

di Luigi Crimelli
con la collaborazione di Rino Baldissoni
foto Gabriele Tocchio



SPECIAL SUZUKI INTRUDER 750

SCHEDA TECNICA

GENERALITÀ

Proprietario:
Alessandro Archesso
Città: Meda (MI)
Periodo di lavorazione: 6 mesi
Anno: 1991

MOTORE

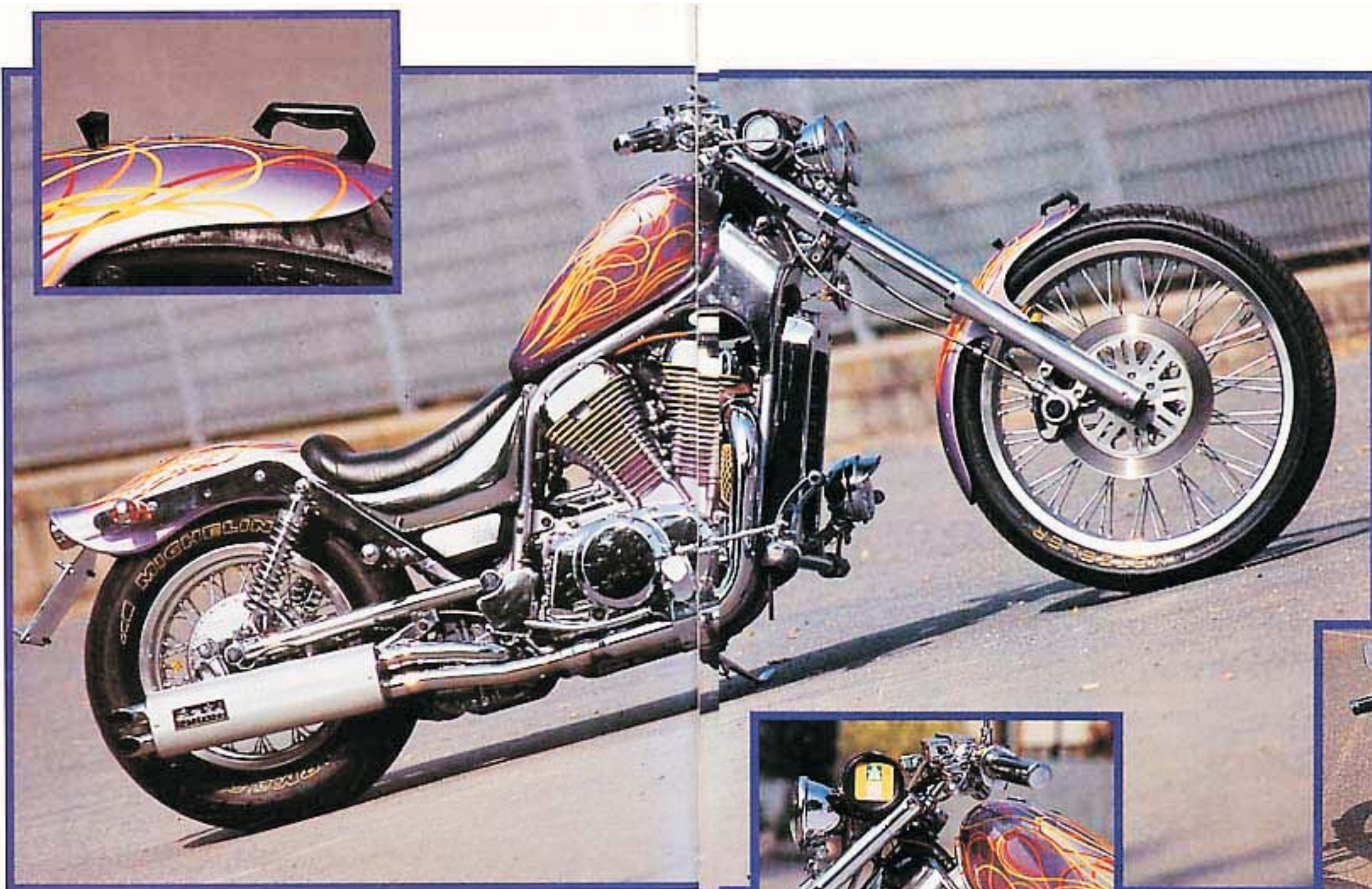
Marca: Suzuki
Modello: Intruder
Cilindrata: 750
Carburatore: stock
Filtro aria: stock
Scarichi: Motoranda
Accensione: elettronica
Avviamento: elettrico
Trasmissione:
ad albero cardanico

CICLISTICA

Telaio: stock
Forcella: stock
Supporti forcella: • 8°
Pneumatico anteriore:
100/90-21
Pneumatico posteriore:
140/80-15
Freni: stock

ACCESSORI

Forcellone: cromato
Manubrio: Drag-bar
Manopole: Ness style
Ammortizzatori: Ceriani
Piastra supporto parafango
Parafango posteriore
Wide Glide style
Imp. elettrico semplificato
Cat eye
Pedane DPM
Faro Tom's
Verniciatura Play Moto



Un Intruder che è tutta un' esaltazione del particolare con novità per forcella e marmitte

IN ALTO, L'IMMAGINE SURREALE DEL PARAFANGO ANTERIORE CON MANIGLIE E POMELLO DI CAFFETTIERA. A LATO, IL PARTICOLARE DEL CANTO DI STERZO CON LA FORCELLA INCLINATA DI 8°, AL CENTRO UN BEL LATERALE DELLA SPLENDIDA REALIZZAZIONE DELLA MOTORANDA DI MEDA (MI).

Con la fattiva collaborazione di Rino Baldissin della Motoranda di Meda, andiamo a narrare delle vicende di Alessandro Archesso e del suo desiderio di vedere trasformata la sua "Intruder" 750 secondo uno schema che, pur non essendo radicale, non trascura e anzi esalta la definizione del particolare. Quando Alessandro Archesso, un cliente di Motoranda, propose di modificare la ciclistica della sua "Intruder" VS 750, gli uomini di Meda, vennero colti da un attimo di perplessità. Erano impegnati nella preparazione di moto di serie per le gare Sport Production e Superbike e nella costruzione della Supermano con la

quale sarebbero giunti in vetta al trofeo di categoria. Vi erano poi da preparare le moto super sportive dei vari clienti. Nonostante tutta questa serie di impegni anche gravosi, si decise di accettare il nuovo stimolante lavoro. Le chiacchierate chiarificatrici con Alessandro Archesso si fecero sempre più frequenti e proficue, perché gli uomini di Motoranda capirono subito che, contrariamente a quanto fatto per le ipersportive (per le quali le prestazioni assolute sono il "target" da raggiungere), in questo caso era di gran lunga più importante l'originalità. E' indubbio che, per chi si accinge ad affrontare per la prima volta

un lavoro di trasformazione di questo genere - provenendo dallo stesso mondo motociclistico ma da un altro settore, la cosa più importante è l'acquisizione di un'elasticità mentale che renda accettabili le trasformazioni più inverosimili. Così, dopo aver immaginato il progetto finito, si stabilirono gli obiettivi e si cominciò a pianificare il lavoro. Alessandro iniziò a modificare il parafango posteriore e a realizzare le piastre di sostegno laterali; poi venne realizzato ex-novo un kit di trasformazione per la forcella, e dopo aver rilevato le quote del telaio, si passò alla progettazione.



Luigi Colombo disegnò le piastre di una forcella ad inclinazione variabile fino a 41° lunga quasi un metro e con un'avancorsa di 240 mm. I disegni vennero consegnati alle Officine Andreani che realizzarono tutti i particolari. Per evidenziare la ruota anteriore da 21" si decise di abbassare il retrotreno facendo costruire dalla GCB due ammortizzatori più corti degli originali di 30 mm, completamente cromati e con regolazione della molla a doppia ghiera. La sella venne scelta tra quelle offerte dalla Giuliani; venne solo modificata per ospitare la centralina d'accensione. Il kit della D.P.M. per i comandi avan-

zati, poi, rispondeva esattamente ai requisiti richiesti. Dal catalogo di Tom's si scelsero due fari da 4", i cavi e le connessioni elettriche che trovarono alloggio, con le spie di servizio e un piccolo strumento, in un borsello portafaroli cilindrico realizzato da Graziano Viotta della Cuolo e Ottone. Il manubrio venne montato con dei riser inclinati e rialzati per seguire la linea della forcella, più inclinata, il tutto secondo un principio ergonomico tendente a migliorare la posizione aerodinamica. Alessandro Archesso voleva aumentare la potenza della sua Suzuki; ma non potendo aumentare il rapporto

finale di trasmissione per via dell'albero a coppia conica, non gli restò che lavorare sul motore. La compressione venne portata a 11,3 : 1 riprofilando i condotti di aspirazione e le valvole. Vennero poi alleggeriti i pistoni e l'albero motore. Un discorso a parte merita la marmitta: l'importanza dell'estetica andava di pari passo con quella del rendimento. Venne così realizzato un silenziatore ovale in alluminio anodizzato naturale, contenente due tubi fonoassorbenti uniti da un piccolo compensatore interno da inserire sui collettori originali. Tutti i particolari di questo scarico sono stati realizzati da Sergio Farina, uno dei migliori e più eclettici artigiani del settore ora impegnato con la GPR. Infine la livrea, che nasce da una libera interpretazione di Fabrizio Scuderi di Playmoto al quale Alessandro si era rivolto e che si risolve in un "opera" ispirata alla psichedelica degli Anni '60. Alessandro Archesso ha raggiunto il suo obiettivo con piena soddisfazione: la sua "Intruder" viaggia ora instancabilmente raccogliendo unanimi consensi.

