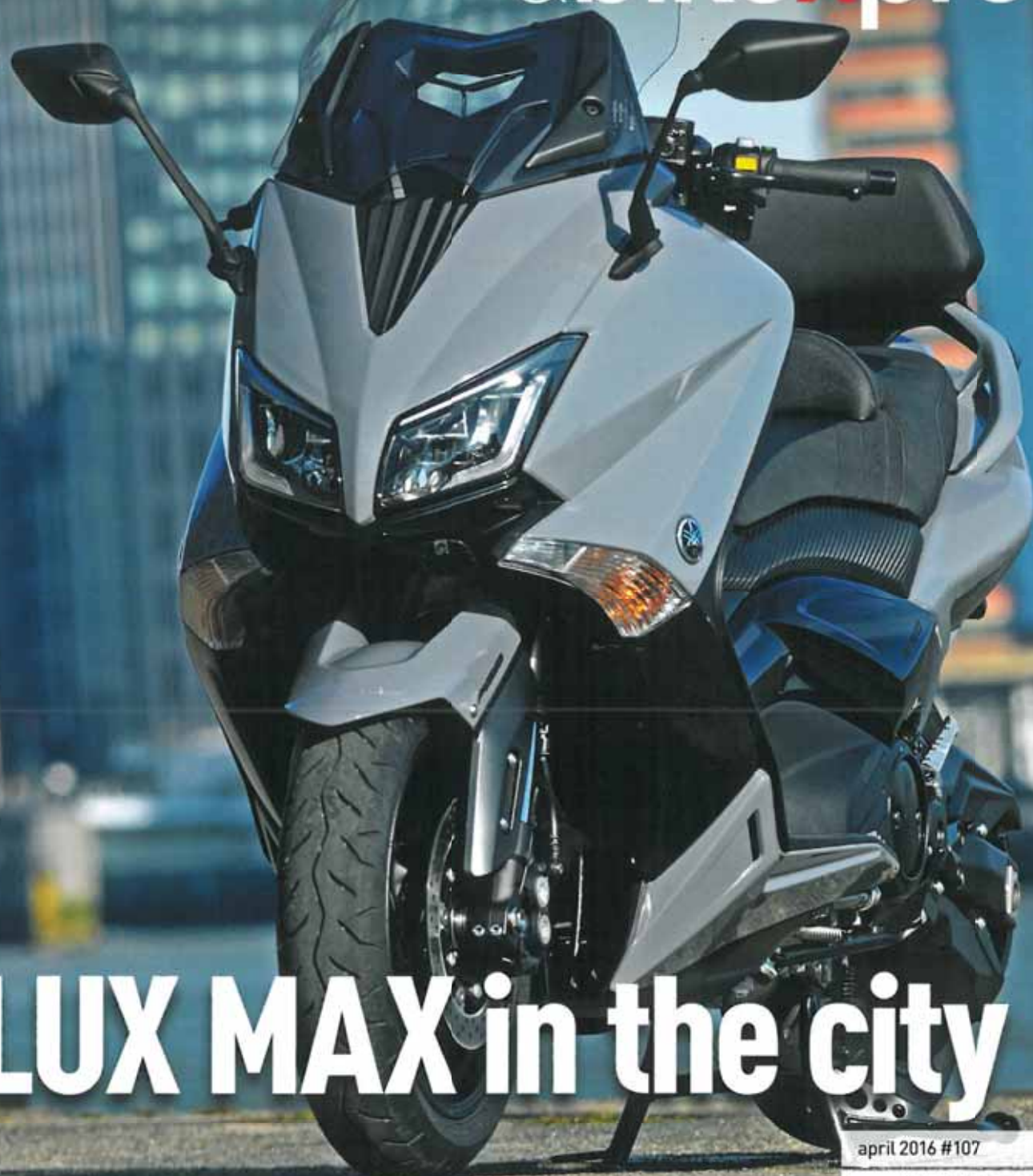


Test KTM RC390 | Test Fantic e-bike & Piaggio Wi-Bike

scooter

& bike**x**press



LUX MAX in the city

april 2016 #107

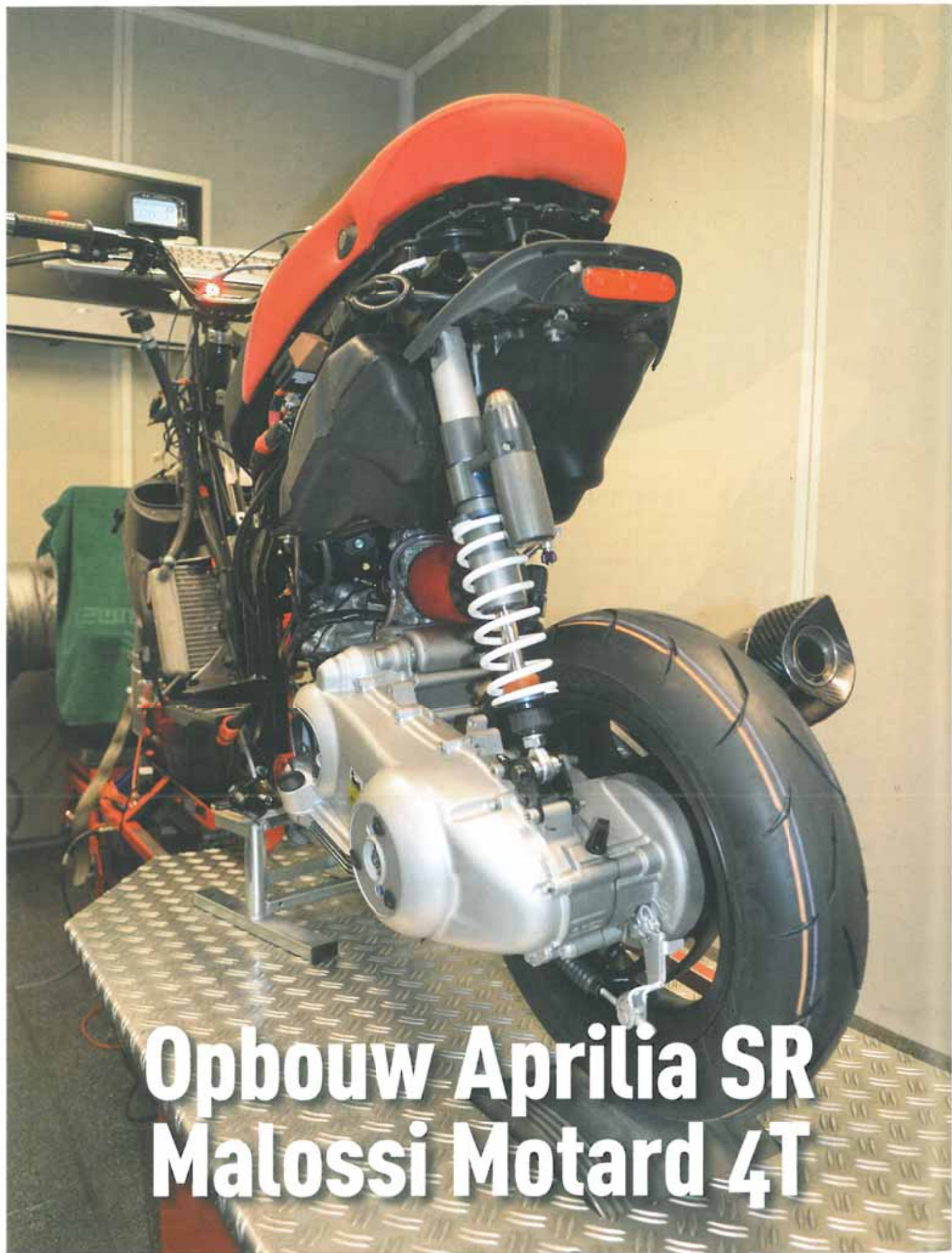
€4,99

Reportage **Vyatka VP150 vs Vespa GS150 VS5**
Test **Piaggio Liberty 50 vs Kymco People S 50**

100
pagina's!



AP 8 710206 246011



Opbouw Aprilia SR Malossi Motard 4T

Voor wie zich eerder heeft verdiept in het scooterracen zal de naam Dennis de Lijster bekend in de oren klinken. Dennis heeft onder andere de titel van de SOBW in 2012 op zijn naam staan en rijdt voor het Malossi fabrieksteam in Italië. Dennis heeft in Klaaswaal zijn eigen tweewielerwinkel en is sinds kort bezig met een wel heel bijzonder project.

EERDERE KENNISMAKING

In 2014 maakten we op uitnodiging van Malossi in Adria, Italië voor het eerst kennis met het 4-takt racen. De daar beschikbaar gestelde Piaggio Typhoon, welke ook als Aprilia SR Motard wordt verkocht, stond geheel geprepareerd met Malossi onderdelen beschikbaar voor een testrit. Zo namen ik en voormalig hoofdredacteur Jurgen de scooter al mee voor wat 'hot laps' over het lange circuit van Adria. Wat direct opviel was dat het motorblok overliep van koppel en dat hij het de 2-takt Zip's qua snelheid vrij gemakkelijk kon bijhouden. Inmiddels is er in Italië sinds enkele jaren een SuperScooter 4Stroke cup succesvol aan de gang. Met een veld vol Typhoon's en Runner's is het een leuke afwisseling voor de Zip's welke 95% procent van de startvelden vult.

Het deed de Nederlandse race organisatie, de SOBW er toe doen bewegen om vorig jaar een 'pilot' op te starten met een speciaal hiervoor geprepareerde 4-takt Typhoon. De 218cc tellende scooter moet een goedkoper alternatief worden voor de onder



Het volledige digitale dashboard wordt nog later weggewerkt in de stuurkuip



Deze kleur moet het uiteindelijk worden

meer aan slijtage onderhevige 70cc 2-takt racers. De door Harm van Gaalen van HVG engineering geprepareerde scooter was voor ons afgelopen zomer tijdens de SOBW wedstrijd op het junior circuit van Assen beschikbaar gesteld. Met minimale race-ervaring en een dito conditie was het voor ondergetekende een bijzondere ervaring. Tussen een startveld met competitieve en ervaren rijders was het vooral op-

letten om niemand in de weg te rijden. Toch ging het al vrij snel een stuk beter en vooral vloeiender, wat er in resulteerde dat ik al vrij snel wat rijders achter me kon laten. Veel moest echter op het conto van de Typhoon geschreven worden. Door de grotere wielen en een brede powerband ten opzichte van de 2-takt Zip scooters voelde ik me al snel vertrouwd. Een overmoedige actie met tot gevolg een kleine schuiver mocht

dan ook geen afbreuk doen aan de geslaagde test!

SR MOTARD

Terug naar het project in Klaaswaal. Dennis raakte enkele tijd geleden met een klant in de winkel aan de praat over het scooterracen. Iets waar je bij binnenkomst in de winkel ook niet omheen komt. De hele familie de Lijster heeft het scooterracen al jaren omarmd, en laat dat graag



Voor straatgebruik, dus een accu mag niet ontbreken!



Uitzicht op de grote Mikuni carburateur



Malossi voorvork en aangepaste voorrem



Het motorblok levert meer dan 25 pk

zien met een aantal ex-racers van Dennis die opgesteld staan in de winkel. Zo ook die bewuste klant, die enthousiast raakte over de 4-takt Typhoon/SR Motard racer waarmee Dennis in Italië heeft gereden. Zelfs in zo'n hoge hoedanigheid dat hij Dennis carte blanche gaf voor de opbouw van een vergelijkbare 218cc tellende scooter. De enige voorwaarde werd gesteld in het feit dat de motorscooter straatlegaal zou blijven en zal worden voorzien van een kenteken. Aangezien het nieuwe model Typhoon in Nederland nooit officieel is gevoerd viel de keuze al snel op de (op de wielen na) identieke Aprilia SR Motard. Via PePe parts werd een nieuwe Aprilia besteld en werd er een flinke order richting Malossi gestuurd. Dat er nog wat haken en ogen aan de opbouw van de motorscooter zaten werd al snel duidelijk. De scooter is van origine luchtgekoeld en moet door de nieuwe vloeistofgekoelde cilinder worden voorzien van een radiator. Bij de originele racescooter kwam deze op de plek te zitten waar normaliter de koplamp zat, welke in dit geval toch echt intact moest blijven. Dennis maakte de nodige aanpassingen voor een oplossing, een oplossing die uiteindelijk gevonden

zal worden met een plaatsing achter het voorwiel. Toch waren dit niet de enige problemen of oplossingen die gezocht moesten worden. Zo kan de Malossi ontsteking niet gebruikt worden omdat hier geen lichtspoelen op zitten gemonteerd. Dennis is momenteel nog bezig om de standaard ontsteking zo aan te passen dat hij de specificaties van het Malossi kan benaderen. Zo staat de ontsteking af fabriek zo ingesteld dat hij niet meer toeren kan draaien dan 8.500 toeren, een slordige 3.000 verwijderd van het topvermogen wat op 11.500rpm wordt bereikt. Het vermogen ligt volgens Malossi op 24,5pk, waarin Dennis eveneens een uitdaging zag. Zo werd de cilinderkop onder handen genomen waarna het vermogen al bijna 3pk steeg. Het leuke hiervan is dat door de nauwe banden tussen Dennis en de technische mensen bij Malossi, dat men in Italië na diezelfde aanpassingen ook direct aan het vermogen van Dennis zijn project scooter zaten. Veel verder gaat het nog als Dennis besluit om de Mikuni carburateur aan te passen omdat ze bij Mikuni vrij grote stappen gebruiken in de sproeiermaten. Zo wist hij de Mikuni sproeier aan te passen aan Dell'orto exemplaren, waar de



Volledige Malossi aandrijving

sproeiermaten in kleinere stapjes elkaar opvolgen, een echt stukje huisvlucht dus. Helaas was de scooter op het moment van ons bezoek in Klaaswaal nog niet klaar. Zo lagen de kappen nog bij GL paints. De kappen krijgen een

matgroene kleur. Voor het eindresultaat rullen we de scooter nog eens een keer moeten opzoeken. Uiteindelijk hoopt Dennis de scooter met ongeveer 26pk aan de klant af te leveren. Een score die ons meer dan voldoende lijkt... x



De grote inspiratiebron. Hier moest een straatlegale versie van opgebouwd worden