

NOVEMBRE 2015 Euro 4,00 (ITALY ONLY)

ANTEPRIMA Kawasaki Ninja ZX-10R. Sviluppata dal Team SBK

# INMOTO

www.inmoto.it

## SFIDA

Honda NC750X  
Kawasaki Versys 650  
Suzuki V-Strom 650 XT

## COMPARATIVA CLASSIC

BMW R NineT  
Ducati Scrambler Classic  
Honda CB 1100 EX  
Kawasaki W 800  
Moto Guzzi V7 II Racer  
Yamaha XJR 1300

## PRIMO PIANO

Moto Guzzi California Touring SE  
KTM 1290 Super Duke GT  
Ducati Monster 1200 R

## PROVA RACING

BMW S 1000 RR Superbike

## ITINERARI

Lombardia e Trentino

## SPECIAL

Akrapovic Full Moon

## EPOCA

Honda CBX 1000

## AZIENDA

DimSport



## ESCLUSIVO

Triumph Bonneville

# LORD INGLESE

5 modelli e 3 motori, da 900 a 1200 cm<sup>3</sup>. Raffreddate a liquido, con l'ABS e perfino il traction control. Una vera rivoluzione





**Primopiano** Preparazioni **Malossi**  
di **Federico Garbin** - foto **IBUZ**







Il leone del logo **Malossi** ruggisce sugli scudi di tre "gioiellini" che abbiamo **provato** sul circuito di **Adria**: diversi livelli di preparazione per un **grande** divertimento. Presentato anche un nuovo **motore**

**L'**ultimo Malossi Day ad Adria ci ha dato l'opportunità di provare alcune novità introdotte dal produttore bolognese e assistere a un'anteprima mondiale: il lancio del nuovo gruppo propulsore RC-One di 94 cm<sup>3</sup> destinato agli scooter Minarelli-Yamaha. Si tratta di una novità di considerevole importanza perché potrebbe portare alla fine dell'egemonia degli scooter Piaggio all'interno del Trofeo, e non solo. I mitici Zip sono stati finora avvantaggiati da un gruppo trasmissione meglio strutturato che, grazie al maggior spazio all'interno dei carter, ha finora permesso ai tecnici di "sbizzarrirsi" con il dimensionamento della trasmissione, che negli scooter da competizione deve essere in grado di reggere potenze nell'ordine dei 30 CV alla ruota (per mezzi di cilindrata inferiore ai 100 cm<sup>3</sup> con un peso, nei mezzi da gara, compreso fra i 60 e 70 kg). Siamo curiosi di vederlo all'opera. ■

# I PICCOLI RUGGISCONO





## ZIP 94 TROFEO

# Magie dei numeri

Cronaca di un **test** di un mezzo sbalorditivo che, **detto** senza paura di smentite, è in grado di emozionare (e **mettere** in apprensione) anche i piloti più smalzati

**M**alossi ci ha permesso di testare in circuito proprio lo Zip 94 Trofeo, la cui magica alchimia è data dal rapporto peso/potenza e dalla compattezza dello stesso scooter che, in assetto gara, è in grado di raggiungere velocità superiori ai 180 km/h effettivi. Spaventoso, vero? Assolutamente sì. E provarlo lo è ancora di più. Il canto del monocilindrico a 2 tempi mette apprensione: un ringhio metallico, acuto e penetrante che diventa armonioso al salire di giri.

Anche solo partire richiede un minimo di coraggio: per sentire lo stacco preciso della frizione centrifuga occorre lanciarsi oltre i 5.000 giri. Intorno a questo regime lo Zip compie il balzo in avanti; il resto è un crescere di emozioni e, almeno sulle prime, timori. La sensazione è di trovarsi a bordo di qualcosa di tremendamente irascibile, ma bastano pochi metri per capire che, in fondo, tutto avviene con una certa normalità. I piccolissimi cerchi di 10" calzano pneumatici slick Sava che mordono l'asfalto con una forza che ha dell'incredibile. E altrettanto incredibile è il feeling che si riesce ad instaurare in pochi istanti con la ciclistica. **I tempi di reazione dello scooter sono impalpabili: basta il pensiero per farlo scendere in piega e raggiungere la corda.** In uscita di curva bisogna invece mettere bene in ordine i pensieri e ruotare la manopola destra con il rispetto che si userebbe a bordo di una moto da corsa.

Le tornate sul tracciato di Adria si avvicinano così: il cuore a 13.500 giri, proprio come il regime massimo raggiungibile dal piccolissimo monocilindrico, e il corpo in balia di accelerazioni raramente provate.

Ciclistica dicevamo. Ecco: c'è, ed è molto sana. Gli angoli di piega raggiungibili sono elevatissimi (ben oltre il coraggio di chi scrive) e i trasferimenti di carico minimi. **La taratura delle sospensioni è rigidissima ma il piccolo Zip trasmette tutto e parla una lingua più che comprensibile.** La frenata è inaspettatamente efficace e di affaticamento dell'impianto non è nemmeno il caso di parlarne.

Il nostro tempo a disposizione finisce in un baleno. Un'ultima sgasata sul rettilineo dei box, solo per rinviorgirsi con il canto di un vero 2 tempi da competizione, e siamo già pronti a salire sulla Vespa GTS 125 che, appoggiata sul cavalletto centrale e dotata di piccolo parabrezza, ci riporta irrispettosamente alla normalità, o quasi... ■







**VESPA GTS 125**

## L'insetto che punge bene

Già solo il terminale di **scarico** fa capire cosa ci si deve aspettare da questa "tranquilla" elaborazione... che infatti **comprende** anche buona parte del motore

**N**ormalità un corno. Il silenziatore di scarico che sbucca da sotto la scocca ci lascia solo intuire quale sia il grado di preparazione di questa Vespa. Ma non poniamo domande e ci lanciamo in pista, bardati come l'ambiente vuole. Anche in questo caso la lampadi-



na di allarme nella testa si accende ascoltando il rumore allo scarico che con il frullare mieloso della Vespa ha ben poco a che spartire. Infatti, ruotiamo senza troppi pensieri il comando del gas e in pochi istanti siamo già alla prima staccata. Non è mica possibile!

Invece possibile lo è, eccome, perché **sul rettilineo l'ago del contachilometri sorpassa con inaspettato slancio i 100 km/h... centodieci... centoventi... centotren... ed è il momento di attaccarsi ai freni.** Che hanno sì pastiglie in mescola, ma i miracoli dell'impianto Zip non li fanno.

Larghi. Controllatina agli specchi. Sì, ci hanno visto. Una mandria di ragazzini imbestialiti a bordo delle Yamaha YZF-R 125 del Trofeo Monomarca ci guizzano ai lati. Alziamo la manina e facciamo passare come a dire "andate pure che noi si va con calma". E in effetti chi li vede più. Senonché... Senonché sul rettilineo questa insospettabile Vespa ruggisce come un leone (il Leone della Malossi) e anticipando un po' il gas quasi (quasi) riusciamo a non farci sorpassare. Vabbè non ci credete.

«Scusa Andrea (Malossi) ma com'è sta storia qua?». Depliant in mano: cilindro completo, albero a camme, scarico, variatore, centralina... Ah ecco! ■



## HONDA FORZA 125

# Un variatore che fa la forza

Un animale da traffico, più che da pista: la buona **ciclistica**, accordata ai lavori effettuati al suo interno, **permette** grandi numeri, con grinta e divertimento

**B**en diversa l'elaborazione subita dall'Honda Forza 125: variatore, centralina, frizione, scarico, dischi freno e pastiglie. Qui ci lanciamo in circuito perfettamente convinti di essere accordati all'ambiente come lo sono i pesci fuori dall'acqua.

Invece anche il bravo Forza fa il suo: la ciclistica Honda dà subito confidenza. Ci divertiamo in ingresso e in uscita di curva: prima attaccandoci ai freni senza il benché minimo rispetto, successivamente accanendoci sul comando del gas. **E lo scooter giapponese fa il suo, riprendendo con vigore e raggiungendo velocemente la punta massima consentita.** Qui, anche in rettilineo,

con le Yamaha del Trofeo non c'è storia. Senza troppo accalorarci facciamo i nostri giri, certi che se ci fossero semafori, pedoni e traffico avremmo la nostra sonora rivincita. Con le buste della spesa adagate sul tunnel centrale, a sfregio. ■







MALOSSI RC-ONE MINARELLI YAMAHA

## Pronti a correre con il nuovo gruppo carter

**LA NOVITÀ** più importante presentata durante i Malossi Day di Adria è strettamente pensata per gli agonisti: si tratta del nuovo gruppo carter RC-One, sviluppato per ciclistiche ospitanti il motore Minarelli-Yamaha. Questo prodotto permette di utilizzare tutti i componenti (anche a livello di trasmissione) introdotti con il modello destinato agli scooter motorizzati Piaggio (ad esempio i cilindri Flanged-Mount Testa Rossa) senza alcun bisogno di modifiche

strutturali o barenatura. Il carter è inoltre progettato per essere montato senza intervenire sulla ciclistica originale, né a livello di telaio, né di ruota posteriore (ad esempio, il freno posteriore può essere sia a tamburo sia a disco).

Il lancio di questo prodotto permette ai possessori di modelli di scooter diversi di cimentarsi nelle competizioni potendo contare su un elevatissimo livello di sviluppo, lo stesso dei più vincenti Zip.



### MISURE

A sinistra, il carter RC-One, in lega di alluminio-silicio. Il peso dei carter completi di silent block è di 5,25 kg, mentre l'interasse tra albero motore e albero frizione è di 270 mm. La cilindrata è 94 cm<sup>3</sup>