



endurista

enduristamagazine.com

JACOPO CERUTTI
dominio assoluto

KTM LC8 990
"Zaira" - Team Pakelo

YAMAHA
WR 250 2t - 2016

Test

ENDURO ★

GIÒ SALA **INTERVIEW**
1° TROFEO HUSQVARNA

RALLY ★

LA VIA NEL DESERTO
CASCIA, 1ª MOTORALLY

COMPARATIVA

KTM 450 RALLY REPLICA e
YAMAHA 450 RALLY BOTTURI

DUAL ★ **BALKAN TROPHY**
ENDUSTRADA IN SARDEGNA

★ **MOTOCALCATE**

3ª SERPEDDÌ • 28ª ENDURO MANNARO
• 1ª VOLTERRA FOLLONICA

Race: Tuareg Rally 2016

Foto: Alessio Corradini

Spot: Deserto di Merzouga - Marocco





ELA-
BORA-
ZIONI





LA ZAIRA, UNA CREATURA... MUTANTE!

Testi e foto: Alessio Corradini

"La mutazione è la chiave della nostra evoluzione, ci ha consentito di evolverci da organismi monocellulari a specie dominante sul pianeta. Questo processo è lento e normalmente richiede migliaia e migliaia di anni, ma ogni centinaio di millenni l'evoluzione fa un balzo in avanti".

La citazione è del professor Xavier nel primo lungometraggio sugli Xman.

Abbiamo scoperto in giro per i rally che un piccolo gruppo di appassionati continua a sviluppare il progetto della già quasi perfetta KTM LC8, regina della Dakar con Fabrizio Meoni.

In passato c'era un limite di peso imposto a 180 kg. Oggi qualcuno sta provando a spostare l'asticella... più in basso. La base di partenza è una KTM 990

ELABORAZIONI

ADV, spogliata di tutto e ricostruita artigianalmente, curando particolari e materiali. Abbiamo chiesto a Paolo Caprioni, ideatore del progetto, come è nata l'idea e come si è sviluppata la passione per i bicilindrici.

Ciao Paolo, quando è stato fondato il team Go&Fun (ora team Pakelo)?

Il team è nato nel 2013 dalla passione di un manipolo di motociclisti innamorati di Dakar e di moto di un certo spessore. Volevamo mettere sotto un unico tetto tutti gli italiani che fanno rally, o gare simili, in sella a bicilindrici. In parte ci siamo riusciti. Abbiamo invitato Alessio Corradini senza conoscerlo (N.d.R. grazie!), l'attuale amministratore Giampiero Zanelli e Alessandro Tarallo. Naturalmente mio fratello Stefano, attualmente con una spalla fuori uso, ed io facciamo parte del gruppo. Avevamo contattato altri piloti, collezionando rifiuti. Ad ogni modo, cerchiamo di collaborare con tutti coloro che vogliono correre con bicilindriche, dandogli i nostri colori e un po' di assistenza.

Raccontaci del primo rally che avete fatto, avevate le moto di serie, com'è andato?

Non fu un'esperienza proprio appagante, quella nel deserto. Le moto di serie sono pesanti e quasi improponibili sulla sabbia. Sui terreni duri sono piacevoli e appaganti, invece. Stefano ed io partimmo in moto con lo zaino in spalla per correre l'Hellas rally, poca esperienza ma tanta voglia di darci del gas. È stato amore e abbiamo deciso di migliorare le moto, soprattutto togliendo peso.

La prima moto che avete modificato sensibilmente si chiamava Elvira, da cosa derivano questi nomi?

La passione per i bicilindrici me l'ha trasmessa Stefano, quando comprò una LC8 nuova di zecca e se la fece rubare in Repubblica Ceca, dopo appena due mesi. Ne comprammo un'altra uguale e ci abbiamo corso quasi subito. Le nostre moto hanno nomi familiari, Elvira era la nostra bisnonna e così abbiamo ribattezzato anche la 990 che Stefano usava per le scorribande in riviera. Facevamo i figli agli aperitivi con la moto del mo-



La cura dimagrante della "Elvira" si nota dalla vista in sella, in effetti sembra una 450!



LA GUIDA DI UNA 450 MA CON IL DOPPIO DEI CV!

I serbatoi sono stati realizzati da Mauro Gessi di Pesaro.



mento, ma la maltrattavamo anche in fuoristrada. Stefano si mise al lavoro per modificarla e avere una moto ispirata a quella di Meoni, eravamo allibiti dalla facilità con cui i campioni del suo calibro la guidavano e quindi abbiamo pensato che togliere peso era molto importante. Dopo alcuni incontri con Romeo Feliciani, preparatore di Meoni, sottoponemmo la LC8 a una prima cura dimagrante. Ci siamo arrangiati come meglio potevamo, contattando artigiani sul territorio e amici che si sono sempre occupati di moto da pista. Persone che nulla avevano a che fare con i rally, ma avevano un know-how incredibile su come costruire pezzi leggeri e resistenti. È grazie alla collaborazione di persone speciali che la nostra passione

si è alimentata. Per collaborazione intendendo che ci hanno fatto pagare solo i materiali, altrimenti non ci saremmo mai potuti permettere manodopera e progettazione! Elvira è stata denudata di tutto, quindi abbiamo ricostruito le piastre, ricavate dal pieno in ergal, posizionato dei risers più alti e arretrati, e installato una forcella Showa con perno, pinza e disco di una Suzuki 450, la più leggera sul mercato. Serbatoio e cupolino sono stati realizzati dal noto GpMucci, alleggerendo del 50% rispetto agli originali. Anche lui ha lavorato quasi gratis e merita uno speciale ringraziamento. Al posteriore abbiamo montato una sospensione Ohlins, grazie ad Andreani e al nostro preparatore Tiziano.

ELABORAZIONI

Le sospensioni sono il cardine di una moto prestante, soprattutto in fuoristrada, e l'abbiamo utilizzata al Tuareg Rallye nel 2015. Un bel salto in avanti rispetto alla moto di serie!

La stessa moto è stata estremizzata per affrontare il Merzouga Rally, sempre nel 2015. Il limite di questa moto, in un certo senso, è il motore, troppo potente e irruente fin dai bassi regimi. Un vero spacca braccia che ti obbliga ad avere sempre la frizione in mano. Nelle gare lunghe questo è un po' snerante.

E Zaira? Siamo qui per parlare di lei. Come mai un nuovo progetto?

Il nome Zaira deriva dalla bisnonna da parte di mia moglie. È venuta a mancare a 93 anni suonati, proprio mentre stavamo decidendo di lanciarci in un nuovo progetto.

Avremmo dovuto smembrare nuovamente Elvira, ma era già a un buon livello e così abbiamo deciso di cominciare da zero, partendo da un'altra LC8. In questo caso, l'idea è stata di realizzare una moto da usare esclusivamente in rally africani, guidabile come una 450 ma con il doppio della potenza.

Una vera libidine. Il progetto nasce naturalmente dall'esperienza fatta su Elvira, ma con l'obiettivo di avere più autonomia e più stabilità nel veloce. Scendere ulteriormente di peso non è stato facile e abbiamo dovuto puntare tutto su materiali pregiati.

I serbatoi sono stati realizzati da Mauro Gessi di Pesaro.

Gli anteriori hanno una capienza di quattordici litri e i posteriori di dieci. Il cupolino è stato realizzato dalla MST di Reggio Emilia e per l'avantreno abbiamo sperimentato una lussuosa forcella ad aria della Kayaba.

Il peso è addirittura del 50% inferiore rispetto all'originale e questo ha consentito di togliere addirittura 4 chili all'anteriore.

Per il mono siamo andati ancora sul sicuro con Ohlins, anche grazie alla nuova collaborazione con Touratech Italia. Il sistema di raffreddamento è un'altra piccola opera d'arte di cui andare fieri. L'artigiano imolese Totti ha realizzato



Nell'anteriore, il cupolino è realizzato da MST di Reggio Emilia, mentre la forcella è una Kayaba ad aria.





Paolo Caprioni vola sulle dune marocchine durante il Tuareg Rallye di quest'anno!



ELABORAZIONI





**LA ZAIRA NON E' SOLO
UNA BELLISSIMA MOTO,
MA VA ANCHE FORTE.**

**VINCITRICE DELLA
CLASSE BICILINDRICI
AL TUAREG RALLYE!**



un radiatore maggiorato, incorporando anche il raffreddamento dell'olio e due ventole. Quasi un chilogrammo in meno, ma una superficie di molto maggiore rispetto all'originale.

E la potenza, cosa avete fatto al riguardo?

I motori generalmente non li tocchiamo, per mantenere la nota affidabilità austriaca. Abbiamo lavorato con le mappature per ridurre la potenza di circa 15 cavalli, mentre sulla 950 non avevamo apportato alcun cambiamento. L'installazione di un filtro in spugna aperto ci ha semplificato la manutenzione in gara.

È possibile rimuoverlo e lavarlo velocemente, in gara è importante. Sia Zaira che Elvira montano frizioni anti-saltellamento, un vero toccasana per impostare le curve ad alta velocità in sicurezza. L'anti-saltellamento aiuta a gestire il freno motore dei grossi bicilindrici aumentando la velocità di percorrenza. Stiamo studiando il sistema per alleggerire la trasmissione e le pinze dei freni. Pensiamo si possano togliere ulteriori 3 chili".

Quando risali su una LC8 originale cosa provi?

Non provo niente, perché le originali le abbiamo distrutte tutte!

Quest'anno hai fatto un ottimo risultato al Tuareg Rallye, progetti per il futuro?

Sì, siamo andati molto bene al Tuareg Rallye. Vincere la classe bicilindrici è stato un gioco da ragazzi e, tempi alla mano, saremmo stati sul podio anche della classe amatori. Il lavoro svolto è stato efficace e la moto si guidava con facilità. Centosessantasette chilogrammi per un bicilindrico sono un ottimo compromesso, si rimpiange poco delle 450 specialistiche. Per il futuro abbiamo tante idee, ma sicuramente ci piacerebbe poggiare le ruote sul bagnasciuga di Dakar. L'Africa Eco Race potrebbe essere alla nostra portata. Ad ogni modo, il futuro del nostro team è orientato a far correre altri piloti con le nostre moto. Ci piacerebbe proporre una sorta di noleggio per le gare. I rally sono una specialità che lascia il segno, avanti con le nuove generazioni! ||