhieggia la mastodontica piastra inferiore di supporto della forcella, costruita partendo da un pieno di Ergal.



Potente e bella, ma ancora da mettere a punto

Lavori in corso

Più bella da guardare che da guidare. Qualcuno dice che le opere d'arte sono espressione di comunicazione, per trasmettere agli altri quanto si prova. E questa Varadero trasformata in un bellissimo prototipo in stile dakariano, esprime chiaramente quanta fantasia ci sia nelle idee di Stephan Jaspers, titolare dell'African Queens. La compattezza del nuovo vestito rende quasi snella e armoniosa nelle forme l'imponente Varadero. Da lodare la ricercata cura dei particolari: attacchi pedane ricavati dal pieno e ben levigati, piastre forcella in Ergal, sempre

ricavate dal pieno con attacchi manubrio avanzati, sella più corta ricoperta in pelle scamosciata, carenatura in vetroresina, tripmaster con comando a distanza, paramotore in fibre composite, impianto di scarico 2-in-1 con collettori maggiorati e tante parti adatte a del vero fuoristrada. La posizione di guida però rimane arretrata e con le gambe troppo aperte. Non è scomoda, anzi, ma bastano pochi metri per capire che con il serbatoio originale - decisamente largo e alto per fasciarlo per bene - impedisce una corretta posizione di guida, soprattutto stando in piedi sulle pedane per ottenere un buon

controllo. La qualità della guida sportiva ne risente, perché non c'è modo di avanzare, neppure se si è molto alti. D'altronde è normale così: la Varadero non è stata pensata per la guida in piedi, ma come una comoda poltrona per tranquille e lente escursioni su strade bianche. Il motore invece non ha subito particolari modifiche, a parte uno scarico più rumoroso ma soprattutto più leggero rispetto a quello di serie. È potente, gira bene ai bassi e ha un allungo bestiale. Cambio preciso, frizione dolce e modulabile, un quadro d'insieme senza nei, ma difficile da sfruttare. Sia su asfalto sia in fuoristrada.

RAID

Non manca una completa strumentazione per la navigazione: bussola satellitare, trip master, road-book, con comandi elettrici posizionati sul manubrio in lega leggera. Quest'ultimo è montato su un attacco molto rialzato per agevolare la guida in piedi. Alcuni dettagli ci lasciano perplessi, come il meccanismo di apertura della sella. Per sfruttare lo sgancio originale, il manettino di apertura è stato posizionato sotto il parafango posteriore, in una posizione rapida da raggiungere, ma anche molto sporchevole. In caso di fango, aprire la sella significa sporcarsi guanti o mani. Più grave il rapido surriscaldamento del motore: basta una piccola sosta a motore acceso o un tratto percorso a bassa velocità per vedere la spia rossa accendersi e sentire la ventola partire per riportare la temperatura a livelli normali. Il problema può esser dovuto alla particolare disposizione dei radiatori laterali, esposti poco al passaggio dell'aria e molto

alle cadute. La conformazione della carena deve essere ben studiata per convogliare il flusso d'aria sui radiatori ed evidentemente quella della African Queens non facilita lo smaltimento del calore. A parte questi dettagli da mettere a punto, telaio e motore sono in grado di fornire grandi emozioni positive. Quasi 90 CV su una ruota tassellata sono un'esperienza rara che prima di questa special solo i piloti ufficiali delle Cagiva e Yamaha delle passate Dakar hanno potuto saggiare. Ma come recita una nota pubblicità, la potenza è nulla senza controllo: peso e dimensioni della African Queens Varadero sono tali che non ci sono possibilità di sfruttamento senza l'indispensabile amalgama di tutti gli aspetti funzionali. Per questo crediamo sia necessaria una revisione del kit e di un minimo collaudo per trovare la giusta mescolanza a punto. Poi, per vincere la Dakar, dovrebbero servire "solo" manico, allenamento e budget!



Qui sopra, in senso orario, i comandi elettrici della strumentazione "da raid" disposti a corona, la finestra di accesso al serbatoio dell'ammortizzatore (su cui si trova il registro della compressione idraulica), la ruota a raggi e i freni dell'African Twin e la piastra di sterzo con il manubrio in alluminio montato su lunghi riser.

La maneggevolezza non è molta, questa Varadero dell'African Queens nel lento è poco reattiva, sempre in ritardo negli inserimenti di curva, forse per l'innalzamento del baricentro e per l'avancorsa aumentata con le nuove piastre di sterzo. Modifiche volutamente apportate da Stephan, per migliorare la stabilità sul veloce. Dove questa moto gioca la sua carta migliore: fino a $\frac{3}{4}$ di gas si guida bene, c'è controllo e non fa scherzi. Cercando il limite la stabilità peggiora vistosamente nei curvoni, come la direzionalità nel mantenere la traiettoria ideale nelle sequenze di buche. Probabilmente è anche colpa della taratura

delle sospensioni e un fastidioso fine corsa (regolate al massimo della "durezza") con relativa perdita di controllo del mezzo. Dopo circa 10 minuti dall'inizio del test, girando piano per le esigenze fotografiche, abbiamo avvertito un lieve calo di potenza, e a conferma del surriscaldamento si è accesa la ventola di raffreddamento e la spia rossa sul quadro di comando. Facciamo notare l'accaduto a Boano, il quale ci conferma la non corretta conformazione dei deflettori laterali della carena. Questi sono molto importanti, a causa della particolare posizione dei radiatori dell'acqua, sistemati lateralmente al motore

e bisognosi di un flusso costante di aria ben "incanalata". Su un percorso più tecnico, con buche e facili salti, affiora l'ultimo inconveniente: la rottura dell'attacco pedana poggiapiedi destra. La saldatura del fermo è forse difettosa, ma lo schema della costruzione è perfettibile. Il test si ferma forzatamente qui, ma è comunque chiaro che l'incredibile potenziale di questa Varadero speciale, per essere sfruttato, necessita ancora di un po' di lavoro. Ce lo conferma anche Boano, che sicuramente saprà faxare in Germania tutti i consigli e le modifiche del caso.

Paolo Bergamaschi