

COMPARATIVA DELLE FALLITE MONDIAL PIEGA + BUELL XB 12 S + MOTO MORINI C

SOLO
2,50€

uomini \ moto \

Riders

italian magazine

IN REGALO

RIDERS CAR
QUANDO DUE RUOTE IN PIÙ
NON SONO DI TROPPO
RICARICA ITALIA: IL LIBRO
IL GIRO D'ITALIA IN MOTO ELETTRICA

LE ECCELLENZE MADE IN

APRILIA // L'ITALIA
BREMBO // L'ITALIA
DAINESE // L'ITALIA
LIBERA // L'ITALIA C
PIRRO // L'ITALIA C
VESPA // L'ITALIA C



DUCATI V4 MOT

IL CROSS SPETTACOLO
CHE NON C'È PIÙ:
ARSAGO SEPRIO OGGI

230 KM IN BICI D'EPOCA:
I RIDERS DEL PEDALE

IL NUOVO M D'VALENTINI

IN SPORTSTER E BONNEVILLE
ALLA SCOPERTA DELL'EST

MOTOBE SIEGL:
L'HARLEY CHE NON
SEMBRA UN'HARLEY

DI VALENTINO

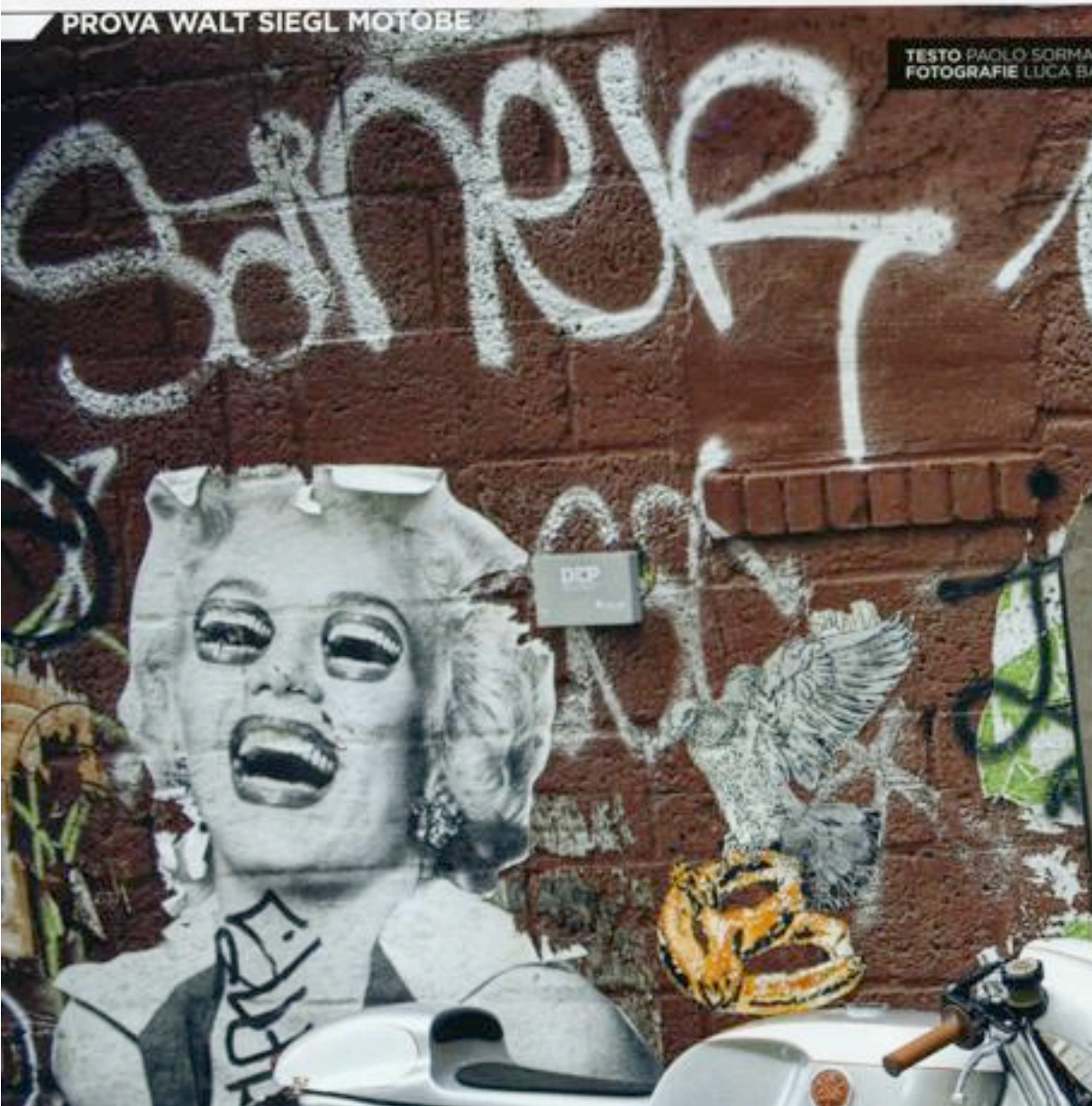
*L'Italia
girata*

HACHETTE
LIFESTYLE MEDIA dicembre 2010 - gennaio 2011 // 280 2,50€

ANNO 5 // HLM - HACHETTE LIFESTYLE MEDIA s.r.l. // Mensile // POSTE ITALIANE S.p.A. // SPED. IN A.P. - D.L. 353/2003 (CONV. IN L. 27/02/2004 N° 46) ART. 1, COMMA 1, F

PROVA WALT SIEGL MOTOBÈ

TESTO PAOLO SORMA
FOTOGRAFIE LUCA BA





TO BE OR MOTOBE?

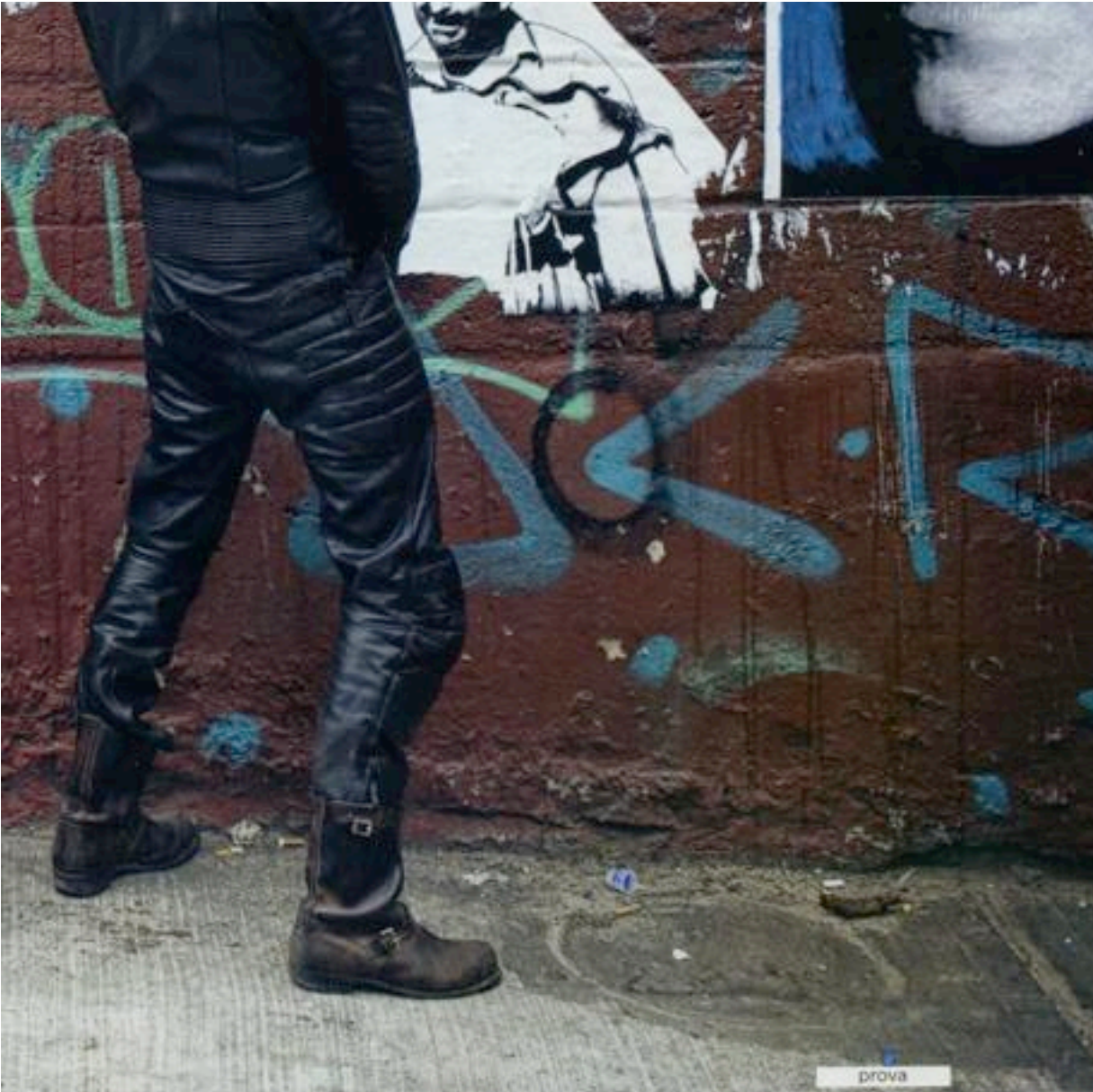
Essere o non essere una Sportster? Il dilemma è stato con la Motobe. Un bellissimo gioco di parole e di parti è possibile sbattersene dei cliché americani e vestire una XLX di classe café-racer tutta europea. Ma per questo classica, due manine d'oro e un serbatoio di alluminio

150

RiderX 12/10-01/11

prova







Walt Siegl racconta che, quando era piccolo, il nonno gli promise un aeroplano vero da pilotare. A quel tempo, erano i primi anni Sessanta, l'aeroplano di Siegl era una bicicletta rossa con la molletta sui raggi, le gomme *balloon* e un manubrio bianco. Era la cosa più bella della sua vita. Anche più della vecchia Horex a due tempi del nonno, che aveva freni pessimi e in fondo a una discesa ripida richiedeva tutta la sua maestria di guida.

La stessa maestria Walt Siegl l'ha appresa dopo anni di cadute rovinose in pista. Ecco perché adesso preferisce costruirle e basta, le moto. Da quella bicicletta rossa alla Motobe, carrozzeria di taglio classico italiano su V-twin Harley-Davidson, sono successe molte cose interessanti. E altre ne

stanno accadendo, oggi che Siegl ha lasciato New York per rifugiarsi in un piccolo villaggio nel New Hampshire. Nella nuova oasi di tranquillità ha ricavato un atelier dagli spazi di una ex fonderia, dove ha ripreso a ricamare la sua cifra stilistica: costruire special bicilindriche americane che se la tirano da europee.

Non c'è alcuna forzatura, visto che a tutti gli effetti Walt Siegl è europeo. Austriaco, per la precisione. Uno di quelli che dopo aver girato mezzo mondo, Italia compresa, hanno trovato l'America in America. A New York era finito nell'85 come *attaché* culturale della delegazione austriaca presso le Nazioni Unite. Al suo posto, una persona normale non avrebbe mollato quel lavoro per alcuna ragione al mondo. Invece Siegl

ha barattato il Pa e, negli ultimi 20 costruzione di m definite East Cos grandi città. Qui compatte e mane

La raffinatez delle soluzioni l customizzatori di Manhattan. E Riders: sul num con la Riviera, s Harley-Davidso il noto designer Motobe è un gio con un serbatoio



Argento vivo //
Il pittore Ray Abeyta, grande amico di Walt Siegl e tester di lusso per la Motobe, entra deciso in una curva di Vinegar Hill a Brooklyn.

Le parti speciali sono di qualità così alta da avvicinare la Motobe al concetto galleria d'arte. Invece è fatta apposta per le strade di New York, americana

Harley-Davidson Ironhead. È la terza moto costruita per il pittore Arthur Sordillo e tradisce ancora una volta l'attrazione fatale per le moto di Pesaro, la città dei marchi Benelli e MotoBi. Tradotto con licenza poetica, **Motobe significa essere moto. A tutto tondo, fuori dai cliché che dipingono i rider americani come prolungamenti di pesanti bicilindriche, touring e chopper.**

Certo, la loro cultura è quella, ma c'è di più. Dal suo punto di vista eccentrico, quello di un europeo di estrazione sportiva e insieme vittima del fascino delle Harley-Davidson, Siegl è in grado di sintetizzare il meglio di due culture in modo

ritirata basket case, cioè letteralmente a pezzi sparsi nelle cassette, da Roger Miret, ex customizzatore di talento e carissimo amico di Siegl, meglio conosciuto come star planetaria del punk rock anni Ottanta alla guida degli Agnostic Front. Sordillo è uno di quegli artisti per i quali tele e lamiera sono supporti diversi al servizio della stessa visione creativa. Dato che probabilmente se la cava molto meglio con i pennelli, ha lasciato alle chiavi in pollici e alla saldatrice di Siegl il compito di creare **una Harley che non sembra una Harley.** Quindi una Sportster nel significato originario del termine, una sportiva stradale come possono concepirla gli

profilo speciale. l'avidio carburatore pratica della carece n'è (di benzina dell'aria a padel Panhead, Siegl l'V-twin intatta, le parti speciali qualità artigiana scarico due in d il collettore del ai tubi dello cha prima di spunta Del telaio Sp

credibile ed elegante.

La Motohe ha origine da una classica XLX Ironhead, la Sportster basica e con serbatoio Peanut che con i suoi 11.600 esemplari venduti, dal 1983 fu una protagonista del rilancio della factory di Milwaukee. Arthur Sordillo l'aveva

americani.

Il V-twin Ironhead da 1.000 cc è un totem che non si tocca. Se mai si bombarda, con il kit big bore S&S Super Stock che porta la cilindrata a 1.200 cc e assicura un arco di erogazione più costante e consistente grazie alle camme dal

cannotto di sterzo è una geometria molibdeno, secc maestro inglese doppia culla con sezione quadrat

154

Riders 12/10-01/11

prova

NUMERI

WALT SIEGL
MOTOBE

> **MOTORE:** quattro tempi, V2 di 45° raffreddato ad aria, alesaggio e corsa 88,8x96,8 mm, cilindrata 1.202 cc, compressione 10,5:1.

> **DISTRIBUZIONE:** aste e bilancieri e due valvole per cilindro. Carburatore S&S Super E, filtro Siegl.

> **TRASMISSIONE:** primaria e finale a catena, cambio a quattro marce, frizione multidisco in bagno d'olio.

> **TELAIO:** doppia culla chiusa in tubi tondi di acciaio Cromo, interasse 1.470 mm, angolo canotto 30°, forcellone in trafilato d'acciaio.

> **SOSPENSIONI:** forcella tradizionale Showa da 35 mm. Ammortizzatori posteriori tradizionali.

> **FRENI E GOMME:** due dischi H-D da 254 mm con pinza a due pistoncini. Pneumatici Avon da 19 e 16.

> **MISURE:** peso a vuoto 167 chili. Larghezza 480 mm.

> **PARTI SPECIALI:** pistoncini S&S, pompa freno Nissin, corpo ammortizzatori Indian.



parafango anteriore
Ossa; manubrio,
serbatoio, sella,
parafango posteriore
e scarico Walt Siegl.
Verniciatura di Nate
Weiner.

Altro che Sportster //

In alto, da sinistra in senso orario. Il serbatoio in alluminio; ancora il serbatoio modificato a mano; il cruscotto in alluminio boschonné; il filtro dell'aria a padella; la coppia di scarichi con finale a sigaro; teschi e assi di picche, con il gas in pagno.

per accogliere il codino tipo clubman racer. Gli ammortizzatori posteriori Indian sono stati ricostruiti con molle performanti e fissati a un fazzoletto di rinforzo in posizione quasi verticale.

Il controcanto è la forcella Showa con steli da 35 millimetri, divaricata di 30 gradi sull'avantreno. Forse è l'unico elemento disomogeneo nella compattezza d'insieme. Slancia molto la linea, però ricorda **una bella ragazza con le gambe troppo lunghe rispetto al busto, dall'andatura leggermente dinoccolata.**

Se non altro è vestita benissimo: Walt Siegl è uno che con il metro a nastro, il calibro e il lamierino sa fare miracoli. A lui il cartamodello non serve. Il serbatoio formato a mano in alluminio è un omaggio alla MotoBi 125 Sport Special (le guance per le ginocchia sono giusto più squadrate) e costituisce l'elemento chiave della special. Intorno alla elle rovesciata della svasatura, Siegl ha immaginato l'estetica del cupolino

a goccia (che i fianchetti e l

Leggerezza ritrovano ans della Motobe le moto di Sie dei **cancelli p via del mass sella sorpre al baricentr**

Sono le m MotoBi è pic Si sta quasi e scultura met dietro di sé u dagli sguard newyorchesi

prova

Riders 1.