



aprilia club

aprilia.mototouronoffroad.it

**APRILIA PEGASO "TRAIL" 650
"FACTORY"**

BY CAROVANO LUCA



PREFAZIONE

Inizialmente ho incolpato i LEGO Tecnics.

Poi la passione, trasmessami da mio padre, per il bricolage.

In seguito, il diploma di Geometra ed il fatto che di lavoro faccio il modellatore CAD 3D.

Infine il fatto che sono un biker appassionato per il design motociclistico.

Ma la ragione della nascita della mia grande passione non è imputabile ad una sola di queste cause bensì a tutte messe insieme.

Era il 2002 quando, affascinato dalla filosofia con il quale era fondata, entrai a far parte di una community di motociclisti dal nome “Moto & Turismo on off road”.

La ricetta di questo club?

Unite il turismo su strada con quello escursionistico fuori strada alla scoperta di paesaggi incontaminati, aggiungete delle squisite mangiate in compagnia di veri appassionati..... il risultato? Divertimento e relax allo stato puro!

Allora ero in possesso di un'Aprilia Pegaso 3 ed è con lei che ho cominciato a muovere i primi passi nell'off road.

Nel 2003 vengo nominato da Alessandro Bellocci (concittadino nonché fondatore del gruppo) coordinatore del Gruppo Area Aprilia.

Alla fine dello stesso anno “Moto & Turismo on off road AreaapriIa” viene nominato club ufficiale Aprilia.

Nel 2005 esce la nuova Pegaso chiamata Trail e nel 2006 decido di acquistarla rimanendo, in tal modo, fedele al marchio Aprilia.

Assolutamente entusiasta del mio acquisto decido di lavorare alla personalizzazione della mia moto apportando delle modifiche più o meno rilevanti, atte a rendere la sua guida su fuori strada più comoda, sicura e piacevole.

Alcuni accessori già esistenti per altre moto, ho potuto adattarli mentre, per la maggior parte è stato necessario progettarli e costruirli da me.

Di seguito illustrerò le modifiche (con le relative motivazioni e scelte progettuali) apportate alla mia Trail.

1



2



3



ACCESSORI ORIGINALI (Figure 1 – 2)

Al momento della stipula del contratto d'acquisto della mia moto ho provveduto ad ordinare alcuni accessori originali. La mia scelta è ricaduta su: leva del freno regolabile, telaietto porta tutto posteriore e copri serbatoio in materiale tecnico con relativa borsa.

La Trail esce dalla fabbrica senza un'appendice dove eventualmente ancorare un bauletto, quindi ho deciso di acquistarne una optional.

Personalmente utilizzo il porta tutto non per montare un bauletto ma per ancorare un eventuale bagaglio morbido, notevolmente più adatto da portare fuori strada.

Il copri-serbatoio è invece utilissimo per proteggere, in particolar modo, la porzione di serbatoio che viene a contatto con le ginocchia quando si guida la moto in piedi.

Di grande comodità è la borsa, con ottime ottime rifiniture, nella quale si possono riporre un gran numero di cose.

PNEUMATICI

Durante gli attuali 18000 Km percorsi con la mia Trail, ho avuto modo di testare tre tipi di gomme.

Le "Pirelli Scorpio" di primo equipaggiamento si sono rivelate un buon compromesso sia per durata che per il grip su strada e fuoristrada.

Durante la ricerca della gomma "totale" con tassellatura non troppo accentuata, decisi di provare le "Pirelli MT60".

Queste hanno avuto una resa chilometrica dimezzata rispetto alle "Scorpio" e sono risultate poco affidabili su strada, mentre su fuori strada davano il meglio di loro regalando un ottimo feeling.

Ultimamente ho deciso di montare le gomme in assoluto più usate sulle enduro stradali, le "Metzeler Tourance".

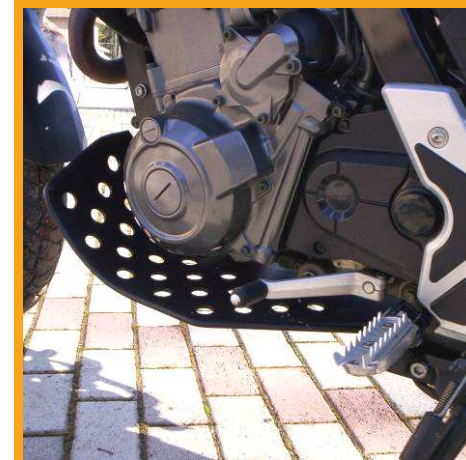
E' con queste che ho trovato il mio pneumatico "totale": grip impeccabile su strada e buono nel nostro fuori strada escursionistico.

PROTEZIONE MOTORE (Figure 3 – 4)

Una delle parti della moto che può essere più esposta a violenti colpi è senza dubbio il motore.

Per evitare danni ho progettato una protezione in alluminio.

4



5



6



Dopo aver ritagliato una sagoma di cartoncino con la forma e la curvatura voluta, ho passato tutto il materiale a mio padre che, nell'officina dove lavora e nei ritagli di tempo, ha potuto ricavarla da una lamiera d'alluminio di 5 mm e calandrarla per darle la piega che volevo. Per renderla più leggera (alla vista e sulla bilancia) ho forato la lamiera sui lati e verniciato il tutto di un bel nero satinato.

Il risultato è ottimo, funzionale, solido, aggressivo e bello da vedere.

PROTEZIONE SENSORE CAVALLETTO LATERALE (Figura 5)

Un giorno vengo contattato, via mail, da un ragazzo possessore di una Trail che, durante un'uscita off road era rimasto in panne per la rottura del sensore del cavalletto laterale.

Questo semplice interruttore posto affianco al perno del cavalletto, ha la funzione di spegnere il motore evitando che si possa ingranare la marcia con la stampella abbassata.

Mi chiedeva se c'era la possibilità di applicare una protezione a questo importante dispositivo che è effettivamente molto esposto ad ogni tipo di urto.

Il problema è stato risolto con due angolari d'alluminio da 4mm posti sotto il sensore e ancorato ai due dadi saldati che sono necessari all'installazione del cavalletto laterale.

PROTEZIONE RADIATORE (Figure 6 - 7)

Proteggere il radiatore da eventuali sassi scagliati a gran velocità in autostrada dagli altri veicoli o dalla moto che ci precede durante i nostri giretti off road diventa di grande importanza.

Ho risolto il problema ricavando la mia protezione da una griglia a maglia romboidale in alluminio anodizzato oro.

Il fissaggio è stato ottenuto tramite profili angolari, sempre in alluminio, ancorati direttamente al telaio.

Inoltre le zone della griglia che vengono a contatto con le plastiche laterali e lo stesso radiatore sono state rivestite per non essere danneggiate da un eventuale sfregamento dovuto alle vibrazioni.

PARAMANI (Figure 8 - 9)

Tra gli accessori originali per la mia moto erano presenti dei bellissimi paramani in carbonio.

7



8



9



Per fare al caso mio però, avevo bisogno di una tipologia un po' più robusta e al tempo stesso di ottima fattura e design.

La mia scelta è ricaduta su un paio di Acerbis da enduro in alluminio imperniati al manubrio, che inoltre hanno la placca aerodinamica e amovibile della stessa tonalità di grigio della Pegaso.

Per poterle montare però, ho dovuto modificare l'attacco all'estremità del manubrio, mentre per curarne di più le finiture ho verniciato la parte portante in alluminio con lo stesso nero opaco della protezione motore.

SUPPORTO NAVIGATORE SATELLITARE (Figure 10 - 11)

A differenza della Pegaso 3, la Trail è sfornita di traversino al manubrio quindi, nel caso in cui si voglia installare un navigatore satellitare, dobbiamo acquistarlo optional.

Installare il GPS in quella posizione però non permette al pilota di osservare agevolmente la strumentazione della moto, poiché questa è molto spostata verso il basso.

Ho pensato, quindi, di fissare il mio supporto, composto da un semplicissimo tubo d'alluminio posto verticalmente sulla sinistra, utilizzando i paramani come base d'ancoraggio.

In questo modo, oltre che lasciare libera la visuale sulla strumentazione di bordo, si può osservare il navigatore (che oltretutto risulterà posizionato più in alto) senza distogliere troppo lo sguardo dalla strada.

PRESA ACCENDI SIGARI (Figura 12)

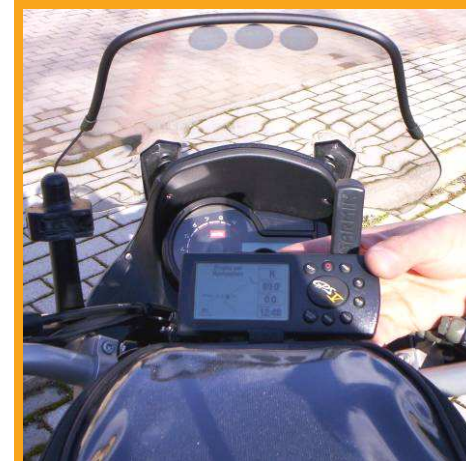
Oggi, con tutti gli accessori elettronici utili ad un motociclista (telefono, foto camera e navigatore satellitare) è assolutamente necessaria una presa accendi-sigari.

Nel mio caso ho optato per una presa di tipo nautico, quindi impermeabile e munita di tappino di gomma che sigilla il foro d'entrata quando non la si utilizza.

Ho deciso di porla a fianco del canotto di sterzo in modo che rimanesse al riparo da occhi indiscreti e, allo stesso tempo, permettermi di collegare il navigatore GPS.

Questa posizione è anche particolarmente indicata poiché consente di ricaricare qualsiasi accessorio comodamente riposto all'interno della borsa da serbatoio.

10



11



12



RISER MANUBRIO (Figura 13)

La comodità e la manovrabilità nella guida in piedi nell'off road è di fondamentale importanza.

Ho quindi provveduto a costruirmi dei riser, interponendoli tra piastra di sterzo e manubrio per avere quest'ultimo più alto di 2.5 cm.

L'anima interna degli spessori è costituita da rondelle d'acciaio inox, esternamente rivestite da uno strato di plastica resa modellabile dopo una breve permanenza in acqua a 100 °C.

Il rivestimento è stato necessario per creare la perfetta interposizione dei miei riser con gli altri componenti dello sterzo tra i quali è posto.

PEDANE PILOTA E LEVA FRENO POSTERIONE (Figure 14 - 15)

Per chi come noi è appassionato di off road non è raro impegnarsi in percorsi fangosi e vi assicuro che, in questi frangenti, non c'è peggio che avere delle scivolosissime pedane con rivestimento superficiale in gomma.

Specialmente nella guida in piedi, diventa veramente importante avere un saldo appoggio per gli stivali.

Per ottenerlo avrei voluto utilizzare e adattare delle pedane maggiorate da enduro di tipo universale ma, visto il costo e il dubbio risultato, ho scelto di apportare delle modifiche a quelle originali.

Togliendo le gomme è stato necessario chiudere l'incavo in cui erano alloggiato con un piattino d'alluminio.

In seguito ho sovrapposto un pezzo di profilo a C sempre in alluminio, sapientemente lavorato con una lima triangolare per poterne ricavare la dentatura.

Per poter installare la modifica ho utilizzato la stessa foratura utilizzata per l'ancoraggio delle gomme originali.

Con lo stesso profilo a C, lavorato "artigianalmente" come le pedane, ho provveduto a risolvere il problema aderenza anche sulla leva del freno posteriore.

In questo caso, per l'installazione, è stato necessario operare un piccolo (e poco invasivo) foro sulla leva.

13



14



15



ASTA DI SUPPORTO DELLO SPORTELLINO VANO SERBATOIO (Figura 16)

In questa sezione spiegherò come ho modificato il sistema di apertura dello sportellino del vano porta oggetti posto sopra il serbatoio.

Il problema si è presentato dopo un paio di mesi e durante una caldissima giornata estiva, condizione che potrebbe aver accelerato l'intero processo.

La molla che sostiene lo sportellino in posizione aperta ha una tenacità tale che, per poter compiere il suo lavoro, ha deformato la cerniera destra.

Questa ultima, ruotando in senso antiorario attorno al suo piede, ha fatto in modo da togliere quei pochissimi millimetri d'appoggio che aveva la molla, rendendo difficoltosa l'apertura del vano.

Dopo averla portata dal meccanico sperando in una efficace soluzione, trasformatasi nella semplice sostituzione della molla, il problema si è manifestato nuovamente dopo 6 mesi circa.

A questo punto ho deciso di togliere la molla e montare una semplice asta snodabile per tenere aperto lo sportellino durante le operazioni di rifornimento.

FILTRO ARIA

Recentemente ho montato un filtro aria K&N.

I risultati sono stati eccezionali: non credevo che un elemento così semplice potesse dare un così consistente incremento di potenza!

Sulla Trail, in particolare, ne ha enfatizzato la coppia ai bassi regimi e la progressività in accelerazione.

Queste qualità aumentano notevolmente il piacere di guida su strada e soprattutto fuori, dove diventa importante salire una ripida pietraia con un filo di gas.

LOGO "MOTO & TURISMO ON OFF ROAD - AREA APRILIA" (Figura 17)

Circa un anno fa mi è stata affidata la grafica dei futuri loghi di "Moto & Turismo On Off Road Area aprilia".

Finalmente oggi, sotto forma di adesivi, posso constatare concretamente lo straordinario lavoro eseguito e che si è rivelato all'altezza delle aspettative del committente nonché capo gruppo.

Immaginatevi inoltre l'orgoglio e la soddisfazione che ho provato quando i complimenti sono arrivati niente di meno che dal nostro contatto in Aprilia!

16



17



CONCLUSIONI

Come avrete potuto notare, le modifiche da me apportate hanno mantenuto fedelmente lo scopo del mio lavoro senza sconvolgere l'ottimo equilibrio della moto.

Altro fattore importante che ha ispirato alcune delle mie scelte progettuali è la possibilità di tornare alla versione di fabbrica della moto senza avere alterato nessuna delle sue parti.

Vorrei a questo punto fare dei ringraziamenti:

Ringrazio mio padre che ha fedelmente creato, secondo le mie specifiche, quella bellissima "opera di cesello" che è la protezione motore e, naturalmente, Alessandro Bellucci, grande "capo branco" nonché mio guru motociclista, questa volta nelle vesti di esperto consulente.

WEB & MAIL

Il gruppo : aprilia.mototouronoffroad.it - infoareaaprilia@yahoo.it

Il sottoscritto : tobibike.it - info@tobibike.it