

Aha EnolaGay

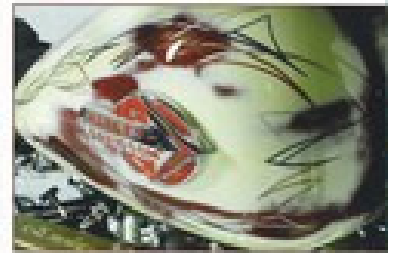
Un bobber tradizionale con ispirazioni estetiche anni Quaranta ma tecnologia moderna, che riunisce un motore Twin Cam con componentistica Custom Chrome. Il tutto assemblato, una volta tanto, non da un customizer d'oltreoceano, ma dagli esperti di Harley-Davidson Bologna



È di soli pochi mesi l'inaugurazione della nuova customizzazione Harley-Davidson Bologna, che dalla sede storica di via Malvestro è spostata in via Feltriniana (vicino a Borgo Panigale), andando a "occupare" così il nuovo dei suoi 15 anni, l'habitat naturale di un'area

100%, completamente differente, di loci (anzi) altrettanto famosi in tutto il mondo e rivolti al neo. La nuova sede comprende due ampi piani con pareti a vetro, un vasto magazzino e un'attrezzata officina, oltre a uno spazio esterno per parcheggio, ma la persona che lavora al

suo interno non sono cambiate e sono sempre le stesse grandi appassionati di Harley. Proprio grazie alla loro iniziativa è nata l'EnolaGay, un bobber piuttosto classico, costruito partendo da un'Enola Gay del 2000, con un'ispirazione "Softail" personalissima e una dotazione tecnica moderna.



logia moderna. La moto mantiene i suoi elementi principali, motore e telai, originali, dunque il propulsore è il conosciuto Fun-Lam 888 della gamma Softail, prodotto dal 1999 al 2006, controllato a fascio al telaio tramite supporti rigidi, con come sempre la tradizionale sospensione posteriore a molla, che dà il nome alla famiglia Softail. Visto che il motore è uno degli ultimi modelli con alimentazione a carburatore (e sul telaio ci pare individuata per realizzare un bobber così tradizionale, non si sono rese necessarie molte modifiche, se si eccede il filo dell'aria Custom Chrome, dal cui catalogo si è attinto anche per diversi componenti della carrozzeria, e infine l'impianto di scarico, che

non poteva che essere quello classico, ma sempre piacevole, con i due tubi rivestiti di banda termica che terminano con i due silenziatori originali. Altre modifiche riguardano il basamento, che ora adotta una geometria a cinghia da 17" della RevTech, oltre che una frizione della stessa produzione, mentre la frusta si rimanda quella originale, ovviamente anch'essa a cinghia. Il tutto "tenuto insieme" dal cambio a 5 rapporti Harley. Nessuna rivoluzione anche alla culotta, se si eccede ovviamente, oltre che la verniciatura dell'intero telaio, l'impiego di una forcella Springer all'australiano, accessorio praticamente indispensabile e inimitabile per dare alla moto quell'aspetto old style, sebbene in fin dei

conti si tratti di un bobber piuttosto tradizionale, nemmeno la geometria è stata sostituita con una di maggior larghezza, ma ci si è limitati a usare i pneumatici di Dunlop-realizzati espressamente per i 17" con la caratteristica "softwall", la banda laterale bianca, che fa tutto volare. Il lavoro sulla carrozzeria che è notevole gli interventi più vistosi, anche se si tratta più che altro di azioni mirate ad alligierire la struttura originale, per poi sostituire alcuni degli elementi con altri più in linea con lo stile bobber, la stessa pratica insomma che si eseguisce 50 anni fa. Dopo il prezioso lavoro di aerografia realizzato da Kuborn Signature, con la verniciatura predominantemente di rosso sul lato in-

ma tradizionale, il cui nome è ispirato al bombardiere B-25 Superfortress - che il 6 agosto 1943, poco prima del termine della Seconda Guerra Mondiale, si rese protagonista del primo attacco atomico in terra nemica, e che a sua volta prese il nome della madre del pilota del velivolo, Paul

Tibbels. Ma Snake Girl è un nome che viene in seguito anche il prossimo bombardamento atomico, tra cui la più famosa è senza dubbio l'omonima canzone del gruppo inglese "Queens" Manoeuvre "In The Dark", meglio conosciuto come

QMG. Sicuramente il nome scelto per questo bobber è legato anche al periodo storico, la seconda metà degli anni Quaranta appunto, visto che l'Enciclopedia Equale su due ruote, non quello volante) racchiude in sé diversi contenuti relativi all'epoca, senza dimenticare però la techno-





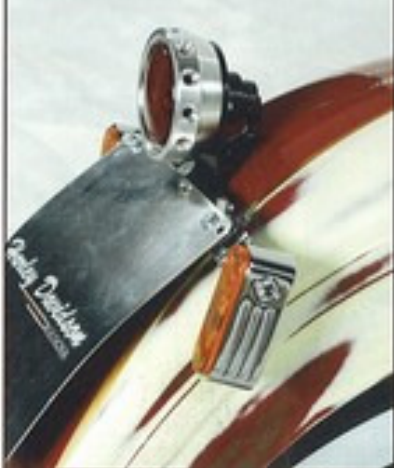
nistro che si contrappone a quella in cui domina il bianco sul lato destro, ecco allora comparire un nuovo e corto parafango posteriore prelevato direttamente dal catalogo Custom Chrome, accessoriato di portatarga e luci, mentre all'avantreno, tradizionalmente privo di questo accessorio, è stata utilizzata una sorta di piccola "unghia", realizzata dal dealer bolognese, praticamente invisibile alla vista ma che comunque evita, anche se solo parzialmente, o comunque limita, l'inevitabile imbrattamento del guidatore. Altrettanto artigianale è la classica sella monoposto triangolare, retaggio delle vecchie WLA, così come il manubrio dalla piega piuttosto confortevole, le cui manopole in quell'arancio sgargiante, a dire il vero, fanno un po' a pugni con l'altrettanto vivace rosso, ma più tendente al vinaccia, del serbatoio. Infine l'Enola Gay è fornita pure di



borsa laterale a bisaccia, rigorosamente solo sul lato sinistro, quello libero dallo scarico, proprio come si usava una volta prima dell'avvento di borse rigide, baulettoni vari e top case stagni. Bei tempi quelli, e per una volta è possibile riviverli a bordo di questo bobber.



Al retrotreno il portatarga e lo trecco sono tenuti insieme dalla struttura del telaio Custom Chrome



Scheda Tecnica

GENERALITÀ

Nome della moto: EnolaGay; **marca:** Harley-Davidson; **modello:** Softail FLSTF Fat Boy; **anno d'immatricolazione:** 2000; **costruttore:** Harley-Davidson Bologna, via Pescicetana Vecchia 19F - 40132 Bologna Borgo Panigale, tel. 051.6491542, fax 051.520933, www.harleydavidsonbologna.com, info@harleydavidsonbologna.com; **anno e tempo di lav.:** 2007, 2 mesi

MOTORE

Marca: Harley-Davidson; **modello:** Twin Cam 88; **cilindrata:** 1450 cm³ (95,3 x 101,6 mm); **rapp. di compressione:** 8,9:1; **raffredd.:** ad aria; **blocco motore:** H-D; **cilindri:** 2 a V di 45°, originali; **albero motore, pistoni:** originali; **distribuz.:** OHV ad aste e bilancieri con albero a camme nel basamento, due valvole per cilindro; **albero a camme, testate, valvole:** originali; **lubrificaz.:** a carter secco; **accensione:** elettronica originale; **alimentaz.:** carburatore Keihin CV di 38,5 mm Ø; **aspiraz.:** filtro aria Custom Chrome; **imp. di scarico:** H-D Bologna con terminali originali H-D

TRASMISSIONE

Primaria: a cinghia RevTech da 3"; **secondaria:** a cinghia originale; **cambio:** H-D a 5 rapporti; **frizione:** RevTech multidisco in bagno d'olio

CICLISTICA

Telaio: tubolare in acciaio con struttura portante a sezione rettangolare a doppia culla chiusa; **anno di costruzione:** 2000; **forcellone:** Softail originale; **forcella:** Springer accorciata di 2"; **ammortizzatore:** originale; **cerchio ant.:** 3.50x17" originale; **pneum. ant.:** Dunlop D402F MT90 B16 (130 mm); **freno ant.:** disco singolo originale di 292 mm Ø con pinza OMP a 4 pistoncini; **cerchio post.:** 6.00x17" originale; **pneum. post.:** Dunlop D402 MU85 B16; **freno post.:** disco originale di 292 mm Ø con pinza a due pistoncini

ACCESSORI E PARTI SPECIALI

Manubrio: H-D Bologna; **manopole:** Custom Chrome; **specchietti, luce post.:** CCE; **faro:** H-D; **portatarga, paraf. ant.:** H-D Bologna; **paraf. post.:** CCE; **strumentaz., pedane, serbatoio:** originale; **sella, imp. elettrica:** H-D Bologna

FINITURE

Verniciatura e aerografie: Kustom Signature; **colore:** rosso/bianco

