

MOTOGP

DANI PEDROSA DIETRO LE QUINTE. IL RAGAZZO CHE NON TI ASPETTI

DUE RUOTE

Novembre 2015
Periodico mensile n° 127 • € 3,50

+ 127

YEARS

10



KAWASAKI

NUOVA NINJA 1000: 200 CV E TECNOLOGIA DA SBK

TEST & PROVE

DUCATI MONSTER 1200 R
SYM FIDDLE III 200
BMW R 1200 RS - KAWASAKI Z1000SX

VIAGGI E PERSONAGGI

HARDALPITOUR: 24 ORE IN FUORISTRADA
SPECIAL, IL MONDO DI MR MARTINI
TURISMO: VIENNA E COLLI EUGANEI



DAL SUPER CUB AL TRE RUOTE, I PROTOTIPI CHE SVELANO IL FUTURO DI HONDA

ISSN 1121-5534



50127>

Belgio € 5,80
Austria € 8,50
Canton Ticino CHF 9,90
Germania € 10,50

ED
EditorialeDomus

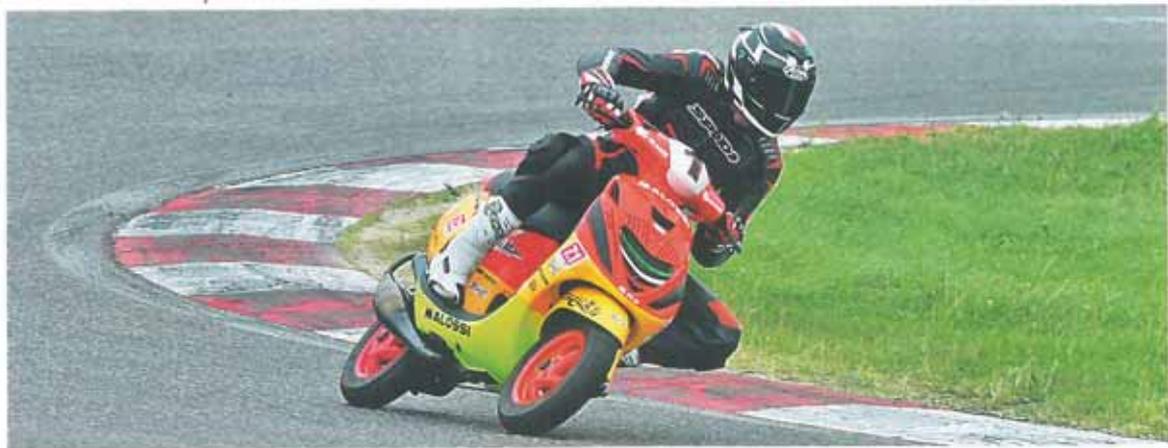


DUE RUOTE.IT

RACING TEST PIAGGIO ZIP SP BY MALOSSI

ALLUCINAZIONI!

Fino alla stagione di competizioni 2015, la cilindrata di riferimento per Malossi è stata la 70 cc. Dal prossimo anno si correrà con i 94 cc, che abbiamo provato in anteprima sulla pista di Adria in occasione del Malossi Day





RUOTINE DA 10", COLORAZIONE FLUO E 30 CV DI PURO TERRORE PER UN MEZZO CHE STRAVOLGE LE LEGGI CHE GOVERNANO LA DINAMICA DI UNA MOTO. IN SOMMA, PROVATECI VOI AD ANDARE A 160 KM/H SU QUELLO CHE ERA UN CINQUANTINO DA CITTÀ!

di Andrea Padovani

La pericolosità di un mezzo è inversamente proporzionale al numero di CV! Come dire, mai prendere sottogamba una moto piccola. Perché quando si guida una SBK da 200 CV ci si va con i piedi di piombo; se si sale su un 50, anche se preparato, un po' viene da sorridere. Quando i tecnici della Malossi accendono quello che un tempo era un Piaggio Zip 50 - ora battezzato SP - il sorriso mi si spegne in bocca. Questo coso - con le ruotine, tutto colorato, delle dimensioni di una valigia rigida - tuona come un duem mezzo GP. Secco, metallico, cattivo.

Il tecnico sorride: "Sentito che roba? È un 94 cc, fa quasi 30 CV e viaggia a 170 km/h... dai, metti il casco. E occhio che la frizione attacca tardi e ti cappottii".

Qui non si scherza. C'è tanta di quella tecnologia da far invidia a una SBK. Perché anche chi gareggia con gli scooterini vuole il massimo. Ma facciamo un passo indietro: per correre nel trofeo Malossi occorre comprare uno Zip o un cinquantino simile, smontarlo completamente e buttare tutto ciò che non serve, rimpiazzare gli ammortizzatori e l'impianto frenante con elementi da gara e installare il gruppo motore-trasmissione messo a punto dalla

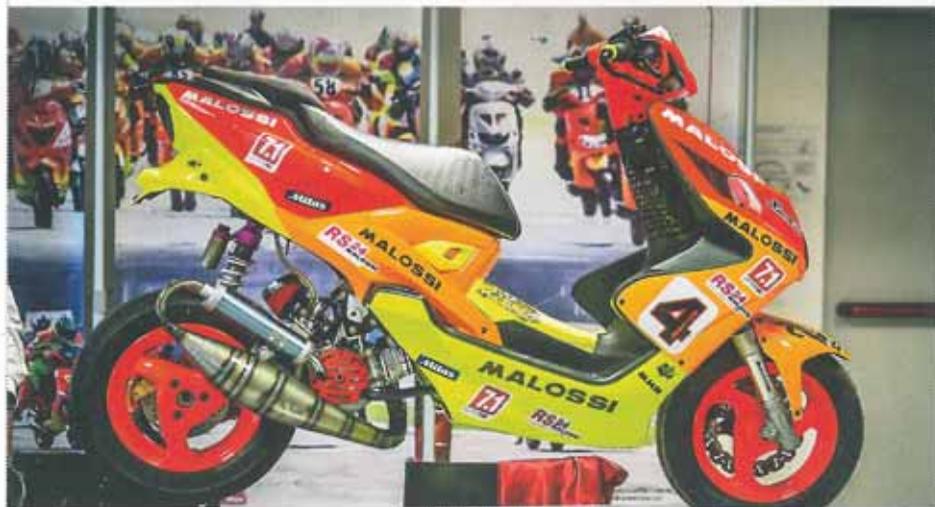
casa bolognese. Se si fa tutto a regola d'arte il risultato è una bomba!

OCCHIO AL GAS, IMPENNA DI BRUTTO!

Mettiamo le mani sullo Zip Malossi. Di standard rimane ben poco: il codone è vuoto, davanti solo il radiatore e la ruotina. L'abitabilità è roba da fachiri: non ci si sta. Mi accomodo come posso e prendo in mano il gas: accelero, ma non succede nulla. Lo scooter sembra in folle: ruoto il comando di qualche grado in più e il "coso" scatta in avanti così cattivo che impenna senza volere. Evviva la progressività del variatore. Qui, finire schiena a terra

RC-ONE: MOTORI PRONTO GARA

La ricerca Malossi si concretizza negli RC-One, due carter motore realizzati internamente per sostituire quelli originali da 50 cc di Piaggio (come quello del nostro test) e Minarelli Yamaha (nella foto sotto, l'Aerox). I nuovi elementi nulla hanno a che vedere con gli originali (neppure nella posizione del carburatore, girato all'indietro) e sono dimensionati per sopportare il gruppo termico Flanged Mount da 94 cc, in grado di sviluppare la notevole potenza di 30 CV. I carter ospitano la medesima trasmissione, sempre progettata dalla casa bolognese.



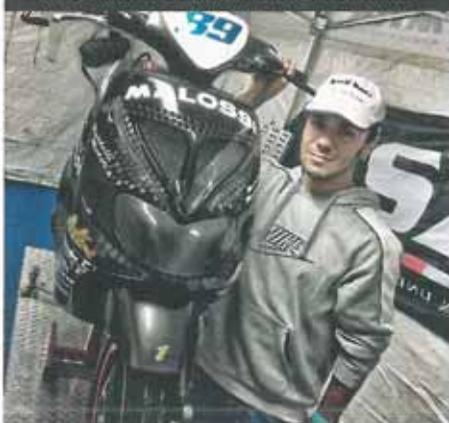
è molto più facile di quel che sembra. Anche perché lo Zip Malossi pesa una settantina di chili. Affronto con cautela i primi rettilinei della pista di Adria per prendere le misure al tutto. È un dramma: "Ma come si guida quest'affare?"

Ogni volta che accelero impenna e poi allunga che sembra si spacchi tutto: inizio a frenare più deciso in staccata (e l'impianto funziona alla grande... fin troppo per un interesse da carrello della spesa) e non ci capisco più nulla perché parlare di avantreno in questo frangente sembra effettivamente esagerato. Insomma, provo a inserire lo scooter in curva ma non ho

nemmeno la certezza che la ruota anteriore sia appoggiata a terra. Il tutto mentre i piloti iscritti al trofeo mi passano ovunque con il ginocchio a terra. Sono perso! Giù in carena, appoggio il casco sul manubrio, mi metto in scia, ma stacco due chilometri prima: e il bello è che quando mi rialzo prima della frenata, il busto determina una sorta di effetto vela che quasi stacca la ruota anteriore da terra. E arrivo inevitabilmente lungo.

Ok, magari al prossimo giro mi fermo così evito di disseminare pezzi di carenatura colorati nella ghiaia. Quelli della Malossi me ne saranno grati! ❁

ALESSANDRO BERARDI: DI NUOVO PRIMO



Il Sanmarinese Alessandro Berardi è Campione 2015 del Trofeo Nazionale Scooter Velocità, la MotoGP dei ruote piccole, replicando il risultato del 2014. Una stagione combattuta, divisa tra la pista e un lavoro come magazziniere.

Come hai iniziato a correre?

"Per gioco: il mio meccanico mi ha chiamato e abbiamo comprato uno scooter. Dal 2008 sono qui".

Quali sono le difficoltà maggiori nel correre con il Piaggio Zip Malossi?

"Dipende molto dalle condizioni della pista ma il primo problema è la piega: con lo Zip si tocca subito l'asfalto. Occorre lasciarlo scorrere dentro la curva: non c'è molta potenza e se si rallenta si perde tempo in accelerazione".

Quanti CV ha il tuo scooter?

"Ne ha grossomodo 22 alla ruota. Non sono pochi. In alcune piste raggiungiamo tranquillamente i 160 km/h. Nel 2007 ad Almeria abbiamo toccato i 171 km/h".

Che tipo di manutenzione fate?

"Un pistone a week-end, questo è sicuro, poi tante cinghie di trasmissione. Albero e cuscinetti una volta all'anno se non ci sono problemi particolari. Gomme a non finire, per fortuna che un treno costa solo un centinaio di euro e dura tre, quattro turni".

Quanto costa una stagione di gare?

"Varia da team a team: per rimanere a battagliare con i primi servono 10.000-12.000 euro, trasferte e gomme incluse. Tieni conto che le piste in cui corriamo non sono dietro l'angolo: Modena, Varano, Binetto, Vallelunga, Cervesina e Adria. Un bel tour...".