

GENNAIO 2017

Euro 4,00 (ITALY ONLY)

LISTINO ILLUSTRATO Foto e prezzi aggiornati di tutti i modelli

INMOTO

www.inmoto.it

NOVITÀ 2017

Abbigliamento, accessori ed elaborazioni. Tendenze moto: elettriche, custom e vintage

ANTEPRIMA

KTM 1290 Super Duke R
Yamaha MT-09

GUIDA ALL'ACQUISTO

Come scegliere i guanti invernali

SFIDA

Ducati XDiavel S
Moto Guzzi MGX-21

SPECIALE

KTM 450
Rally Factory

TURISMO

Albania
Isola d'Elba
Maremma

IL PERSONAGGIO

Aldo Drudi: " ...sono un designer-artista molto fortunato "

TEST ANTEPRIMA DUCATI

MULTISTRADA 950

Una globetrotter versatile, allettante anche nel prezzo. La Ducati entry-level che mancava: sembra la 1200, ma è tutta nuova, più fruibile e accessibile





THE
VOYAGER URBAN
MOBILITY



+50 YEARS
OF EXPERIENCE
AT YOUR FEET

WWW.GAERNE.COM

Un traguardo importante

NEL FEBBRAIO 1987 **NASCEVA** QUESTA RIVISTA, COME "MENSILE DI SPORT E AVVENTURA DI MOTOSPRINT". DA ALLORA SIAMO UN PUNTO DI **RIFERIMENTO** PER I MOTOCICLISTI

In Moto nel 2017 compie trent'anni, un appuntamento importante per un magazine che da quando è nato ha visto cambiare radicalmente il modo di andare in moto. Così dal prossimo numero vi porteremo a scoprire con i servizi dei nostri esperti e tester come il nostro mondo è cambiato. In Moto è nato (nel febbraio 1987) quando era appena entrata in vigore la legge che rendeva obbligatorio il casco per le due ruote.

Oggi, ad esempio, il tema della sicurezza non si ferma al casco ma si parla di protezioni più diffuse e di giacche con l'air-bag. **In questi trent'anni sono nate filosofie di moto come le supermotard, le nude sono cambiate e diventate naked e non solo nel nome;** le carene sono cambiate e l'aerodinamica ha modificato molte forme delle moto sportive. I pneumatici sono diventati più larghi e più performanti permettendo tenute in curva e pieghe che mai avremmo immaginato. E poi l'elettronica, che oggi gestisce le nostre moto in modo fantastico, mappature e regolazioni che un tempo, forse, erano destinate solamente alle competizioni.

Potrei proseguire ancora, perché in questi trent'anni è cambiato veramente tantissimo di questo settore, **tante cose che In Moto vi ha raccontato ogni mese e che è giusto ripercorrere in un'occasione come quella di questo anniversario.**

Ma quest'anno In Moto vi sorprenderà anche con tantissime altre novità e appuntamenti dove vi coinvolgeremo direttamente perché noi In Moto lo facciamo ogni mese per voi. E

proprio per questo vogliamo sentire il vostro parere sulle moto e sugli accessori, raccogliere i vostri commenti ma anche le critiche per fare sempre meglio il vostro In Moto.

La redazione e i collaboratori, che voglio ringraziare per il lavoro e la dedizione che profondono ogni mese, sono sempre a vostra disposizione. Scriveteci sia per chiederci cosa volete su In Moto, sia per raccontarci le vostre passioni e le vostre avventure motociclistiche. Buon 2017 e buona lettura, saranno dei mesi molto belli da trascorrere insieme. ■



DIECI PIÙ DIECI PIÙ DIECI

A sinistra, la copertina del numero 1, uscito nel febbraio 1987. Sopra, quelle di febbraio 1997 e febbraio 2007.

Notate com'è cambiata la testata!

In città, in viaggio, in fuoristrada, in pista

#CiMETTO la TESTA

e Tu?



SHOEI la testa la mette tutti i giorni

Ecco perché **SHOEI** non produce caschi, ma **DDS**. I nostri **Dispositivi Di Sicurezza** offrono il grado più elevato di protezione e comfort, con calotte realizzate con un'esclusiva miscela di fibre ad alte prestazioni (fibra di vetro, organica e organica 3D). Le calotte interne a densità multipla, le dimensioni e i pesi contenuti, gli interni interamente personalizzabili e lavabili, l'eccellente ventilazione e l'aerodinamica studiata nella nostra galleria del vento sono solo alcune delle caratteristiche dei **DDS SHOEI**. Scopri il modello più adatto a te. **SHOEI SICUREZZA SENZA COMPROMESSI.**



HORNET ADV

VFX-W



GT-AIR



NEOTEC



NXR



J-CRUISE



J-O **NEW**



X-SPIRIT III **NEW**

DDS

DISPOSITIVI DI SICUREZZA





 @shoei italia | shoei.it | #CiMettoLaTesta

SHOEI®

Sommario Numero 1 gennaio 2017

seguici anche su Facebook www.facebook.com/InMotoContiEditore
e sul sito www.inmoto.it



IN COPERTINA

8 Ducati Multistrada 950
Miscela azzeccata

SPECIALE MBE

30 Motor Bike Expo
A Verona dal 20 gennaio

SPECIALE EICMA

32 Le altre novità
Moto elettriche,
le case meno
conosciute, le custom,
le e-bike
e le vintage

PRIMO PIANO

52 Yamaha MT-09
Divertimento per tutti
60 KTM 1290 Super Duke R
Dukessa furente

SPECIALE

70 KTM 450 Rally Factory
Navigando verso Dakar

LA SFIDA

80 Ducati XDiavel S
Moto Guzzi MGX-21
La conquista dell'america

GUIDA ALL'ACQUISTO

96 I guanti invernali
Dieci modelli provati per voi

PROVA PNEUMATICI

104 Metzeler Tourance Next
Doppia vita
110 Michelin Power RS
Anno zero

TURISMO

116 Albania
Nella terra delle aquile

124 Isola d'Elba
Amica delle due ruote

128 Maremma
Le strade degli Etruschi

130 Eventi e raduni
Il calendario

134 Il tour
Sud Africa

SPECIAL E CUSTOM

142 Moto Guzzi
SP 1000 Brambilla
Volo radente

EPOCA

148 Honda Benly C92 125
Brutto anatroccolo

IL PERSONAGGIO

154 Aldo Drudi
La finestra sul mondo



RUBRICHE

20 Lettere A tu per tu
22 Ultim'ora Notizie e novità
136 MondoSpecial Per le elaborazioni
163 InMotoShop Abbigliamento e accessori
176 Mercato Le immatricolazioni
178 Intervista Cristophe Couet, Triumph
180 Sicurezza Due ruote su strada
182 La nuova tecnologia Sovralimentazione per tutti

185 Esperienze Storie di motociclisti e di moto
187 Donne e motori Come una ragazza
188 Web La moto su internet
190 Usato Honda NX 650 Dominator
195 Patenti e Tasse
196 Mercato nuovo I listini ufficiali
236 10 anni di prove I nostri rilevamenti
242 How many roads Ciò che siamo

IL PROSSIMO NUMERO SARÀ IN EDICOLA IL 20 GENNAIO 2017

INMOTO

via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Tel. 051-6227111 - Fax 051-6227356 - e-mail: posta@inmoto.it
www.inmoto.it - www.facebook.com/InMotoContiEditore

DIRETTORE RESPONSABILE

ANDREA BRAMBILLA

REDAZIONE

GOFFREDO BAGNOLI g.bagnoli@inmoto.it - tel. 051-6227246

PROVE

MARCO CHILÀ (tester) - tel. 051-6227311

GRAFICA

IGLIS BACCHI, Gianfranco Rossi, Luca Lazazzera, Roberto Rinaldi, Cristian Tromba
grafici_inmoto@inmoto.it

SEGRETERIA

segreteria_im@inmoto.it - tel. 051-6227111 - fax 051-6227356

ARCHIVIO

GIUSEPPE RIMONDI

COLLABORANO

Federico Garbin, Francesco Gulinelli, Andrea Toumaniantz

Dario Agrati, Gianclaudio Aiossa, Alessandro Bettini, Eva Breutel, Davide Calzolari, Massimiliano Carani, Alan Cathcart, Laura Cattaneo, Marina Cima, Massimo Clarke, Aldo De Giovanni, Giuseppe Gori, Giovanna Guiso, Fiammetta La Guidara, Flavio Mazzoli, Giovanni Carlo Nuzzo, Paolo Pavesi, Raffaele Sala, Bruno Salina, Enrico Schiavina, Giorgio Scialino

FOTOGRAFIE E DISEGNI

Agrati, Alex Foto, Daidalgas, Digital Photo Studio, Gori, Grana, Milagro, Morello, Motta, Scialino, Zac

DIRETTORE EDITORIALE

ANDREA BRAMBILLA a.brambilla@contieditore.it

REDAZIONE

via del Lavoro 7
40068 San Lazzaro di Savena (BO).
Tel. 051-6227.111 (centralino).
Fax 051-6227.356.

STAMPA

Poligrafici il Borgo S.r.l., via del Litografo 6,
Bologna. Tel. 051-6034001.

REGISTRAZIONE

Tribunale di Bologna n. 5429 del 26-11-1986.

DISTRIBUZIONE ESCLUSIVA
PER L'EDICOLA IN ITALIA

m-dis Distribuzione Media S.p.A.
via Cazzaniga 2, 20132 Milano
Tel. 02-25821 - Fax 02-25825302
e-mail: info-service@m-dis.it

DISTRIBUZIONE ESCLUSIVA PER L'ESTERO

Johnsons International News Italia S.p.A.
via Valparaiso 4 - 20144 Milano
Tel. 02-43982263 - Fax 02-43916430

ABBONAMENTI

DIFFUSIONE EDITORIALE Srl
Via Clelia 27 - 00181 Roma
e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
Telefono: 06-78147311
da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06-56561653

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 42,00
(prezzo promozionale per abbonamenti
sottoscritti entro il 31/12/2016 euro 38,00).

Estero: Europa euro 120,00, Africa, Asia e Americhe
euro 190,00, Oceania euro 260,00.

Modalità di pagamento c/c postale 80721178
intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico
bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178
(dall'estero Bic BPPITRRXXX).

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi, una
copia euro 12,00 comprese le spese di spedizione.

CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PER LA
PUBBLICITÀ - ITALIA ED ESTERO

Sport Network s.r.l.

www.sportnetwork.it
Sede legale: piazza Indipendenza, 11/b
00185 - Roma
Uffici Milano: via Messina, 38 - 20154 Milano -
Telefono 02-349621 - Fax 02-3496450
Uffici Roma: piazza Indipendenza, 11/b - 00185
Roma - Telefono 06-492461 - Fax 06-49246401

BANCHE DATI DI USO REDAZIONALE

In conformità alle disposizioni contenute
nell'allegato A.1 del D.Lgs 196/2003, nell'art.
2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo
al trattamento dei dati personali nell'esercizio
dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del
D.Lgs 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore
S.r.l. rende noto che presso la sede esistono
banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio
dei diritti di cui all'art.7, s.s. del D.Lgs.
196/2003, le persone interessate potranno
rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro 7
- 40068 San Lazzaro di Savena (BO).
Tel. 051-6227111 - Fax 051-6227309.
Responsabile del trattamento dati
(D.Lgs 196/2003): **Andrea Brambilla**.

SCOPRI LA NUOVA
GAMMA PULSE

PULSE
DIVISION

RACING

DISCOVERY

Mcba

SHARK
HELMETS

shark-helmets.com



Periodico associato alla FIEG
Federazione Italiana Editori Giornali



Accertamenti
Diffusione
Stampa

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono. Testi, fotografie e disegni:
riproduzione anche parziale vietata. Tutti gli articoli contenuti in In Moto sono da intendersi
a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 maggio 1942 n. 1369.

CONTI EDITORE S.p.A.

La Conti Editore pubblica anche

**MOTO
SPRINT**

**AUTO
SPRINT**

auto AM

SPORT & STYLE

**GUERRA
SPORTIVO**

**Cotto e
mangiato**

YAMALUBE

Yamaha sceglie lubrificanti



In partnership con



In partnership con



In partnership con



MT-09

Con **YamahaGO**

TUA DA € 99
AL MESE*
(TAEG 7,57%)

Nuova MT-09 Eyes of Darkness

the dark side of Japan

*Annuncio pubblicitario con finalità promozionale. Esempio rappresentativo di finanziamento: MT-09 MY 2017. Prezzo €6.990, anticipo €2.720; importo totale del credito €6.552,15 da restituire in 35 rate da €99, ed una rata finale di €4.135,50 importo totale dovuto dal consumatore €7.740,88. TAN 6,51% (tasso fisso) - TAEG 7,57% (tasso fisso). Spese comprese nel costo totale del credito: interessi €1.048,35, istruttoria €0, incasso rata €3, cad. a mezzo SDD, produzione e invio lettera conferma contratto €1; comunicazione periodica annuale €1, cad.; imposta sostitutiva: €16,38. Offerta valida dal 01/07/2017 al 31/07/2017. Condizioni contrattuali ed economiche nelle "Informazioni europee di base sul credito ai consumatori" presso i concessionari. Salvo approvazione di Santander Consumer Bank. Creditor Protection Insurance Polizza Credit Life per dipendenti del settore privato - contratto di assicurazione vita inabilità totale permanente, perdita d'impiego, in alternativa "Polizza Credit Life per qualsiasi tipologia di lavoratore - contratto di assicurazione vita, inabilità totale (temporanea e permanente) - durata del finanziamento pari a quella del finanziamento, premio €282,15 compagne assicurative: Cnp, Santander Insurance e Life Care e Cnp. Santander Insurance Europe Dati. Calcolativa e perciò non inclusa nel TAEG. Prima della sottoscrizione leggere il fascicolo informativo, disponibile sul sito internet www.santanderconsumo.it e consultabile presso le Filiali Santander Consumer Bank e i Concessionari. Costo chiamato da telefono fisso da tutta Italia pari a quello di una telefonata urbana, per il costo chiamato da cellulare consultare il piano telefonico del proprio operatore. Servizio attivo da Lunedì a Venerdì dalle 09:00 alle 19:00 e il sabato dalle 09:00 alle 13:00.

Il Dark Side of Japan non dorme mai.

La nuova MT-09 ti farà vivere un'esperienza di guida ancora più al limite. Con il nuovo e aggressivo doppio faro a LED e la sua posizione di guida ancora più sportiva, questa moto ti guiderà nel lato più oscuro del Giappone. Preparati a dominare la strada grazie alle nuove sospensioni regolabili, alle tre diverse mappature e al controllo di trazione disattivabile. Sguinzaglia la potenza del tricilindrico 847cc crossplane con la sua coppia debordante, ora arricchito anche da cambio elettronico (QSS) e frizione antisaltellamento. Grazie a **YamahaGO** può essere tua a 99 euro al mese* (TAEG 7,57%) e 3 anni per decidere se restituirla, cambiarla o tenerla. Apri gli occhi, l'oscurità non è mai stata così luminosa.

Servizio clienti 848.580.569**
www.yamaha-motor.it



MY GARAGE
BUILDING BIKES TO BELIEVE IN

Download on the
App Store

GET IT ON
Google play



YAMAHA

Revs your Heart

DIVISION

Incopertina

Ducati Multistrada 950

di **Federico Garbin** - foto **Milagro**



MISCELA AZZECCATA

La **linea** miscela elementi della versione **Enduro** e della stradale, ma **questa** Multistrada 950 è una moto tutta nuova, progettata per **conquistare** chi finora era **intimorito** dalle esagerazioni della 1200

L'abbiamo aspettata a lungo e infine la Multistrada "piccola", la entry-level delle globetrotter di Borgo Panigale, è arrivata. Ed è esattamente come ce la aspettavamo: uguale (forse troppo?) alla sorella maggiore ma più accessibile e fruibile. Ha meno elettronica e meno cavalli ma non per questo risulta essere poco versatile, tutt'altro.

La sella più bassa, le dimensioni complessive compatte e un motore che non è mai stato così dolce la rendono adatta a chiunque e ben più portata al quotidiano che non la versione di 1.200 cm³. Dalla sua parte ha anche il prezzo: 13.690 Euro (che diventano 13.890 per la colorazione rossa); si tratta di una cifra che non spaventa troppo, ►

soprattutto in relazione al blasone del Marchio. Ne sentiremo parlare a lungo perché questa Ducati era la moto che mancava nella gamma ed è la più efficace profeta di un messaggio sulla quale la Casa di Borgo Panigale sta costruendo il proprio futuro: "more than red" che, tradotto semanticamente e non letteralmente, significa "oltre il (solito) rosso, oltre la (solita) sportività".

LA STRUMENTAZIONE

Bianco, nero e comunque ricco

La Multistrada 950 non monta il display TFT a colori delle sorelle maggiori, ma uno schermo a cristalli liquidi leggermente semplificato. Le informazioni sono però molte e chiare, dai dati relativi al consumo di carburante alla temperatura ambiente, passando per le impostazioni degli aiuti alla guida. Grazie al buon contrasto fra sfondo e dati la visibilità è buona anche con luce diretta. Per interagire con la strumentazione basta prendere un minimo di confidenza con i nuovi blocchetti elettrici, comunque intuitivi e comodi da azionare e raggiungere anche se si indossano guanti spessi.



IN SELLA

"Piccola" Multi, mettimi a mio agio

BE', VIA, piccola proprio no, ma la nuova 950 sa come mettere a proprio agio piloti di ogni statura. Merito della sella posizionata a 840 mm dal suolo, ma merito anche di un serbatoio non troppo incombente e di un piano di seduta ridisegnato e maggiormente profilato proprio nella parte anteriore.

La moto pesa 204 kg a secco (che diventano 230 in ordine di marcia), non certamente pochi, ma si tratta di chilogrammi che in manovra non danno alcun fastidio e già a bassa velocità sembrano scomparire grazie all'ottimo bilanciamento. Lo sterzo è tanto: si riesce a fare inversione in un fazzoletto di asfalto senza timore e senza difficoltà.

I più alti troveranno la posizione di guida leggermente incassata: la "colpa" è principalmente dei gommini antivibrazioni (rimovibili) vincolati alle pedane poggia piedi: sono molto spessi e rialzano il punto di appoggio di circa 20 mm. Fanno però il loro mestiere e isolano efficacemente dai tremolii.

Nessun problema dal manubrio che è, come tradizione, largo e ben arcuato. Il "dialogo" con la ruota anteriore è sincero e proficuo. I nuovi blocchetti elettrici risultano pratici anche indossando guanti spessi: attraverso di essi è possibile variare anche in movimento i settaggi dell'elettronica.

Il nostro test, svoltosi in Spagna e lungo circa 200 km, ci ha confermato che la nuova Multistrada ha ottime carte in mano: il bicilindrico vibra poco, il riparo aerodinamico offerto dal parabrezza regolabile è più che discreto e la sella ha un'imbottitura soddisfacente: anche dopo lunghe sessioni di guida si scende riposati e soddisfatti. ▶

COPPIA ACCESSORIABILE

La Multistrada 950 è proposta in due colorazioni. Grazie all'utilizzo delle maniglie del passeggero della versione Enduro, anche sulla 950 è possibile montare le valigie in alluminio Touratech oltre a quelle in plastica visibili in foto





DA FERMO

Sospensioni “basse” e cerchi moderni

IL VOLTO è identico a quello della sorella stradale di 1200 cm³ ma basta guardare con un filo più di attenzione per scoprire che a separare questa versione dalle altre non è solo la cilindrata. Nella vista laterale si apprezza come il cerchio anteriore di 19” riempia bene la zona frontale e dia alla moto un aspetto pieno e vigoroso. Il posteriore rimanda in modo netto alla Enduro: il forcellone a doppio braccio in alluminio è lo stesso impiegato sull’ammiraglia (solo la verniciatura li differenzia) e anche le maniglie del passeggero sono identiche e assicurano la possibilità di montare le valigie in alluminio Touratech, non compatibili con la 1200 S. A rendere diverse le proporzioni rispetto a quelle della Enduro sono le sospensioni dall’escursione più contenuta (170 mm su entrambi gli assi anziché 200 mm) e i cerchi in lega dal design moderno che, a nostro avviso, non si sposano alla perfezione con il design della moto. Ducati ha ripensato anche la zona della sella, qui arricchita da due piccole cover che seguono l’ideale continuazione del profilo del serbatoio verso la parte posteriore, che risulta maggiormente profilata. Il piano di seduta è, in configurazione standard, posizionato a 840 mm dal suolo, ma sono disponibili sia la sella rialzata (860 mm) che ribassata (820 mm). Sebbene la Multistrada 950 sia

considerata la porta di accesso al mondo delle crossover di Borgo Panigale, e sia offerta a un prezzo accessibile rispetto agli standard Ducati, il livello di rifiniture e la componentistica sono di buona qualità. Le pinze Brembo M4.32 donano grinta all’avantreno mentre il parabrezza regolabile senza attrezzi e i gommini sulle pedane rendono piacevoli anche le lunghe distanze, il primo offrendo un’efficace schermatura, i secondi abbattendo efficacemente le vibrazioni. A ricordarci che non siamo al cospetto del top di gamma sono particolari secondari come il comando a cavo della frizione, le leve al manubrio e la pompa freno anteriore di tipo assiale. Tutto il resto, compresi plastiche e verniciature, non denunciano altro che non sia una grande attenzione verso i dettagli.

Le sospensioni sono interamente regolabili e l’elettronica è sofisticata e ricca: anche se la Casa bolognese ci ha abituati al non plus ultra in questo campo, la nuova Multistrada 950 offre tutto quanto occorre a viaggiare sereni, e anche qualcosa in più: ABS e controllo di trazione sono infatti regolabili, il primo su tre livelli, il secondo su otto. A questi si aggiungono gli ormai noti riding mode che permettono di modulare potenza ed erogazione sulle vostre istantanee necessità.





113 CAVALLI

Il motore è lo stesso della Hypermotard ma ha scarico e aspirazione dedicati; i cavalli sono 113 e l'erogazione è morbida e rotonda ai bassi regimi. Le sospensioni sono regolabili, ma non elettronicamente





IN MARCIA

Una dolcezza inaspettata

IN SEI anni la Multistrada ha saputo diventare una vera e propria pietra miliare nella produzione Ducati ritagliandosi una (cospicua) schiera di affezionati e conquistando nuovi appassionati, precedentemente lontani dalla filosofia sportiva della Casa bolognese.

La nuova 950 ha davanti un compito ancora più difficile: attirare un pubblico che ancora non è stato affascinato dal nuovo corso di Ducati; per non dimenticare quanti, finora, si sono fatti intimorire dalle superprestazioni della crossover italiana.

Scegliere la 950 non vuol dire però rinunciare a qualcosa: la moto ha una personalità ben definita e un carattere all'occorrenza mansueto dal quale è facilissimo farsi conquistare.

Se sulla 1200 gli ingegneri hanno dovuto inventarsi il sistema DVT per contrastare la nervosità del bicilindrico ai bassi regimi, **sulla "piccola" Multi la pastosità è una caratteristica propria ed intima, trovata e non forsennatamente ricercata.** Il motore deriva da quello utilizzato sull'ultima Hypermotard ma ha scarico e aspirazione progettati appositamente. Il risultato di queste modifiche è un'erogazione lineare (ma non insipida) fin dai più bassi regimi, indipendentemente dal riding mode utilizzato.

Se cercate un po' di brio basta ruotare con decisione la manopola del gas: oltre i 5.000 giri il bicilindrico esprime tutto il suo potenziale attraverso un allungo sostanzioso e scervo di "inciampi", accompagnato dal gustoso rimbombo di aspirazione che si eleva da sotto la sella.

I cavalli (dichiarati) sono in tutto 113: né troppi, né pochi e, in generale, una quantità perfetta per poter spalancare il gas, almeno ►

LA SCHEDA

Ducati Multistrada 950

MOTORE Bicilindrico a L, 4 tempi, raffreddato a liquido. Alésaggio e corsa 94 x 67,5 mm; cilindrata 937 cm³. Rapporto di compressione 12,6:1. Distribuzione desmodromica, 4 valvole per cilindro. Lubrificazione a carter umido. Iniezione elettronica, corpi farfallati di 53 mm Ø. Trasmissione primaria a ingranaggi, finale a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio con sistema antisaltellamento e comando meccanico, cambio a 6 rapporti.

DOTAZIONE ELETTRONICA

Traction control regolabile su 8 livelli, modalità di guida Sport, Touring, Urban ed Enduro, ABS disinseribile e regolabile su 3 livelli.

CICLISTICA Telaio a traliccio in tubi d'acciaio. Sospensioni: anteriore forcella Kayaba teleidraulica a steli rovesciati di 48 mm Ø, escursione 170 mm; posteriore forcellone bibraccio in alluminio con monoammortizzatore idraulico Sachs con regolazione remota del precarico molla, escursione 170 mm. Freni Brembo: anteriore a doppio disco di 320 mm Ø, con pinze monoblocco ad attacco radiale a quattro pistoncini; posteriore a disco di 265 mm Ø. Pneumatici Pirelli Scorpion Trail II: anteriore 120/70-R19"; posteriore 170/60-R17".

DIMENSIONI Interasse 1.594 mm, altezza sella 840 mm. Inclinazione canotto di sterzo 25,2°. Avancorsa 105,7 mm. Peso in ordine di marcia 227 kg. Capacità serbatoio 20 litri.

PRESTAZIONI DICHIARATE Potenza 83,1 kW (113 CV) a 9.000 giri/min.; coppia 96,2 Nm (9,8 kgm) a 7.750 giri/min.

PREZZO Euro 13.690 (rossa), 13.890 (bianca), franco concessionario. Consegne da gennaio. Garanzia di 2 anni. Omologata Euro-4.



ogni tanto, senza il timore di mettersi la moto per cappello. Nei tratti misti e in salita non manca nulla: il cambio è ben rapportato e si può sfruttare a fondo ogni marcia ritrovando un'elasticità inaspettata, superiore a tutti gli altri modelli della gamma Multistrada e a buona parte

del resto della produzione Ducati.

Se il motore convince, ancora di più fa il cerchio anteriore di 19": **chi è abituato alla reattività della 1200 (non la versione Enduro) troverà una moto meno svelta ma più bilanciata**, in grado di scendere in piega gradualmente e raggiungere il

punto di corda in modo progressivo.

Le sospensioni sono completamente regolabili ma non semiattive: la taratura standard predilige il comfort di marcia ma, nonostante nella guida più impegnata i trasferimenti di carico siano consistenti, non abbiamo avuto necessità ►



FRENI POCO MODULABILI E PEDANE MOLTO VICINE

La Multistrada 950 può essere trasformata in una vera e propria "Enduro": basta montare i cerchi a raggi e i pneumatici tassellati. I punti deboli? La frenata non è molto modulabile e le pedane, anche per colpa degli spessi gommini antivibrazioni, sono piuttosto vicine alla sella



Abbiamo allargato la famiglia e l'appeal

QUALCHE giorno prima della presentazione ufficiale della Multistrada 950 abbiamo avuto la possibilità di rivolgere qualche domanda sulla nuova Ducati a Davide Privitera e Federico Valentini.

– **Partiamo con Davide Privitera, vehicle project engineer. Perché sulla Multistrada 950 non avete utilizzato il sistema DVT?**

«Perché in questo caso non ne abbiamo avuto bisogno: con questa cilindrata e questo alesaggio non ci serve modificare meccanicamente l'alzata delle valvole perché la combustione è regolare».

– **Il telaio è lo stesso della Multi 1200?**

«Sì, il telaio è lo stesso della Multistrada "stradale" mentre il forcellone è quello della versione Enduro. L'interesse è lo stesso di quest'ultima, quindi 63 mm più lungo della 1200 S. Questa differenza è dovuta alla forcella con perno avanzato e alla ruota di 19"».

– **Perché avete montato la ruota di 19"?**

«Per assorbire meglio le asperità della strada e per avere maggior dolcezza nella discesa in piega».

– **Quindi se il beneficio è netto potremo vedere questa scelta adottata su tutta la gamma?**

«No, non abbiamo intenzione di montare la ruota di 19" sulla 1200; la gamma Multistrada è ora ampia e siamo sicuri di poter soddisfare le esigenze di molti motociclisti».

– **Quali sono i punti di forza di questa moto?**

«Abbiamo lavorato tanto sull'handling e ora la moto dà immediata confidenza a tutti. Inoltre il motore è molto regolare e si riesce a controllare bene la potenza. Questa moto è per noi una "entry level" ma è comunque una vera Ducati, quindi un oggetto di qualità che possiede tutte le caratteristiche peculiari delle nostre moto: è curata, rifinita, sicura e affidabile».

– **A Federico Valentini, product manager, chiediamo invece: perché ci avete messo tanto a farla? È una moto che il pubblico vi chiede da molto tempo...**

«Per sviluppare e costruire una moto ci vuole molto tempo. L'anno scorso abbiamo iniziato ad allargare la famiglia – ricordi lo slogan "More Than Red"? – il nostro obiettivo è ampliare la gamma e aumentare l'appeal di Ducati verso nuovi clienti».

– **E chi potrebbe essere il cliente tipo di questa moto?**

«Ci piacerebbe poter attirare chi ha lasciato la moto da anni e si sta riaffacciando al mondo delle due ruote, quindi chi è alla ricerca di una moto accessibile e non troppo sofisticata, oppure chi si avvicina per la prima volta a una moto di grande cilindrata. La Multistrada 950 è un nuovo punto di accesso al mondo Ducati e ci piace pensare di poter conquistare clienti ai nostri competitor. Sarebbe bello poter essere appetibili anche a chi non ha mai posseduto una Ducati».

– **Perché esteticamente l'avete disegnata così uguale alla 1200?**

«È tradizione Ducati avere la piccola cilindrata molto simile

alla grande; ricordi il 748 e il 916, la Panigale 1299 e la 899? È una sorta di tradizione e, comunque, se guardi attentamente la Multistrada 950 non è una copia delle 1200 ma unisce elementi di una e dell'altra a particolari inediti».

– **Cosa vorresti avere in gamma?**

«Non posso rispondere se non da appassionato, comunque attualmente abbiamo una gamma molto completa e la stiamo ulteriormente allargando. Pensaci: ai clienti offriamo veramente di tutto, dalla Scrambler Sixty2 da 40 cavalli alla Superleggera da oltre 200... Sono pochi i costruttori che possono vantare un range così ampio».



di fare altro che aumentare leggermente il precarico del monoammortizzatore. La forcella lavora tanto e, nonostante possa apparire leggermente sfrenata, comunica con precisione quanto avviene sotto le ruote e riesce a filtrare con precisione anche le asperità più accentuate.



Siamo poi stati fortunati: il nostro test si è svolto a Fuerteventura con un clima ideale e un asfalto dal grip eccezionale. Nei tratti più sporchi, che comunque non sono mancati, il nostro giudizio non è però cambiato: tanta comunicatività e tanto feeling. **Anche per i pneumatici Pirelli Scorpion Trail II non ci sono che parole positive: il profilo rotondo accentua le qualità dinamiche della moto** mentre il grip è assicurato da una miscela che raggiunge in pochissimo tempo la temperatura di esercizio ideale.

Ma, infine, quali sono i punti deboli della nuova Multistrada 950? A noi non hanno convinto la frizione a cavo, morbida ma non sempre modulabile, e il freno anteriore, potente ma fin troppo aggressivo nell'attacco. Il cambio, che sulle prime ci è parso duro, è migliorato durante il test: le nostre moto avevano percorso solo 200 km da nuove e siamo sicuri che dopo un rodaggio assennato, la situazione possa migliorare.

All'elettronica non è possibile



muovere alcun appunto: controllo di trazione e ABS sono regolabili e intervengono dolcemente solo nei momenti di reale necessità mentre la possibilità di scegliere fra quattro differenti riding mode permette di accordare il comportamento della moto ai propri umori. Noi, dopo pochissimi chilometri abbiamo selezionato sorridendo la modalità "Sport", **certi di aver trovato nella nuova Multistrada 950 una delle Ducati più equilibrate e versatili di sempre.** Goduriosa anche per chi non si sveglia la domenica mattina con il dente avvelenato. ■

IN GIRO PER IL MONDO

La 950 è la più versatile della famiglia crossover di Ducati. Tre i "pacchetti" per accessoriarla a seconda dell'uso: Enduro, Touring e Performance



ADVENTURE INSIDE

ARTIFICER/CUP

TOURING SUIT

REFLECTIVE INSERTS



FIT ADJUSTMENT



SHOULDER AND ELBOW
PROTECTORS



CE PROTECTORS



Touring Suit comprende la giacca **NAMIB W-ST** e il pantalone **TERRAIN W-ST**.
Due capi tecnici 3 strati dotati di membrana impermeabile/traspirante W-Strider e fodera termica, entrambe removibili, prese d'aria anteriori e regolazioni su maniche, giro vita, polsi, fianchi, fondo gamba. La versatilità di NAMIB e TERRAIN permette di affrontare in sella ogni condizione climatica e di offrire un comfort sopra la media. Protettori CE sono presenti su spalle, gomiti e ginocchia. Non manca la predisposizione per paraschierna.

Giacca Namib: HJ3L304MG, pantalone Terrain: HT3L304MB, guanto Stoccolma: HGW206

www.hevik.com
contact: info@hevik.com - ph. +390302680374

Trova l'elenco dei rivenditori sul territorio o compra online visitando il sito eshop.hevik.it

Follow us  


HEVIK[®]
STYLE 'N PROTECTION



#RIDETRUE

SPIDI



SPIDI.com

L'elettrico del futuro

L'ENERGICA SPIEGA PERCHÉ SI PUÒ E SI DEVE INVESTIRE SULLE TECNOLOGIE ALTERNATIVE

IN MERITO all'articolo "Elettriche: le top e i flop", pubblicato su inmoto.it, ci teniamo a sottolineare alcune informazioni a nostro giudizio erranee.

Viene scritto: "Un'opera senza fine che sembra non volere mai debuttare davvero davanti al grande pubblico". Ora, le aziende che operano nel mondo EV e che commercializzano moto elettriche hanno avuto il proprio debutto da tempo. Ne sono la riprova Zero, Tacita e la stessa Energica che con EICMA 2016 è giunta alla sua sesta presenza in fiera. Il debutto al grande pubblico della nostra moto è avvenuto nel 2012 con il primo prototipo marciante, da allora abbiamo continuato a promuovere il nostro progetto e i nostri prodotti che nel 2016 sono entrati sul mercato internazionale.

"La verità è che le elettriche, nella maggior parte dei casi, sono delle favole senza lieto fine perché si stanno utilizzando le tecnologie attualmente disponibili per cercare di raggiungere obiettivi troppo ambiziosi".

Il lieto fine l'hanno avuto sia i nostri clienti che i clienti di altre aziende attive nel mondo delle moto elettriche. La tecnologia applicata alla nostra moto non è una semplice "tecnologia attualmente disponibile", è innovazione, frutto di un accurato studio e di tecnologia allo stato dell'arte sviluppata internamente e in collaborazione con la casa madre di Energica, il Gruppo CRP.

Andando nello specifico, a differenza dei veicoli tradizionali dove le centraline presenti lavorano in maniera separata, sulle moto Energica tutte le centraline della batteria, l'inverter, il caricabatterie e l'ABS sono costantemente monitorati e gestiti dalla VCU. La Vehicle Control Unit implementa un algoritmo di gestione multimappa adattivo dell'energia e della potenza motore. Durante la guida, il sistema regola, in maniera dinamica, la potenza motore in funzione del comando gas, della mappatura scelta e dei parametri operativi della batteria e dei principali componenti del veicolo 100 volte al secondo. Il controllo gestisce anche il sistema di freno motore rigenerativo,

interfacendosi con il sistema antibloccaggio delle ruote.

Il comando acceleratore delle nostre moto è composto da un potenziometro rotativo e da un microswitch di sicurezza. Il primo rileva il grado di rotazione del comando mentre il secondo viene attivato ogni qual volta viene rilasciato l'acceleratore. Il sistema inoltre monitora in maniera intelligente e adattivo tutti i parametri del battery pack e del power train al fine di massimizzare le prestazioni e non uscire mai dai parametri di sicurezza. Il feeling di

guida è garantito da 4 diverse mappature motore (a cui corrispondono diversi valori di coppia massima e diversa risposta dell'acceleratore) e 3 diverse mappature di frenata rigenerativa, oltre la possibilità di disattivarla.

Fast Charge: le moto Energica sono le uniche moto al mondo ad integrare il sistema di ricarica rapida on board. Significa che possono essere ricaricate da 0-85% in meno di 30 minuti

grazie alla tecnologia di ricarica rapida DC sulla base CCS Combo (Combined Charging System), la stessa dell'industria automotive.

"Manca la rete di ricarica e comunque nel frenetico mondo di oggi chi si può permettere di perdere ore delle proprie giornate a ricaricare le batterie?"

È giusto sottolineare la mancanza di infrastrutture di ricarica nel nostro Paese, ma sarebbe opportuno informare il pubblico che nonostante il ritardo ci stiamo muovendo. Enel ad esempio nel 2015 ha ricevuto finanziamenti per la collocazione di colonnine fast charge sui grandi corridoi italiani e nella primavera 2016 ha vinto un bando europeo per l'implementazione di altre 180 infrastrutture fast charge. In aggiunta Energica a settembre ha lanciato il programma Value Plan, il quale, oltre a garantire quasi il 70% del valore dell'usato dopo 2 anni, nel punto "Fast Charge Program" afferma che si intende sviluppare la diffusione di punti di ricarica rapida sulle migliori strade motociclistiche nazionali e internazionali.

Rispondendo ai tempi di ricarica: le moto Energica, co-



me già spiegato, sono le uniche al mondo ad integrare il sistema Fast Charge on board, un "pieno" in meno di 30 minuti per 150/200 km di autonomia.

Press Energica

Risponde Riccardo Piergentili.

Premesso che non ho citato il marchio Energica in nessuno dei miei articoli, non mi sono scagliato contro la tecnologia dell'elettrico, ma ho spiegato come può essere utile oggi e come potrà esserlo domani. Ad esempio, In Moto ha portato all'EICMA una special elettrica, un prodotto che ha interpretato al meglio ciò che l'elettrico è in questo momento, ovvero una tecnologia adatta all'uso urbano e abbinata a una bruciasemafori. La Suzuki, ovvero una delle Case che ha la tecnologia elettrica più avanzata al mondo, ha dichiarato che l'elettrico non è ancora

pronto per essere introdotto sul mercato come prodotto di massa, perché le batterie, l'autonomia, i pesi e la rete di ricarica non sono adeguati a garantire un servizio agli utenti. Questo bisogna dirlo. La mia analisi, quindi, è frutto di un ragionamento fatto sulla base di dati reali e dichiarazioni di colossi industriali. Aggiungo che il Gruppo Volkswagen ha dichiarato che solo nel 2025 l'elettrico potrebbe diventare una tecnologia piuttosto diffusa, in alcuni Paesi. Parliamo del settore auto, dove i costruttori investono cifre folli. In sostanza, ho spiegato che nelle due ruote (e per ora anche nelle quattro ruote) l'elettrico è una tecnologia che resterà a lungo confinata nei centri urbani e/o negli impianti sportivi, mentre nel settore due ruote la tecnologia ibrida, che invece oggi potrebbe risolvere il problema dell'autonomia, è stata esplorata poco.

AFFIDABILITÀ BMW

Con quello che ho speso, mi aspetto che funzioni

VORREI portare alla vostra attenzione un problema diffuso: la scarsa affidabilità di moto che nell'immaginario collettivo sono l'immagine della solidità. Ho 46 anni e sono da sempre appassionato del marchio BMW. In totale ne ho avute sei e attualmente nel garage ne ho tre. Tutte quante mi hanno lasciato a piedi tranne una: una R80/7 che è in giro dal 1978. Le batterie sono a tempo e durano tre anni se le mantieni in carica (ma non è detto), due se non lo fai, poi rotture del tubo carburante, consumo smodato di olio, verniciatura difettosa, assemblaggio mal eseguito, accensione non corretta in un cilindro, attuatore del cambio servoassistito defunto dopo 5000 km e l'ultima in ordine di tempo la centralina elettronica che è andata a farsi benedire sulla mia HP2 Sport... Tralascio il numero di campagne di richiamo che mi hanno costretto alla gita in officina. Comprando BMW, si è convinti di portarsi a casa la proverbiale affidabilità teutonica, perché del resto i forum sono pieni degli svariati problemi degli altri marchi... E invece no! Di moto BMW sul carro attrezzi ne ho messe parecchie!

Ora lo scopo della mia lettera è proprio quello di far presente la grande delusione che si prova quando la propria moto non dà segni di vita nonostante si sia fatto tutto il dovuto in termini di manutenzione. Ciò detto, vorrei anche elogiare il customer care BMW che è sem-



pre intervenuto in maniera professionale e in alcuni casi coprendo anche assistenza fuori garanzia. Vorrei farvi presente che quando compro una batteria originale che costa il doppio delle altre, quando uso un mantenitore di carica che costa il triplo degli altri e quando eseguo i tagliandi presso le officine ufficiali pagandolo profumatamente, mi aspetto di girare la chiave e partire sulla mia moto e non di dover chiamare il carro attrezzi.

Alessandro Santoro - Bellagio (CO)

Lettera serena ed equilibrata la sua, nonostante le tante traversie, che non definiremmo da amante tradito, ma da amante deluso sì. Che però non medita propositi di vendetta, ma ha la lucidità per giudicare con obiettività e per questo denuncia con ancor più vigore ciò che non va. A queste lettere le Case rispondono con testi preconfezionati "siamo spiacenti nel constatare che..."

"ci auguriamo che..." "ad una nostra attenta verifica..." ecc., che lasciano il tempo che trovano e soprattutto non risolvono il problema e il malumore. Qui la constatazione che il customer care funziona almeno darà sollievo a tutti gli attori della storia. Vogliamo astenerci dal banalizzare con la battuta sull'infallibilità della BMW più anziana, perché sarebbe ingeneroso nei confronti del lavoro dei molti che fanno tutti gli sforzi necessari perché il prodotto sia affidabile, notiamo però che molte delle "calamità" sulle sue moto sono di origine elettrica. Si tratta di un comparto dove molte componenti normalmente o non sono coperte da garanzia o sono frutto di frequenti contestazioni. Speriamo il tempo migliori questo aspetto.

pre interventi in maniera professionale e in alcuni casi coprendo anche assistenza fuori garanzia. Vorrei farvi presente che quando compro una batteria originale che costa il doppio delle altre, quando uso un mantenitore di carica che costa il triplo degli altri e quando eseguo i tagliandi presso le officine ufficiali pagandolo profumatamente, mi aspetto di girare la chiave e partire sulla mia moto e non di dover chiamare il carro attrezzi.

Barracuda

TATIANA FISHER PROTAGONISTA DEL 2017



ALLEGATO a questo numero di In Moto avete trovato in omaggio il calendario 2017 Barracuda. Guardando le immagini nessun motociclista potrà resistere alla bellezza statuaria di Tatiana Fisher, modella americana dalle forme sinuose e occhi di ghiaccio, scelta da Barracuda per rappresentarli lungo tutto il 2017. Per l'occasione Tatiana ogni mese veste i panni della donna dei sogni: angelo, ragazza play-boy, ragazza drive-in, Eva, la compagna e complice del celebre ladro Diabolik, poliziotta, e anche very bad girl. Quale sarà la vostra preferita?



Ducati Gli specialisti del futuro

Prosegue con successo la mission di Ducati di supporto al mondo della scuola per la formazione dei futuri tecnici e specialisti grazie al programma di formazione Desi II. Con la sua formula vincente di alternanza scuola-lavoro, è passato dalla fase sperimentale a quella istituzionale, diventando parte dell'offerta formativa dell'Istituto Professionale "Belluzzi Fioravanti" di Bologna. Non c'è dubbio: diventerà un modello di riferimento in Italia.



Vespa for Children Topolino Vespista al Museo Piaggio

Sono state battute all'asta a Milano le 26 statue di Topolino donate da Disney Italia alla Fondazione ABIO Italia Onlus. Il ricavato è stato interamente devoluto alla realizzazione di spazi

dedicati ai bambini negli ospedali italiani, primo tra tutti il reparto di neuropsichiatria infantile dell'Ospedale dell'Aquila. Billy Costacurta, Martina Colombari, Marco Columbro, Camila Raznovich, Ezio Greggio sono stati alcuni dei vip che si sono prodigati per la riuscita dell'asta, a cui si è unita Vespa for

Children che ha acquistato la statua di Topolino Vespista, che andrà ad arricchire la collezione Vespa nelle sale del Museo Piaggio a Pontedera.



In viaggio...

#CiMETTO la TESTA

e Tu?



SHOEI la testa la mette tutti i giorni

Il DDS nell'immagine
è il modello NXR Seduction TC-5

Ecco perché **SHOEI** non produce caschi, ma **DDS**. I nostri **Dispositivi Di Sicurezza** offrono il grado più elevato di protezione e comfort, con calotte realizzate con un'esclusiva miscela di fibre ad alte prestazioni (fibra di vetro, organica e organica 3D). Le calotte interne a densità multipla, le dimensioni e i pesi contenuti, gli interni interamente personalizzabili e lavabili, l'eccellente ventilazione e l'aerodinamica studiata nella nostra galleria del vento sono solo alcune delle caratteristiche dei **DDS SHOEI**. Scopri il modello più adatto a te. **SHOEI SICUREZZA SENZA COMPROMESSI.**



HORNET ADV



VFX-W



GT-AIR



NEOTEC



NXR



J-CRUISE

J-O **NEW**X-SPIRIT III **NEW**

DDS

DISPOSITIVI DI SICUREZZA





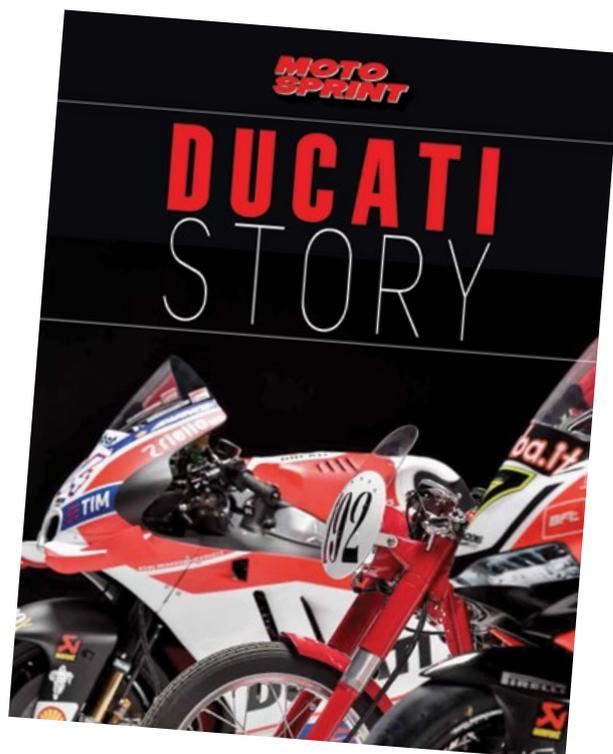
 @shoei italia | shoei.it | #CiMettoLaTesta

SHOEI®

Motosprint e Ducati

DOPPIO **COMPLEANNO** D'AUTORE

CONTINUANO per tutto l'inverno i festeggiamenti per il quarantesimo compleanno del settimanale Motosprint che condivide l'evento con Ducati a cui dedica una vera e propria collana da collezionare. Ogni numero di Motosprint, dal 3/2017, infatti conterrà un inserto/capitolo speciale dedicato a uno specifico modello e realizzato dalla redazione, con foto esclusive, aneddoti e curiosità: dalla Gran Sport Marianna alla Desmosedici, la storia delle moto da corsa Ducati, della Superbike e della MotoGP. Ogni inserto poi sarà da conservare nel raccogliatore dedicato. In edicola con Motosprint.



Conferenza all'EICMA Design per la sicurezza

Oltre a essere funzionale, l'abbigliamento protettivo deve essere bello esteticamente e seducente, soprattutto se destinato a un pubblico femminile, per invogliare scooteristi e motociclisti a indossarlo. Deve essere anche pratico da indossare per evitare la sensazione di sentirsi imprigionati, e anche i colori sono importanti perché devono rendere visibile in mezzo al traffico l'utente delle due ruote. Il casco deve essere differenziato tra utenti caucasici e asiatici, nel rispetto della diversa configurazione cranica delle due razze, per garantirsi un futuro solido nello scenario internazionale. Infine, la moto deve essere considerata un'estensione del corpo umano quindi anche sella e manopole devono soddisfare criteri estetici ed

ergonomici, per prevenire problemi a medio e lungo termine alla zona pelvica e alle mani.

Sono i messaggi della 3° Conferenza Internazionale sullo Stile e il Design nel settore Motociclistico, svoltasi sull'estetica e le sue molteplici funzioni nel marketing di settore durante la 74° edizione di EICMA. All'iniziativa, organizzata da Confindustria ANCM, hanno partecipato vari esperti del settore, che hanno illustrato di concetti di funzionalità, estetica e design nella realizzazione di moto, caschi, accessori e abbigliamento protettivo.

Giovanna Guiso



SETTORE IN FERMENTO

Nella foto, da sinistra, il moderatore Federico Vitale, Kevin Dohn (Alpinestars), Silvia Mazzanti (Tucano Urbano), Alex Terzariol (Acerbis), Massimo Varese (AGV)

Motoracing 2016 Un anno in velocità

Il titolo conquistato da Marc Marquez e le imprese di Valentino Rossi, Jorge Lorenzo, Dani Pedrosa, Andrea Iannone, Cal Crutchlow, Andrea Dovizioso che hanno segnato il Campionato Mondiale Velocità MotoGP 2016 raccontati attraverso le foto dell'Agenzia Milagro e i testi di Dalia Agrati per rivivere le emozioni dei 18 Gran Premi.

Il libro ha un prezzo di copertina di 40 Euro, ma i lettori della nostra rivista potranno acquistarlo al prezzo di 36 Euro comprese le spese di spedizione. Info: Pole Position Communication, tel. 0362-999301, info@pp-communication.com

