

TESTO PAT SMASH
FOTOGRAFIE LUCA BABINI

Italiana, solo nel nome //

In questa pagina.
L'Harley Shovelhead
e, sullo sfondo, l'isola
di Manhattan.
Nella pagina accanto,
Walt Siegl mentre
accende la sua
special Riviera.

In questo servizio.
Giubbotto *Belstaff*, jeans
Wrangler, stivali *Tremp*.

I LOVE ITALIAN STYLE

Lui si chiama Walt Siegl. Lei Riviera. Ha un nome tutto italiano, è l'ultima special del customizzatore newyorchese di origine austriaca: motore Shovelhead, serbatoio in alluminio fatto a mano e 210 chili





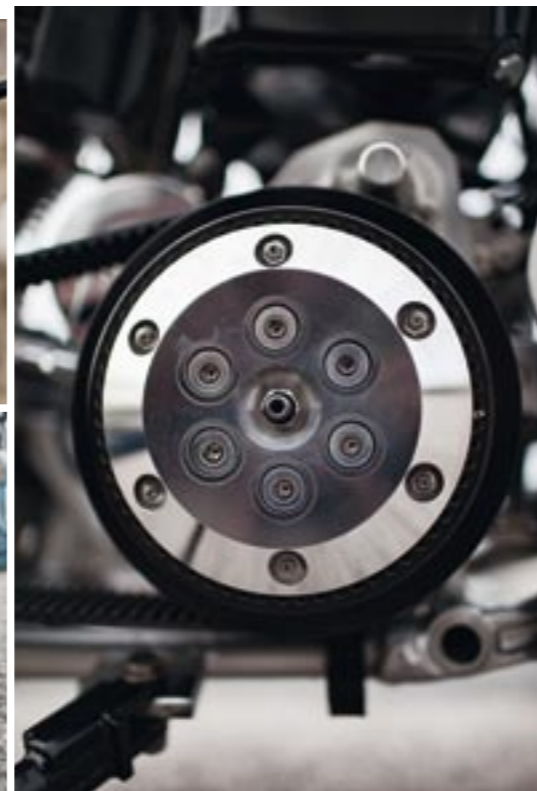
Special salt flat //
Motore Harley e tante
modifiche per alleggerire
questa special fino al peso di
210 chili.

Le moto di New York ti colpiscono subito per il loro aspetto. Sono sottili, compatte. Hanno i fianchi stretti e fasciati dagli scarichi, il manubrio è compresso, le pedane sono quasi mozziconi. Nella Grande Mela, gli urban chopper li costruiscono così, con l'estetica dominata dal motore e dalla meccanica, prima ancora che dalla bellezza superficiale della carrozzeria. È l'impronta lasciata dal maestro Indian Larry e seguita da autentici artisti del custom come Walt Siegl. La Riviera è una special Harley-Davidson su bicilindrico FLH Electra Glide dell'80. Del modello originale conserva solo parte del motore: **uno Shovelhead con i pistoni ad alta compressione, le testate del 1973 lavorate a dovere e l'albero a gomiti alleggerito e ribilanciato.** È la prima delle tre moto che Siegl ha venduto a Tyler Hays, un famoso designer di mobili che a sua volta ne ha rivenduta una all'attore Brad Pitt. È quella che può essere definita una roadster, cioè una moto stradale con il tipico bicilindrico a V americano. Qualcosa che nemmeno Harley ha mai fatto veramente, visto che anche la Sportster si ferma al motore 1.200 con cambio in blocco.

Dici custom, ma nello styling vedi tanta Europa. Anzi, tanta Italia. Lo suggeriscono il nome, **il serbatoio in lamiera di alluminio battuto a mano tipo Benelli 350 e il parafango posteriore Ducati Sport anni Settanta.** Può apparire singolare solo se non si conosce la storia di Walt Siegl, nato in Austria a Vorau, un minuscolo villaggio vicino a Graz: la città di Arnold Schwarzenegger, un altro austriaco che ha fatto fortuna negli States. Il suo primo motorino Walt l'ha costruito a 14 anni cannibalizzandone tre, era il più veloce del villaggio, si lasciava dietro tutti e così finì per lasciare indietro anche gli studi d'arte. Il vizio non l'ha ancora perso: continua a correre sui V-Twin, anche se cammina con un'andatura un po' ingessata perché è caduto una volta di troppo su una Ducati 916. Ha appreso la meccanica da zingaro, spostandosi

tra Francia, Italia e Germania. Poi a Mosca dove, dietro la cortina di ferro, ha lavorato per il ministero degli Affari Esteri austriaco. Nell'85 Siegl si è trasferito a New York e finora ha creato una quarantina di pezzi unici: chopper, bobber, racer e qualsiasi special costruita con parti originali, riciclate, vintage e moderne. **Ha realizzato una salt flat (una moto utilizzata per le gare d'accelerazione) per il pittore Arthur Sordillo, esposta nella mostra Oldskool - a survey of 20th century motorculture.** Scultura e acciaio, design e meccanica: è stato lavorando su un motore Panhead di un altro cliente illustre, il fotografo di moda David Ferrua, che Walt ha capito di poter sintetizzare le sue grandi passioni fra due ruote. Eccolo lì, alto e secco, seduto su una trave di cemento lungo l'East River a Williamsburg, la zona degli artisti, degli hipster (gli idealisti della *Beat generation* descritti anche ne *I sotterranei* di Jack Kerouac) e dell'indie rock di Brooklyn.

Siegl non ha l'aria molto felice, forse perché gli abbiamo appena chiesto di provare una moto da 60mila dollari già venduta. Saliamo in sella e lei ci sparisce da sotto, la sensazione è un po' quella di un cinquantino con il bicilindrico di 1.340 cc. «Volevo mettere insieme un'Harley che fosse agile da usare in città» precisa indicando il pulsante dell'avviamento. Ma visto che è un motore Shovel, il kickstarter è rimasto, se non altro perché è più pratico da avviare. Una voce baritonale irrompe dallo scarico due in uno a sigaro, dentro la prima e la Riviera scatta come una grossa motard. Al primo stop si va lunghi, ma i freni fanno sul serio. Una volta presa confidenza, la Riviera svela la sua anima docile e viaggia senza sforzo. In curva **su custom come queste non è sufficiente piegare: bisogna girare il manubrio come sulle biciclette.** In compenso, però, la Riviera ha uno spunto e una facilità di guida impressionanti, merito dello Shovelhead rivitalizzato, ma anche dei suoi 210 chili, 30 in meno rispetto a un'Harley Sportster 883. Com'è possibile? Per esempio, sostituendo la



NUMERI

H-D RIVIERA

> MOTORE:

H-D, Shovelhead V2 di 45°, 1.340 cc ad aria.

> DISTRIBUZIONE:

due valvole per cilindro ad aste e bilancieri, carburatore S&S Super E, filtro aria artigianale.

> TRASMISSIONE:

cambio H-D a quattro marce, primaria a cinghia, frizione a secco. Finale a catena.

> TELAIO:

tubi d'acciaio a doppia culla H-D modificato.

> SOSPENSIONI:

anteriore teleidraulica H-D da 39 mm, posteriore doppio ammortizzatore.

> FRENI E GOMME:

due dischi, anteriore H-D con pinza Nissin a quattro pistoni, posteriore Brembo a due pistoni. Cerchi Dunlop, anteriore da 19, posteriore da 18, pneumatici Firestone

Walt Siegl si è trasferito a New York nell'85, dove finora ha creato una quarantina di pezzi unici: chopper, bobber, racer e qualsiasi special costruita con parti originali, riciclate, vintage e moderne

pesante trasmissione primaria in bagno d'olio con una cinghia scoperta, con tanto di pacco frizione a secco. Facendo la serpentina tra i tombini cavernosi di Williamsburg, la Riviera ce la mette tutta per comportarsi come un Ciao. Ci fermiamo e **Walt mette il dito su uno dei copribulloni della testa in plastica rossa. Spiega che sono le spie del surriscaldamento: se si fondono, c'è un problema.**

Considerando l'incredibile accozzaglia di parti, la Riviera ha senz'altro una personalità molto forte. Walt fa tutto da solo, con eleganza e precisione: si nota dalla qualità delle saldature e dall'armonia delle forme compatte. Sul lato destro sporge il coprifiltro dell'aria in alluminio alleggerito a mano. La sella arriva dai giapponesi della Backdrop di Los Angeles (gli stessi che riforniscono Shinya Kimura, il customizzatore di Zero Engineering) su disegno di Siegl: è un piccolo capolavoro di comodità. Le sospensioni

Progressive hanno la loro parte di merito, la forcella è un'affidabile Dyna Glide accorciata di due pollici per ridurre il passo. **Le ruote non potevano essere che vintage, Dunlop a raggi con mozzi Harley e pneumatici stretti dalla leggendaria scolpitura Firestone a zig zag.** Anche le luci sono d'epoca, aggiornate da Siegl: il fanale ha la calotta e il vetro Harley-Davidson del 19, il fanalino di coda apparteneva invece a un vecchio scooter.

Fra una posa e l'altra, passa un hipster su una Vespa anni Cinquanta restaurata e si ferma a guardare la Riviera. Walt si china a osservare il faro bombato sul parafrangente dello scooter: «Bello, questo lo usiamo sulla prossima Harley».

Linea snella //

In questa pagina.

La Riviera vista da dietro, con la gomma Firestone replica da 18 pollici e il fanalino preso da uno scooter.

Nella pagina accanto.

Da sinistra a destra: vista del bicilindrico Shovelhead, un particolare del manubrio, la Riviera vista di lato, primo piano della frizione dove si nota la trasmissione a cinghia.

