BIKERS LIFE®

BIKERSLIFE.COM

N. 06 - GIUGNO 2017 EURO 5

CARLOS "ITALIAN CONNECTION"

ROAD TEST
STREET ROD 750

TRIUMPH TRUXTON CAFÈ *by* ELVIS BRUNETTI

H-D SPORTSTER 1200 - LARI MOTORI / BUELL M2 SCRAMBLER - CD GARAGE / H-D V-ROD - BIKER SHERIFF
H-D STREET GLIDE 1600 BAGGER - MC CYCLES / H-D SOFTAIL 1340 - MILANO CUSTOM CYCLES
PANHEAD S&S – WRC CUSTOM BUILD / BMW R100 - FMW MOTORCYCLES

9 771129 469009 70006
EDITRICE CUSTOM

Testo e foto di Simone Benedetti

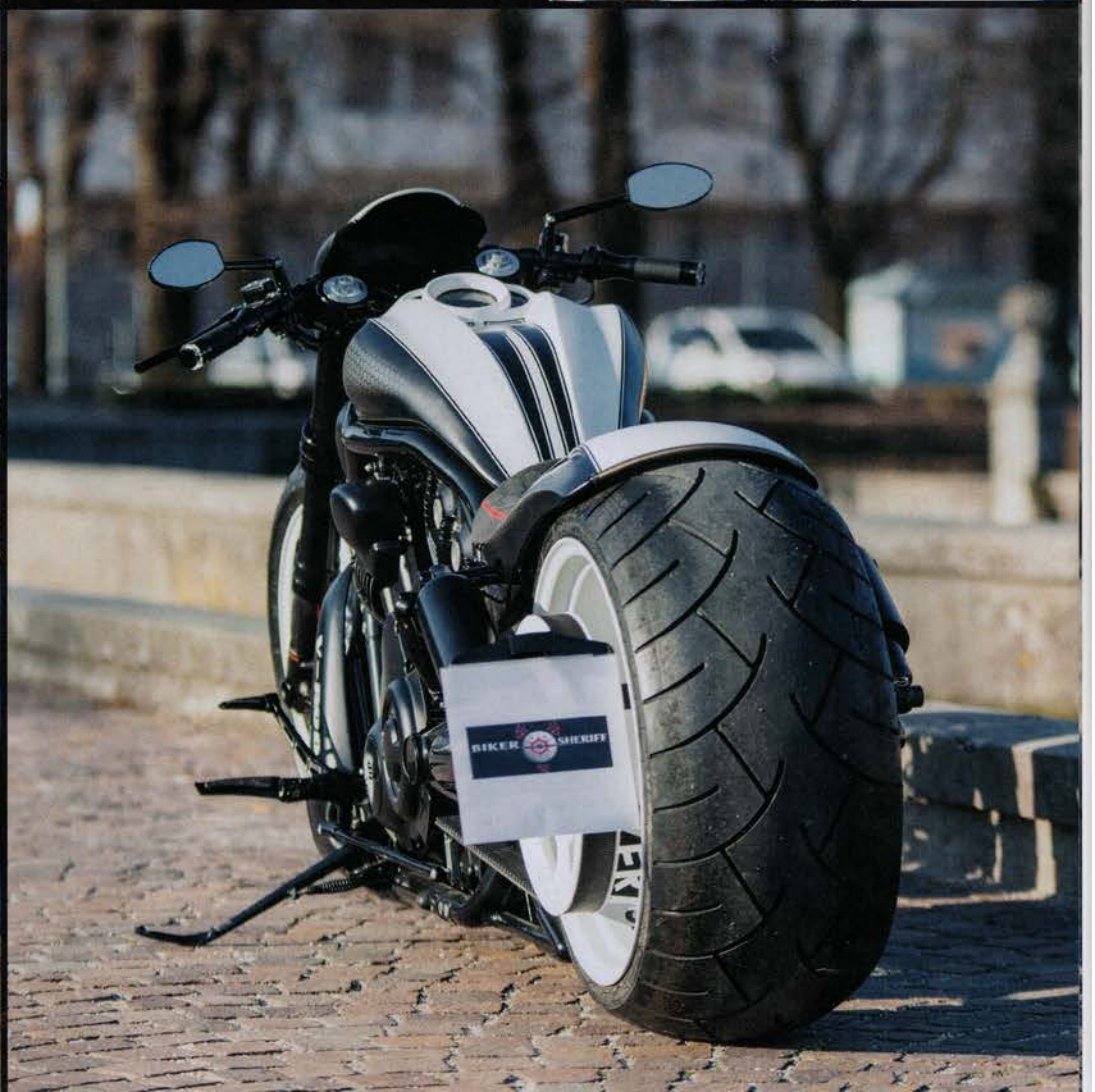
H-D V-ROD

PORSCHE V-Rod

BIKER SHERIFF OMAGGIA IL "CUORE" DELLA V-ROD CON UNA PREPARAZIONE A TEMA PORSCHE

BIKER SHERIFF

Avete mai guidato una V-Rod? No, nemmeno a me piace, probabilmente non me la comprerei mai, sicuramente non ha nulla a che vedere con l'Harley dell'immaginario collettivo e bla bla bla, molte altre frasi buone per gli amici al bar. Ma l'avete mai guidata? Se la risposta è no, fatelo. E spalancate il gas. Per quelli di voi abituati a moto stradali e/o sportive forse non sarà nulla di sconvolgente, ma quei 125 cavalli lasciano al palo qualsiasi altra H-D, insieme a preconcetti e chiacchiere da osteria. Prima, seconda, terza a limitatore e, se siete l'harleysta medio, vi verrà più di un capello bianco. Questo perché lì sotto c'è lo zampino degli ingegneri Porsche. Certo, tutti sanno che "la V-Rod è fatta in collaborazione con Porsche", ma probabilmente pochi (o nessuno) sa quanto effettivamente abbiano lavorato nello specifico i tedeschi rispetto agli americani. Durante la presentazione della V-Rod, ormai 15 anni fa, i capoccia dell'Harley-Davidson si sono sentiti tempestare di domande sul nuovo motore Revolution: quella più insistente era tesa a conoscere quanto e quale è stato il contributo di Porsche nella realizzazione di questo motore.



LA FANALERIA POSTERIORE È COMPOSTA DA UNA SOTTILE STRISCIA A LED CHE SEGUE IL PROFILO DEL PARAFANGO

IL MOTIVO A NIDO D'APE DELLA CARROZZERIA È RICHIAMATO SULLA SELLA A OPERA DI GABRIELE BASSO

"Il rapporto con i tedeschi è in essere da oltre vent'anni, e comunque questo motore è soprattutto americano, deriva dal VR1000 utilizzato nel campionato Superbike Usa" hanno tenuto a sottolineare i boss di Milwaukee. Vero, tutto vero, anche se in realtà il motore della V-Rod è molto più Porsche di quel che gli americani vogliono far credere. La verità la rivelava un articolo pubblicato ai tempi da Christophorus, la rivista ufficiale Porsche, in cui si spiegava che il motore è stato disegnato, sviluppato e realizzato interamente in Germania da un team del Porsche Engineering Group composto da sei ingegneri e cresciuto, nei momenti cruciali dello sviluppo, fino ad arrivare a quota 25. Responsabile del progetto è stato Manfred Schürmann e della produzione Klaus Fuoss. Dagli Stati Uniti poi arrivavano precise richieste sui cui gli uomini di Weissach dovevano lavorare e alcune erano decisamente bizzarre: il motore della V-Rod deve resistere acceso al minimo, senza surriscaldarsi, per un'ora e mezza a una temperatura esterna di 40 gradi. Questo perché il cliente medio possa partecipare ai raduni e mettersi in mostra, sfilare e stare fermi per un sacco di tempo con il motore acceso (in Harley sapevano già che tipo di cliente avrebbe comprato una V-Rod insomma...). Nella V-Rod quindi batte un cuore tedesco, con buona pace di chi è un accanito sostenitore del made in Usa. Con una moto che, in definitiva, ha tanto di Porsche al suo interno, Biker Sheriff ha voluto rea-

lizzare una Special che tributasse la casa di Stoccarda e l'ha fatto con due mastodontici cerchi Ricks da 19" all'anteriore e 18x10.5 al posteriore, quest'ultimo con pneumatico da ben 280 mm. Per poter adattare una simile gomma è stato fondamentale cambiare forcellone, un pezzo originale Biker Sheriff, mentre la massiccia forcella è una Marzocchi agganciata su piastre Rebuffini, a cui si aggiungono i dischi flottanti da 320mm con pinze Brembo. Le sospensioni ad aria Arnott permettono poi di alzare e abbassare il posteriore a piacimento. La carrozzeria è un kit estetico della No Limit Custom verniciato da Aerografia Anzanello, a cui si aggiungono la sella firmata Tappezzeria Basso e il cupolino riprofilato che avvolge un faro anteriore a led. I semi manubri sono Free Spirits, impreziositi da leve e comandi Rebuffini con pompe radiali. Il motore Revolution X suona aggressivo grazie al nuovo scarico Biker Sheriff con terminale Leovince GpPro Evo2.

GEARHEAD STUFF

PROFILO
MARCA HARLEY-DAVIDSON **MODELLO** V-ROD **PREPARATORE** BIKER SHERIFF- CODOGNÈ (TV) www.bikersheriff.it

MOTORE
MARCA H-D **MODELLO** REVOLUTION **CILINDRATA** 1250 CM³ **RAFFREDD.** LIQUIDO **BLOCCO MOTORE** ORIGINALE **IMP. DI SCARICO** ARTIGIANALE, CON TERMINALE LEOVINCE

TRASMISSIONE
PRIMARIA STOCK **SECONDARIA** A CINGHIA **CAMBIO** A 6 RAPPORTI

CICLISTICA
TELAIO STOCK **FORCELLA** MARZOCCHI **PIASTRE** REBUFFINI **FORCELLONE** BIKER SHERIFF **AMMORTIZ.** ARNOTT, AIR RIDE **RUOTA ANT.** RICK'S , 19" - 120/60/19 **FRENI** DOPPIO DISCO ANTERIORE CON PINZE BREMBO, POSTERIORE A DISCO **RUOTA POST.** RICK'S, 18" - 280/40/18

PARTI SPECIALI
MANUBRIO FREE SPIRITS **COMANDI, MANOPOLE** REBUFFINI **LUCE POST, CUPOLINO** BIKER SHERIFF **SELLA** TAPPEZZERIA BASSO **FRECCE** MOTOGADGET **CARROZZERIA** NO LIMIT CUSTOM **PORTATARGA** MS BIKETEC

VERNICIATURA
AEROGRAFIA ANZANELLO