



Yamaha Ténéré 700 – 360 Test Tour

Off-road conversion



Molte persone mi stanno chiedendo in questi giorni, mentre siamo costretti a casa per colpa del coronavirus, quali siano le modifiche che abbiamo fatto alla nostra Yamaha Tenere' 700 – 360 Test Tour del Twin Team 2.0.

Ho deciso di raccontarvi tutti i passaggi effettuati, dalla scelta di questa bellissima moto sino alla trasformazione con adattamento per un offroad più spinto, dedicato prettamente al Campionato Italiano ed Europeo di rally.



La scelta.

Sin dalla sua prima comparsa attraverso la presentazione della concept T7, questa moto ha creato un gran interesse in tutto il mondo motociclistico ed anche io ne sono rimasto da subito affascinato.

L'uscita della Tenere' 700 è avvenuta un po' di tempo dopo lasciandoci con l'acquolina in bocca sino a che, a metà dell'anno scorso, hanno cominciato ad arrivare le prime preserie su prenotazione.



Io corrovo con tutt'altra tipologia di moto nel Campionato Italiano Motorally, ma guardavo con occhi sgranati le foto presenti sui vari social e mi relazionavo spesso con alcuni futuri possessori per sapere cosa, come e quando!

Poi all'ultima prova del campionato, con già il titolo della Marathon in tasca, ho accennato qualcosa in merito al mio futuro progetto all'amico Pierluigi Ghigo Valentini (anche lui fresco campione italiano nella classe bicilindrica) relativamente a quello che mi sarebbe piaciuto creare per la stagione 2020.

Ghigo è il titolare di una importante concessionaria a Prato, la Valentini Motò, che gestisce principalmente due importanti marchi nel settore on e off: KTM ed appunto Yamaha. Lui aveva appena vinto con una bellissima superfactory K 790 e gli mancava "il pilota" per far correre la nuova Tenere'.

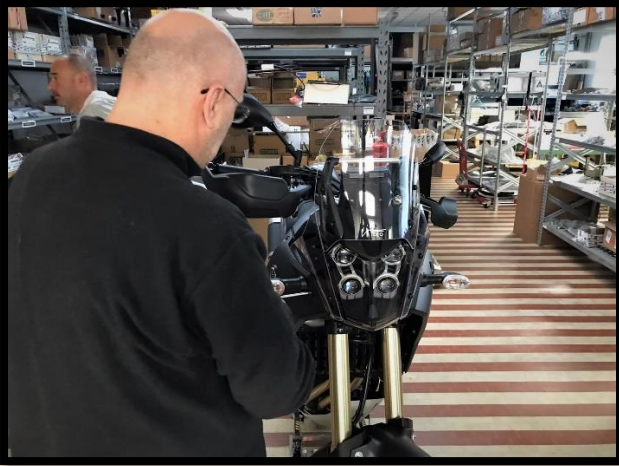


In cinque minuti, quello che era stata buttata giù come un'idea, è subito diventata realtà! Nacque subito la collaborazione tra noi due e Ghigo si dimostrò disponibile da subito anticipando per il mio progetto la sua Yamaha Demo.



Lo sviluppo.

Da qui l'avventura è partita ma la moto, seppur fascinosa e già ottima per dell'off leggero, aveva bisogno di molti step di sviluppo per poter diventare un mezzo espressamente dedicato al fuoristrada.

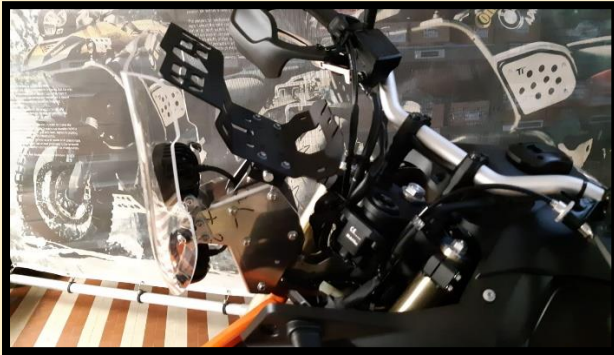


La filosofia, fin da subito seguita di comune accordo di entrambi, era quella di non stravolgere completamente il mezzo. Non volevamo spogliare completamente il telaio e rifare una moto da zero sostituendo ruote, sospensioni, altri elementi basilari come stavano facendo già altri preparatori nello stesso periodo. Volevamo dimostrare come già la base di partenza di Yamaha fosse valida e come con una spesa relativamente limitata, con un'opera di affinamento complessivo, si potesse avere un'ottima moto da offroad, ma comunque sempre una belva bicilindrica abbondantemente più pesante di 150kg.





Ghigo collaborava già da tempo con l'azienda italiana Twalcom di Mario Enrico Bergamini, specializzata nella preparazione di moto da rally, che gli aveva ottimamente preparato la ktm 790. Da subito siamo giunti con lui all'accordo di preparare assieme la mia yamaha seguendo la strada che avevamo intrapreso.



Via il parafango basso, per ovvi problemi che potrebbe dare il fango, assieme abbiamo deciso di togliere la parte anteriore dove sono presenti cupolino e fari per una mia particolare richiesta; si poteva studiare un sistema per montare roadbook e trip all'interno della struttura originale, ma le mie caratteristiche di guida, che mi portano a guidare prettamente in piedi, mi richiedevano una posizione piuttosto avanzata e stesa della scatola per poter leggere bene le note. Inoltre il complesso faro anteriore è molto pesante e così abbiamo risparmiato un po' di peso. Quindi abbiamo optato per una torre composta di alluminio ed acciaio con doppia luce a led fissata prettamente sulle staffe originali. Altro importante intervento è stato anche l'eliminazione dell'ingombrante portatarga con uno più piccolo ma che rispettasse sempre le caratteristiche di omologazione faro ed inclinazione targa senza però dover modificare le strutture ed i fissaggi già esistenti.





Il paracoppa originale si è dimostrato da subito troppo leggero per un utilizzo gravoso come quello delle gare di rally e Twalcom ha provveduto a sostituirlo con uno in alluminio anodizzato molto più resistente e protettivo. Anche i paramani originali andavano sostituiti, soprattutto per far spazio ai comandi del roadbook; abbiamo optato per dei paramani chiusi della Racetech con barra in alluminio.



Mentre la moto era da Twalom per questi lavori e veniva vestita di nuove grafiche fatte apposta da Mapastickers, ho provveduto a portare la sella da rally (optional del catalogo ricambi) da Selle Dalla Valle per modificarla secondo le mie specifiche esigenze; l'abbiamo stretta in mezzo le gambe dandole un profilo meno piatto ed abbassata nella parte posteriore per poter toccare meglio con le gambe nei passaggi più difficili quando capita di dover arretrare e "sgambettare".



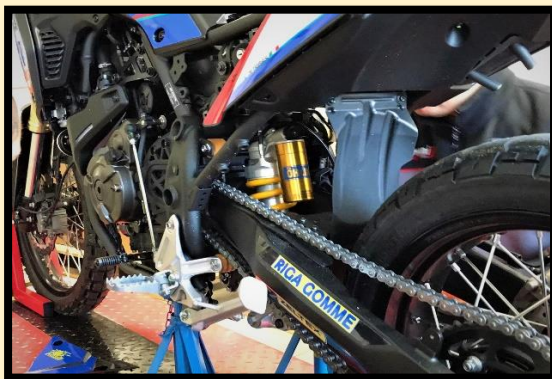


Terminata la fase di progettazione da parte di Mario, la moto è stata portata dal re degli scarichi Claudio Berlatto di Xracing che ha sostituito l'originale con uno in acciaio ed alluminio fatto su mia richiesta. Potevo farlo anche in titanio ma nel caso di crash ritengo più sicuro l'alluminio che può essere più facilmente raddrizzato.



Con Claudio abbiamo studiato una posizione diversa rispetto a quella standard per cercare di proteggere maggiormente il silenziatore in caso di impatti laterali o da caduta, tipici e di normale routine visto la stazza del mezzo. Per fissarlo più vicino alla ruota ed alla fiancatina, abbiamo però dovuto tagliare una parte del supporto originale che è saldato al telaietto, poi Twalcom è nuovamente entrata in campo producendo una particolare doppia staffa in alluminio che blocca il tutto senza effettuare alcun foro aggiuntivo.

Terminate queste due fasi, la moto è stata portata da Andreani per il reparto sospensioni. Subito la scelta sul posteriore è stata fatta per l'Ohlins dedicato alla 700, opportunamente modificato per il mio peso e le mie caratteristiche di guida.





Frontalmente invece abbiamo deciso di non cambiare le forcelle originali, concentrandoci maggiormente sulla taratura e la sostituzione delle molle. Da subito si è capito che con questa nuova taratura la moto aveva fatto un bel balzo in avanti, diventando sicuramente ben più dedicata all'uso off.



La quarte fase dello sviluppo è stata tutta a compito della Valentini Motò che ha effettuato il lavoro di sgrossatura del mezzo per affinare tutti i lavori sin qui fatti e diminuire il peso totale; via tutto il sistema dell'ABS, rimosso uno dei due dischi completi di pinza anteriori, montato un tubo freno singolo senza compartitore di frenata, alloggiato il serbatoio di espansione e regolazione dell'ohlins in una posizione tattica che permetta di essere regolato durante la marcia, montato il manubrio e le manopole fornite da Domino Racing, montato il tendicatena yamaha, una batteria al litio molto più leggera, eliminato il blocchetto chiave per sganciare la sella, montato un cerchio posteriore Excell da 2.50 con anche una nuova catena e differente rapportatura.





Una volta terminate tutte queste fasi, la moto è ritornata all'ovile, da Twalcom, per montare tutti i pezzi precedentemente preparati ed ora pronti completi di anodizzazione. Abbiamo aggiunto a questo punto anche la strumentazione della F2r che ci ha messo a disposizione la nuova 850 rally completa di un trip ICO in aggiunta al mio RNS già montato, assieme al comando della Trace2race.

Da qui qualche migliaio di km percorsi, molti test effettuati, molti settaggi provati...qualche piccola grande caduta!!...ma tutto apposto!.

E' un work in progress come lo sono sempre dei nuovi progetti, ma siamo molto contenti del risultato ottenuto sino ad ora, sia perché tutto questo non va a stravolgere completamente il mezzo mantenendo la filosofia di base su cui è stata costruita ma soprattutto perché a qualsiasi proprietario di tenere possiamo offrire una preparazione uguale senza spendere una cifra da capogiro!

