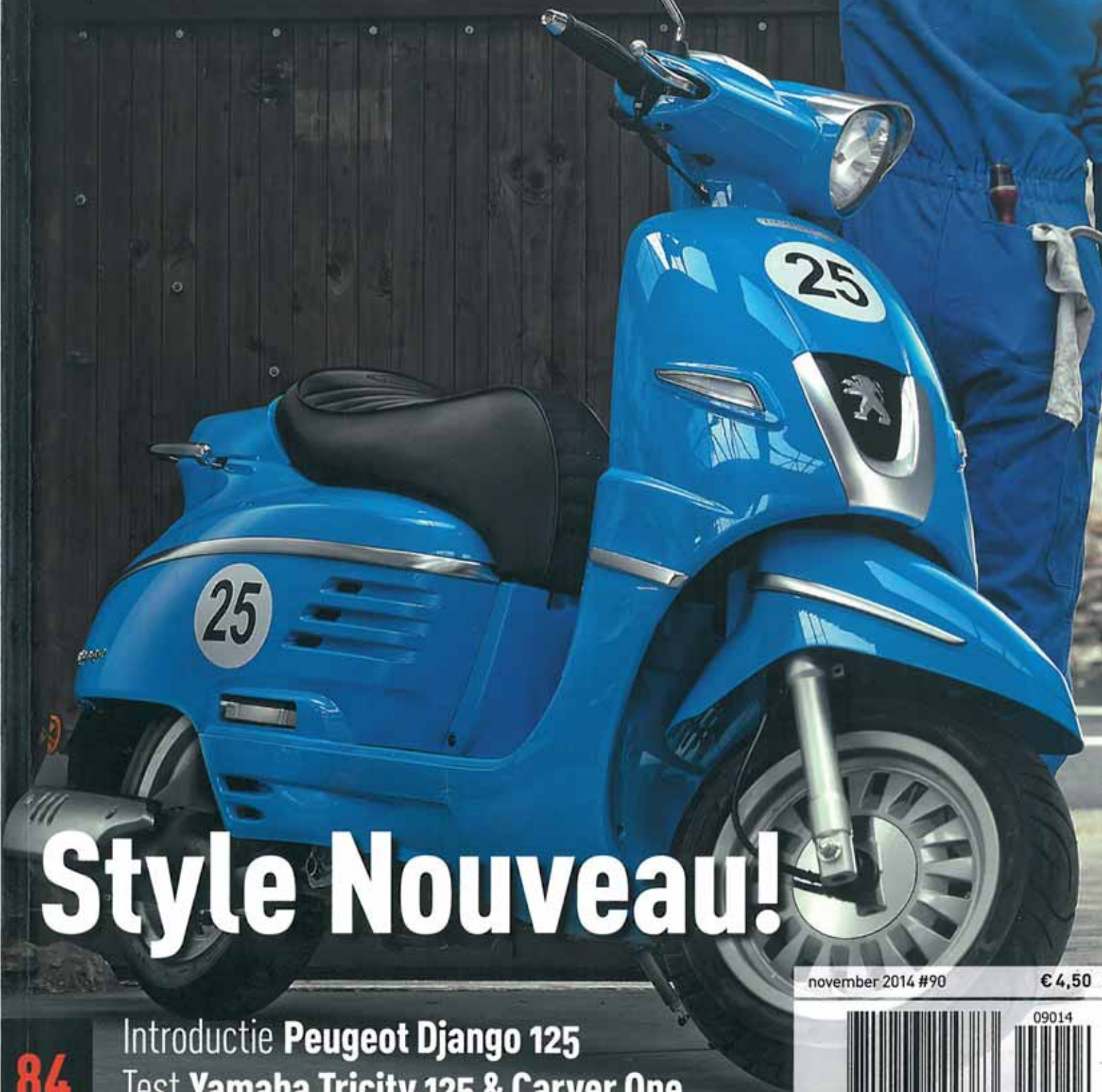


scooter

scooters en meer...

xpress



Style Nouveau!

Introductie **Peugeot Django 125**
Test **Yamaha Tricity 125 & Carver One**

november 2014 #90

€ 4,50



09014

AP 8

710206

244383

09014

Maand van uitersten

We naderen weer het einde van het jaar. Na deze uitgave nog één nummer en dan wensen we elkaar weer een gelukkig 2015. Zover is het gelukkig nog niet want deze twee maanden zijn misschien wel de drukste maanden qua nieuws. Afgelopen maand reden we naar Keulen om op de 90e Intermot het eerste nieuws te bekijken. Echte primeurs waren er helaas niet in Duitsland. Alleen Suzuki toonde een nieuw model. Address is zijn naam en is een directe concurrent van de Honda Vision 110. De andere merken wachten waarschijnlijk tot de deuren van de EICMA in Milaan open gaan. Toch is de fotocamera niet in de cameratas blijven zitten en het resultaat is verderop te zien in het magazine. 'Maand van uitersten' staat bovenaan en dat kunnen we met recht wel zeggen. Tuningspecialist Malossi had ons uitgenodigd om wederom alvast met de nieuwe producten te mogen rijden op het circuit in Adria en ons te laten genieten van de vele wedstrijden die er verreden werden. Altijd een leuk uitje en buiten het lekkere eten en drinken geweldig om te zien met wat voor passie de mensen van Malossi met hun vak bezig zijn. Maar niet alleen zij, ook die van de rijders en hun teams. Tot diep in de nacht sleutelen om toch net een honderdste sneller te zijn dan je naaste concurrent. Dat het snel gaat weten we nu uit ervaring. De Yamaha TMAX530 met 560 kit en nieuwe onderdelen deed 165km/h op het rechte stuk en wat te denken om onderweg te zijn met een Piaggio Zip van 70kg en 34pk. Met 14.000 toeren op het digitale dashboard serieus materiaal voor snelle rondjes. In onze ogen reden we de sterren van de hemel maar als je dan de deelnemers hun rondjes ziet rijden... Leuk detail is dat het nog niet eens de Italianen waren die voor de snelste tijden zorgden. Jos Koelewijn en Sarik Roufs uit, jawel, Nederland waren goed voor de snelste rondetijden. Jos eindigde zelfs tweede overall en dat is een knap resultaat kunnen we wel zeggen. Een weekend dus met snerpande 2-takten en de geur van olie, benzine en rubber. Nog geen 24 uur thuis en we stonden alweer op de Ecomobiel in Ahoy. De beurs voor e-mobiliteit in Nederland en ook daar waren we natuurlijk weer aanwezig. Elektrisch vervoer op twee wielen wordt steeds populairder en ook daar zagen we weer de nodige ontwikkelingen. Verder uiteraard nog veel meer nieuws in dit magazine maar dat ga je nu zien bij het omslaan van deze pagina. Veel leesplezier en tot volgende maand.

Jurgen van Son
Hoofdredacteur



Colofon → scooterxpress

redactieadres Benjamin Franklinstraat 511
3029 AC Rotterdam
010-4259619
redactie@hetprocespublishing.nl

hoofdredacteur Jurgen van Son
jurgen@hetprocespublishing.nl

eindredacteur Raf Leuris

redactie Raymon de Kruijff, Rick Berkhout, Raf Leuris, Maaike Hulst, Peter Straver, Vincent Burger, Benno Gravendijk, Thomas Reedijk, Chris Pijper

e-mail redactie@hetprocespublishing.nl

advertenties Maurice van Oosten
010-4259621
maurice@hetprocespublishing.nl

administratie administratie@hetprocespublishing.nl

art direction Robin de Kok

vormgeving Het Proces Publishing B.V.

fotografie Jurgen van Son, Andrew Walkinshaw

uitgever Maurice van Oosten

drukkerij Hendrix

verkooprij losse nummers € 4,50

website www.scooterxpress.nl / www.scooterreview.nl

scooterxpress is een uitgave van:

Het Proces Publishing B.V.
Benjamin Franklinstraat 511
3029 AC Rotterdam

 **Het Proces Publishing B.V.**

copyright: Het Proces Publishing, tenzij anders vermeld. Alle rechten voorbehouden in binnen- en buitenland. Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen zonder uitdrukkelijke toestemming van de uitgever. Advertenties en lezersbrieven vallen onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van de schrijver of opdrachtgever. Hoewel dit magazine met de grootst mogelijke zorgvuldigheid wordt samengesteld, kunnen er aan de inhoud geen rechten worden ontleend.



BLACK IS BACK

Met de onlangs geïntroduceerde Peugeot Citystar heeft Peugeot een nieuwe dimensie toegevoegd aan het scooter rijden. Dit nieuwste Peugeot-model is pas sinds juli op de markt en kan zich nu al verheugen in een grote populariteit onder scooterrijders. Reden voor importeur Moteo om het kleurenprogramma verder uit te breiden met de kleur zwart. De 50-cc versie van de Citystar staat voor € 2.999,- in de prijslijst, terwijl de 125 cc (luchtgekoeld, 4-takt) uitvoering, geschikt voor nog grotere afstanden en de

openbare weg, een prijskaartje heeft van € 2.759,-, inclusief btw. De 'top of the range' in de Citystar-reeks is de 125cc met waterkoeling. Deze levert optimale rijprestaties en staat voor € 4.499,- in de prijslijst van importeur Moteo. www.peugeot scooters.nl



BLIJVEND IN PRIJS VERLAAGD

In prijs verlaagd, de agm VX125. Deze uitvoering is ideaal voor bezitters van het A1 rijbewijs en voor iedereen die in de stad en net daarbuiten vlot en snel door het drukke verkeer hun weg willen vinden. Heb jij altijd al een motorscooter willen rijden, agm geeft jou die kans. Van € 1.595,- voor € 1.495,- incl. BTW en BPM, excl. Kenteken, SRN-toeslag en afleverkosten. Minimalistisch maar indrukwekkend! Meer informatie www.agm.nl



NIEUWE WEBSITE SYM

De geheel vernieuwde website van SYM Nederland en België is online. Weer helemaal van deze tijd en heeft een uniek feature. Zo kan je zien of en waar er een specifiek model SYM op voorraad is. Verder natuurlijk alles op het gebied van 50cc, 100-125cc en maxiscooters maar ook de elektrische scooter en de motorfietsen van SYM. Nieuwsgierig geworden naar de sites? Surf voor de Belgische site naar www.sym.be en voor de Nederlandse naar www.sym scooters.nl



NIMOTO CEO NOG COMPLETER

Met de Nimoto "Petrol" lijn introduceerde de NIMAG B.V. een geavanceerde viertakt scooter naast de al bestaande, en succesvolle, elektrische Nimoto scooter lijn. De retro gestileerde viertakt CEO 50 versie kenmerkte zich al door de bijzonder rijke standaard uitrusting. LED verlichting, het digitale dash-

board en de stijlvolle white wall banden, het is allemaal inbegrepen. Tijdelijk wordt de Nimoto CEO 50 echter nog completer aangeboden. Twee van de meest gevraagde accessoires, met een waarde van € 219,-, zijn nu standaard en zonder meerprijs gemonteerd. Het gaat dan om het fraaie, verchroomde opklapbare bagagerek en het praktische hoge windscherm. De Nimoto CEO 50 is, nu tijdelijk inclusief gratis bagagerek en windscherm, beschikbaar vanaf € 1.499,-. Meer info op www.nimoto.nl



WEGENS SUCCES VERLENGD

Yamaha Motor Nederland heeft ter introductie van de Yamaha Tricity en Xenter een unieke promotie opgestart, speciaal voor beginnende motorrijders. Bij een geselecteerd aantal Yamaha motorfietsdealers zijn beide modellen nu tijdelijk verkrijgbaar met een A1 automaat motorrijbewijs! Wegens overweldigend succes verlengd, nu tot en met 31 december 2014 gratis A1 automaat motorrijbewijs bij aankoop van een nieuwe Yamaha Tricity en Yamaha Xenter 125. www.yamaha-motor.nl



DE JUISTE SMERING

Naast mooie accessoires voor de scooter en de motorscooter heeft Malossi ook een hele range smeermiddelen. Natuurlijk ook 2-takt olie en die is van de hoogste kwaliteit. De 7.1 2T Racing is een volsynthetische variant voor de beste verbranding en het meeste rendement. De 7.3 2T Sport is een synthetische olie die geschikt is voor alle 2-takt motoren. Getest onder zware omstandigheden en geschikt voor luchtgekoelde en vloeistofgekoelde motoren. Meer info over de smeermiddelen van Malossi is te vinden op www.malossistore.it Malossi oliën worden geïmporteerd door PePe Parts en zijn te koop bij de betere scooterzaak.



Volg ons op Facebook!

www.facebook.com/scooterxpress
blijf ons volgen!

14.000

Het maximaal aantal toeren van de Malossi Zip met 94cc.

Voor op het circuit en de weg!



Ondanks de regen van vorig jaar zeiden we toch volmondig ja tegen Malossi toen we de uitnodiging kregen voor de 2014 editie van de Malossi Days in Adria. Wederom hadden ze weer veel nieuwe producten en natuurlijk wilden wij die graag testen.

MALOSSI DAYS

Begin oktober is het Adria International Raceway het toneel voor spectaculaire scooterraces en de plaats waar alvast de nieuwe producten die op de EICMA in Milaan gepresenteerd worden te testen zijn. Vorig jaar veel spektakel qua onderdelen maar helaas gooide de regen roet in het eten. Ditmaal boften we met het weer. Een stralende zon met temperaturen boven de twintig graden. Niet alleen goed voor de mens maar ook voor de strijd op de baan. Drie dagen lang is het circuit in Adria omgebouwd tot een Malossi dorp. Het overdekte paddock stond helemaal vol met busjes en tenten waar druk gesleuteld werd aan diverse scooters. De kampioenschappen binnen het Malossi kampioenschap zijn zo veelzijdig dat we licht opgevoerde

(70cc) scooters zien maar ook 560cc Yamaha TMAX'en. Diverse nationaliteiten en onder hen ook een twee Nederlandse teams. Dennis de Lijster, Jos Koelewijn en Sarik Roufs rijden in diverse klassen op hun Piaggio Zip's en hebben in het verleden al laten zien dat ze snelle ronden kunnen rijden op Adria. Sarik Roufs werd vorig jaar oktober 2e in de World Malossi Day Cup. Dit jaar weer nieuwe kansen en de heren waren er klaar voor. Voor Dennis de Lijster werd het een weekend om snel te vergeten. Bij het inrijden van de pits werd hij van de scooter afgereden en moest naar het ziekenhuis. Rijden zat er helaas niet meer in en hij moest vanaf de pitmuur naar zijn landgenoten kijken. Die reden net als vorig jaar weer de sterren van de hemel en het werd

al snel rumoerig onder het dak van het paddock. Als Nederlanders de snelste tijden realiseren in Italië, hun eigen terrein, worden ze een beetje wantrouwig. Geheel onterecht trouwens want de heren hadden hun huiswerk gewoon goed gedaan. Alleen een niet originele Malossi radiator bij beide zorgde voor enige paniek. In een korte termijn werden de scooters weer klaar gemaakt voor de races op de zaterdag en met resultaat. Jos werd eerste in de Nationale cup en Sarik moest helaas opgeven. De WMDC (World Malossi Day Cup) wedstrijd was ook niet zonder succes, Jos pakte de tweede plaats en Sarik de negende. Die negende plek had trouwens ook een derde of zelfs een tweede kunnen zijn want maar liefst acht man streden om die tweede plek. Elke bocht was

de doorkomst weer anders. Een succesvolle zaterdag dus en dat belooft wat voor de zondag. Helaas viel Jos uit in de Nationale cup en Sarik werd vijfde. De WMDC op de zondag was de wedstrijd waar het dan echt moest gebeuren. Helaas voor Sarik verliep die anders dan dat hij gepland had, een valpartij in de vierde ronde betekende het eind voor hem dus alle hoop was op Jos gericht. Die reed voor wat hij waard was en werd net voor de finish nog ingehaald waardoor hij derde werd. Toch overall tweede geworden over de twee dagen en Jos mag een beker aan zijn verzameling toevoegen. Nette prestaties voor team Olandese en ze gaan volgend jaar voor goud!



Sarik Roufs



Jos Koelewijn

NIEUWE PRODUCTEN

Voordat al het geweld op het circuit los was gebaarden mochten wij de nieuwe producten uitproberen. Stil hebben ze niet gezeten sinds de laatste

keer dat we in Adria waren en er stonden wederom vijf scooters klaar. Deze keer een Honda SH125, Kymco Xciting 400, Vespa Primavera 125, Yamaha TMAX 530 en een Piaggio Zip

met allerlei pretonderdelen. Een achtal sessies van 20 minuten stonden gepland om de scooters los te laten op het circuit. Ideaal om de prestaties van de modellen te ervaren. Zoals

gezegd waren de weersomstandigheden ideaal en konden we de scooters testen zonder vrees voor glijpartijen. Om de sessies rustig op te bouwen werd als eerste gekozen voor de Honda SH125.



HONDA SH125

Een SH testen op het circuit, het lijkt een beetje overdone en zeker met je racepak aan ziet het er een beetje raar uit. Toch kan je op het circuit goed een oordeel vellen over de resultaten van de gemonteerde producten. Op deze Honda SH125 was de Multivar 2000 variateur gemonteerd en in combinatie met de gehomologeerde RX uitlaat goed voor betere prestaties. Zowel acceleratie als topsnelheid waren merkbaar beter dan van een originele SH125. De variateur zorgt voor een snellere acceleratie en is geheel in eigen huis ontwikkeld. Het complete set wordt geleverd met twee verschillende drukveren en

kost €122,57 exclusief de BTW. De geheel vernieuwde RX uitlatenlijn is geschikt voor motorscooters tot en met 400cc en voldoet aan alle strenge eisen. Naast betere prestaties is de uitlaat ook nog eens een stuk lichter dan het origineel. Hij weegt slechts 3,5kg en is gemiddeld 3kg lichter dan de originele uitlaat. Inwendig veranderde er een hoop en ook de dB killer werd aangepast voor betere prestaties en minder geluid. Drie silent blocks houden de trillingen binnen de perken en de pasklare montagestukken zorgen voor een juiste passing en snelle montage. De uitlaat voor de Honda SH125 kost €356,50 exclusief de BTW. Om de

sportieve prestaties van de SH te benadrukken monteerde ze bij Malossi nog een sportruitje (€87,84 exclusief BTW). Goed, strak in het leer strijken we neer op het zadel van de Honda. Gelijk na het starten horen we rechtsonder een donker geluid en de anders zo saai SH wordt al een beetje wilder. Met onze eigen PCX (met snelle vario en uitlaat) in het achterhoofd verlaten we de pitstraat en maken onze eerste circuit-meters. Een ander geluid doet al een hoop en is zelfs prettig als je op een Honda SH rijdt. Het is niet irritant maar geeft je net dat beetje beleving wat je op een volledig standaard Honda SH mist. Bij het aansnijden

van de eerste bochten zijn we nog wat voorzichtig maar bij het uitgaan kan het gas er toch al vrij vlot weer op. Dan merk je toch wel dat een andere variateur goed zijn werk doet. De acceleratie is een stuk beter dan bij een originele SH. Een stuk gretiger reageert de Honda op het gas en ook op het rechte stuk loopt de naald van de teller net iets verder dan normaal. Een 115km/h aan het einde van het rechte stuk is netjes te noemen. Wil je dus net iets meer topsnelheid dan de standaard SH en lekker vlot van de plek kunnen gaan dan zijn deze Malossi onderdelen zeker het aanschaffen waard.



KYMCO XCITING 400

Eenmaal afgestapt van de Honda zou de Vespa Primavera 180cc de meest logische logische stap zijn maar door zijn populariteit onder de Italiaanse pers moesten we daar even op wachten en maakten we onze rondjes eerst op de Xciting 400 van Kymco. Voor deze uitermate prettige scooter hadden ze al een Multivar 2000 variateur gemaakt maar de RX uitlaat was nu ook klaar. Samen met het sportruitje en de trekveren voor de koppeling nieuwe producten voor het aankomende

jaar. De variateur (€177,16 exclusief BTW) zorgt net als bij de Honda SH125 voor een betere acceleratie en dat was goed te merken. De Xciting accelereerde als een raket uit de bochten en in combinatie met zijn standaard uitstekende remmen waren de rondjes echt plezierig te noemen. De bochten door verliepen wat zenuwachtig maar daar kan met de juiste demping en vering nog wel het één en ander aan gedaan worden. Nou zijn de prestaties van de standaard Kymco's al niet slecht en over beleving hoeven we al hele-

maal niet te klagen. Het toch al ruwe karakter van de motoren wordt nog eens extra benadrukt met de montage van de RX uitlaat. Zodra de motor loopt weet je dat er iets tussen de benen, of in dit geval onder de kont zit. Ook deze RX uitlaat werd grondig herzien en is een stuk lichter dan het originele exemplaar. Voorzien van een Europese homologatie, geheel RVS met carbon eindstuk en gelaserd Malossi embleem. Niet alleen goed voor leuke prestaties dus maar ook nog eens een genot om naar te kijken. Dat

Malossi dat niet alleen voor technische onderdelen een oog voor detail heeft zien we al een tijdje terug in optische onderdelen. Ook voor de Kymco Xciting 400 heeft Malossi een sportruitje gemaakt en dat staat hem goed. Het lage smoke ruitje volgt mooi de lijnen van de frontpartij en maakt van de Xciting een echte sportieve motorscooter. Een aangename combinatie, Malossi en Kymco en we hopen dat ze de nieuwe K-XCT ook snel van leuke accessoires voorzien.



VESPA PRIMAVERA 125

De Primavera, het nieuwe parade-paardje van Vespa is naast een 50cc uitvoering ook leverbaar in 125cc en die doet het ook aardig qua verkoop. Een klein nadeeltje zijn misschien zijn prestaties want qua top mag hij wel iets harder lopen en ook de acceleratie kan wel wat beter. Reden dus voor de ingenieurs van Malossi om achter de computer te kruipen en het één en ander te ontwikkelen voor de motorscootervariant van de Primavera. En dat is ze gelukt, een volle pagina met allerlei accessoires om de prestaties te verbeteren. Niet alleen op het gebied van vermogenswinst maar ook de aandrijving en de remmen werden niet vergeten. Huzarenstuk in het Primavera verhaal is de complete cilinderkit. De 74mm zuiger brengt de cilinderinhoud

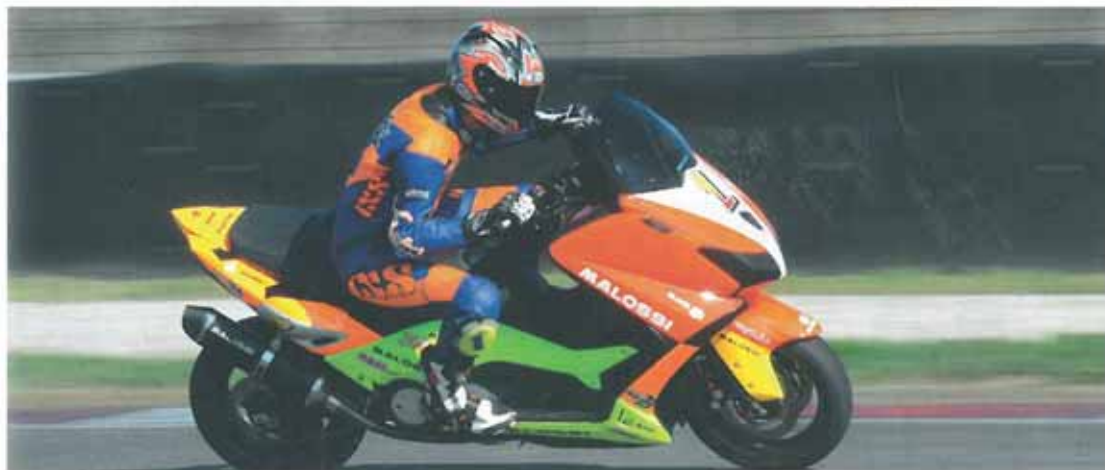


naar 180cc en in combinatie met de Force Master CDI goed voor leuke prestaties. De aluminium cilinder is voorzien van een speciale coating en dusdanig vervaardigd dat de toleranties zeer klein zijn. De zuigerspeling is slechts 0,05mm en alle oppervlakten hebben warmtebehandelingen gehad om slijtage te beperken. De Force Master CDI heeft vier verschillende mappings en zorgt ervoor dat het maximale toerental met 1.000 toeren hoger ligt. De vier mappings maken het mogelijk om met verschillende combinaties te rijden en toch optimaal te profiteren van de cilinder. Zo kan je hem instellen als je een originele cilinder hebt met een Malossi RX uitlaat met dB killer, een Malossi cilinder met een originele uitlaat, een Malossi cilinder met Malossi uitlaat met dB uitlaat en als je een Malossi cilinder met Malossi uitlaat zonder dB killer hebt. Ze vermelden in de perskit ook nog dat dit allemaal met een originele nokkenas is dus de kans dat we in Milaan nog een snellere nokkenas zien is best mogelijk. Prijs van de kit is €530,45 exclusief BTW en dat is inclusief de Force Master CDI. Een flinke investering want de montage zal ook nog wel een aantal uurtjes met zich meebrengen. Is het dan de investering waard? Nou, wij vinden van wel! We hebben de Primavera



op het circuit maar ook op de sprintplaats van het circuit mogen testen en het is toch wel een hele andere scooter geworden. Voor degene die de filmpjes nog niet gezien hebben, typ Vespa Primavera Malossi maar eens in op YouTube of bezoek onze Facebook site en dan is duidelijk te zien dat deze Malossi Primavera aardig van zijn plek gaat. Zelfs op het circuit doet hij het goed. Zeker met

de staal omvlochten remleiding en de Whoop remschijf van Malossi kan je er nog best hard mee op het circuit. Of je een anker uitgooit zo vertraagt de Primavera. Accelereren vanuit de bocht doet hij ook graag en we noteerden rond de 115km/h op één van de rechte stukken van het circuit. Niet de hoogst gemeten snelheid want die zetten we neer met de Yamaha TMAX met Malossi pretpakket.



YAMAHA TMAX 530

Geen enkele motorscooter spreekt zo tot de verbeelding als de Yamaha TMAX. Overal populair en zelfs diehard motorrijders zien hem wel zitten. Vorig jaar mochten we al met een full options TMAX rijden maar met een paar centimeter water op de baan kwam de 560cc Yamaha niet echt tot zijn recht. De accessoirelijst van de TMAX is dan ook de langste van alle motorscooters en er is werkelijk geen onderdeel dat je niet kan vervangen. Ook voor deze Malossi Days hadden ze bij Malossi weer het nodige uit de hoge hoed weten te toveren. De RX uitlaat werd ook voor de Yamaha herzien en is naast de bovenstaande veranderingen ook nog eens een stuk korter geworden dan de 'oude'. Laten we maar eens bij het begin beginnen. Om de motor van lucht te voorzien is er een bepaald

inlaattraject nodig. Nou is dat bij een standaard Yamaha TMAX530 gezien de strenge milieu- en geluidseisen nogal een ingewikkeld traject geworden en werd het dus tijd voor een effectiever inlaattraject. Dit resulteerde in twee hoorns van aluminium. Kosten voor de beide kelen zijn €145,- exclusief BTW. Om die ingaande lucht perfect te laten samenwerken met de brandstof heb je een andere CDI nodig. Net als bij het standaard inlaattraject is de standaard CDI dusdanig gemaakt dat alles binnen de waarden valt. De motor zou beter kunnen presteren maar omdat er rekening met het milieu dient te worden staat alles op safe. Wil je echter het maximale uit je motor halen moet je de grenzen opzoeken en dat gaat niet met een standaard CDI. Daarom heeft Malossi nu de Force Master 3

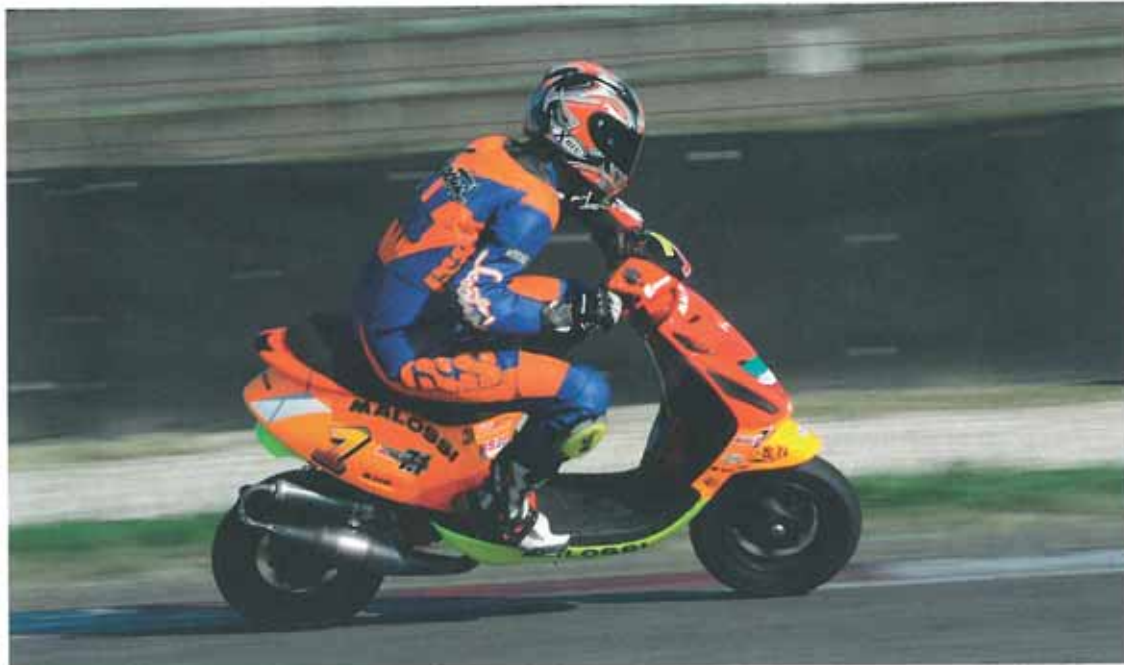
gemaakt. De originele module die het lucht/brandstofmengsel analyseert om de inspuiting te kunnen regelen is gekoppeld aan de lambda sensor in de uitlaat. De Force Master 3 onderschept dit signaal en produceert een 'virtueel' lambda signaal om zo de ideale omstandigheden te creëren. Dit resulteert in 14% winst bij lage toeren, hoge toeren en in het middengebied. Prijs van de Force Master 3 is €298,- exclusief BTW. Naast het lucht/brandstofmengsel spelen ook de nokkenassen een hele belangrijke rol in het hele 4-taktproces. Ze bepalen de tijd dat de kleppen opengaan, staan en sluiten en dat zowel voor de inlaat als de uitlaat. Bij Malossi hebben ze beide stevig onder handen genomen en dat resulteerde in de Super TMAX nokkenassen (€826,- exclusief BTW). Geschikt voor zowel de standaard TMAX maar

ook toe te passen bij de 560cc kit. Ontworpen op de computer en ook getest op de computer. Vorig jaar oktober mochten we al even meekijken achter de pc. De simulatie geschiedt geheel op de pc en dat scheelt enorm veel tijd. Natuurlijk worden de nokkenassen ook nog uitvoerig getest in de scooter op de testbank maar dat is pas in de slotfase. Voeg deze onderdelen toe aan de al bestaande lijst van TMAX onderdelen en je hebt een kanon van een motorscooter. Nou is een standaard TMAX al aardig rap maar dit oranje/ gele monster slaat echt alles. Een super ervaring op het circuit, dik 165km/h op het rechte stuk en dan is er nog genoeg 'gas' over maar helaas ook een bocht. Toch is er een scooter die meer indruk maakte tijdens het Malossi event in Adria en die had veel minder cc's.



PIAGGIO ZIP 2-TAKT 94CC

Die scooter was de Zip. Geen normale Zip uiteraard maar deze keer voorzien van het nieuwe C-One blok. Nog niet eerder fabriceerde een fabrikant van tuningonderdelen voor scooters een geheel eigen motorblok. Het C-One motorblok voor Piaggio is speciaal ontwikkeld voor haar eigen Malossi MHR lijn. Zo zijn aanpassingen die voorheen wel nodig waren voor het originele Piaggio-blok voor het monteren van de MHR Team-onderdelen niet meer nodig. Ook zijn er diverse belangrijke wijzigingen aangebracht om de diverse MHR onderdelen perfect te kunnen integreren. Zo is de 'flow' van de spoelpoorten gewijzigd, is de koeling sterk verbeterd, is de interne wrijving verlaagd en komt de elektrische starter ook niet meer in het motorblok voor. In Italië is de prijs van een 'kaal' blok vastgesteld op €549,-(exclusief BTW). Een geheel eigen carter dus en ditmaal stond er een 94cc op. Goed voor 34pk en dat in combinatie met een gewicht van iets meer dan 70 kilogram een bommetje op wielen. Loopt op het rechte stuk 14.000 toeren en je moet geen zwak hart hebben om hier je rondjes mee te rijden. Continu wil het 10" wieltje met een semi slick de lucht in en na één rondje heb je gelijk respect voor alle rijders die elke race weer op het zadel kruipen van deze machines. Nou hebben die geen 34pk maar ook met 10pk minder blijven het projectielen die met hun snerpande 2-takt geluid bezit nemen van het circuit. Met ietwat



tegenzin verlaten we het circuit na het vallen van het zwart/wit geblokt en manoeuvreren we de Zip de pits weer in. Het is voorbij voor deze keer. We mochten deze oktober weer even genieten van de spannende races en de nieuwe producten. Sandro Malossi en zijn team hebben het weer geflikt. Een spannend weekend en wat nog belangrijker is, de uitnodiging voor de volgende Malossi Days in maart of april want dan hebben ze weer nieuwe producten. We kijken er nu al naar uit! x

