

## JORGE CONTRO VALE

segreti e  
retroscena  
della sfida  
dell'anno

### TEST & PROVE

Ducati Monster 1200 R  
Yamaha NMax 125  
**COMPARATIVA NAKED**  
Benelli BN302  
Kawasaki Z300  
KTM 390 Duke  
**A CONFRONTO**  
Ducati Diavel  
Moto Guzzi Audace

### NOVITÀ EICMA

Honda  
Kawasaki  
Triumph

## YAMAHA XSR700 ROADSTER ALLA GIAPPONESE



## LONG TEST 50.000 KM

AL VIA LE NOSTRE PROVE DI AFFIDABILITÀ





**R**icordo, con un po' di nostalgia, le intere giornate passate in garage da ragazzino in compagnia degli amici a truccare i motorini. Marmitte, carburatori e variatori non avevano segreti e, in barba al Codice della Strada, si era sempre alla ricerca della massima prestazione. Uno dei maggiori fornitori di pezzi di ricambio della nostra officina domestica era Malossi, azienda che da oltre 85 anni è nel campo dei componenti speciali e oggi è presente nel mercato di oltre 70 paesi nel Mondo. Nel catalogo della Casa bolognese sono presenti più di 6.500 articoli, suddivisi in prodotti sportivi e racing. Questi ultimi generano, da soli, il 70% del fatturato dell'Azienda. Con un catalogo così vasto, la Malossi ora offre la possibilità di realizzare uno di quei sogni che avevamo da ragazzi: testare in pista ad Adria

alcuni scooter modificati con i loro componenti. Lo abbiamo fatto al Malossi Day, appuntamento ormai consueto durante il quale vengono presentate le novità per l'anno a venire. Questa volta siamo stati in sella a Honda Forza 125, Vespa GTS 125 e -cilegina sulla torta- allo scooter pronto gara, il Piaggio Zip "Trofeo".

### Aspetto sobrio, carattere aggressivo

Per scaldarci tra i cordoli di Adria il primo scooter che testiamo è l'Honda Forza 125, equipaggiato con scarico omologato RX, variatore Multivar 2000, set di molle frizione, dischi freno margherita e pastiglie Brake Pads Synt, campana frizione, cinghia trapezoidale ed emulatore lambda (simula i segnali della sonda lambda che la centralina originale si aspetta di ricevere). Grazie a que-



# GLI ARTIGLI del leone

Se il Piaggio Zip "Trofeo" (foto sotto), vessillo della Azienda bolognese, è un concentrato di tecnologia ed emozioni, ma non mancano novità anche su altri fronti: le abbiamo provate in pista

di Giuseppe Cucco





ste modifiche il Forza 125 gode di un allungo migliore rispetto alla versione originale, non si trasforma di certo in uno scooter sportivo (la frenata risulta un po' spugnosa, le sospensioni originali entrano in crisi facilmente se si aumenta il po' il passo e lo scarico tocca l'asfalto facilmente), ma in questa configurazione il tragitto casa-lavoro potrebbe diventare decisamente più divertente. Riportato ai box lo scooter giapponese è il momento della Vespa GTS 125 che, oltre agli accessori montati anche sul Forza, è modificata con un nuovo gruppo termico da 218 cc, scarico RX Black omologato, nuovi ammortizzatori e albero a camme. Esteticamente la Vespa mantiene inalterato il suo look elegante, ma appena avviato il motore ci rendiamo conto che sotto al vestito qualcosa è cambiato: lo scarico, in alluminio con fondello in carbonio, emette un sound cupo e aggressivo, ben lontano da quello del modello di serie. Basta poi ruotare la manopola dell'acceleratore per sentire nel polso tutta potenza del motore Malossi. Subito pronto ad ogni apertura del gas, ha un'erogazione lineare e priva di buchi. Danzare tra i cordoli di Adria con questo scooter è un piacere, grazie soprattutto alle nuove sospensioni, che sostengono bene in frenata e permettono di mantenere traiettorie in curva precise e senza sbavature. Peccato per il cavalletto laterale che tocca terra facilmente se si accentua un po' la piega. In questo caso, visto che così kittata la Vespa non può circolare su strada aperta, tanto vale toglierlo...



**CON IL KIT TROFEO  
COMPLETO LO ZIP È  
ADRENALINA PURA,  
CONCENTRATA IN 50 CC**






## NON SOLO TROFEO

Nelle immagini a lato: l'Honda Forza 125 (con, tra gli altri componenti, scarico omologato RX, variatore Multivar 2000 e dischi freno margherita) e il Kymco Downtown 350i in livrea Trofeo. Qui sotto: anche il piccolo e aggressivo Honda NSC50R tra i modelli per cui Malossi produce parti speciali. Nella foto grande: eccoci in azione con lo Zip "Trofeo". Tra le modifiche più importanti troviamo il carter motore RC-One, gruppo termico Flanged Mount Testa Rossa da 93,4 cc, albero motore RHQ, coppia di ammortizzatori RS24/10 R completamente regolabili, kit trasmissione per alte prestazioni MHR Aluminium e radiatore maggiorato.



## 33 CV, 70 kg e... tanto divertimento

Chiudiamo la giornata in pista in sella allo Zip "Trofeo" su cui di originale è rimasto ben poco: l'elenco delle modifiche è sconfinato. Non le elenchiamo tutte: diciamo solo che la potenza sale fino a quota 33 CV alla ruota (dichiarati dalla Casa), mentre il peso si attesta a 70 kg. Ci si rende immediatamente conto di essere in sella ad un scooter pronto-gara: la strumentazione originale lascia il posto ad un contagiri digitale, ci sono fori ovunque per limare il peso in eccesso, e non manca la protezione per la leva del freno anteriore. Il sound di scarico è rauco e cattivo. E il motore, che "esplode" solo superata la soglia degli 8.000 giri/min, restituisce emozioni forti. Fuori dalla corsia dei box, basta una piccola manata di gas e la ruota anteriore punta dritta verso al cielo! Ma non è solo questione di potenza pura. Fin dalle prime curve lo Zip ci colpisce per la sua maneggevolezza, ma anche per la buona stabilità: l'ingresso in curva è sincero e pulito e le sospensioni ci permettono di mantenere la traiettoria impostata senza incertezze. Sui rettilinei ruotiamo a fondo la manopola del gas e il motore schizza rapidissimo fino ai 13.500 giri/min, l'anteriore si alleggerisce e, nonostante ci schiacciamo sul manubrio, percorriamo lunghi tratti con la ruota anteriore a una spanna da terra. La frenata è molto aggressiva e poco modulabile, ma stiamo pur sempre parlando di un mezzo pronto gara. Non ci sono dubbi: Zip Malossi è un mezzo molto divertente, certo non facile da gestire, ma una volta trovata la confidenza necessaria permette di andare davvero forte tra i cordoli! 

## NOVITÀ 2016

## UN NUOVO CARTER PER YAMAHA 50

La novità più importante presentata in occasione del Malossi Day 2015, è senza dubbio il carter motore RC-One Yamaha-Minarelli. Questo prodotto è destinato a tutti gli scooter con motore Yamaha da 50 cc raffreddati a liquido e la sua installazione è di tipo Plug&Play (non c'è bisogno di nessuna modifica al mezzo). Il basamento del cilindro e la sede della valvola lamellare sono inclinati di 10° rispetto all'asse albero-ingranaggi originale, permettendo così ai tecnici della Casa di posizionare gli attacchi motore davanti all'impianto di alimentazione. RC-One è più lungo di 15 mm rispetto al prodotto di serie (aumenta l'interasse a vantaggio di una maggiore stabilità) e presenta un vano ingranaggi di dimensioni ridotte. Al suo interno il nuovo carter motore può essere accoppiato con tutta la linea di prodotti Malossi destinati alla gamma RC-One.

Nella confezione sono presenti anche la valvola lamellare, i coperchi e un perno ruota speciale, per poter utilizzare la ruota posteriore originale. Come optional è disponibile il parafango posteriore, per proteggere e mantenere pulito il carburatore, ora posizionato posteriormente al cilindro. Affiancando questo nuovo prodotto al già esistente RC-One per veicoli del Gruppo Piaggio, Malossi ora è in grado di coprire il 99% dei modelli di scooter presenti in commercio.



## SOLO PER LA PISTA

Sopra, una Yamaha Aerox 50 completamente kittata: monta il nuovo carter, oltre a gruppo termico, frizione, cilindro, carburatore e scarico della Malossi. A lato: Andrea Malossi (Responsabile Ricerca e Sviluppo) descrive nel dettaglio la novità 2016. Naturalmente tutti questi componenti sono utilizzabili solo in circuito.

