

ELABORAZIONI

Un

# WR davvero SPECIAL!

:: Dopo avervi presentato la nuova Yamaha WR450F, che ha mantenuto le doti di affidabilità e ampiezza d'utilizzo che da sempre caratterizzano le enduro racing della casa dei diapason, abbiamo cercato per voi una vera succulenta preparazione sulla base del modello precedente, che esalta le sue qualità di consistenza meccanica per l'uso desertico (che sollecita oltremodo telaio e motore di ogni moto da enduro).

A realizzare questa special dal sapore africano è stato Christian Giordanengo, un giovane di appena 32 anni che da sempre ha covato una sconfinata passione per le due ruote. Fin da bambino ammirava le grosse moto che correvano la Dakar, ammirava e fantasticava cercando di immaginare quali sensazioni si potessero provare guidando quei bestioni e quali emozioni avessero regalato ai loro piloti. È così cresciuto giocando in officina con il martello e la chiave inglese.

Di professione Christian è un costruttore automobilistico, nonché un restauratore di automobili, ma

nel tempo libero si è da sempre diletto a trafficare sulle moto, personalizzandole e cercando di renderle uniche sfruttando le conoscenze della sua "arte".

La passione è così cresciuta, come la richiesta di suoi interventi; dalle sue motociclette è passato a quelle degli amici, poi a quelle degli amici di suoi amici fino ad assumere i volumi di un vero e proprio lavoro, che associa al suo vecchio mestiere di costruzione di automobili.

Essendo un battilastra (figura professionale di grande carattere artigianale che modella il metallo manualmente con martello ed altri strumenti) Christian non ha la minima difficoltà a costruire un serbatoio. Grazie alla sua esperienza nel

Testi: Fabio Imperiali

Foto: Christian Giordanengo

Grafica: Gianluca Ferrini



realizzare le carrozzerie in alluminio, molto più grandi e complicate di un serbatoio, sui piccoli serbatoi, anche se maggiorati rispetto a quelli standard, lui ci va semplicemente a nozze. Sì, avete capito bene: la sua professione è quella di realizzare le





carrozzerie come si faceva 50 anni fa, martello alla mano e lastra liscia in alluminio, poi un duro lavoro di mazza con colpi su colpi per dei giorni fino ad arrivare alla forma richiesta.

Tra i lavori più particolari che ha fatto c'è una Yamaha RD 350 L.C. due

tempi, totalmente modificata per correre nel Flat Track. Una moto portatagli da un suo amico che gli spiega cosa vuole e dopo giorni passati a tagliare e puntare, sotto il preoccupato sguardo del proprietario, passa varie notti in officina a fare il serbatoio in acciaio, il codone in allu-

minio autoportante, tagliando e modificando il telaio, e alla fine la moto è uscita molto bene. Restava però il dubbio di come sarebbe andata; beh, lo scorso anno con questa sua opera l'amico ha chiuso la stagione nei primi 10 del campionato italiano Flat Track. Non male direi.



ELABORAZIONI



Fin da bambino la passione per le maxi africane si era manifestata con sintomi preoccupanti, a 32 anni il sogno è diventato finalmente realtà!!





*Il nostro Christian fa fruttare la sua esperienza nel campo delle costruzioni automobilistiche mettendo in pratica l'arte del battilastra, realizzando tutte le sovrastrutture in alluminio.*



*Il castelletto porta strumentazione è un'autentica opera d'arte!*

I lavori poi si sono susseguiti, dall'UTV Polaris RZR 800 che ha usato durante la Baja 1000 Nicola Dutto, primo disabile a tornare in sella, ai prototipi prodotti su commissione per un team, fino ad arrivare a questa splendida WR 450 Rally. Ma vediamo la storia della protagonista di questo servizio. È lo scorso novembre quando giunge nell'officina di Christian un suo conoscente dicendogli di aver visto su Facebook le foto del suo Super Ténéré 750. Christian glielo mostra con orgoglio, e l'ospite rimane allibito, non crede a ciò che vede. Senza indugio gli spiega il suo progetto: Dakar 2013, e vuole preparare la moto. Si siedono a tavolino e iniziano a pianificare il da farsi e a tirar giù due prezzi. **A metà gennaio la moto entra in lavorazione** e Christian inizia a progettare e a provare. Quasi tutte le sere il proprietario passa in officina, va a vedere il frutto di una

giornata di lavoro e a scambiare due parole davanti ad un bel caffè caldo.

**FOCUS**



*Lo scarico è completamente rifatto e fa bella mostra di sé il terminale LeoVince.*

La prima fase si apre smantellando completamente la Yamaha, lasciando solo il telaio, il motore e la ciclistica, ed inizia la costruzione dei due serbatoi anteriori gemelli, poi si passa ai posteriori, sempre realizzati in alluminio da 2 mm di spessore. Si prosegue realizzando la torretta portastrumentazione in ergal (gli strumenti

vengono tutti montati per avere gli ingombri e valutare il lavoro). Adesso si arriva alla parte interessante, la costruzione della carena. **Christian inizia a disegnarla su carta e al proprietario piace**, mentre a lui il primo schizzo non convince. Allora inizia a modificarlo e dopo ben 5 disegni trova quello giusto; a questo punto il nostro costruttore si arma di pazienza ed alluminio da 1,2 mm ed inizia a sagomarla.



ELABORAZIONI

Non sono mancate le difficoltà e i cambi in corsa, ma il risultato è un WR da urlo!





**Paracoppa** funge da serbatoio, realizzato in lega di alluminio da 3 mm.

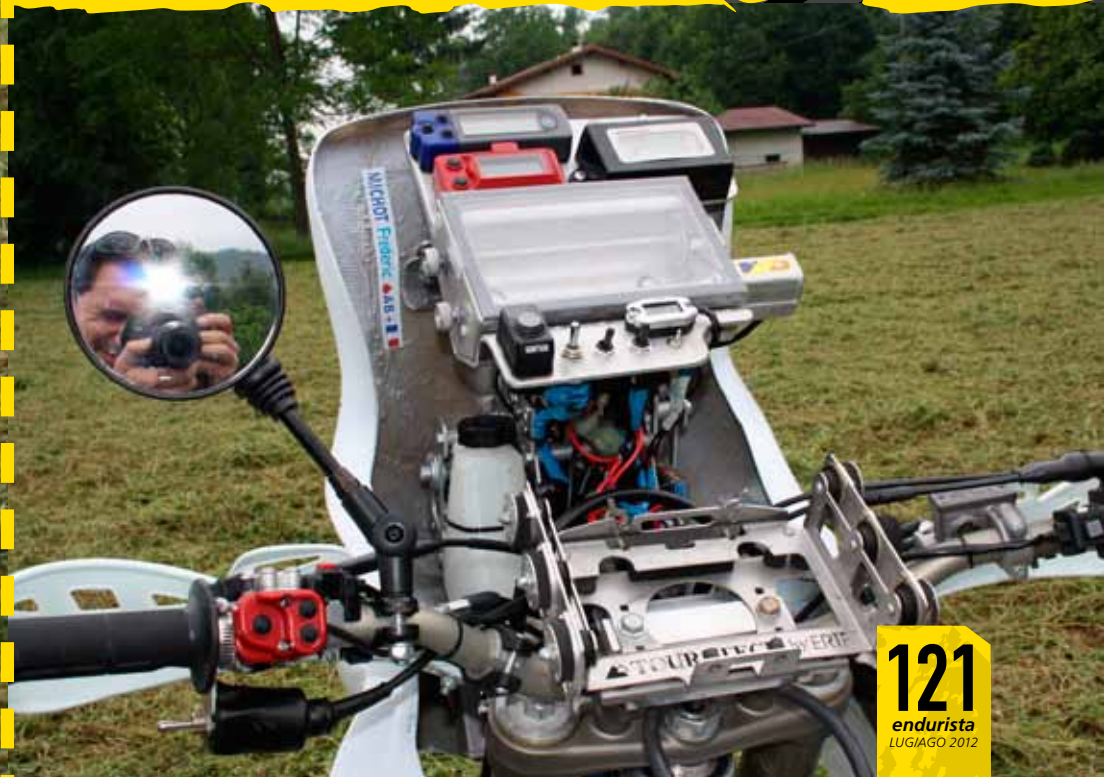
Durante la costruzione si rende conto che alcune parti non rendono adeguatamente sotto il profilo estetico, quindi abbandona il disegno originale e comincia ad improvvisare. Alla fine il nostro artigiano riesce a realizzare l'intera scocca come se l'era immaginata, anche se non era riuscito a renderla su carta. Il lavoro già è stato lungo, ma siamo solo a metà: bisogna realizzare ancora il modello e poi stamparla, quindi di resina e fibra e giù col lavoro. La

moto, a questo punto, è quasi completa, mancano il parafango anteriore e il paracoppa, che viene realizzato in una lega di alluminio da 3 mm, molto resistente e duro; all'interno del paramotore vengono realizzate le due vasche per la riserva acqua obbligatoria di 3 litri. Il parafango anteriore viene realizzato in alluminio, da cui si ricaverà lo stampo per poi realizzarlo definitivamente in fibra di vetro.

La moto ora è completa, anzi no, manca lo scarico; quello originale non va più bene, quindi si sega a pezzi il collettore ed inizia il rifacimento facendolo passare molto basso dentro il paramotore. Come terminale viene scelto un Leovince X3. Non ce che dire, il lavoro alla fine è stato molto, non sempre facile, ma questo è il bello di creare partendo dal nulla!

Durante la costruzione della moto non sono certo mancate le difficoltà, come quella di trovare gli spazi utili per sviluppare i volumi ed aumentare la capacità del serbatoio cercando, allo stesso tempo, di mantenere

**Roadbook F2R e trip master ICO fanno capolino dietro al cupolino realizzato in vetroresina.**





ELABORAZIONI

Ancora qualche piccolo lavoro di finitura e...

...ci vediamo a gennaio!

I serbatoi posteriori da 12 litri, sommati al serbatoio principale da 19, portano a 31 litri di capacità. Indispensabile per puntare alla Dakar!





i pesi bilanciati ed avere una linea snella per una guida efficace. La capienza finale sui serbatoi anteriori è ora di 19 litri, mentre al posteriore trovano posto altri 12 litri per una portata totale di 31 litri.

La strumentazione montata è un roadbook della portoghese F2R, il trip master è un ICO, e per alloggiare il sistema satellitare fornito dalla direzione gara è stato installato un porta-GPS della Touratech; inoltre è stato aggiunto un indicatore digitale della temperatura del liquido refrigerante Trailtech.

Il fanale anteriore è quello originale della Yamaha WR di serie, a cui è stato aggiunto un Trailtech a led come secondo faro; al posteriore è stato aggiunto un fanale sul parafango.

Per aumentare la capacità di raffreddamento si è proceduto ad installare una ventola per il radiatore (per fronteggiare al meglio le tante situazioni in cui si mette sotto sforzo il motore durante una gara come la Dakar); la ventola non è comandata da un bulbo ma manualmente trami-

te un interruttore posto sulla plancia strumenti.

Per aumentare il raffreddamento del lubrificante motore è stato montato un radiatore per il circuito idraulico dell'olio fissato alla torretta porta-strumentazione.

L'impianto elettrico è stato lasciato inalterato, in modo da poter riportare la moto al suo stato originale senza dover fare modifiche (per gli accessori è stata creata una linea elettrica dedicata con protezione tramite fusibili).

La moto dopo le prime prove ed i primi test ha subito ancora qualche intervento di miglioramento, come la taratura delle sospensioni e la modifica del rapporto di trasmissione finale, in modo da raggiungere velocità di punta maggiori, richieste dal tipo di competizione per cui è stata realizzata.

Ora non resta che aspettare che arrivi gennaio per vederla al via della gara più attesa dell'anno, e sperare di vederla giungere al termine a Santiago del Cile. ||

## Special Parts

- Costruzione serbatoi anteriori e posteriori, torretta strumentazione, paracoppa, carena anteriore, parafango anteriore, elettroventola radiatore, radiatore olio e collettore di scarico ..... € 7.865
- Strumentazione ..... ca. € 850
- Trasmissione finale ..... € 150
- Taratura sospensioni e sostituzione molla mono ..... € 450

**Per info e contatti:**

Christian Giordanengo  
Autorestauro s.r.l.  
[www.ch2racing.it](http://www.ch2racing.it)  
[ch2racing@libero.it](mailto:ch2racing@libero.it)

**COSTO TOTALE  
PREPARAZIONE:**

**€ 9.315**