

Voorstelling Piaggio E-bike | Rijindruk Volta BCN Sport

scooter

& bike**x**press



Meer dan een facelift!

november 2015 #102

€4,99

Voorstelling **BMW C** modellen
Test **Yamaha NMAX & Honda PCX**

100
pagina's!



AP 8 710206 246011



Fun Factory!



Al jaren maken ze in Bologna, Italië fraaie producten om onze scooters beter te laten presteren. Niet alleen om de diverse circuits mee onveilig te maken maar ook voor de motorscooters hebben ze elk jaar wel weer wat nieuws. Het leuke daarvan is dat wij die als één van de eerste mogen testen op de Adria International Raceway in Adria en dat is natuurlijk elke keer weer dikke pret!

VAN 50CC TOT 350CC

Ook deze keer stond de pitbox van Malossi weer vol met scooters die op één of andere manier met iets of juist met heel veel pretpul van Malossi waren voorzien. Voor de 50cc scooter die we op de weg rijden is dat vaak 'iets'. De tijd van de snelle 2-takt cilinders en 2-takt brulpijpen ligt al een tijdje achter ons en daarom hebben ze bij Malossi al een tijdje geleden het roer drastisch om gegooid. Natuurlijk investeren ze nog heel veel in de racerij (ze hadden zelfs een 2-takt wereldprimeur) maar de 4-takt scooter is tegenwoordig ook heel belangrijk voor Malossi. Voor de motorscooters trekken ze vaak alle registers open en naargelang de verkoop van een bepaald model ontwikkelen ze vrijwel alles om nog meer pret te beleven aan je scooter. Variateur systemen worden meestal als eerste ontwikkeld maar daarnaast zien we ook de uitlaat, v-snaar, koppeling, ECU, luchtfilter en zelfs complete cilinderkit verschijnen. Deze keer in de pitbox maakten we kennis met een Honda NSC50R, Honda Forza 125, Vespa GTS125, Kymco Downtown en als kers op de taart stond er weer een race Piaggio Zip SP klaar met een vernieuwd RC One carter en 94cc RC One cilinder. Maar over die laatste en de races meer in ons volgende nummer.

WERELDPREMEUR

Het zal jullie misschien niet ontgaan zijn maar bij een verslag van een scooterrace zien we vaak Piaggio Zip SP's voorbij scheuren. Deze 2-takt bommetjes beheersen de startvelden en de scooters met Minarelli krachtbronnen hebben geen schijn van kans. De reden van deze oppermachtigheid is de betrouwbaarheid van het standaard Minarelli carter. Grotere cilinders en een andere krukas hebben vaak tot gevolg dat er uit het bestaande carter nog al wat materiaal verwijderd moet worden. Daar wordt het carter niet echt beter van en vaak scheuren deze carters dan ook. Iedereen wil dus op de Zip racen en zeker met het eigen en verbeterde carter van Malossi is veel mogelijk. Vierennegentig cc en tot ongeveer 30pk zijn maar een paar getallen maar laten wel zien wat voor een potentie het Malossi carter heeft. Om Minarelli liefhebbers een kans te geven en om het startveld weer diverser te maken heeft Malossi een compleet eigen carter gemaakt voor scooters met een Minarelli motor zoals bijvoorbeeld de Yamaha Aerox. Die Aerox hadden ze dan ook gebruikt om de wereldpremière te onthullen. We hadden hem al stiekem zien staan onder een rood kleedje en waren ervan overtuigd dat Malossi met



een nieuwe Yamaha 4-takt race-klasse zou komen maar het pakte geheel anders uit. 2-takt is nog niet dood bij Malossi. Het mooiste moet trouwens nog komen. Bij het bekijken van de productinfo blijkt dat inwendig (ook de cilinder) alles eender is aan de Piaggio. Cilinder, krukas, koppeling en overbrenging is uitwissel-

→ De NSC50R is ideaal om een andere uitlaat op te monteren

baar. Nou zal menig rijder dat niet doen maar voor de productie scheelt het een stuk. Alles wat Malossi voor de Piaggio modellen heeft gemaakt past ook zo in het Malossi / Minarelli carter. Slimme jongens die Italianen! Ander groot voordeel is dat, voor degene die willen starten met racen, een Yamaha Aerox, Malaguti F12, Aprilia SR en wellicht nog wel meer modellen makkelijker te vinden zijn dan een Piaggio Zip SP. Die worden al aardig schaars. Zeker het eerste model SP. Moet je wel even een setje 12" wielen op de kop tikken want voor 13" of 14" (nieuwe Piaggio Typhoon uit de 4-takt klasse) zijn nagenoeg geen Mitas racebanden te vinden. Rijden mochten we helaas nog niet met de Yamaha Aerox, die eer kreeg ex-Superbike coureur Mauro Sanchini. In ieder geval een mooi excuus om volgend jaar weer naar Adria af te reizen.

HONDA NSC50R

Dat er ook een 50cc scooter in de line-up stond was best een verrassing. Ook in Italië worden scooters steeds vaker op vermogen en snelheid gecontroleerd en daarom is het opvoeren ook daar een zeldzaamheid geworden. Toch is het altijd leuk om zonder vermogen te winnen een sportieve scooter iets sportiefs mee te geven. Een uitlaat bijvoorbeeld en dat hebben ze dus bij Malossi gedaan. Zeker de Honda NSC50R is een scooter bij uitstek om een andere uitlaat te monteren waar ook nog eens een leuk geluid uit komt. Past gewoon bij het model. Bij het starten horen we dan ook een sportieve roffel in plaats van een muisstil geruis. Leuk voor een Honda Vision maar niet bij de NSC50R. De uitlaat is voorzien van een matzwarte demper en is zeer netjes afgewerkt. Mocht je trouwens een andere variateur willen monteren om de acceleratie meer in de hand te hebben dan is er ook een Multivar 2000 variateurset (€71,63) en Delta Clutch koppeling (€95,03) leverbaar. Met de Honda mochten we niet het circuit op maar het terrein van het Adria International Raceway was groot genoeg om even een rondje





te rijden met de NSC50R. Een vlottere acceleratie zouden we moeten vergelijken met een standaard exemplaar maar het geluid doet al meer dan genoeg. De gehomologeerde uitlaat voldoet uiteraard aan alle eisen maar produceert een dusdanig geluid dat het rijden op de Honda een stuk aantrekkelijker wordt. Kortom een welkome accessoire deze uitlaat voor de Honda NSC50R.

HONDA FORZA 125

Bij de Forza 125 van Honda mochten de registers iets verder opengetrokken worden. Bij motorscooters is het tunen legaal en kunnen we iets meer

verwachten dan alleen een uitlaat. Niet dat ze voor de Forza alles uit de kast hebben getrokken maar met een Multivar 2000 variateur, X Special Belt, O2 controller, koppelingstrommel, koppelingsveertjes en een RX uitlaat kom je al een heel eind met de Honda. Naast pepmiddelen voor het vermogen heeft Malossi ook aan de remmen gedacht. Whoop Disc remschijven voor en achter plus een setje sinter remblokken geven de Honda extra remvermogen. Tijd om het circuit op te gaan en te ervaren of de Honda een transformatie heeft ondergaan. Bij het starten kunnen we al wel conclu-

deren dat de sound dik in orde is. Een mooie zware roffel verlaat de RX uitlaat en die past perfect bij zijn donkere en matte uiterlijk. Gelukkig

→ De uitlaat raakt helaas iets te snel het asfalt

hebben we nog niet zolang geleden met de Forza gereden (nummer 99) dus de rijeigenschappen van de

Honda zitten nog redelijk vers in het geheugen. De Honda was in de test met de Kymco Downtown 125 en de SYM Joymax 125 de snelste en ook nu vertrok de Honda snel uit de startblokken. Helaas verliest de Honda bij het nemen van de bocht wel rap de snelheid want de pijp naar de demper van de nieuwe RX uitlaat raakt wel erg snel het asfalt. Nou waren we onderweg op het circuit maar echt wild werd de bocht niet aangesneden. Een kwestie van even terug naar de tekentafel lijkt ons want na een paar rondjes was de uitlaat al flink beschadigd en daar koop je zo'n uitlaat niet voor. Ook



qua top vonden we de Honda een beetje tegenvallen. Liep de test Forza zo'n 114km/h op de GPS, de Malossi Forza klokte net iets over de 100 aan het einde van het rechte stuk. Misschien was het rechte stuk te kort maar de Malossi Vespa GTS 125 ging er met gemak overheen en de Zip SP's waar de coureurs mee rijden klokken zelfs 150km/h aan het einde. De technische heren wisten er weinig over te zeggen en helaas spraken onze Italiaanse collega's geen Engels om het te verifiëren. Mocht er in de nabije toekomst iemand zijn die zijn of haar Forza iets wil kietelen dan mag die zich melden en misschien kunnen we iets organiseren om het tegendeel te bewijzen.

VESPA GTS 125 SUPER

Reden we vorig jaar al met de Vespa Primavera 125 met 180cc cilinder, dit jaar stond de GTS 125 Super voor ons klaar met een 'iets' grotere cilinder. Nou iets, met een boring van 75,5mm komt de cilinderinhoud op 218cc en we hebben dan ook te maken met de cilinder die op de race 4-takt Typhoon zit. Er is natuurlijk niet zomaar een cilinder gemonteerd met een groter gat maar ook de kop en de nokkenas zijn anders dan het

→ De GTS was de verrassing van het weekend

origineel. Naast een andere cilinder zien we natuurlijk de Multivar 2000 variateur, snaar, koppeling, ECU en O2 controller om ervoor te zorgen dat deze GTS strepen kan trekken bij het accelereren. En dat doet ie dan ook. Voor de liefhebbers staat er een filmpje op ons Youtube kanaal van zijn kunnen, alleen de geur van rubber kunnen we niet simuleren. Om het geweld ook op de weg te kunnen houden is er schokdemper voor voor en een mooi setje schokdempers voor achter leverbaar. Om ook op tijd te kunnen stilstaan zijn er gesinterde remblokken voor voor en achter leverbaar. Om te ondervinden wat de Vespa in zijn mars heeft mochten we met de stalen ros het circuit op. Altijd raar om met een chique Vespa in je leren overall de baan op te gaan maar eenmaal het gas open vergeet je dat idee. Deze Vespa was echt de verrassing van het weekend. Jammer genoeg was er geen GTS 300 aanwezig voor een vergelijk maar wat gaat de gekietelde 125 af zeg! Met de kont achter op het zadel en het gezicht op de stuurkap liep de Vespa op zijn sloffen naar de 120km/h en toen hield helaas het rechte stuk op. Bochten nemen ging de GTS net zo goed af en het is dat je niet wilt crashen met de stalen body want anders hadden we nog wel rapper en platter de bochten kunnen nemen. Geen schrapende





uitlaat bij de Vespa maar alleen een sportieve roffel uit de RX Black uitlaat. Leuk detail was dat tijdens onze testronden ook de Yamaha R125 Cup motorfietsen hun rondjes reden. Natuurlijk waren zij iets rapper dan de Vespa maar het moet voor de toeschouwers een apart gezicht geweest zijn om een logge witte Vespa tussen al het blauwe geweld te zien rijden.

KYMCO DOWNTOWN 350

Als laatste van de standaard weg-scooters reden we met een wel heel opvallende Kymco Downtown 350. Bekend van onze langeduur en we hebben hem ook in een duo test met de Suzuki Burgman 400 in dit nummer. Speciaal voor de Malossi Days in Adria gehuld in Malossi kleuren en dan ga je net even iets anders het circuit rond dan met een saai grijs exemplaar. Qua looks deed hij niet onder voor de race Yamaha TMAX 530 en wie weet komt er wel een aparte klasse

voor deze Kymco. Het startveld van de TMAX'en was dit jaar een stuk kleiner en waarom zou je niet voor een, qua prijs, aantrekkelijke Kymco gaan om te racen. De Malossi Downtown was voorzien van een Malossi ECU, Multivar 2000 variateur, O2 controller, andere koppelingen, W Box luchtfilter, een setje Malossi schokdempers en een Maxi Wild Lion uitlaat. Voor de looks heeft Malossi een zwart en kort windscherm

→ Malossi geeft de Downtown net even dat beetje extra

leverbaar en voor iets extra remkracht zijn er geïnterde remblokken. Allemaal goodies die de toch al fijn rijdende en sturende Kymco net dat beetje extra geven. Hij deed het

dan ook goed op het circuit. Op de Downtown voel je je al bij de eerste bocht thuis en dat geeft vertrouwen. De kleine ingrepen van Malossi maken van deze Downtown niet gelijk een oncontroleerbaar beest maar maken het rijden op de Kymco nog plezie-

riger. Accelereren is intenser en de Maxi Wild Lion zorgt voor de rest. De kleurstelling zouden we niet gelijk voor op de openbare weg kiezen maar hier in Adria op het circuit was hij een opvallende verschijning. x

