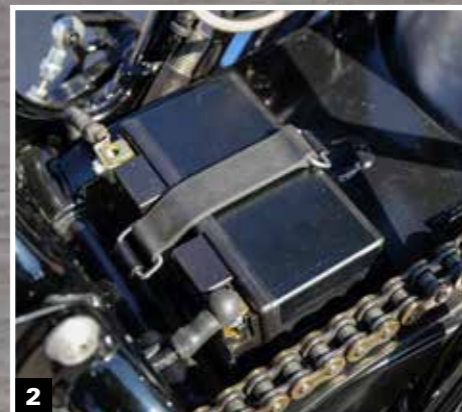




# NUOVO classico

La base è una moto tanto equilibrata quanto impersonale, ma con la cura di Fabbris diventa una special ricca di fascino e adatta anche alla guida sportiva. La componentistica e le lavorazioni artigianali sono al top; generoso il budget per realizzarla

di Nicolò Codognola - foto Enrico Schiavi



#### È ORO QUEL CHE LUCCICA

1. Il motore è un quattro in linea raffreddato ad aria con radiatore dell'olio, distribuzione bialbero in testa con 16 valvole e cambio a 5 marce. I carburatori Keihin da 34 mm guadagnano cornetti aperti al posto della cassa filtro. Lo scarico mantiene lo schema 4 in 2 ma è totalmente ricostruito ed è arricchito da leggeri e filanti terminali cromati a cono e controcono.
2. La batteria è alloggiata in uno spazio appositamente ricavato sul forcellone, per abbassare il baricentro.
3. Il solido avantreno è caratterizzato da una forcella Öhlins con steli da 43 mm (accorciata e modificata appositamente da Fabbris), dischi flottanti da 310 mm (in luogo dei 296 mm di serie), pinze Tokico a 6 pistoncini (prelevati da una Suzuki GSX-R1100 del '96) e cerchio a raggi Kineo.
4. Öhlins fornisce anche la coppia di ammortizzatori posteriori, ovviamente pluriregolabili.
5. Regolabili nella distanza dalla manopola le belle leve freno e frizione della LSL ricavate dal pieno in Ergal.
6. Completamente ricostruita la sella, che ricalca le linee in voga negli anni Settanta.

**M**e la ricordo bene, la Honda CB750F SevenFifty. Avevo 14 anni e al Salone di Milano del 1991 condividevo lo stand della Casa di Tokyo con la super novità CBR900RR Fireblade. Ma, anche se i riflettori erano tutti puntati sulla supersportiva, questa pacata naked di sapore vintage mi intrigava, proprio per via del suo look che ricordava gli anni Settanta. Erano gli anni in cui – se da un lato la ricerca delle prestazioni sfornava strapotenti carenate a ritmo forsennato – dall'altra si cominciava ad accarezzare l'idea nostalgica di moto nude, solide e concrete. In quella stessa edizione del Salone, ad esempio, Kawasaki presentava in anteprima la Zephyr 1100, mentre di lì a breve sarebbero arrivate anche la Suzuki Bandit e la Yamaha XJR ad esplorare lo stesso terreno. Oggi, a trent'anni di distanza, la moda delle classiche è una tendenza consolidata e si guarda a quei modelli con rinnovato interesse.

Nel mercato dell'usato si trovano a poche migliaia di euro ed è il momento giusto per acquistarle perché, varcando la soglia dei 20 anni, sono prossime a diventare delle classiche. Anche se, in tutta onestà, non





**IN CITTÀ SI SENTE IN GABBIA: VUOLE CURVE VELOCI PER ESPRIMERSI AL MEGLIO**



avranno mai l'appeal e il peso storico di altre antenate, vere e proprie pietre miliari del mondo delle moto. Prendete ad esempio proprio la SevenFifty: pur accomunata dalla cilindrata e dalla base progettuale, non sarà mai un'icona come la CB750 Four. Proprio per questo si candida a perfetta base per realizzare una special, con quel suo motore raffreddato ad aria appagante per l'occhio come per il polso e quel telaio in tubi solido e facile da modificare.

### Stile Joe Bar Team

Inizia così il progetto di Michele Fabbris per un cliente che desidera una classica di sapore vintage, ma da poter usare tutti i giorni e capace di rivaleggiare con naked più moderne in tema di prestazioni ed efficacia di guida. Il suo lavoro dura quattro mesi e vale circa 25.000 euro. Troppo, dite voi? Aspettate di arrivare all'ultima riga, prima di giudicare. Nella prova della Honda CB750F SevenFifty, sul fascicolo 10/1992, *Motociclismo* commentava una moto con una "ottima guidabilità, comoda e versatile", "poco impegnativa e tuttofare", ma accusava anche un'estetica "fin troppo discreta". Ecco allora che le sovrastrutture originali sono accantonate: rimane solo il serbatoio da 20 litri (bello lungo e stretto il giusto da

stringere tra le gambe) riverniciato di un vivace giallo-oro che attinge a piene mani alla tradizione Honda. Fianchetti e codino finiscono nel bidone della plastica da riciclare, seguiti dalla sella, che è completamente ricostruita e accorciata. Il retrotreno rimane così sensualmente "nudo", con il parafango in alluminio a filo ruota e il monolitico portatarga assicurato ad un braccio del forcellone. La seduta è ampia abbastanza per ospitare comodamente anche un pilota di statura medio-alta; assume però un look filante e perfettamente raccordato al telaio, tagliato per non superare la proiezione del perno ruota posteriore. Le pedane rialzate e arretrate, insieme ai mezzi manubri non troppo spioventi completano un'ergonomia più aggressiva persino della CB di Eduard Bracame (*l'Ed il polso* del Joe Bar Team, ricordate?). Ma se il protagonista dei fumetti era più fanfarone che "manico" vero, con la SevenFifty 2.0 - così è ribattezzata questa special - ci si può togliere la soddisfazione di tenere dietro a qualche neoclassica appena uscita dal concessionario. Il motore non è stato stravolto, ma solo revisionato. Nel 1992, il settemmezzo raffreddato ad aria aveva erogato 74 CV all'albero, al nostro banco prova. Con cornetti liberi e scarico un po' più aperto dell'originale potrebbe esprimerne qualcuno di più, ma quello che più conta è che il quattro in linea giapponese non ha

**ESSENZIALE E RAFFINATA**  
La pesante strumentazione originale lascia il posto ad un singolo (e minuscolo) tachimetro con spie incorporate della Motogadget, che fornisce anche i pulsanti a manubrio. È aggrappato, insieme ai semimanubri LSL, a piastre sterzo in Ergal realizzate su misura, finemente lavorate ed alleggerite. Non cambiano però le quote di avancorsa e inclinazione del canotto, che ricalcano quelle della moto originale.

MICHELE FABBRIS – CO-TITOLARE FABBRIS MOTO (VERONA)

## “UNA SPECIAL DEVE ANDARE MEGLIO DELLA MOTO DI SERIE”

Papà Luciano era un pilota, negli anni Settanta: partecipava alle gare per derivate di serie con le Honda CB500 e 750 Four. Poi nel 1979 apre l'officina (ufficiale Honda dal 1981). Negli anni Novanta Michele e Marco, terminati gli studi da periti tecnici industriali, si affiancano al padre che, con molta intelligenza, lascia loro libertà, senza imporre regole di lavoro fisse. Così arrivano le novità, a partire dall'uso del computer fino alle logiche di lavoro. Oltre ai tagliandi, Michele inizia a lavorare con le sospensioni, a fare corsi e a seguire le preparazioni e l'assistenza delle moto da pista, mentre il papà inizia ad occuparsi dei restauri. La commistione di queste competenze porta la famiglia Fabbris ad occuparsi anche delle special.

“La nostra logica è che le moto che escono dalla nostra officina devono andare meglio –  
– Quindi realizzare una special non è solo una questione estetica: la moto deve essere anche più performante, sotto tutti i punti di vista, avere migliore guidabilità e freni sicuri”.

### Avete molte richieste?

“Sì, ma non ne facciamo molte: per completare una moto fatta bene ci vogliono mesi”.

### Perché avete realizzato una café racer partendo da una SevenFifty?

“Abbiamo una logica, che è quella di non snaturare delle pietre miliari del motociclismo. Parlando di Honda, non vedrai una special fatta da noi su base CB750 Four o CBX1000 sei cilindri, ad esempio. Quelle le restauriamo. Preferiamo lavorare su modelli più ordinari, meno importanti dal punto di vista storico e che anche in futuro difficilmente saranno ricordate come icone. La SevenFifty è una di queste. Non è solo una questione morale, ma anche economica: modificare profondamente una moto storica ne scalfisce il valore, stravolgerne una mediocre – al contrario – può accrescerne il pregio”.

### Quale stile prediligete?

“Scrambler e café racer. Non facciamo bobber o brat: le nostre special

devono essere sempre curatissime in ogni minimo dettaglio. E soprattutto devono essere sicure e andare bene. Ci rifiutiamo di montare gomme non adatte o sospensioni vezzose per una sola questione estetica e senza la certezza che garantiscano la sicurezza e il piacere di guida di chi le possiede. Questo perché chi ci commissiona una special vuole usarla, non ci chiedono show bike da esibire”.

### Come si sta evolvendo il segmento delle special, a tuo parere?

“Secondo me è cresciuto molto in questi ultimi anni e ora si è stabilizzato. Noi ci crediamo con convinzione. Nella nostra officina ciascuno è specializzato in un settore, quindi chi entra e si affida a noi trova un referente per ciascuna specialità. E poi, costruire una special è la dimostrazione della tua reale capacità di realizzare delle idee e di concretizzarle con l'artigianalità. Osservare una moto in fase di preparazione, per me, è come vedere una ragazza in slip e reggiseno: mi piace persino di più di quando è finita. Il work in progress, la possibilità di operare nuove modifiche e confrontarmi con altri colleghi – ciascuno con le proprie competenze – è molto stimolante”.

### Avete già in corso d'opera il prossimo progetto?

“Ne abbiamo diversi, ma tra questi stiamo approntando una special elettrica, con il supporto di Energica, marchio di cui Fabbris è centro assistenza. Si tratta di una moto fatta

tutta in Italia, con componentistica di grande pregio, ma stiamo lavorando per migliorarne la guidabilità. E poi, personalmente, i modelli di serie non mi fanno impazzire dal punto di vista estetico perché troppo convenzionale. Una moto elettrica deve esprimere tutta la sua modernità, a mio avviso. Se vuoi una moto elettrica, non vuoi che somigli ad una con motore endotermico. Vorremmo aprire una prospettiva nuova, con questa special”.

### Eppure in Italia le moto elettriche faticano a prendere piede...

“Innanzitutto perché, rispetto ad altri Paesi, siamo indietro con le infrastrutture. Se partiamo da Verona per andare a Capo Nord con una moto elettrica, ci arriviamo senza troppi problemi. Se vogliamo invece attraversare lo Stivale fino in Sicilia, avremmo più problemi. E poi, secondo me, il motociclista italiano è un po' 'pecorone', ha troppa inerzia e si lascia trasportare dalle mode. Anche se sul mercato vien introdotta una nuova moto (o un componente, il discorso è lo stesso) valida e di sostanza, ma costruita da una azienda sconosciuta, si finisce ancora con lo scegliere il mainstream. Infine c'è ancora il limite, per molti motociclisti, di voler cambiare le marce e sentire il rombo del motore. Questo è il motivo per cui in molti sostituiscono ancora lo scarico con quelli aftermarket: non per migliorare le prestazioni, ma per sentire un rombo sonoro”.

### TESTER

Nicolò Codognola (180 cm, 72 kg).

### ABBIGLIAMENTO

- ▶ Casco Arai Concept X
- ▶ Giacca Spyke Milano 2.0
- ▶ Guanti Spidi Clubber



ERGONOMIA RACCOLTA,  
MA C'È ABBASTANZA  
SPAZIO ANCHE PER  
GLI SPILUNGONI

### AFFARI DI FAMIGLIA

Nella foto qui a lato, i fratelli Fabbris: Michele (a sinistra) si occupa principalmente di sospensioni e preparazioni da pista, oltre che delle special, Marco (a destra) è capo-officina, tecnico qualificato Honda e MV Agusta. Entrambi hanno ereditato la passione per le moto da papà Luciano, fondatore dell'azienda.

perso nemmeno un grammo della coppia generosa e dell'elasticità che lo caratterizzano. Spinge da subito e con gran progressione. Non spaventa: ha i CV “giusti”, senza esagerare, ma talmente ben erogati da non voler chiedere niente di più. E che sound! Grintoso, pieno, avvolgente; ma non tanto assordante da attirare le imprecazioni dei passanti. La frizione, come annotato tre decenni fa, non è il top per modulabilità e così si riconferma oggi, ma fa il paio con un cambio perfetto per dolcezza e precisione negli innesti.

### Da maneggevole a saetta

Dove migliora sensibilmente è nella ciclistica. Della SevenFifty di serie rimangono infatti solo le quote, mentre con le nuove sospensioni (Öhlins pluriregolabili) e i leggeri cerchi a raggi (Kineo tubeless) sono un valido sostegno nella guida sportiva. Durante il test si dimostrano valide persino in città, dove affrontano buche e pavé senza spaccare le braccia o indolenzire il fondoschiena. La maneggevolezza è qualcosa che mi lascia piacevolmente colpito. Nei primi metri, addirittura interdetto. Perché da una moto così datata non ce lo si aspetterebbe di curvare in un fazzoletto.

Alla prima rotatoria non faccio a tempo a pensare di impostare la curva che lei è già entrata in piega, rapida come una saetta e solida come un treno nel tenere la traiettoria. L'ho sentita subito leggera tra le gambe, quando sono salito in sella, ma con la cura dimagrante di Fabbris e il baricentro spostato il più in basso possibile, non c'è nemmeno confronto con la 750 di serie. E che dire dei freni? Ed il polso, nelle sue celeberrime staccate al cardiopalma (o “frenate tardive” come le definisce lui) ci si divertirebbe un sacco a dosare al millimetro la tanta potenza disponibile, per sverniciare i compagni di avventura in ingresso di curva. E così farà il fortunato proprietario che l'ha commissionata. Mi si conceda un'ultimo pensiero. Nero, oro e argento: essenziale eppure d'effetto. La SevenFifty 2.0 calamita l'attenzione come solo una special sa fare, ma nel complesso è talmente ben realizzata da poter sembrare – anche solo per un istante – una moto di serie. Risiede qui, secondo me, l'abilità di un preparatore: costruire in modo puntuale e senza eccessi, armonico e mai chiasoso, utilizzando componenti di eccellenza non per appagare il look, ma per rendere la guida più efficace e gustosa. E con questa special, Fabbris ha fatto centro. M

