

Sommario Rassegna Stampa

Pagina Testata		Data	Titolo	Pag.
Rubrica: Rally di Sardegna				
58/68	Super Mototecnica	01/07/2007	UNA DAKAR DA PRIVATO	2
	Moto.it	23/07/2007	MOTORALLY: SESTI E ASSIRELLI A TERMINILLO	13

TECNICA DA CORSA



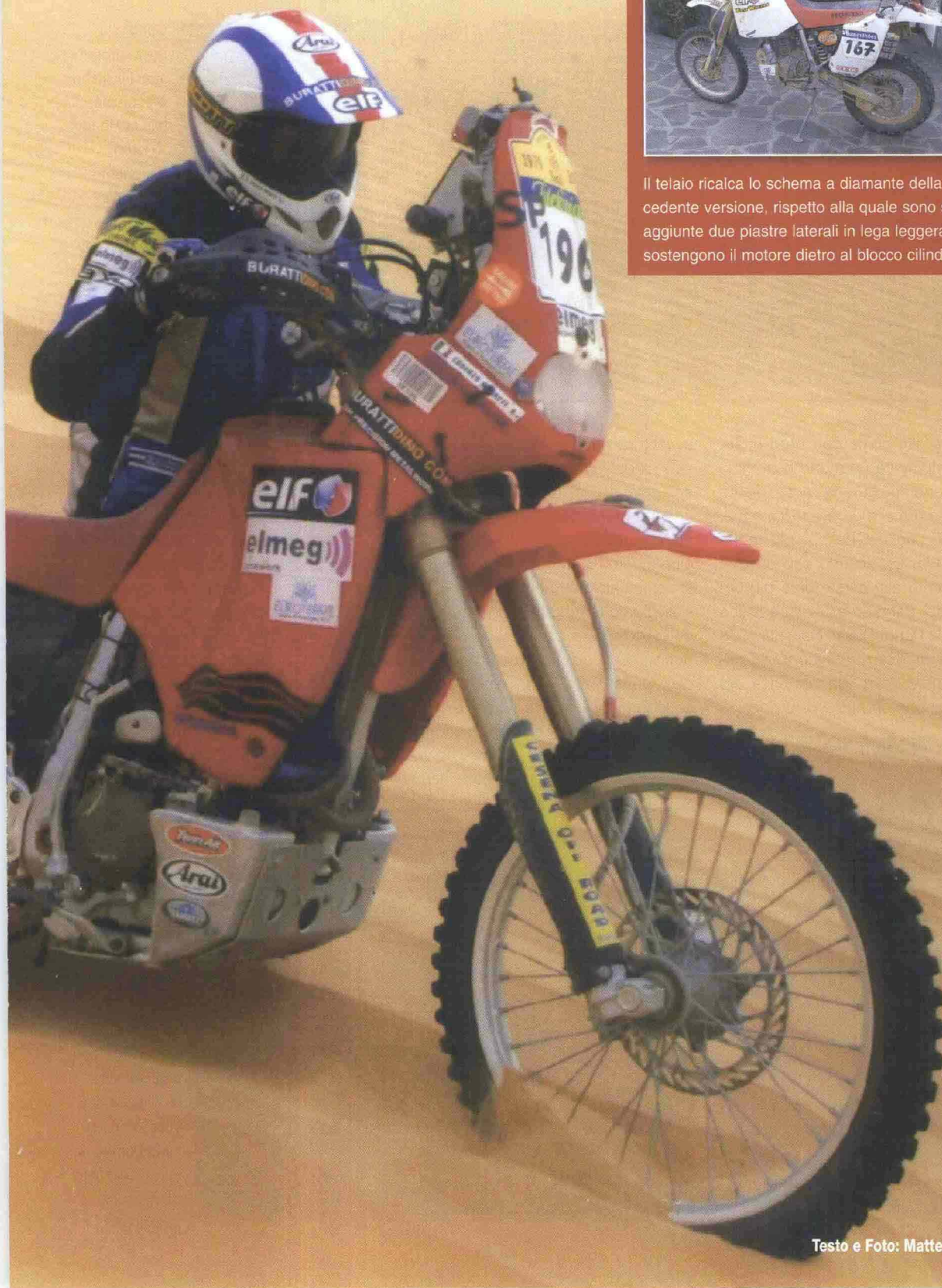
UNA DAKARTM DA PRIVATO



LA CURA OMEOPATICA PER IL "MAL D'AFRICA", COSÌ PUÒ ESSERE DEFINITA QUESTA HONDA XR 400, UN MEZZO SEMPLICE E AFFIDABILE CHE PERMETTE ANCORA OGGI AI PILOTI PRIVATI DI RAGGIUNGERE LA SPIAGGIA DI DAKAR. QUESTA LA STORIA DELL'ITALIANO LORENZO BURATTI E DELLA SUA XR 400

58 LUGLIO



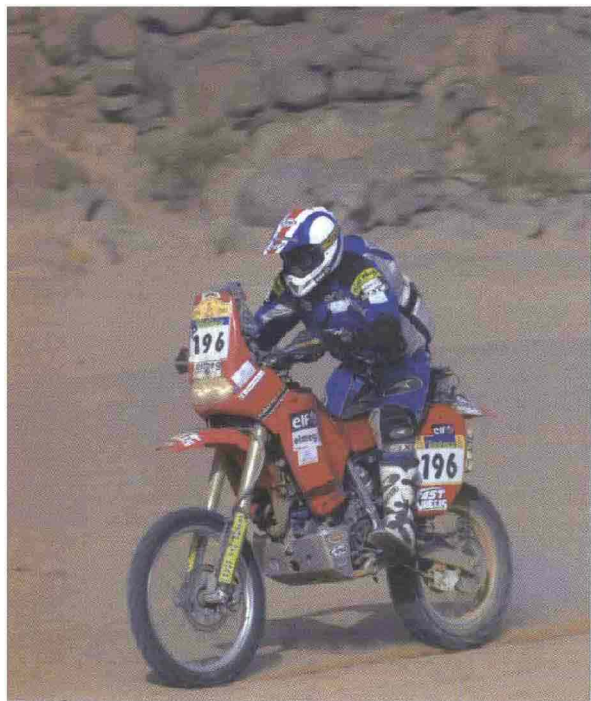


Il telaio ricalca lo schema a diamante della precedente versione, rispetto alla quale sono state aggiunte due piastre laterali in lega leggera che sostengono il motore dietro al blocco cilindri.

TECNICA DA CORSA ► HONDA XR 400 DAKAR – LORENZO BURATTI

59 LUGLIO

Testo e Foto: Matteo Bacchi



Sotto alle sovrastrutture specialistiche è riconoscibile la Honda XR 400. Imponente il groviglio di cavi nel castello della strumentazione.

Ténéré. Un nome che per i motociclisti indica un modello di moto da enduro di una nota marca giapponese ormai fuori produzione ma, soprattutto, uno dei deserti più famosi del mondo. Un deserto che deve la sua popolarità alla corsa forse più conosciuta del panorama fuoristradistico mondiale, la Parigi-Dakar. Nata nel 1978 da un'idea di Thierry Sabine, nelle prime edizioni vedeva alla partenza dei veri virtuosi che, in nome di un'idea di

avventura nuda e cruda, sfidavano la sabbia del deserto per raggiungere la spiaggia di Dakar. La vittoria non era arrivare prima degli altri, ma semplicemente arrivare. Con gli anni la corsa, oltre a cambiare denominazione visto lo spostamento del luogo della partenza, è diventata terreno di conquista per chi poteva disporre di risorse economiche decisamente cospicue come i team ufficiali. Questi ultimi, con sponsor munifici, squadroni di tecnici e numerosi veicoli per la sola assistenza, permettono ai piloti di concentrarsi unicamente sulla gara per puntare senza mezzi termini

alla vittoria. I veri dakariani, quelli che vivono la corsa completamente da soli, sono sempre meno e i motociclisti che non dispongono di alcun tipo di assistenza sono ormai solo poche decine. Partecipare da semplice privato ad una corsa come la Dakar senza nessuna struttura di appoggio significa che dopo ogni tappa, dove si è guidato per centinaia di chilometri in piena solitudine senza punti di riferimento e in condizioni climatiche e di percorso decisamente avverse, bisogna montare la tenda, fare la manutenzione alla moto e, solo dopo aver predisposto tutto per il giorno se-



L'avantreno KTM è decisamente più professionale di quello di serie.

60 LUGLIO



Il serbatoio del carburante posteriore che sostituisce la fiancatina sinistra. Questo volume supplementare, è un semplice contenitore con una capacità di 7 litri; al suo interno non ci sono pompe e non è collegato da nessuna tubazione.



Questo è l'essenziale roadbook motorizzato che contiene tutte le indicazioni del percorso. I tre interruttori sulla destra servono per l'illuminazione. In alto ci sono i due trip-master che permettono di tenere sotto controllo i chilometri percorsi.



La foto qui a lato mette in evidenza i cavi che asserviscono ai vari dispositivi della strumentazione. I supporti in alluminio sono stati fatti da Lorenzo Buratti nel garage di casa.

guente, cercare di dormire quelle due ore che permettono al sorgere del sole di risalire in moto per guidare per centinaia di chilometri nelle stesse condizioni. Il cesenate Lorenzo Buratti è uno di quei temerari che vivono la corsa africana proprio in questa situazione, facendo affidamento unicamente sulle sue forze. La prima scelta che deve fare un pilota intenzionato ad affrontare un'avventura africana come privato è proprio quella della moto. Inutile cercare le prestazioni assolute e la tecnologia all'avanguardia, le caratteristiche principali che questa dovrà possedere sono affidabilità e

semplicità meccanica. Per chi alla fine di una tappa non può lasciare la moto allo stuolo di meccanici nella notte la revisioneranno da cima a fondo, le prestazioni eccessive possono rappresentare addirittura uno svantaggio. Una moto potente consuma più carburante e quindi deve avere serbatoi più grandi ma, soprattutto, usura più velocemente le gomme, che poi devono essere cambiate con un notevole dispendio di tempo. Tempo che è meglio utilizzare per la normale manutenzione o per dormire un'ora in più. Ecco quindi che la Honda XR 400 scelta da Lorenzo Buratti per le

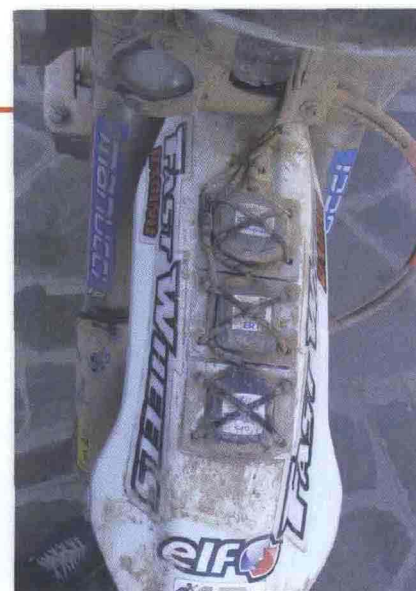
sue caratteristiche intrinseche e progettuali è preferibile sia alle più specialistiche KTM Adventure sia alla stessa XR 650.

Cominciamo ad esplorare questa XR 400 ancora sporca della sabbia rossa del deserto marocchino.

Innanzitutto il motore. Nessuna modifica per incrementare le prestazioni, lo scarico è totalmente originale, mentre il filtro dell'aria è specifico per l'uso nel deserto, con una pellicola speciale che



I comandi al manubrio dalla parte sinistra permettono di gestire i due trip-master, mentre il joystick inferiore consente di movimentare il road-book. Da notare il robustissimo paramani.



Sul parafrangente sono fissate le tre antenne di GPS, telefono satellitare e IRI-Track.

TECNICA DA CORSA ► HONDA XR 400 DAKAR – LORENZO BURATTI

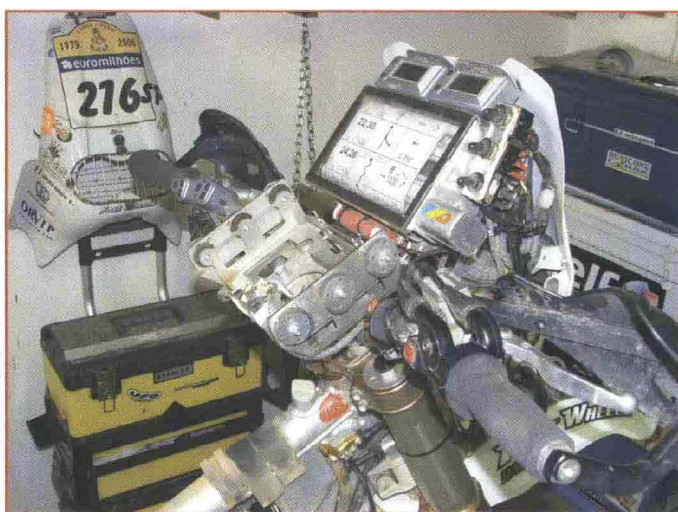
61 LUGLIO



Sul piedino della forcella anteriore sono fissati i due sensori per la rilevazione dei giri della ruota. Data l'importanza della misurazione non sono permessi malfunzionamenti, ecco perché vengono utilizzati due dispositivi indipendenti.

lo avvolge e che ferma la sabbia ancor prima di arrivare alla spugna del filtro. In questo modo, alla fine della tappa, va lavato solo il sacchetto e il motore non aspira particelle abrasive dure come il diamante. Carburatore originale e alberi a camme standard completano il quadro di un propulsore che sembra fatto per macinare chilometri senza perdere un colpo. Il raffreddamento ad aria della XR 400 semplifica notevolmente la meccanica e l'unica particolarità è la testata RFVC con le quattro valvole a disposizione radiale. Un'altra caratteristica che

è sinonimo di affidabilità è la quantità di liquido lubrificante che nel caso del motore giapponese è poco più di 2 litri. Il blocco motore di 400 cm³ di cilindrata è molto simile allo storico 600 cm³ della prima XR con accorgimenti che lo rendono se possibile ancora più affidabile, come il radiatore dell'olio lubrificante posizionato nella zona del canotto di sterzo. Grazie a caratteristiche come il raffreddamento ad aria e il cospicuo dimensionamento del circuito della lubrificazione, ogni sera a fine tappa, gli unici interventi da eseguire sono la già citata



Il gruppo strumentazione. Si nota il supporto su silent-block dove viene inserito il sistema GPS fornito dall'organizzazione della Dakar.

Il sostegno per il silenziatore finto, prelevato dalla sua KTM, utilizzato come portaoggetti. Dato che è vicino al silenziatore (originale) e quindi durante la marcia il suo contenuto si riscalda, Lorenzo ci tiene i calzettoni di ricambio, un toccasana alla fine della tappa.



pulizia del filtro dell'aria, la sostituzione dell'olio e del relativo filtro e il controllo del serraggio delle viti, compresi i nipples dei raggi delle ruote. Ogni due-tre tappe viene sostituita la frizione e solo nel giorno di riposo viene fatto un controllo più approfondito sul serraggio di tutte le viti e viene regolato il gioco delle valvole. In linea di massima la gomma posteriore viene cambiata circa due volte in tutta la gara, dati i 40 CV scarsi che deve scaricare sul terreno. Le modifiche più importanti quindi non sono sul propulsore ma vengono riservate alla cicli-

stica. La forcella di serie non è certo un esempio di robustezza e Lorenzo l'ha sostituita con una WP a steli rovesciati. In effetti tutto l'avantreno è stato preso da una KTM, piastre e impianto frenante compresi. La differenza ben visibile ad occhio nudo è l'utilizzo di due sensori che lavorano in parallelo per la rilevazione dei giri ruota. Questa è una misurazione fondamentale per l'utilizzo della strumentazione dedicata (roadbook più due tripmaster) e un eventuale guasto può avere conseguenze disastrose quando si percorrono centinaia di km

completamente da soli in mezzo a paesaggi privi di punti di riferimento visibili ad occhio nudo.

A livello di set-up della forcella, al pari con il monoammortizzatore posteriore, vengono adottate molle particolarmente rigide e regolazioni idrauliche decisamente chiuse che limitano il beccheggio, in funzione del peso della moto in condizioni di marcia e la velocità con cui si affronta la natura particolare del terreno.

Giusto per fornire qualche cifra che possa dare una misura delle sollecitazioni



La mascherina anteriore con il faro di profondità. Più in basso si notano il faro diurno, le staffe per il castello della strumentazione e le tre antenne sul parafango.



Essenziali dotazioni di sicurezza sono la torcia stroboscopica per rendersi visibili agli elicotteri e i razzi di segnalazione.

TECNICA DA CORSA ► HONDA XR 400 DAKAR – LORENZO BURATTI

63 LUGLIO



Lorenzo Buratti ci smonta la moto per permetterci di scoprirne i segreti.

Lorenzo Buratti ha iniziato l'attività agonistica con le due ruote, ma a pedali. Fin da bambino, infatti, è stato un campione di BMX, prima facendo le gare in pista per poi diventare un freestyler a livello mondiale. L'idea delle gare africane però è stata, fin dall'infanzia, un suo desiderio, che ha cominciato a materializzarsi



La testimonianza della partecipazione alle ultime tre edizioni della Dakar e al rally di Tunisia.

solo a 30 anni suonati, quando ha iniziato a fare motocross con una Suzuki 125 del '93 proprio in previsione di affrontare prima o poi "la" gara africana. Da quel momento le corse di enduro, i motorally e anche le partecipazioni al rally dei Faraoni o di Tunisia sono state unicamente il preambolo per la Dakar.

Anni di preparazione ma il tuo nome nella classifica finale della Dakar 2007 non è presente. Che cosa è successo?

Durante il trasferimento ha ceduto di colpo il tubo olio del freno posteriore, forse già inciso da una pietra tagliente nella tappa precedente. Mi sono messo comunque in fila alla partenza della prova speciale, pensando di farla a velocità ridotta e riparare il guasto alla sera (proprio quando tocca a me un commissario si accorge che ho la parte destra del blocco motore sporca d'olio). Non mi sono troppo preoccupato e

TRE DOMANDE A: LORENZO BURATTI

invece, data la pericolosità di affrontare una tappa nel deserto senza freno dietro, non mi hanno fatto partire e sono stato costretto al ritiro, è stata dura da ingoiare, ma alla Dakar succede anche questo.

Certo che in una gara come la Dakar non si può certo improvvisare. Come ci si prepara per una tale avventura nel deserto?

Dal punto di vista fisico inizio la preparazione in palestra a febbraio (la gara si svolge a gennaio, ndr) e nel fine settimana utilizzo la mia KTM 525 EXC per qualche gara di enduro o nei campi da cross. Sempre con la KTM ho fatto il rally di Sardegna e sono stato in Egitto per il rally dei Faraoni. La KTM ha un motore notevolmente più performante della Honda ma con le benzine di scarsa qualità che si trovano in Africa alla fine della gara egiziana la moto andava molto meno di quando sono partito, senza considerare la manutenzione, che deve essere molto più scrupolosa. La Honda invece ha una semplicità meccanica che mi permette di smontarla praticamente ad occhi chiusi e un propulsore che non sarà un mostro di potenza ma è regolare come un orologio e con pochissime vibrazioni. Quest'anno poi ho scelto di non utilizzare il serbatoio maggiorato con cui ho fatto la Dakar 2005 perché necessita di una pompa a depressione e invece volevo limitare il più possibile il numero di servizi accessori, coerente con la filosofia che quello che non c'è non si può rompere. Dato che non ho un "mezzo officina" che mi supporta, la mia officina sono io stesso: devo quindi portarmi dietro più ricambi possibili dando la precedenza a quelli indispensabili per non rimanere fermo in mezzo al deserto, ecco spiegate leve e cavi fissati in giro per la motocicletta. A volte, quando torno a casa e inizio a smontarla, trovo pezzi che mi ero completamente dimenticato di avere a disposizione.

Quando ti rivedremo al via?

Vista da fuori la Dakar sembra un'avventura meravigliosa e coinvolgente, ma viverla in prima persona e senza alcun aiuto esterno è un vero e proprio incubo, che ti costringe a dare tutto e anche di più. Quando arrivo alla fine di



Questa scatola è tutto quello che Lorenzo Buratti ha a disposizione durante l'avventura della Dakar. Qualche ricambio ingombrante che non trova posto sulla moto, la tenda, il materassino, qualche attrezzo e gli effetti personali essenziali.

ogni tappa sapendo che l'unico conforto che mi aspetta sono i calzettoni caldi mi dico che quella è l'ultima volta che faccio una pazzia del genere. Ed invece... la prossima Dakar la farò probabilmente fra due anni con la KTM 525 e sto pianificando di portarmi dietro un motore di scorta da cambiare durante la giornata di riposo. Inutile dire che contro il "mal d'Africa" esiste una sola medicina!





Sul parafrangente posteriore trovano alloggio il fanale di serie e i due fanalini aggiuntivi necessari per essere individuati dai mezzi che sopraggiungono ad alta velocità. Invece della borsa porta attrezzi viene sistemata la balise regolamentare.

cui sono sottoposte le sospensioni durante la gara: la moto ha una massa di circa 160 kg con i serbatoi pieni e la velocità di crociera sulla sabbia è di circa 120 km/h. Sul terreno più duro la velocità cresce fino a quasi 145 km/h, ma proprio qui è più frequente incontrare ostacoli improvvisi che rendono la marcia più pericolosa e quindi è necessaria una maggiore attenzione. Per fare un paragone, la massa delle moto bicilindriche che si giocano la vittoria è di circa 200 kg in ordine di marcia e riescono a tenere velocità di crociera sulla sabbia prossime ai 160 km/h con punte che sfiorano i 200 km/h!

Gli interventi sulla ciclistica si completano con una modifica che viene apportata per aumentare la stabilità alle alte velocità: l'allungamento del forcellone di 40 mm. Questo accorgimento viene eseguito dal riminese Massimo Montebelli, nome decisamente conosciuto da chi soffre il "mal

d'Africa". Tale operazione fa il paio con l'irrobustimento del telaio, necessario per sopportare il maggior peso delle sovrastrutture. Infatti, oltre al serbatoio Acerbis da 22 litri, Lorenzo adotta sulla sua Honda una protezione sottocoppa che ha anche funzione di tavnica per l'acqua (due vani separati che contengono 1,5 litri



La pregevole realizzazione delle taniche in alluminio per le scorte d'acqua e la protezione della coppa inferiore del motore. Come si può vedere, uno dei ricambi che Lorenzo porta sempre con sé è un pacco frizione completo, anche questo protetto contro sassi o urti accidentali.



Sul canotto di sterzo è posizionato lo scambiatore di calore del circuito lubrificante.

Questa immagine di Lorenzo alla Dakar 2005 dà un'idea di quanto possano essere utili tutti i dispositivi di navigazione in un paesaggio senza punti di riferimento come il deserto.



Il filtro dell'aria è protetto da un sacchetto di materiale specifico per fermare la sabbia. In questo modo si facilitano le operazioni di pulizia e si evitano nel contempo problemi al motore.

ognuno, in aggiunta ai 2 litri presenti nel bag portato nello zaino) e un serbatoio del carburante supplementare da 7 litri posizionato sul fianchetto sinistro della moto. Quest'ultimo, comunque, viene utilizzato come semplice contenitore visto che non ha né pompa né tubi di collegamento con quello principale. Lorenzo Buratti, in altre gare africane, ha adottato anche il serbatoio principale di maggior capienza che si estende verso il basso ma, per questa edizione della gara, ha scelto di non utilizzare alcun tipo di pompa a depressione per il car-

burante; per tale motivo viene utilizzato il serbatoio posteriore come semplice tanica di riserva. Nel caso si renda necessario utilizzare il carburante contenuto al suo interno, questo viene smontato e la benzina viene versata nel serbatoio principale. Il resto delle modifiche "strutturali" è stato effettuato in proprio con l'attrezzatura amatoriale presente nel suo garage utilizzando semplici fogli di alluminio. Oltre alle varie protezioni degli accessori sparse un po' per tutta la motocicletta, sono degni di nota il castello della strumentazione al manubrio

e il supporto che regge il finto silenziatore posizionato sotto al silenziatore di scarico vero e proprio. Lorenzo ha ricavato un portaoggetti supplementare impiegando il silenziatore originale del KTM 525, che utilizza come moto di allenamento, fissandolo con un supporto proprio sotto al silenziatore Honda originale. Gli ingombri ridotti e la posizione permettono al portaoggetti di non disturbare nella guida, mentre la vicinanza con il silenziatore vero e proprio fa sì che il contenuto rimanga comunque al caldo, anche in piena notte (decisa-



Sotto la sella non ci sono vani portaoggetti, ma ogni spazio libero viene utilizzato per posizionare ricambi. In questo caso ci sono due leve al manubrio di scorta.

66 LUGLIO

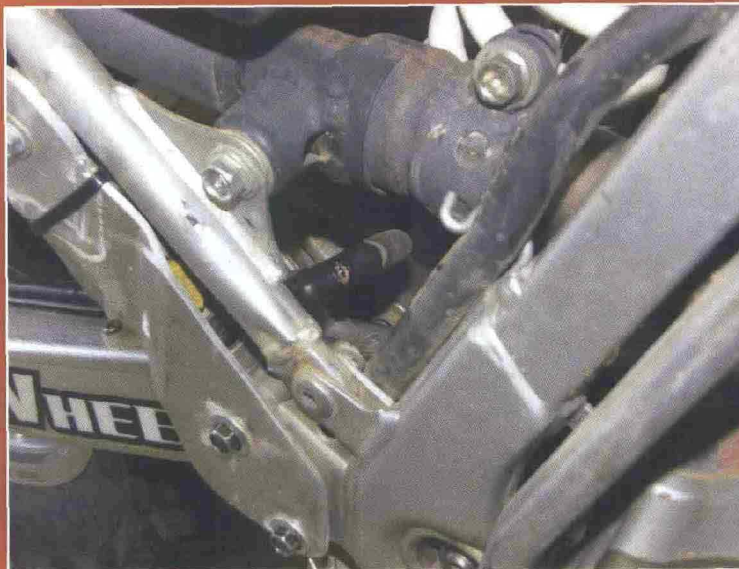


Un altro accessorio che può essere molto d'aiuto nel caso di soste non previste è la coperta termica. Questa è fissata sulla culla del telaio, immediatamente sotto al serbatoio maggiorato.



Al telaio posteriore è fissata la leva del cambio.

Questa foto racchiude l'esito della Dakar per il pilota Lorenzo Buratti numero 167. Il taglio sul tubo del freno posteriore lo ha costretto al ritiro.



mente fredda dato lo sbalzo termico). Gli altri accessori sono da considerarsi come dotazione standard per la gara africana. Per l'illuminazione anteriore (obbligatoria) viene utilizzato un faretto anteriore separato per non sovraccaricare l'impianto durante la marcia diurna, mentre per la marcia notturna ne viene utilizzato uno di profondità con parabola conica.

Nella parte posteriore invece, oltre ai normali fari, è presente un dispositivo Sentinel fasato sul clacson delle auto che permette di avvertire il pilota che

viene sorpassato tramite un segnalatore acustico sul quadro strumenti. Bisogna considerare che al passaggio delle auto viene sollevato un vero e proprio muro di polvere che, in piena velocità, è decisamente pericoloso. Le auto comunque partono dopo le moto e durante la tappa un privato del calibro di Lorenzo viene superato giusto dalle prime 4-5 auto ufficiali che viaggiano a velocità ben superiori a quelle della XR di Buratti. Sul parafango anteriore sono fissati invece tre ricevitori, nell'ordine un'antenna GPS, l'antenna del telefono satellitare e

quella del sistema IRI-Track, che serve per essere rintracciati in caso di guasto consentendo di avere l'aggiornamento in tempo reale della posizione del mezzo sul percorso per renderla disponibile sul sito internet della corsa.

La parte rimanente del corredo obbligatorio è rappresentata dai razzi di segnalazione e dalla lampada stroboscopica, indispensabili per rendersi visibili dai mezzi di soccorso terrestri e aerei.

Il resto della preparazione della moto è rappresentato da accorgimenti che permettono di far fronte ai possibili



Sbirciando sotto al parafango posteriore troviamo due chiavi di scorta per lo smontaggio delle ruote.



Tolto il serbatoio si possono apprezzare le piastre di sterzo e la punzonatura del telaio. La levetta gialla è il decompressore manuale che è stato spostato per avere una leva in meno nella zona del manubrio.

TECNICA DA CORSA ► HONDA XR 400 DAKAR – LORENZO BURATTI

67 LUGLIO

Anche il motore viene punzonato. È possibile utilizzare due propulsori durante la gara, eventualità che, grazie alle doti di affidabilità della XR 400, non viene presa in considerazione.



Visto che nella giornata di riposo è previsto il controllo del gioco valvole, il valore corretto è stato scritto sul coperchio valvole.

imprevisti, sia per quel che riguarda la motocicletta sia per il pilota. Ecco quindi che in ogni spazio lasciato libero dalle infrastrutture vengono fissati leve, cavi, dischi frizione (uno dei pochi punti deboli della XR 400) e coperte termiche. Alla fine di tutto il costo vero e proprio

della moto completa è davvero limitato, praticamente alla portata di tutte le tasche. Al prezzo iniziale della moto originale di circa 7.000 euro, vanno aggiunti circa 200 euro per il serbatoio maggiorato in plastica, altri 500 euro per la modifica al forcellone e per la realizzazione del sottocoppa in allumi-

nio che fa da contenitore per l'acqua e, per finire, circa 300 euro per una coppia di cerchi di ricambio complete di mousse e pneumatici. Da queste cifre è facile intuire che la parte più rilevante dell'intera avventura africana di Lorenzo Buratti non è il mezzo meccanico ma la volontà del pilota. ■

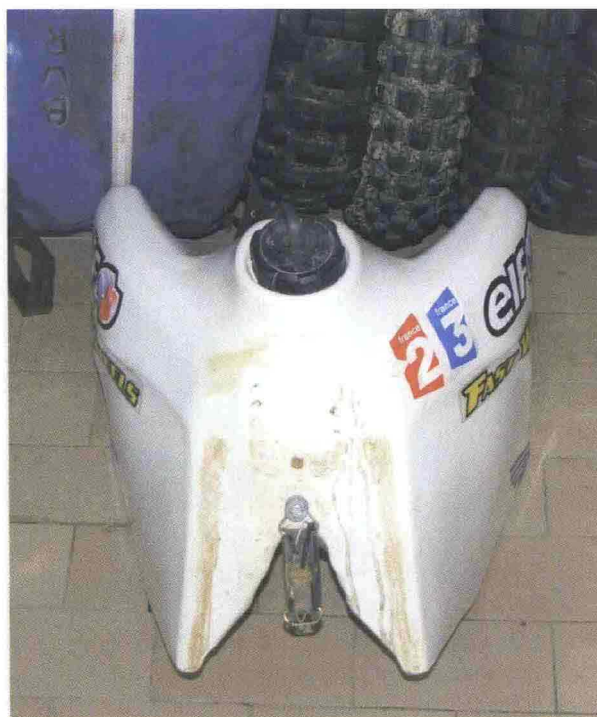


L'interno del garage mostra gli utensili e la KTM 525 EXC che sostituisce l'XR 400 negli allenamenti e nelle gare nostrane.



Anche i soprammobili parlano di deserto. Indimenticabile la Porsche 959 che dominava la corsa africana ben 20 anni fa!

Questo è il serbatoio maggiorato Acerbis in plastica; non necessita di alcuna pompa aggiuntiva in quanto la benzina arriva al carburatore per gravità.



68 LUGLIO

MOTORALLY: Sesti e Assirelli a Terminillo**Terminillo: incontro con i Team Manager del Motorally**

La settima e ottava prova del Campionato Italiano Motorally è stata l'occasione per un incontro sull'andamento della stagione di questa specialità. Al Terminillo, infatti, il presidente della Federazione Motociclistica Italiana Paolo Sesti, ed Antonio Assirelli coordinatore di specialità, hanno incontrato i Team Manager delle squadre che prendono parte al Campionato.

Soddisfazione e nuovi spunti di riflessione, il risultato della riunione.

Nel prossimo periodo saranno valutate diverse opzioni per legare sempre più il progetto Maglia Azzurra FMI al Motorally: tra le possibilità c'è quella che uno dei piloti potrebbe prendere parte alla Parigi-Dakar, oppure al Rally dei Faraoni o Rally di Sardegna con la Maglia Azzurra simbolo della FMI.

Si è esaminato anche il calendario prendendo in considerazione un numero inferiore di gare ogni anno.

L'awiamiento al Motorally è stato quello su cui si è concentrata di più la discussione con la volontà, di ambo le parti, di potenziare il lavoro presso le scuole ed avvicinare sempre di più i giovani alla specialità. "Per facilitare questo saranno aumentati i finanziamenti" ha dichiarato Assirelli.

In un clima sereno, agevolato dall'ottimo andamento dell'intero movimento, la riunione si è conclusa sottolineando il grande passo in avanti con i media da parte della Federazione (mai come quest'anno il Motorally ha avuto spazio in Tv), e l'ottimo lavoro svolto dalla JVD società organizzatrice del Campionato tricolore.

23/07/2007 FMI

[Stampa](#)[Chiudi](#)