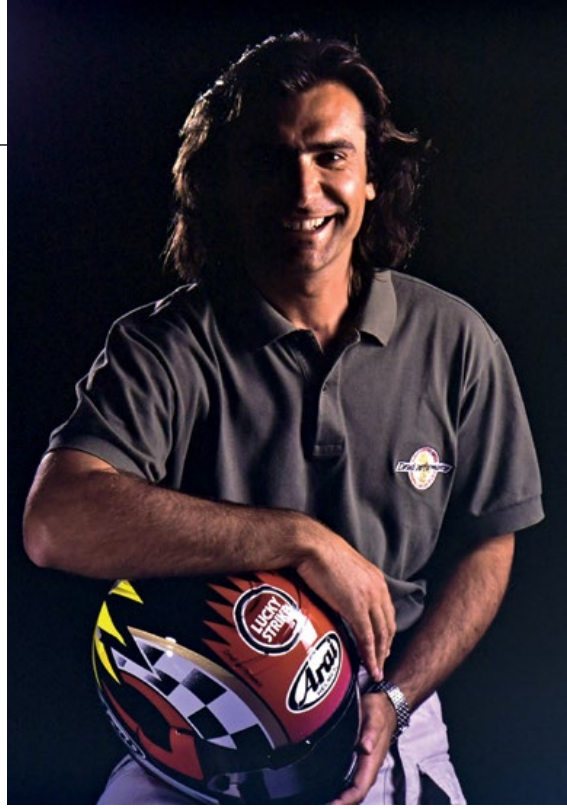


C'è una grande finestra nello studio di Aldo Drudi. Il mare è di fronte, appena più in là della fila di case e della ferrovia. Sulla destra il promontorio di Gabicce: è sul "terzo", ad arricchire la prospettiva. Questa parentesi di mondo qui incorniciata è la culla del motociclismo sportivo italiano. È la terra di Valentino Rossi, di suo padre Graziano, di Giancarlo Morbidelli, di Marco Simoncelli, di molti dei grandi nomi che hanno reso grande lo sport che noi amiamo. Nomi che echeggiano nelle parole e nella memoria di un designer che è cresciuto con loro.
In questo studio non ci sono computer ma matite, fogli di carta, caschi, carene di moto, quadri... c'è Aldo seduto alla finestra che mi parla. C'è Marco, ora, che fotografa e ci sono io, con il registratore in mano. Quello che mi ha detto lo trascrivo qui perché in qualche modo, dentro a questo studio, c'eravamo tutti noi.

Sì perché la sua storia, favola se preferite, è cominciata come la nostra: su una strada percorsa mille volte avanti e indietro. Una strada che è stata la tavolozza di colori che Aldo ha magistralmente utilizzato per dipingere quello straordinario quadro che è la sua vita.

– Aldo, questa non è un'intervista ma un'operazione di "carotaggio". Scaviamo dentro e vediamo cosa esce. Parlami di te...

«Sono nato e vivo in un posto in cui si cresce a mare e moto e con le due ruote ho avuto la mia prima grande esperienza di libertà, a 14 anni: con il mio Beta 50 a testa radiale mi sembrava di essere il re del mondo. Il "la" è stata la Romagna, questi luoghi della Romagna. Cattolica è l'ultima cittadina e al di là del canale cominciano le Marche e la "Panoramica", una strada che per noi era la palestra dell'Ardimento (ricordi Alan Ford?)... All'epoca i telefonini non esistevano, la televisione non offriva nulla: noi siamo cresciuti con la motocicletta su queste curve.

«Ci alzavamo d'estate, magari dopo una serata passata nelle discoteche a tampinare le tedesche, e poi via.. Panoramica. Era quasi terapeutica: una la mattina, una dopo pranzo e una la sera... Andavamo a fare la lotta con i marchigiani: loro venivano a ballare da noi perché c'era più turismo, noi andavamo a studiare da loro perché c'erano le scuole e l'università... insomma ce la battevamo poi lì. Avevamo il nostro "nemico" di riferimento...»

– Come sei riuscito a diventare quello che sei?

«Grazie a una serie di vicissitudini: ho incontrato persone che mi hanno letteralmente accompagnato nel mondo delle competizioni. All'epoca la grafica, il design nessuno lo faceva: probabilmente in Italia sono stato il primo a farlo in maniera definitiva. Negli Stati Uniti c'era Troy Lee ma aveva uno stile americano, mentre penso di poter dire che noi abbiamo definito lo stile europeo. Troy Lee è anche un industriale, un imprenditore: vende, fa, crea. Io questo non lo faccio perché penso che o ti concentri sulla creatività, sulla progettazione e sull'innovazione, oppure fai l'industriale».

– Mi racconti meglio questo passaggio dalla "Panoramica" al mondo delle corse e del design?

«Io volevo correre e ho iniziato come tutti: andando dal mio babbo a chiedergli di comprarmi la moto da corsa. Ricordo ancora il momento: lui alle due del pomeriggio era abituato ad andare a giocare a carte al bar. Finito il pranzo tutti assieme si alzava, percorreva il corridoio buio e apriva la porta su via Mazzini, dove c'era il bar. Un giorno presi coraggio e lo fermai e gli dissi: "babbo, ci

RACING DESIGN
www.drudiperformance.com

I RICORDI, LE PERSONE E LE COSE CHE HO FATTO

Sotto, nello studio di Aldo Drudi a Riccione, con i caschi disegnati per Rossi, la sua tuta e la sua moto. Nella pagina a fianco, sorridente in una foto del 1992, in partenza con un Ciao sul Circuito dell'Ovile nel 1974, e insieme a Simoncelli e Schwantz nel 2010

sarebbe da comprare una Aermacchi Aletta". Lui mi rispose solamente: "Il motorino lo hai già...". Volevo fare il pilota... lui mi guardò con dolcezza , sorrise, e non mi disse né no, né sì: chiuse la porta dietro di sé e uscì.

«Ai tempi o eri figlio di un meccanico, di un pilota, o facevi il garzone in un'officina altrimenti era difficile arrivare alle corse. Noi ci andavamo a sfogare sulla "Panoramica"».

– Però alle corse, in un modo o nell'altro ci sei arrivato. Come hai fatto?

«Volevamo scimmiottare i piloti e andavamo in Panoramica con i caschi, le tute: io avevo colorato il mio casco ed era venuto abbastanza bene. All'epoca mio fratello aveva una discoteca ad Urbino dove Graziano Rossi andava a "tampinare" Stefania (la mamma di Valentino). Mio fratello l'aveva sponsorizzato e mi incaricò di disegnare le scritte da mettere sulla sua tuta: così l'ho conosciuto. Facevamo un sacco di cose insieme: andavamo ad allenarci sulla spiaggia con una vecchia Honda XL con la gomma slick dietro: io, lui e Guido Cecchini. Ai tempi si poteva fare, ora ti sparerebbero. Andava giù la marea e la spiaggia si spianava: una sorta di ranch di Valentino. Anzi, era proprio quella roba lì... Siamo diventati amici... Quasi nello stesso periodo Giancarlo Morbidelli vide un adesivo che avevo fatto per un negozio di abbigliamento sportivo; gli piacque e mi fece contattare: a me tremavano le gambe. Mi fece disegnare il codone della Morbidelli 500 4 cilindri monoscocca.

«L'anno dopo Graziano tornò a correre con la Morbidelli: le mie due fortune si fusero insieme: a 20 anni mi sono trovato a lavorare con due fenomeni. Un "culo" bestiale».

– E poi? Come sei riuscito ad andare avanti?

«All'epoca il paddock era molto meno complicato di ora: tutti si ritrovavano e più o meno erano tutti amici. Conoscevi uno, Graziano, e di sponda tutti gli altri. Iniziai a disegnare i caschi per tutti e pian piano è diventato un lavoro serio. Ho sempre avuto questa fortuna: la gente vedeva i miei lavori e mi chiamava.

«La stessa cosa è successa con Lino Dainese: ho lavorato per anni con lui, lo incontrai per la prima volta al Motor Show di Bologna».

Colore esagerato

– Si può dire che hai portato il colore nel mondo delle moto?

«Un po' di colore c'era già ma era più rigoroso... ecco... io ho cominciato ad esagerare un po':

i "veicoli" erano Graziano Rossi e Marco Lucchinelli, con personaggi così potevo farlo. All'epoca le moto stavano cambiando e mancava uno che cambiasse il mondo dei motociclisti e loro erano le persone giuste: ricordi, Lucky andò anche a Sanremo a cantare!

«Il mio lavoro era interpretare la loro personalità; sai, alla fine il casco è la faccia del pilota. Io, ad esempio, di molti piloti di quegli anni ricordo il casco, non il volto».

– Mi piace questa idea di dare il volto ad un pilota, non ci avevo pensato. Cos'altro è il tuo lavoro?

«Capire e interpretare il desiderio di un pilota: i più bei lavori li ho fatti per quelli con i quali avevo stretto un'amicizia, con cui avevo legato: riuscivo a impersonarli nelle loro grafiche. Sembrerà un lavoro superficiale ma non è così. Da quando lo facciamo in maniera seria i ragazzi arrivano preparati: i piloti vogliono il loro casco e io cerco di accontentarli sintetizzando tutto in un disegno».

– È questa la cosa che più ti piace fare?

«Un lavoro come questo ti tiene automaticamente giovane: con la passione si annulla l'età e partecipi alla vita di questi ragazzi con la stesso trasporto con cui lo facevo a vent'anni con Graziano.

«Devi inoltre pensare che nei caschi c'è tanta tecnologia e sicurezza... oltre al design e al colore c'è anche la serietà di un'attività su cui non puoi scherzare: il motociclismo è una cosa serissima perché hai a che fare con il pericolo, quello vero. Chi corre non è pazzo: anche i piloti hanno paura ma hanno scelto la strada di esorcizzarlo prendendolo a testate: una cosa umanamente gigantesca.

«Se tu risolvi i problemi dei motociclisti ne risolvi per tutti gli sport di movimento: non c'è nulla che vada

ARRIVA ANCHE UNA BARCHETTA

A fianco, Drudi tra i due Rossi, Valentino e Graziano, in una foto del 1999. Sotto, il modellino della barca che sta disegnando e altri caschi usciti dalla sua matita di designer...

a 350 km/h sotto l'acqua con due ruote; l'esercizio di un giovane appassionato di grafica e design nel mondo della moto lo facilita in ogni altro tipo di attività. È un regalo che ti fa questo sport».

– Questo l'hai imparato vivendo quotidianamente con i piloti?

«Sicuro, con i piloti e con tutte le persone che ho frequentato, soprattutto da giovane. Quando ho iniziato avevo la freschezza dell'ignoranza, cioè di non sapere: quando sei ignorante trovi l'idea migliore proprio perché non sei schiavo del meccanismo. Arrivi e fai una roba come un matto. La simbiosi con le persone che ho incontrato ha fatto sì che si creassero delle cose spettacolari. Chiaro che chi decora le tute e i caschi raccoglie gli onori, ma dietro una tuta di pelle c'è della tecnologia che fa spavento e io posso dire di aver visto crescere dei prodotti incredibili».

– È impossibile non parlare di Valentino. Si può dire che in qualche modo è stato lui a renderti così celebre?

«Adesso che non lo vedo spesso come prima non ti nascondo che quando arriva mi fa effetto... 3 secondi, poi siamo a posto... però, accidenti, Valentino Rossi: bisogna capire cosa ha fatto questo ragazzo qui. Io l'ho visto crescere, anche a casa mia, e probabilmente mi ha anche rubato dei modellini... Veniva con Graziano: noi andavamo in garage a parlare e Valentino stava lì a giocare con le macchinine... Mia mamma mi diceva "Valentino è sopra che gioca..." questo per spiegarti che è davvero cresciuto con noi. Da piccolo era sempre in mezzo e si capiva subito che aveva una marcia in più: aveva due occhi... era carta assorbente, aveva un'intelligenza superiore. Bada: se non dicessi queste cose sarei un bugiardo. Le penso e le dico.

«È però vero che prima di lui c'è stata una serie di personaggi che hanno vinto con i miei caschi: Gramigni, Reggiani, Schwantz. Valentino ha fatto tantissimo ma è stato Schwantz ad avermi sdoganato a livello internazionale. Con Valentino ho però un rapporto diverso: insieme abbiamo esagerato, nel senso buono, e fatto un sacco di cose».

– Qual è l'opera più bella che hai fatto per lui?

«Forse il casco con le mani... Quello con le manate degli amici, le labbra della mamma e la morosa dell'epoca. Quando Valentino corre a Misano ha il vantaggio che arriva dalla sua gente e quel casco mi era sembrato adeguato».

L'Italia in testa

– Aldo, cosa ti differenzia dagli altri designer?

«Il mio stile, uno stile italiano che è il frutto della nostra cultura di base. Se uno nasce in Italia lo ha dentro, anche se non studia... capisci? Leonardo, Michelangelo, li respiri. Vai a Roma a fare una pisciata, alzi gli occhi ed è tutto lì. Forse la differenza fra i designer italiani e quelli americani è in queste cose ed è giusto che ci sia e che sia così macro. Difficilmente io potrei andare in America ad insegnare a Troy Lee lo stile americano. E lui difficilmente potrebbe farlo lui qui».

LE MANI DEGLI AMICI E I BACI DELLA MAMMA
A domanda precisa, Drudi risponde con un'indicazione precisa: il casco che gli è piaciuto di più è quello che ha disegnato per Valentino per il GP di Misano del 2014 (sopra)

– Quando siamo entrati nel tuo ufficio per prima cosa hai parlato di questa finestra che si apre sulla tua città... Quanto sei legato a questi luoghi?

«Ad un certo punto, nel momento di crescita estrema, mi chiesero di andare a lavorare per Dainese in Veneto: volevano che andassi là tutte le mattine... Be', ho pensato che non ce l'avrei fatta. Ho detto a Lino Dainese: "Lino, se mi vuoi ammazzare va bene, facciamo pur così". Qui in Romagna abbiamo fortuna, qui c'è un ritmo strano: da maggio a ottobre è sabato sera tutte le sere. Si vive a 2.000 km/h... Come fai, se nasci qui, a vivere a Bassano del Grappa?

La mia fortuna è stata che quando mi è stata chiesta più serietà nel lavoro, cioè quando il mio lavoro è stato "accettato", c'è stato il boom dei computer. Una volta andavo su e giù con caschi e grafiche, ora posso fare molto dal mio studio; vado via raramente da qui e da questo ufficio riesco a gestire molto del mio lavoro».

– Che rapporto hai con il computer?

«Forse culturalmente mi sono un po' fermato, ma secondo me sono i concetti che vincono, non come li metti in opera. Vedi, in questa stanza, la mia, non c'è il computer: io seguo la fase di definizione di un progetto e lo faccio con la matita in mano. Cosa devo fare? A quasi sessant'anni mettermi a studiare il computer? Sì, certo, è un mio limite, ma credo che l'esercizio mentale non delegato alla macchina ti aiuti. Se lavora la memoria del computer, lavora quella e non la tua.

«Quando ragioni con la tua testa trovi prima l'originalità; la tua memoria è condizionata dall'ambiente e dai ricordi, e questo ti serve per contestualizzare ciò che fai... Ogni cosa va contestualizzata: al mondo c'è già tutto, chi sono io per fare qualcosa di nuovo? La mia fortuna è stata quella di essere nato in un periodo in cui ho potuto "addestrare" i miei sensi».

– E fare un lavoro che ti appassiona...

«Quando stai facendo un lavoro creativo arriva il momento in cui senti battere il cuore... magari sei lì che pensi a cosa fare e ad un certo punto entri in una sorta di "sfera creativa": ti escono le cose. E vai. Devi rompere quell'attimo: succede a me come a te, come ai piloti. Quando fai un lavoro con passione entri in questa bolla creativa e vai avanti e ti va tutto di fortuna. Oppure ci sono dei giorni in cui stai lì sul problema e non capisci da che parte andare: in questi casi fai prima a mollare tutto e andare a bere un bicchiere d'acqua al bar...»

– Dici spesso "ho avuto fortuna". Se ne avessi avuta meno chi saresti oggi?

«Qualcos'altro, ma probabilmente mi sarebbe capitata qualche altra botta di fortuna».

– Quindi sei proprio un tipo fortunato...

«Sì però... Non mi sono mai spacciato per quello che non ero. Quando tu hai un'attitudine devi seguirla. La mia fortuna è stata saper disegnare e questo ho fatto. E poi non fermarsi: è quando va tutto bene che misuri le persone. Se quando pensi di essere arrivato alla cima ti fermi, sei finito. Ora abbiamo fatto la moto (la Burasca, esposta all'EICMA allo stand di In Moto, n.d.a.) *e sto lavorando su alcune barche quindi sono passato al 3D, al volume...*

«Quando parlo di fortuna intendo questo: nella vita ti si creano delle possibilità, come a tutti, e il bello è afferrarle. La mia famiglia non mi ha mai ostacolato, non ho avuto bisogno di andare in fabbrica la mattina. Mi davano da mangiare quindi mi hanno dato il tempo: questa è stata la mia vera fortuna. Il tempo. Nella vita si devono creare le condizioni. Se nasci in un posto malfamato e il tuo babbo lo vedi solo la sera, fai fatica a fare il designer di moto: la vita ti schianta. Quindi se io non ri-

DALLO SCHERMO ALLA REALTÀ
Aldo Drudi controlla il lavoro dei suoi collaboratori al computer. In questo caso sul monitor c'era il futuro casco di Maverick Viñales: l'abbiamo visto, ma non abbiamo potuto fotografarlo...

FIRME DI STIMA
A destra, la Burasca 1200 motorizzata Honda. Sopra, le dediche di Simoncelli e Marquez

conosco che sono stato fortunato sarei un bugiardo. Cosa devo dirti? Che sono il più bravo fra i designer... no, ho avuto culo. Si sono create delle condizioni e io mi sono mosso per rendere fertile il terreno».

Stupore, guerra, gioco...

– Prima parlavi di "addestrare i sensi". Cosa intendi?

«Il mondo nel quale sono cresciuto io era un mondo di relazioni... C'era il gusto delle cose e tutto era vissuto di pancia... le esperienze ti arricchivano, le digerivi. Adesso in questa società qui, da un po' di anni, la regola è: morte tua vita mia. Capisci che così la creatività, la curiosità, il lavoro fatto con gli altri diventa un'altra cosa, diventa guerra. Una volta era diverso: c'erano altri rischi ma le cose le vivevi davvero o se non altro in modo più completo.

«In quegli anni provavi adrenalina per delle cose che ora si danno per scontate: eri pronto a stupirti. E lo stupore è necessario per il lavoro creativo».

– Penso però che ci si possa ancora mettere in gioco...

«Ogni persona ha la possibilità di mettersi in gioco: la "tragedia" è rimanere in questo mondo dove è tutto semplice senza prendersi rischi. Ognuno deve prendere la propria asticella e spostarla sempre più in alto, senza essere vigliacco. Le prime volte si prendono le testate ma, accidenti, un saltino in più si fa. Se non lo fai sei morto: sei morto a vent'anni se ti accontenti. E qui, in questa società, ti ammazzano a vent'anni, lo capisci? L'altra mia fortuna è essere nato con questa mentalità, e non averla mai abbandonata».

– Quali sono i tuoi prossimi progetti?

«Mi piacerebbe prima o poi vedere della gente sulla moto disegnata da me. Ultimamente ho lavorato con questo ragazzo, Paolo Picchi, un fenomeno del 3D, e abbiamo realizzato la moto e la barca: una "bestia" di 18 metri che è in competizione per il compasso d'oro. Questo ragazzo mi ha allertato sull'elettrico. E non ci sarà scampo: è una tecnologia che è destinata ad avere un'escalation esponenziale».

– Disegnerai una moto elettrica quindi?

«Spero proprio di sì. A me piacciono il rumore e il profumo della moto, ma sono certo che l'elettrico sarà il futuro. Credo però che le Aziende non stiano facendo niente, o molto poco, in questa direzione».

– La moto elettrica potrebbe avere una forma pura perché non serve il motore e non sarà più parte integrante del design. Dimmi, Aldo, qual è la forma pura delle moto?

«Sopra una moto tu sei telaio, sei struttura. Sei parte integrante, come con gli sci. La plasticità che vedi nei piloti di adesso è questo. Tu sei il telaio della motocicletta. Quindi, in fondo, il design della moto non sarà così rivoluzionato. Credo però che con l'elettrico avremo la possibilità di riportare i ragazzi sulle moto; sai, la velocità è una pulsione, un'indole naturale. Sorpassare i 15 km/h vuol dire adrenalina, vuol dire scossa, vuol dire emozioni. Adesso tutto questo è rumore, è inquinamento e non ti fanno fare più nulla... L'elettrico potrebbe riavvicinarci a questa pulsione naturale.

«Io devo ringraziare ancora Paolo Picchi, che ho nominato prima: è stato lui a scuotermi dal torpore di anni e anni di motociclismo puzzolente. Vedremo...»

Già, vedremo. Prima di lasciare lo studio Aldo ci parla del Sic. Lo guardo negli occhi e capisco che questa è una storia tutta sua. Spengo il registratore perché altro da dire, per ora, non c'è. ■

SE HAI SALE IN ZUCCA, USALO!

IL NUMERO DI DICEMBRE E LO SPECIALE GRANDI FESTE SONO IN EDICOLA!

A dicembre, l'aiuto in cucina non è mai troppo.

Vigilia, Cenone, Santo Stefano e Capodanno: preparati al mese più festoso di tutti con gli utili consigli di Cotto e Mangiato magazine, in edicola dal 1° dicembre a € 1,50. E non lasciarti scappare lo Speciale Grandi Feste, scoprirai che anche il Natale può essere facile, veloce e di qualità, con Cotto e Mangiato magazine.

Cotto e mangiato

la cucina facile, veloce e di qualità

Scarica su App Store

DISPONIBILE SU Google play

INMOTO SHOP

ALL'EICMA DI MILANO NON ABBIAMO VISTO SOLO MOTO, MA ANCHE **ACCESSORI** PER TUTTI I GUSTI E ABBIGLIAMENTO **TECNICO** E CASUAL. NELLE PROSSIME PAGINE, UN'AMPIA **CARRELLATA** SULLE PRINCIPALI NOVITÀ PER **RIVESTIRVI** DA CAPO A PIEDI

a cura di **Fiammetta La Guidara** (caschi e abbigliamento) e **Daniela Fagnola** (orologi)

172

164

167

172

170

165

BMW - Alpinestars
Street Air

La Street Air è una giacca che nasce per l'utilizzo in moto di tutti i giorni. Ma di particolare ha l'airbag. Realizzata in collaborazione con Alpinestars, ha un'ampia zona di protezione dalla regione lombare alla spalla ed è utilizzabile durante la normale circolazione stradale. Il sistema si attiva non appena la giacca viene chiusa completamente con la zip e promette protezione in ogni situazione di guida, senza essere collegati con la moto. I sensori attivati integrati nel giubbotto consentono al sistema di riconoscere un incidente dai 30 ai 60 millisecondi. Situati sulla schiena e sulle spalle del giubbotto anziché sulla moto, i sensori trasmettono continuamente misurazioni al modulo di controllo centrale. Protezione attiva entro un massimo di 85 millisecondi (un batter d'occhio va da 100 ms a 400 ms). Il sistema è protetto da un involucro impermeabile. Disponibile anche in versione lady.

bmw-motorrad.it

Harley-Davidson
Iron Block

Nylon 100% impermeabile e fodera retinata in poliestere per la giacca casual Iron Block di Harley-Davidson. Caratterizzata dal collo alla coreana, ha chiusura a cerniera sul davanti. Polsini con cerniera, sistema "action back". Due tasche scaldamani con cerniera, una tasca interna orizzontale e una interna verticale con cerniera. Profili a contrasto. Toppe ricamate sul petto e sulle maniche. Ricami applicati davanti e dietro. Taglie: dalla S alla 5XL. Prezzi: da **€ 180,68**.

harley-davidson.com

Benelli
Giacca sport

Confezionata in pelle premium, con tessuto elasticizzato sulle braccia, la giacca Benelli dispone di una chiusura di velcro regolabile in vita e doppia chiusura ai polsi con zip e bottone. Gilet termico foderabile. Protezioni gomiti e spalle certificate e removibili. Imbottitura schiena estraibile con possibilità di aggiungere un paraschiena professionale. Prezzo: **€ 364,00**.

benellishop.com

Bering
Michigan

Progettata per il turismo, la nuova giacca Bering è in Cordura e Goretex e rappresenta il top di gamma del marchio. La giacca interna può essere usata anche da sola ed è waterproof. È fra i pochi capi certificati sia CE sia Gore. Di serie le protezioni ai gomiti e alle spalle, oltre al back protector. Inserti in materiale riflettente, 5 tasche esterne e 3 interne, nuovo sistema di ventilazione e sistema anti-flapping alle maniche. Disponibile in due colori: nero/grigio e nero. Taglie: dalla S alla 4XL. Prezzo: **€ 599,90**.

bering.fr

Clover
Touring Scout 2

Ideata per gli amanti dell'avventura, del comfort e dell'hi-tech, è realizzata in versione uomo e lady. Tre i tessuti esterni: il Duratek 4 che compone l'ossatura del capo, il Duratek 4 Ripstop che fa da "corazza" alla giacca e infine il tessuto balistico sui gomiti. Elementi riflettenti sulla parte alta protezioni CE estraibili su spalle e gomiti di livello 1 e la predisposizione per protezione schiena di livello 1 o 2. Tre tasche sono impermeabili. Nove le regolazioni (su volume collo, avambraccio, bracco, polso, vita, fondo giacca). Trattamento idrorepellente su tessuto esterno; membrana interna impermeabile e traspirante "Aquazone"; imbottitura termica interna (removibile tramite zip). È disponibile in nero/giallo; nero/grigio; nero/nero; rosso/grigio. Taglie: da S a 4XL (da XS a XL per la versione Lady). Prezzo: **€ 249,90**.

clover.it

Tucano Urbano
Per Honda X-ADV

Il brand milanese ha realizzato un equipaggiamento completo per il nuovo scooter-SUV di Honda. La linea comprende il coprigambe Termoscud dalla linea dedicata, lo zaino per sella nello stesso tessuto del coprigambe, a tenuta stagna, la giacca e il pantalone antipioggia supercompatti (come la Nano Collection) e la Field Jacket Touring, giacca a quattro tasche, in Oxford e rete, dallo stile essenziale, con interno staccabile windbreaker e showerproof. Ci sono anche i coprimanopole in neoprene, la cover protettiva per tappo serbatoio, il pantalone cargo a 6 tasche e il guanto estivo.

tucanourbano.com/it

Scorpion
Exo-City

È un jet con la visiera particolarmente estesa in lunghezza per favorire la protezione aerodinamica. Il visierino interno parasole Speedview si manovra con un semplice gesto e protegge gli occhi dall'eccessiva luce solare e dal pulviscolo. Il tessuto di rivestimento interno KwickWick2 offre traspirazione e comfort mantenendo la testa e il volto freschi e asciutti. Cuscinetti interni KwikFit per utilizzare gli occhiali. Chiusura con cinturino micrometrico a sgancio rapido. La calotta è realizzata in due misure, in componenti policarbonati avanzati. Peso in taglia M: 1050 g (+/- 50 g). Taglie dalla XS alla XXL. Cinque anni di garanzia. Prezzo: solid, nero, bianco, nero opaco: **€ 119,90**; grafica, Heritage, Wind: **€ 149,90**.

scorpionsports.eu

Suomy
Rokk

Rokk è l'ultima novità di Suomy e arriva invece per soddisfare il mondo urbano e custom: grafiche ricercate provenienti dal mondo custom-tattoo e verniciature ad effetto. Linee classiche e intramontabili per la guida cittadina/low ride, cuciture a vista, verniciature ad effetto spazzolato e grafiche dedicate al mondo custom. Visiere originali: fumé, smoke, indium specchio cromata. Peso 999 ± 50 g. Sia la calotta esterna sia quella interna sono realizzate in due misure. Taglie: da 54 a 63.

suomy.com

Hevik
HV27 Vintage

Il nome è rispettato dalla grafica, che si propone con calotta opaca impreziosita da bande colore a contrasto o tinta su tinta. Il jet è privo di visiera, ha un peso inferiore al chilogrammo grazie all'utilizzo di una calotta in fibra composita ed è stato particolarmente curato a livello di finiture.
Di serie un frontino nero, facilmente applicabile ai bottoni metallici presenti sul frontale, e un paio di occhialoni (sul casco c'è il fermo in pelle per l'elastico). Chiusura con regolazione micrometrica. Colori: grigio, rosso e arancio. Taglie: dalla XS alla XXL. È fornito anche di occhialoni. Prezzo: **€ 159,00**.

hevik.com

Airoh
Valor

Valor è il nuovo casco stradale in thermoplastic HRT, studiato da Airoh con particolare attenzione alle esigenze degli amanti delle moto sportive. Il design evoluto e aggressivo è completato da un sistema rivoluzionario di ventilazione a 8 zone che promette il massimo delle prestazioni. Visiera ultra-wide e predisposizione per la lente Pinlock. La calotta esterna è realizzata in due misure ed è disponibile in una vasta gamma di grafiche. Peso 1.400 g, taglie dalla XS alla XXL.

airoh.it

Kabuto
RT33

In Italia i caschi Kabuto sono venduti attraverso le concessionarie Honda, che quindi li "sente" come propri. Il nuovo RT33 è nato per la pista ma è stato progettato per essere comodo anche su strada, in particolare grazie alla sua stabilità e leggerezza. Calotta in tre misure, in tecnologia composita. Calotta interna a doppia densità di assorbimento all'impatto. A caratterizzarlo, il sistema Wake Stabilizer, lo stabilizzatore di scia, brevettato da Kabuto così come il sistema di ventilazione "top aero" e quello per la visiera. Spazio all'altezza delle tempie per indossare gli occhiali, Pinlock e interni removibili e lavabili. Taglie: dalla XS alla XL. Prezzi: **€ 399,00** nella versione monocromatica, **€ 449,00** con grafiche.

honda.it

LS2
Arrow Evo

È l'evoluzione del casco integrale racing top di gamma di LS2 e racchiude la tecnologia ed il know-how sviluppati dal Centro R&D di LS2 in collaborazione con piloti come Loris Baz, Yonny Hernandez e Isaac Viñales, che lo indossano in gara. Tra le novità, la calotta esterna, stampata in 4 misure con una forma aerodinamica. La versione C è stampata in carbonio, mentre la versione R è una speciale fibra tri-composita (fibra di vetro, fibre aramidiche e carbonio) utilizzata in esclusiva da LS2. Calotta interna in quattro misure in EPS a densità differenziata. Il meccanismo di movimento della visiera è integrato nella linea della calotta per impedire ogni resistenza all'aria e non richiede l'utilizzo di attrezzi. La visiera è dotata di Pinlock 70 Max Vision ed è predisposta per la visierina esterna tear-off. Sistema di fermo visiera con pulsante inserito nella presa d'aria anteriore sulla mentoniera. Peso: 1.300 g nella versione C con calotta in carbonio e 1.390 grammi nella versione R con calotta in HPFC. Taglie dalla XXS alla 4XL. Prezzo: da **€ 399,00**.

ls2helmets.com

Kappa
KV30

Il nuovo casco integrale KV30 di Kappa ha un allestimento tecnico pensato per l'utente delle maxienduro stradali che nel corso dei suoi viaggi lascia ogni tanto l'asfalto per mettere le ruote su sentieri e percorsi fuoristrada. La sua conformazione segue la filosofia del turismo "on-off", unendo al design spigoloso dei caschi da enduro elementi quali la visiera e il visierino parasole. È possibile togliere facilmente la visiera e anche lo spoiler a favore del classico occhialone da fuoristrada. Sistema di aerazione con prese d'aria superiori e sulla mentoniera e estrattori posteriori. Chiusura con sgancio a regolazione micrometrica. Peso: 1.550 g. Colori: bianco lucido, nero opaco e varie grafiche anche "neon" e camouflage. Taglie: da XS a XXL. Prezzo: **€ 149,00** (monocolore); € **157,00** (graphic).

kappamoto.com

Nexx
SX 100 e XD.1

Nexx realizza caschi fondendo un design innovativo ad una costruzione all'avanguardia: utilizza infatti la più recente tecnologia di fibre composite per creare caschi eleganti e leggeri mantenendo i più recenti standard di sicurezza. Tra le novità spiccano i modelli SX 100 e XD.1, il primo adatto sia per uso sport/touring sia urban mentre il secondo è un modello dual trasformabile facilmente dalla configurazione stradale a quella enduro. Dotati di un sistema di ventilazione che promette confort, sono distribuiti da Motorquality. Prezzi secondo modello.

motorquality.it

Nolan
N90-2

N90-2 è il nuovo apribile entry-level di Nolan. La calotta esterna è in policarbonato, gli interni sono completamente amovibili e lavabili e, per facilitare la calzata e la vestibilità del casco, le bandelle sottogola sono integrate nella cuffia. Sistema di ventilazione con prese d'aria anteriori posizionate nella mentoniera e nella parte superiore della calotta e estrattore posteriore. Schermo parasole antigraffio e antiappannamento. La visiera prevede il meccanismo di sgancio rapido che rende ancora più veloci le operazioni di montaggio e smontaggio. Il sistema di regolazione adottato da Nolan permette di regolare il tiraggio della visierina Pinlock, agendo dall'esterno e senza smontarla.

nolan.it

Capit
Gilet Warmme

Il nome la dice lunga: "Warmme" significa "riscaldami", e infatti questo gilet di Capit ha una funzionalità importante durante i periodi freddi: quella di riscaldare chi lo indossa. È dotato di una batteria agli ioni di litio piccola, leggera e ricaricabile velocemente, posizionata in una piccola tasca interna e in grado di alimentare il circuito fino a 5 ore per ogni ciclo di carica. È possibile selezionare la temperatura ideale. Della stessa linea riscaldabile, Capit ha realizzato anche i guanti, che promettono resistenza anche a vento e pioggia.
capit.it

L'OROLOGIO

È il tempo dei mancini

U-BOAT BY ITALO FONTANA CLASSICO U-47

ITALO FONTANA è un designer eclettico: ha realizzato lampade, poltrone, penne, perfino una moto ("Venenum", una custom fatta in casa, su base Triumph: smontata e ricostruita ex novo, almeno nel telaio – il motore era quello originale – aveva pezzi che ricordavano i componenti dei suoi orologi). E orologi, appunto: di grandi dimensioni, ben leggibili e soprattutto "mancini", cioè con la corona di carica (ed eventuali pulsanti) a sinistra. Da lui disegnati così proprio per evitare di ritrovarsi con il segno della corona stampato sul dorso della mano, come gli capitava sempre al termine di un viaggio in moto. La corona a ore 9 comporta una modifica strutturale nella costruzione del movimento: la rotazione di 180 gradi della platina (la "base" del movimento stesso), in modo da poter ribaltare l'albero di carica. Altro segno distintivo è poi la chiusura di sicurezza della corona, con un pulsante nascosto sotto la leva, che ne permette l'estrazione per regolare ora e data.
Queste peculiarità, che distinguono tutta la produzione del Marchio, si ritrovano anche nel Classico U-47, nuovo nelle dimensioni (47 mm di diametro, appunto) ma con il consueto design essenziale della collezione, d'ispirazione militare. La robusta cassa in acciaio, satinato a mano, sulla carrure presenta una placca metallica con inciso il numero di serie.
E ospita un movimento automatico, personalizzato anche nel rotore, e montato su 25 rubini: uno dei quali è mostrato a ore 6, come unica decorazione del quadrante.

LA SCHEDA
Cassa in acciaio (47 mm di diametro), impermeabile fino a 10 atm. Movimento meccanico a carica automatica, personalizzato, con datario. Quadrante multilivello, dispositivo proteggi-corona brevettato, vetro zaffiro, fondello trasparente fumé, cinturino in cuoio realizzato a mano (il packaging include un secondo cinturino in gomma foderato in pelle di vitello con trattamento impermeabile).
Prezzo 1.800 euro.
uboatwatch.com

Gaerne GP1

Lo stivale da pista della Casa trevigiana offre un esclusivo sistema in carbon composite studiato per assecondare il naturale movimento del piede e contrastare la torsione della caviglia, senza comprometterne la flessibilità. Tra le altre caratteristiche, protezione per il tallone, sistema di regolazione della circonferenza del polpaccio, slider in magnesio, placca frontale in PU, sistema di chiusura con zip interna. Tomaia in lorica con snodo a soffietto, inserti in gomma, suola a densità differenziata. Plantare interno ammortizzante, protezione paramarce e fodera interna traspirante.

gaerne.com

Alpinestars Jethro Riding

Scarpa tecnica da città con protezioni integrate invisibilmente, protetta lateralmente dal TPU a doppia densità. Fermalacci, tomaia in pelle primo fiore per ottimizzare comfort e durata, placca cambio e slider in pelle per proteggere da abrasioni ed impatti. Protettore laterale in TPU a doppia densità stratificato sotto la tomaia. Suola in mescola Alpinestars in gomma vulcanizzata e imbottitura rinforzata in poli-schiuma su collo, linguetta e zona cambio. Taglie: dalla 38 alla 48. Prezzo: **€ 129,95**.

alpinestars.com

Stylmartin Iron

Realizzato in pelle di vitello pieno fiore, trattata "graffiti" e spazzolata a mano, Iron mostra tratti artigianali anche a livello degli occhielli, dei lacci, cerati a mano, e del marchio Stylmartin stampato a caldo. Cuciture a vista e dettagli colore importanti, con il tocco in rosso dei lacci. I paramalleoli in PU sono nascosti nel collarino imbottito e cucito; il doppio strato di pelle in punta protezione dal contatto con il cambio. Il richiamo del nome al "ferro delle moto e del garage" ne identifica il target di riferimento. Taglie: dalla 36 alla 47.

stylmartin.it

Barracuda TMax kit

Da Barracuda un pacchetto di accessori in alluminio dal look accattivante per la personalizzazione di Yamaha TMax. Il kit comprende specchietti retrovisori T-Version omologati, manopole Supergrip e antivibranti (adattatori inclusi. Prezzo del kit: **€ 189,00**.

barracudamoto.it

Vibram

Per on e off-road

Tante le novità dell'azienda dall'ottagono giallo. Per il cross, le suole Ciglione e Cingoli, che richiamano i nomi di due grandi piste, sono disponibili in versione gomma e in versione dotata di tecnologia Vibram VLR Tech: Ciglione ha un design aperto e autopulente, con due tasselli inclinati per aumentare la trazione in movimento. Cingoli è dotata di microfori per aumentare l'aderenza e la stabilità, con struttura aperta autopulente che facilita la trazione.
Per il touring, le suole Urban e Combi hanno un design aperto autopulente e mescola che promette performance anche alle basse temperature. Per l'enduro, la suola Quad, autopulente, ha la linea del tacco asimmetrica per facilitare la posizione del piede sulle pedane.
vibram.com

Amphibious
Babybiker

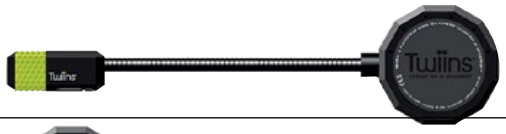
Per evitare che il piccolo passeggero possa scivolare lateralmente, Amphibious ha realizzato le Babybiker, le prime staffe universali regolabili per bambini create per ottenere la massima sicurezza e stabilità nell'appoggio dei piedi. Si adattano a tutti i modelli di moto e scooter. Dotati di sacchetto per stivaggio nel vano "sottosella". L'età minima di utilizzo per la legge italiana è di 5 anni. Prezzo: **€ 29,00**.

amphibious.it

KTM
Idee regalo

In vista del Natale, i cataloghi di KTM propongono un'ampia scelta di accessori per la propria moto e abbigliamento e accessori personali utili, divertenti e colorati. Inoltre, fino al 14 gennaio 2017 dal sito **ktmpowerdays.com** è possibile scaricare un voucher che, a fronte di un acquisto minimo di € 150 in PowerWear e PowerParts, darà diritto ad uno sconto di € 50.
Tra gli accessori, il copripiumino "Bed Linen", per dare un tocco "orange" anche in camera da letto (**€ 71,00**), la Super Adventure Model Bike, in scala 1:12 (**€ 25,32**), il portafoglio in pelle (**€ 51,00**), il Laptop Case per il PC (**€ 30,50**), la tenda per la doccia (**€ 30,50**), la sedia "Racetrack" (**€ 45,70**), lo zerbino (**€ 25,50**) e il salvadanaio in ceramica (**€ 20,25**). Per i più piccoli, il cappellino con la faccia da mostro (**€ 23,30**), la T-shirt (**€ 20,25**), il body a manica corta (**€ 35,50**), la tuta a manica lunga (**€ 35,50**) e persino il ciuccio KTM (**€ 7,00**).

ktm.com



Salmoiraghi & Viganò
Occhiali per la guida

Per guidare in sicurezza occorre vedere bene. Ma non basta. Alcuni stimoli alterano la qualità delle immagini percepite e generano stanchezza e affaticamento visivo. Questi stimoli possono essere contrastati utilizzando gli occhiali dedicati alla guida prodotti da Salmoiraghi & Viganò.
Questi occhiali sono costituiti da una montatura più leggera del 20% di quelle prodotte con materiali convenzionali, resistente agli urti e alle trazioni, e adatta anche all'uso sportivo. Realizzata in una speciale composizione tra nylon e fibra di carbonio, se piegata torna alla sua forma originale ed è assemblata in modo da permettere l'applicazione di una clip magnetica, costituita da lenti marroni al 70%, con polarizzazione a tre strati, che in condizioni di elevata luminosità eliminano il riverbero e l'abbagliamento, senza alterare la percezione dei colori.
Anche per le lenti è stato scelto un materiale innovativo, il Trivex, originariamente impiegato dalle forze armate per la sua elevata resistenza. Grazie a questo materiale, le lenti offrono una visione nitida e comfort ultra-leggero, sono sottili, resistenti (10 volte più resistente agli urti rispetto alle lenti in plastica o in vetro), e protettive al 100% dai raggi UV. Possono correggere qualsiasi difetto visivo e sono disponibili monofocali e progressive.
Gli occhiali da guida Salmoiraghi & Viganò sono disponibili al prezzo promozionale di **59 €** con lenti monofocali e **99 €** con lenti bifocali.

Giovanna Guiso

Spidi
Classic

Un guanto in pelle caprina con trattamento Hi-Fit, per l'utilizzo urbano e touring. La membrana H2Out impermeabile e traspirante ha imbottitura Primaloft e capacità touchscreen sul dito indice. Fodera in micropile e protezione nocche in EV. Peso 200 g, colore nero, taglie dalla S alla 3XL. Prezzo: **€ 99,90**.
spidi.it

Twiins
Smart Series

Una linea di prodotti per essere connessi anche durante gli spostamenti in moto. La linea si chiama Smart Series, sarà distribuita in Italia da Athena e comprende Handsfree 1.0 e 2.0, che promettono una maggiore connettività e una migliore qualità del suono. Handsfree 1.0 ha un interfono per ascoltare voce, musica o seguire le indicazioni di Mappe. La funzione Voice Answer consente di rispondere al telefono senza usare le mani. Il dispositivo è compatibile con i cellulari tramite Bluetooth e non necessita del cavo di ricarica. Prezzo: **€ 54,90** (**€ 64,90** per Handsfree 2.0, che ha due interfoni, per comunicare con il passeggero).
twiins.com/it

Ufo Plast
40th Anniversary

In occasione del suo 40° anno di attività Ufo Plast ha realizzato la nuova linea di abbigliamento fuoristrada. La linea comprende: maglia in poliestere dal taglio rinnovato e con ampie zone ventilate in tessuto Airnet e un pantalone con doppia regolazione in vita che permette di aumentare o diminuire una taglia, pannelli in Spandex nelle zone più sollecitate e tessuto aerato Airmesh. Taglie: dalla S alla XXXXL la maglia, dalla 44 alla 58 il pantalone. Prezzi (IVA esclusa): maglia **€ 47,00**, pantaloni **€ 165,00**.
ufoplast.com

TomTom Vio

È il primo navigatore per scooter. Il touchscreen circolare, sensibile anche con i guanti, agisce come estensione dello smartphone grazie all'app appositamente sviluppata. Inoltre, grazie al Bluetooth, l'unità display weatherproof del TomTom Vio offre la navigazione turn-by-turn sia in modalità video che audio. Quando arriva una chiamata, l'identità del mittente è ben visibile, in modo da consentire di rispondere e parlare tramite gli auricolari, mentre la navigazione resta attiva sul display. È dotato di sensore GPS e quindi in grado di memorizzare una destinazione già raggiunta. Il menu a tendina che compare sul display permette di selezionare un punto d'interesse, per esempio "casa" o "lavoro". È incluso anche il servizio di allerta autovelox. Cover intercambiabili e disponibili in grigio, rosa, verde, nero, giallo, rosso e blu. Anche gli sfondi delle mappe sono sempre in pendant. Prezzo: **€ 169,90**, completo di supporti e cover intercambiabile nera.

tomtom.com

GoPro Hero5 nella nuvola

Da GoPro una nuova linea di camere Hero5, con un software basato su cloud: oltre ad offrire miglioramenti in termini di performance, permette di caricare automaticamente foto e video su GoPro Plus, un servizio in abbonamento su cloud che rende semplice l'accesso, l'editing e la condivisione di contenuti GoPro usando uno smartphone o un computer. Tra le caratteristiche della Hero5 Black: display da 2 pollici con comandi semplificati, risoluzione video fino a 4K e 30 frame al secondo, foto di qualità professionale da 12MP, controllo vocale in 7 lingue, resistenza all'acqua senza custodia fino a 10 metri, stabilizzazione elettronica e GPS. Prezzo: **€ 429,99**.

athenaevolution.com

Ogio Powersport

Distribuito in Italia da Athena, il brand americano Ogio ha realizzato una nuova collezione di borse da moto per la linea Powersport, realizzate per offrire resistenza e design moderno. Le sacche sono state studiate per poterle adattare e fissare a diverse parti della moto, dal serbatoio alla coda. Grazie a speciali cuscinetti e protezioni per la carrozzeria, la verniciatura non rischia di essere graffiata. Tra le novità, la Tail Bag (nella foto), da fissare nella parte posteriore della moto, con una capienza di 4 litri (**€ 89,95**), la Supermini Tanker, da 6 litri, per il serbatoio, con chiusura magnetica 3D e tracolla (**€ 89,95**), la Saddle Bad, da 23 litri, per la sella, dalla forma avveniristica, espandibile e montabile su qualsiasi moto (**€ 139,95**) e la MX Flight Vest, un gilet con idratazione integrata (**€ 149,95**).

athenaevolution.com

Garmin Zumo

La nuova gamma di navigatori Garmin Zumo 345, 395 e 595, diventa ancora più smart. Oltre alle peculiarità della linea Zumo come lo schermo resistivo touchscreen antiriflesso (adatto anche all'uso con guanti), la struttura robusta e il doppio canale Bluetooth per il collegamento dal cellulare e dall'interfono, si aggiungono nuove funzionalità, come il player MP3, gli avvisi "rider alerts", le funzioni "percorsi avventurosi" e "profilo altimetrico ". Inoltre il collegamento Bluetooth allo smartphone garantisce un contatto costante con il mondo social.

motorquality.it

Ducati e Meccano La Monster da casa

Due marchi storici si sono incontrati per coniugare le due ruote e il real engineering. Il primo esemplare è la Meccano Ducati Monster 1200 S Build and Play, completa di sospensione con molla elicoidale, ruote multipezzo e manubrio sterzante. Ci sono anche il cavalletto e lo scarico laterale sfalsato. Il kit di montaggio è costituito da oltre 290 pezzi. Prezzo: **€ 37,99**.

meccano.com - ducati.it

Tiscali Mobile Smart 3 GB.
È facile lasciarsi tentare.

500 minuti VERSO TUTTI + **minuti ILLIMITATI** VERSO TISCALI MOBILE + **1000 SMS** VERSO TUTTI + **3 GB Internet**

9€/4 sett.
PER SEMPRE

tiscali.it | ✆130 | tiscali store

COPERTURA SU RETE TIM

tiscali:

MONDO MOTO

176 **Mercato**
Le immatricolazioni di novembre in Italia

178 **Intervista**
Christophe Couet, Triumph Motorcycles

180 **Sicurezza**
La competenza ci salverà

182 Nuova**Tecnologia**
Sovralimentazione per le cilindrate piccole

185 **Esperienze**
Storie e riflessioni dei nostri lettori

187 **Donneemotori**
La rivincita delle ragazze

188 **Web**
Le due ruote su internet: l'acquisto di pneumatici

190 **Usato**
Le indimenticabili: Honda Dominator

195 **PatentieTasse**
Come e cosa guidare e quanto costa

196 Prezzi**nuovo**
I listini ufficiali Casa per Casa

236 **Rilevamenti**
I dati strumentali delle moto provate in 10 anni

242 **How**many**roads**
Letterina per Babbo Natale

190

188

182

178

185

di **Ugo Passerini**

Intorno al 10 per cento

L'ANNO COMMERCIALE SI STA PER **CHIUDERE** CON UN INCREMENTO A DUE CIFRE, E LE IMMATRICOLAZIONI DI NOVEMBRE LO CONFERMANO. LA **STRADA** È GIUSTA

Nessuno pensava che novembre potesse modificare più di tanto gli andamenti del mercato motociclistico, e infatti non c'è veramente molto da raccontare. Molto meglio così, perché anche per il penultimo mese dell'anno stiamo parlando di una crescita, rispetto a novembre 2015, dell'8,8%, alla quale si è arrivati con il +25,7% delle moto (che ormai sono in terreno positivo da 23 mesi), il +1,1% degli scooter, e ci si sono messi anche i cinquantini con +4,6%, per quanto ormai ridotto il volume del loro mercato. Novembre pesa il 4% del mercato annuale, e considerando che dicembre invece conta meno del 3%, la simbolica chiusura dell'anno sarà senz'altro positiva. Il dato complessivo dei primi undici mesi racconta che le moto nel 2016 sono cresciute del 18,6%, gli scooter del 7,2%, per un complessivo dell'11,4%. Se inseriamo anche i 50 con il loro -1,6% il dato del mercato del 2016 scende a +9,8% che comunque è molto prossimo al 10%.

Come avviene fin dall'inizio della ripresa, sono le moto a far registrare gli incrementi maggiori, e con l'offerta di scooter che c'è oggi, e già da un bel po' di tempo, si tratta di una scelta "voluta e consapevole", non di necessità. Un maxiscooter soddisfa le esigenze di chi parte da fuori città e si deve poi spostare nel traffico, e anche di chi ama avere un veicolo prestazionale da guidare. Se aumentano così tanto le vendite delle moto vuol dire che c'è voglia esattamente di quell'oggetto, anzi di quegli oggetti perché tra una sportiva, una custom, una crossover ecc. non ci sono molti punti in comune. Non ci occupiamo troppo approfonditamente di segmenti perché le aggregazioni (i modelli inseriti nei rispettivi gruppi) non sono sempre correttissime a nostro avviso, ma non cambierebbe molto il risultato spostando alcune moto, per quanto importanti, nella considerazione che il grosso del mercato è fatto ormai pariteticamente da naked ed enduro. Le prime sono cresciute quest'anno del 21%, le seconde di oltre il 27%. Sostanzialmente stabili le turismo (+4,1% ma i numeri sono comunque molto bassi) e perdono ancora le sportive (-2,7%) che ormai sono scese sotto le 3.800 moto complessive. Probabile però che ci sarà un incremento con le novità presentate ai Saloni autunnali.

Moto che contano

Passando alle cilindrate, insistiamo con il dato positivo delle moto 125 cm³, un eccellente +32,6% che è anche il dato migliore tra le fasce di cilindrata che "contano", visto che le oltre 1000 cm³, che stanno oltre i 20.000 pezzi, sono cresciute del 9,5% (certo qui gli incrementi in termini di fatturato sono ben maggiori...), le 751-1000 del 19,8%, e sono queste le regine della classifica con oltre 21.000 moto vendute finora, e le 601-750 sono a +11,4% con 12.350. Se si vendono le 125, vuol dire che i sedicenni hanno rotto le scatole ai loro genitori per comprare la moto, e questo è importante per il futuro del nostro mondo.

La "performance" più interessante statisticamente parlando resta quella delle 251-500: +43,3%. Già che siamo in vena di

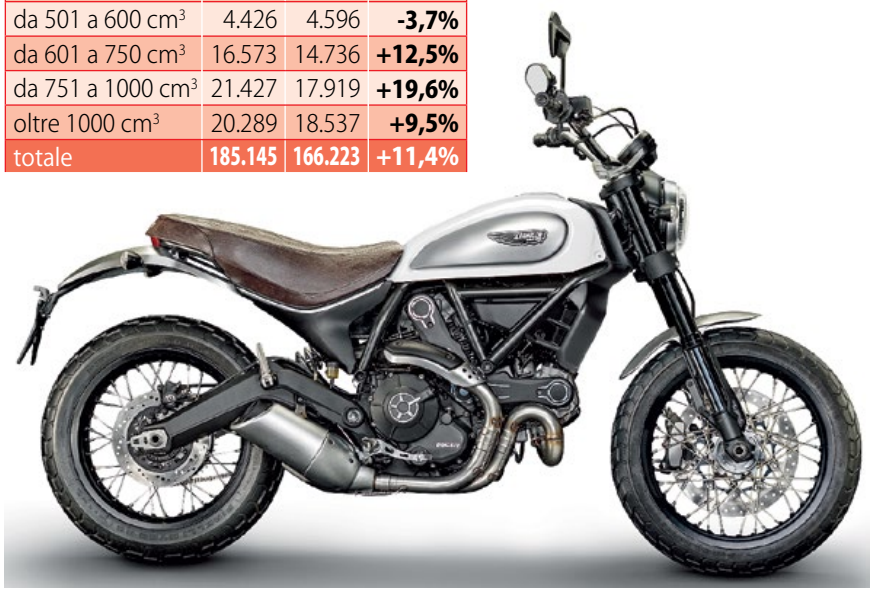
Le immatricolazioni

	MOTO			SCOOTER			TOTALE		
	2016	2015	variaz. %	**2016**	2015	variaz. %	**2016**	2015	variaz. %
gennaio	4.931	3.825	**+28,9%**	6.136	5.421	**+13,2%**	11.067	9.246	**+19,7%**
febbraio	6.682	4.784	**+39,7%**	7.132	5.126	**+39,1%**	13.814	9.910	**+39,4%**
marzo	9.428	7.817	**+20,6%**	10.109	8.805	**+14,8%**	19.537	16.622	**+17,5%**
aprile	9.914	8.673	**+14,3%**	13.924	12.923	**+7,8%**	23.838	21.596	**+10,4%**
maggio	9.981	7.829	**+27,5%**	15.149	13.489	**+12,3%**	25.130	21.318	**+17,9%**
giugno	8.561	7.712	**+11,0%**	14.613	14.056	**+4,0%**	23.174	21.768	**+6,5%**
luglio	7.578	7.449	**+1,7%**	14.889	16.799	**-11,4%**	22.467	24.248	**-7,4%**
agosto	3.189	2.493	**+27,9%**	7.144	5.898	**+21,1%**	10.333	8.391	**+23,1%**
settembre	5.184	4.559	**+13,7%**	11.247	10.326	**+8,9%**	16.431	14.885	**+10,4%**
ottobre	3.872	3.425	**+13,0%**	7.460	7.441	**+0,3%**	11.332	10.866	**+4,3%**
novembre	2.909	2.315	**+25,7%**	5.113	5.058	**+1,1%**	8.022	7.373	**+8,8%**
totale	**72.229**	**60.881**	**+18,6%**	**112.916**	**105.342**	**+7,2%**	**185.145**	**166.223**	**+11,4%**

Fasce di cilindrata

moto e scooter	2016	2015	variaz.
fino a 125 cm³	47.977	42.130	**+13,9%**
da 126 a 200 cm³	23.812	22.421	**+6,2%**
da 201 a 250 cm³	6.341	5.845	**+8,5%**
da 251 a 500 cm³	44.300	40.039	**+10,6%**
da 501 a 600 cm³	4.426	4.596	**-3,7%**
da 601 a 750 cm³	16.573	14.736	**+12,5%**
da 751 a 1000 cm³	21.427	17.919	**+19,6%**
oltre 1000 cm³	20.289	18.537	**+9,5%**
totale	**185.145**	**166.223**	**+11,4%**

VERSO IL FUTURO
Al quinto posto della classifica annuale c'è la Ducati Scrambler Classic (sotto, nella nuova colorazione 2017)



Segmento moto

	2016	2015	variaz.
Custom	6.736	6.047	**+11,4%**
Enduro	24.031	18.882	**+27,3%**
Naked	25.343	20.945	**+21,0%**
Sportive	3.755	3.859	**-2,7%**
Supermotard	2.732	1.964	**+39,1%**
Trial	1.019	900	**+13,2%**
Turismo	8.555	8.218	**+4,1%**
altre	58	66	**-12,1%**
totale	**72.229**	**60.881**	**+18,6%**

Casa per Casa top 10

		2016	perc.*
1.	Honda	41.123	**22,2%**
2.	Piaggio	29.801	**16,1%**
3.	Yamaha	26.692	**14,4%**
4.	Kymco	19.614	**10,6%**
5.	BMW	12.080	**6,5%**
6.	Ducati	7.608	**4,1%**
7.	Kawasaki	5.650	**3,1%**
8.	KTM	5.548	**3,0%**
9.	Harley-Davidson	4.670	**2,5%**
10.	Suzuki	4.649	**2,5%**

*percentuale dell'immatricolato 2016

cifre da bilancio di fine anno, notiamo, sempre per le moto, come l'incremento percentuale migliore rispetto al 2015 ci sia stato in febbraio, quasi il 40%! Ma passando al numero di targhe, il balzo in avanti più significativo è stato in maggio, +27,5% e quasi 10.000 moto vendute.

Si parla tanto di Europa, da un po' e per tanti motivi, e del nostro "peso" all'interno dell'Unione. Be', come motociclisti possiamo essere orgogliosi di essere italiani perché **siamo il mercato europeo più importante per l'immatricolato, mentre al primo posto si piazza la Francia se si sommano anche i ciclomotori** e noi diventiamo secondi. Terza la Germania (seconda nella classifica solo immatricolato), quarta la Spagna e quinto il Regno Unito che risulta ancora nell'Unione Europea. Gli incrementi ci sono stati in molti mercati nazionali tra i più significativi, ma a fine anno probabilmente mancherà all'appello grosso modo la metà delle due ruote che si vendevano nel 2007, anno pre-crisi. ■

LE CLASSIFICHE
da gennaio a novembre 2016

Top 20 - Le moto

1.	**BMW R 1200 GS**	**3.303**
2.	**Honda Africa Twin**	**2.805**
3.	**Yamaha Tracer 900**	**2.534**
4.	Honda NC 750 X	**2.318**
5.	Ducati Scrambler	**2.156**
6.	BMW R 1200 GS Adv.	**2.024**
7.	Yamaha MT-07	**1.396**
8.	Ducati Multistrada 1200	**1.301**
9.	Yamaha XSR 700	**1.109**
10.	Kawasaki Z 800	**1.044**
11.	M. Guzzi V7 Stone/Special/Racer/Stor.	**1.022**
12.	Kawasaki Versys 650	**951**
13.	Yamaha MT-09	**913**
14.	Honda CB 500 X	**863**
15.	Triumph Street Twin	**842**
16.	KTM 125 Duke	**822**
17.	Harley-Davidson XL883N Iron	**798**
18.	Ducati Hypermotard/strada 939	**767**
19.	BMW S 1000 XR	**712**
20.	Harley-Davidson Forty-Eight	**672**

Top 10 - Gli scooter

1.	**Honda SH 150**	**8.403**
2.	**Honda SH 300**	**8.120**
3.	**Honda SH 125**	**7.686**
4.	Kymco Agility 125 R16	**4.837**
5.	Piaggio Beverly 300	**4.416**
6.	Yamaha TMax 500	**3.853**
7.	Piaggio Liberty 125 ABS	**3.712**
8.	Piaggio Beverly 350	**3.152**
9.	Yamaha XMax 250	**2.999**
10.	Vespa GTS 300 Super	**2.840**

Top 10 - I 50 cm³

1.	**Piaggio Liberty 50 4T 3V**	**2.784**
2.	**Scarabeo 50 2T**	**1.844**
3.	**Vespa Primavera 50 4T**	**1.063**
4.	Vespa Primavera 50 2T	**1.051**
5.	Yamaha Aerox	**710**
6.	Scarabeo 50 4T 4V	**690**
7.	Beta RR 50 Enduro	**590**
8.	Honda Vision 50	**587**
9.	Kymco Agility 50 R16 2T	**523**
10.	Piaggio Zip 50 2T	**504**

di **Ugo Passerini**

Prestigio e sostanza

PARLA IL GENERAL **MANAGER** DELLA CASA INGLESE: LE SCELTE VINCENTI, I **SUCCESSI** COMMERCIALI, LA PRODUZIONE, I **PROGETTI** FUTURI E L'INDISCUTIBILE FASCINO

Non basta avere il nome giusto e altisonante per imporsi sul mercato, oggi, soprattutto quando quello che produci ha una grande componente tecnica che si abbina a quella emozionale. Non è sufficiente chiamarsi Triumph per farsi apprezzare, bisogna che le tue moto siano piene sia di fascino sia di contenuti, e noi italiani, con alcuni prestigiosi marchi che hanno tentato di spiccare di nuovo il volo per poi ricadere inesorabilmente a terra, lo sappiamo bene. Lo sapeva bene John Bloor quando, alla fine degli anni Ottanta, ha deciso di investire nell'industria motociclistica, e non è stato facile. Ma la realtà oggi è davanti agli occhi di tutti. Ce ne parla Christophe Couet, general manager Triumph Motorcycles.

– Nel 2015, Mr. Couet, dichiarava che "in Italia Triumph ha il 30% delle sue vendite per la gamma Bonnevile, un altro 30% è per la famiglia Tiger e 30% per le Speed e Street. Questo grazie alla scelta di aver portato avanti più modelli in contemporanea". Nel 2016 sono cambiate le percentuali?

«Abbastanza. La nuova gamma Bonneville vale circa il 50% delle nostre vendite. La famiglia Bonnevile, ad oggi, punta a una clientela più ampia rispetto a prima, grazie ai due motori Euro-4 di 900 e 1200 cm³ e alla gamma di modelli molto diversi tra loro, andando dalla Thruxton alla Street Twin. Triumph ha creato questo segmento delle "modern classic" nel 2000 quando ha lanciato la Bonneville 865 cm³, e adesso che questo segmento è divenuto una tendenza a cui guardano anche altri marchi, è normale che Triumph sia uno dei leader».

– Siete soddisfatti delle vostre performance sul mercato italiano nel 2016?

«Il lancio della nuova gamma Bonneville è stato un vero successo e contiamo di chiudere quest'anno a +30% rispetto quello precedente. Per il 2017, contiamo di fare altrettanto grazie alle tante novità che abbiamo appena presentato: Bonneville Bobber, Street Cup, Bonneville T100 e T100 Black e, naturalmente, la Street Scrambler».

– Triumph è il marchio inglese che ha avuto l'unico vero rilancio duraturo e di successo con una produzione industriale moderna e una gamma completa. Ma il fascino del marchio sicuramente non è mai sufficiente ad assicurare il risultato. Che cosa ha fatto la differenza?

«La differenza è stata fatta senza dubbio da John Bloor, che da subito ha investito molto nella produzione per garantire una qualità tra le più alte tra quelle che si possono ritrovare sul mercato. La stessa cosa si può dire per gli investimenti in R&D che permettono a Triumph di proporre modelli sempre nuovi e all'altezza delle aspettative dei nostri clienti. Ancora, un altro aspetto fondamentale è che siamo rimasti indipendenti con un socio unico e siamo diventati un vero "family business" quando Nick Bloor, figlio di John, è diventato CEO qualche anno fa. Questo modello di business oggi è unico nel mondo delle moto ed è giusto e importante sottolinearlo».

> «La nuova gamma **Bonneville** vale circa il 50% delle vendite Triumph in **Italia** nel 2016»

– Dove sono prodotte attualmente le Triumph? Solo in Gran Bretagna?

«Triumph ha cinque factory: due a Hinckley a circa 45 minuti da Birmingham, due in Tailandia e una in Brasile, dove si produce componentistica e si assembla a seconda delle differenti necessità di mercato».

– Quanto produce complessivamente Triumph annualmente?

«Circa 60.000 pezzi l'anno venduti nei 32 Paesi nei quali è presente».

– La Brexit avrà conseguenze per la vostra attività?

«Siamo tutti molto focalizzati sul business e sul fornire sempre e solo il meglio ai nostri clienti. Inoltre, crediamo che le conseguenze saranno più politiche che economiche».

– La Bobber presentata recentemente è monoposto. Resterà così o ci sarà una "possibilità" per chi magari "per strada" raccoglie un passeggero?

*«Siamo rimasti **indipendenti** con un socio unico e siamo un vero "family business" da quando il figlio di John Bloor è **diventato** amministratore delegato»*

«La logica che sta dietro a questa scelta è quella di proporre una moto senza compromessi come le custom anni '50/'60 nate nel USA su base Bonneville. Senza compromessi vuol dire che la moto originale era così, Triumph è l'originale e quindi la Bonneville Bobber non poteva che essere monoposto».

– Perché proporre un record di velocità sul lago salato per un marchio che in parte punta al fascino retrò?

«Ricordo che non è un banale "lago salato", ma si chiama Bonneville. Un nome diventato leggenda nel mondo delle moto proprio grazie al record di velocità ottenuto dalla Triumph negli anni Cinquanta. Era quindi normale per noi tornare alle nostre radici dimostrando ancora oggi tutta la nostra capacità e forza tecnica».

– Triumph Trident, una moto che fa muovere le farfalle nello stomaco ancora oggi. Ne rivedremo una in futuro?

«Chi può dirlo? Come abbiamo dimostrato in Triumph rispettiamo il nostro passato e lo guardiamo sempre con interesse...»

– C'è una attività di Club?

«Triumph, è vero, è un marchio che "muove le farfalle nello stomaco". Tanti i nostri appassionati che crescono sempre di più. Noi siamo grati a tutti loro e alle mille attività che nascono spontanee. Al momento non esistono club ufficiali Triumph in nessuna forma. Certo è una priorità aziendale affrontare anche questo punto e canalizzare passione e idee». ■

FARFALLE NELLO STOMACO
Qui sotto, la Street Cup e la Street Scrambler. In alto, la Bonneville Bobber con manubrio alto e basso. Nella pagina a fianco, Christophe Couet

di **Giovanna Guiso**

La competenza ci salverà

UNA PROPOSTA DI **COLLABORAZIONE** TRA MOTOCICLISTI E AUTORITÀ, PER RENDERE LE STRADE PIÙ SICURE E GLI UTENTI DELLA STRADA PIÙ **CONSAPEVOLI**

La manutenzione delle strade italiane continua a essere trascurata e talvolta è responsabile di gravi incidenti stradali. Anche le strade di nuova costruzione spesso presentano tratti pericolosi che rivelano problemi di progettazione.

Se è vero che per mettere in sicurezza le strade occorrono risorse, è altrettanto vero che le risorse vengono spese male rivelando l'incompetenza di chi decide in che modo, quando e dove intervenire. Avete mai fatto caso a quanti pali della segnaletica e della luce sono posizionati in esterno curva nei tratti dove è più frequente perdere il controllo della moto e uscire fuoristrada? Pochi sanno che in sella a uno scooter o a una bicicletta sbattere la testa a 30 km/h contro un segnale di pericolo generico, dove il pericolo è il palo, vuol dire morire. E a quanti guard-rail vengono posizionati dove non c'è alcun bisogno di protezioni perché in prossimità della strada c'è un campo di grano? Quel terreno è una via di fuga che permette l'eventuale decelerazione del corpo in scivolata senza che subisca lesioni.

Le risorse non servono a nulla se manca la volontà di fare eseguire seri controlli da parte di personale competente, capace di adottare soluzioni adeguate.

Oltre agli interventi auspicati da parte delle istituzioni, c'è qualcosa che ognuno di noi può fare: segnalare alle istituzioni i tratti stradali pericolosi affinché siano messi in sicurezza. Ogni utente può inoltrare la propria segnalazione attraverso le associazioni motociclistiche presenti sul territorio, già attive su questo fronte. Questa azione è di fatto una collaborazione tra utenti e autorità, la stessa collaborazione recentemente proposta dalla Sezione Motociclismo Cral CariParma di Piacenza alle autorità locali, a nome di altre 9 associazioni motociclistiche piacentine: BACA Italy, BMW Club Piacenza, Goldwing Club Piacenza, Pistoni Tonanti, Moto Club Polizia Di Stato, Raid For Aid, Randagi Su di Giri, Scodellator's e Vespa Club Piacenza.

Questa proposta di collaborazione ha due obiettivi: raccogliere le segnalazioni di pericoli o dei punti pericolosi sulle strade, portarli all'attenzione degli Enti preposti proponendo soluzioni concrete; avvicinare e addestrare i giovani motociclisti all'utilizzo consapevole del proprio motoveicolo sensibilizzandoli ai pericoli della strada, contribuendo così a creare una nuova generazione di utenti delle due ruote, più preparati e sensibili nei riguardi della sicurezza di tutti. La proposta è stata presentata alla conferenza "Una guida per chi guida. Sicurezza, comportamenti e prevenzione. Una proposta di collaborazione tra utenti e autorità", patrocinata da Comune e Provincia di Piacenza, svoltasi a Piacenza lo scorso 29 ottobre.

Oltre a segnalare alle autorità locali i punti stradali pericolosi, le associazioni piacentine si sono rese disponibili ad affiancare i docenti nei corsi per il patentino del ciclomotore organizzati dalle istituzioni scolastiche, in modo da trasmettere agli studenti quelle nozioni pratiche e quelle "dritte" derivate dall'esperienza, che consentono di evitare l'incidente.

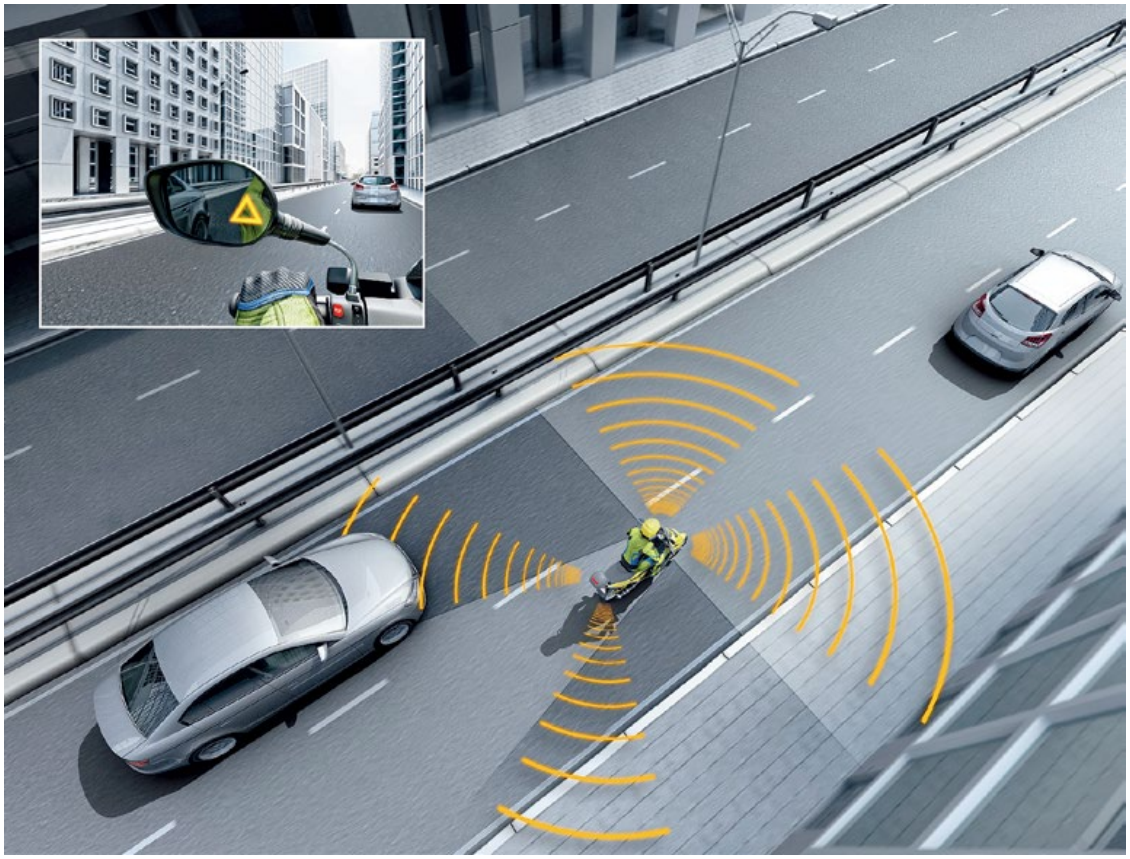
*I **motociclisti** non dovranno più essere quelli "veloci, **spericolati** e rumorosi" come invece **spesso** sono percepiti*

Alla conferenza, organizzata dalla Sezione Motociclismo di Cral CariParma in collaborazione con AMI Onlus e con il contributo di Agricar Diesel-Mercedes Benz, Osellini Moto, Nuova Tivo e Motoairbag, è stato inoltre illustrato il metodo scientifico dell'Associazione Motociclisti Incolumi Onlus

(AMI) per analizzare gli incidenti stradali e salvare migliaia di vite, **poi si è parlato di come progettare strade sicure che prevedano l'errore umano, del ruolo della formazione del pilota**, della preparazione, dell'addestramento e del controllo dei veicolo nella prevenzione degli incidenti stradali, di abbigliamento protettivo, di dispositivi di protezione attiva e passiva su motociclette e automobili, dei progetti firmati FMI sulla sicurezza stradale, della gestione dell'emergenza dall'incidente al primo soccorso, di come segnalare alle istituzioni ed eliminare i pericoli sulle strade.

«L'idea di proporre una collaborazione tra associazioni e autorità locali – ha dichiarato l'organizzatore della conferenza Roberto De Maria – *e di organizzare una conferenza sulle problematiche inerenti la sicurezza stradale è nata dall'incontro con AMI Onlus e dalla consapevolezza che la sicurezza stradale riguarda tutti gli utenti della strada e non solo quelli vulnerabili. È stata inoltre decisiva la necessità di far comprendere alla popolazione che i motociclisti non sono "quelli veloci, spericolati e rumorosi", come spesso sono percepiti, ma persone consapevoli di ciò che li circonda, dei pericoli della strada e di dover condividere con gli altri utenti gli stessi spazi. Una delle attività della nostra associazione è viaggiare in moto alla scoperta di nuovi luoghi.* ***Alla base di questa attività c'è la sicurezza in tutti i suoi aspetti, compreso quella di indossare un abbigliamento protettivo per renderci visibili****. L'attività di AMI Onlus a favore della sicurezza dei motociclisti è un esempio da seguire: se esistono problemi che possono essere risolti con un minimo di impegno, le associazioni piacentine li segnaleranno a chi di dovere e proporranno soluzioni concrete. Chi vorrà aderire a questa proposta sarà benvenuto».*

Chi volesse contattare Roberto De Maria, quindi, può telefonare al 346-0915095, o scrivere a moto.cralcariparma@gmail.com ■



STAFF AL COMPLETO

In moto è importante vedere bene e farsi vedere (a sinistra). In alto e nella pagina a fianco, due momenti della conferenza. I relatori sono stati Lorenzo Mendogni, Marco Comelli, Giuseppe Botta, Fabio Colombo, Giovanna Guiso, Andrea Vignozzi, Luca Raimondi, Enrico Garino, Marco Guidarini, Franco Daudo e l'organizzatore Roberto De Maria

di **Francesco Gulinelli**

La coperta si allunga

IL "DOWNSIZING" **RIDUCE** ANCHE LE PRESTAZIONI. IL **DRUM CHARGER**, UN PROGETTO DELLA ALTEREGO HARDWARE, **POTREBBE** RAPPRESENTARE UNA BUONA **SOLUZIONE**

Le prestazioni di un motore a combustione interna a grandi linee si possono predeterminare già sulla carta una volta noti alcuni parametri di base: pressione media effettiva, velocità media del pistone, frazionamento e cilindrata. Per ottenere le prestazioni desiderate in linea di massima si può lavorare sulla cubatura e sul numero dei cilindri, difatti gli altri due parametri sono abbastanza intoccabili. **La velocità media del pistone è un parametro tecnologico**, cioè fare girare un motore più in alto significa spendere di più in materiali e lavorazioni oppure ridurre la vita utile del propulsore (basta pensare ai motori da competizione che vengono fatti girare più alti dei motori di serie da cui derivano). D'altro canto la pressione media effettiva, cioè il valore che descrive l'efficienza di riempimento della camera di scoppio, è un parametro che su un motore aspirato è difficilmente migliorabile, quello che possono fare gli sviluppatori è cercare di ottenere un valore il più possibile costante al variare del regime di rotazione, in modo da avere una curva di coppia il più possibile regolare, ma in termine di valore massimo poco si può fare.

A meno che... a meno che non si trovi il modo di aumentare l'alimentazione d'aria nel cilindro, ovvero di ottenere la cosiddetta sovralimentazione del motore. **Sulle moto molto veloci si può ottenere una leggera sovralimentazione con cosiddetto "air-box in pressione" che inizia a farsi sentire sopra i 200 km/h**, oppure si può realizzare una sovralimentazione forzata con un compressore azionato dai gas di scarico tramite una turbina o dall'albero motore tramite una puleggia, vedi Kawasaki H2 ,un sistema che inizia a farsi sentire... sopra i 20.000 euro!

Ma se si cerca di aumentare le prestazioni sulle piccole cilindrate, ovvero su moto relativamente lente

ed economiche, bisogna cercare altre strade con soluzioni in grado di non incidere troppo sul prezzo d'acquisto, sulla bilancia ed ovviamente sulla affidabilità. La AlterEgo Hardware (**alterego-hardware.com**) sta sviluppando un brevetto che si basa su un sistema in effetti molto semplice e compatto. Denominato Drum Charger, è una soluzione pensata per i piccoli motori mono o bicilindrici di cilindrata compresa fra i 125 e i 400 cm^3 sui quali realizzare non aumenti "monstre" di prestazioni, ma un semplice irrobustimento della curva di coppia tramite una maggiore efficienza che può essere spesa per ridurre i consumi oppure per aumentare coppia e potenza.

Semplicità concettuale

Il Drum Charger è un sistema concettualmente semplicissimo: una prima camera cilindrica è collegata al collettore di scarico da cui riceve le onde di pressione che eccitano la membrana discoidale sul fondo del volume. Questa membrana, realizzata in materiali compositi, si comporta come la superficie di un tamburo, si deforma elasticamente all'aumentare della pressione e va a ridurre il volume della camera adiacente. Questa camera da un lato riceve aria dall'esterno, dall'altro la immette nei collettori di aspirazione, un sistema di valvole di non ritorno veicola il flusso in un'unica direzione. **L'aria quindi non è solo aspirata nel motore dalla discesa del pistone, ma proprio pompata dalle oscillazioni della membrana**. Si sfrutta una fonte di energia gratuita (l'energia cinetica dei gas di scarico) per immettere energia nell'aria in aspirazione, a una cadenza naturalmente sincronizzata con il regime di rotazione del motore. La sovralimentazione che si ottiene è di valore ridotto (0,2-0,3 bar) ma permette un aumento dell'efficienza del motore di un valore sperimentalmente valutato di circa il 15-20%.

La soluzione sulla carta appare l'uovo di Colombo, si adatta a tutti i tipi di motore a combustione interna, sia diesel che benzina, sia due tempi che quattro tempi, ma per le sue caratteristiche di leggerezza (1 kg), semplicità ed economicità vede la sua naturale applicazione sui piccoli motori di scooter e motocicli. Dal punto di vista della sua reale applicabilità non richiede la riprogettazione del motore, ma solo del sistema di aspirazione e scarico, nonché la messa a punto dei parametri di alimentazione, non richiede elettronica aggiuntiva di controllo, può portare alla eliminazione dell'air-box a cui virtualmente si sostituisce e collabora anche al contenimento delle emissioni acustiche. **Piuttosto il suo limite sono gli ingombri, visto che il cosiddetto "tamburo" ha un diametro compreso fra i 22 e i 27 cm** e deve essere posizionato a circa 60-80 cm dalla testata per non eccedere con le temperature di esercizio.

Quale sarà il futuro di questa soluzione è da vedere, ma stante l'interesse dimostrato dai grandi costruttori, le prospettive sono interessanti. ■

PER LE CILINDRATE GRANDI DIVENTO DUPLEX
Il Drum Charger è un sistema nato per cilindrate unitarie comprese fra i 125 e i 200 cm^3, difatti sulla KTM Duke 390 è stata realizzata una soluzione duplex, con un tamburo per lato e i due flussi che si congiungono poco prima della testata

DA 40 ANNI CI PIEGHIAMO AD UNA SOLA PASSIONE

Dal 1976 Motosprint *racconta il mondo della competizione agli appassionati delle due ruote. Oggi lo fa in modo diverso; stesso motore ma nuova carena.*

Non perdere il nuovo Motosprint.

MOTO SPRINT

AI LETTORI
Scavate nella memoria e raccontateci le vostre esperienze, le storie che vi legano alla motocicletta**. Non abbiate freni: queste pagine le riserviamo a voi. Scriveteci a **posta@inmoto.it

Una lady e la sua Lady

DA QUANDO HO **RIPRESO** LA MOTO, CINQUE ANNI FA, HO **DIMOSTRATO** CHE IN DUE SI PUÒ **FARE** TUTTO, ALLA FACCIA DEI **PREGIUDIZI** E DI CHI NON CREDEVA IN ME

Non so se verrà mai letta la mia lettera, e non so nemmeno se riuscirò mai spiegare e far capire bene quello che provo in moto.

Mi chiamo Nadia e vivo in un paesino di campagna nella "Bassa Modenese", esattamente zona terremotata 2012. La passione per le moto me l'hanno trasmessa i miei fratelli, Alessandro e Ermete, soprattutto Alessandro e la sua compagnia di amici.

Fin da ragazzina ho amato più i giochi e le passioni maschili, forse perché mio padre era un camionista ed era il mio eroe, amavo mettere le mani nell'olio e veder modificare i motorini. Allora mio fratello aveva un Fifty, ho imparato con quello a cambiare le marce, poi passò a una 125 Honda MTX: quella me l'aveva vietata, ma per mia fortuna lui partì per il militare e io, sapendo dove teneva le chiavi, gli usavo la moto di nascosto.

Ho perso mio padre quando avevo vent'anni e lì la mia vita è cambiata, mi sono messa a fare la fidanzata seria, mi sono sposata, e ho messo al mondo due bellissimi bimbi, ma la moto non l'ho presa più in mano!

Dopo 17 anni mi sono separata, e dopo due anni dalla separazione, non facile per me, ho deciso che volevo una moto... come potevo far sì che non mi condannassero a morte, visto che ero mamma di due bambini uno dei quali di appena due anni? Be' me ne sono infischiata di giudizi e pregiudizi. Il mio ex se n'è andato con un'altra, ho fatto tutto quello che volevano gli altri per 17 anni, era quindi ora che riprendessi in mano la mia vita!

Mi sono impegnata e in un mese ho preso la patente, a guidare ero già brava, ma **ricordo ancora la frase del mio esaminatore: "Non si è bravi motociclisti solo perché si sa portare una moto".**

Esperienze! In due settimane ho deciso quale moto avrei preso, una Ducati Monster 796, la mia Lady. Lei ha cambiato la mia vita, in meglio. Lo avessi fatto prima questo cambiamento! Il 2 dicembre del 2011 la porto a casa, io, donna mamma in moto a 39 anni, non vi dico quante difficoltà a far capire agli uomini che non ero lesbica, che non avevo la moto per far la figa, e soprattutto che non avevo paura di nulla...

IN COPPIA, DAPPERTUTTO
Due scatti dall'album dei ricordi di Nadia, con lei e la sua Monster 796

Molti mi odiano, molti mi amano, molti mi hanno stretto la mano per farmi i complimenti; ho portato la Lady in pista e **ho dimostrato che si può tutto, e ora dopo 4 anni e mezzo io e Lady ci siamo fatti la bellezza di 57.000 km**: le Dolomiti quasi tutte, i passi (tutti mi dicevano che non sarei riuscita) fatti! Posso guidare una media di 800 km in un giorno e non mi stanco, ho visitato la Francia, e ultimo giro in solitaria giù ad Amatrice, Gran Sasso, alle Gole del Sagittario. E su e giù per le strade: io odio il navigatore, amo le cartine e andare a istinto

Dopo tutte queste parole posso solo dire che la Lady è aria, ossigeno, emozioni, gioie e dolori, lei è parte di me, lei è il mio cuore che pulsa, io la coccolo a mille, so quando ha qualche cosa che non va, così allora la rassicuro e sistemo il tutto. Lei è passione pura, molti non capiscono ma non importa. Poi... mi ha fatto trovare di nuovo l'amore! Pure lui motociclista: è da due anni che sono strafelice, e oggi a 44 anni posso solo rimpiangere gli anni persi a non aver avuto altre moto, ma sempre meglio tardi che mai...

Nadia

OGNI PASSIONE
HA UN PUNTO DI PARTENZA.

ABBONATI A IN MOTO E COMINCIA IL TUO VIAGGIO.

Abbonarsi è semplice e veloce!

Compila il tagliando qui a fianco, ed invialo a:
Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma,
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
Telefono: 06.78.14.73.11
da lun. a ven. ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53. Per pagamenti
con carta di credito
puoi visitare il sito www.abbonatiweb.it
L'offerta è valida solo per l'Italia
con scadenza 31/12/2017
Per abbonamenti all'estero
visita www.abbonatiweb.it
o contattaci ai recapiti
sopraindicati
per ulteriori info

Cognome e nome .....
Via ..... n° .....
Cap ..... Città ..... Prov. .....
Telefono ..... e-mail .....

Ho scelto di pagare tramite:

☐ **c/c postale** n. **80721178** ☐ **Bonifico Bancario** Iban: **IT 90 V 0760103200 000080721178**

intestato a Diffusione Editoriale Srl – Via Clelia 27 – 00181 Roma – causale "Abbonamento In Moto" di cui allego fotocopia

Autorizzo la Conti Editore Srl ad inserire i miei dati per l'invio di materiale informativo, pubblicitario o promozionale ec anche ai fini di informazione e promozione di prodotti e servizi di terza società. In ogni momento, a norma D.Lgs. 196/2003, potrò avere accesso ai miei dati per prenderne visione, chiederne la modifica o la cancellazione oppure oppormi al loro utilizzo scrivendo a: Conti Editore Srl, via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227.111 - Fax 051.6227.309.

Data ..... Firma .....

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2017.

MI ABBONO PER UN ANNO A IN MOTO AL PREZZO SPECIALE DI € 38,00

di **Laura Cattaneo**

Come una ragazza

COSA **SIGNIFICA** FARE LE COSE "COME UNA RAGAZZA"? E **PERCHÉ** È DIVENTATO QUASI UN INSULTO? IN UN VIDEO, LA **RISPOSTA** PERFETTA LA DANNO LE BAMBINE

All'inizio del video, una bella ragazza si posiziona davanti alla telecamera. Avrà sì e no una ventina d'anni, i capelli perfettamente pettinati, il viso truccato, è ben vestita. Forse le hanno detto che si sarebbe svolto un casting per una pubblicità, e lei si è fatta ancora più bella. Da fuori campo, la voce della regista la saluta e le spiega cosa deve fare: "Ciao Erin, ora ti chiederò di compiere alcune azioni e tu falle senza pensarci, esattamente come ti vengono. Ora mostrami cosa significa per te correre come una ragazzina". Erin comincia a sgambettare come farebbe un'anatra zoppa, con le manine all'infuori e i piedi che sbattono. **Dopo Erin, è il turno di un'altra che alla medesima corsa da anatra aggiunge anche una scena isterica** per dei capelli che si potrebbero spettinare: "Oh mio dio, i miei capelli!". Un'altra ragazza, sempre intorno ai 20 anni, corre sbattendo le mani come se stesse salutando una folla adorante. Ora è il turno dei maschi: un ragazzino corre come se avesse paura di schiacciare delle uova, mentre un ventenne sembra la peggiore imitazione dell'omosessuale da film.

"Ora mostrami cosa significa per te combattere come una ragazzina", lo incalza la regista, e lui sembra una gatta impazzita, tira graffi con le mani, ci manca solo che soffi. "Mostrami cosa significa lanciare una palla come una ragazzina" chiede la regista e il montaggio mostra le ventenni che fingono di lanciare palle da baseball come se avessero in mano sterco di mucca e il ragazzino che si lamenta mentre gli scivola di mano la palla immaginaria: "Awwwwwww".

Dopo questa prima sequenza, esce una scritta che dice: Abbiamo fatto le stesse domande ad alcune ragazzine. Ce n'è una sul palco: Dakota, 10 anni. "Ciao! – le dice la regista. – Fammi vedere cosa significa per te correre come una ragazzina, lanciare come una ragazzina, combattere come una ragazzina". **Dakota corre sul posto concentratissima come dovesse battere Bolt sui 100 metri e come se dovesse lanciasse l'home run della vita**, mentre un'altra sembra che voglia spaccare la faccia al suo acerrimo nemico. A una viene chiesto: "Cosa significa per te correre come una ragazzina?" "Significa correre più veloce che posso", risponde. Nel video ci si domanda: ma quando succede che l'espressione come una ragazzina diventa un insulto? Quando viene vissuta come un'umiliazione? "Corri come una femmina! Lanci come una femminuccia, combatti come una feeeeeeemminaa!".

A furia di coretti nei cortili di scuola, **persino una ragazza forte e determinata arriva a pensare che fare le cose come una ragazza corrisponda a farle da scema**. "Agisce come una goccia", dice una delle ventenni "chi te lo dice si sente forte, e vuole farti sentire più debole. Alle ragazzine a cui viene detto tu corri, calci, lanci la palla da femmina come fosse un insulto direi: vai avanti così, perché va bene. Se corri forte, colpisci bene, lanci da dio e ottieni dei risultati, comunque tu lo stia facendo, stai facendo bene!". E un'altra: "Sì! Io corro come una ragazza, colpisco come una ragazza, lancio come una ragazza e sai perché? Perché IO SONO una ragazza! E non c'è niente di cui debba vergognarmi!".

Non vergogniamoci, ragazze, facciamo le cose come le facciamo noi perché va bene. E da oggi combattiamo come ragazze perché corri come una ragazza diventi uguale a vinci! (Se volete vedere il video, preparate i fazzoletti e andate su Youtube: digitando "always like a girl"). ■

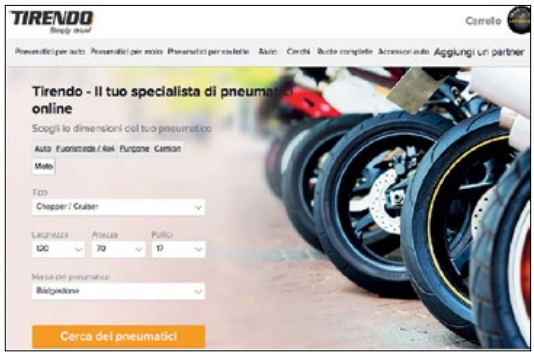
LA VISIONE SINCERA DELL'INNOCENZA
Sopra, un frame del video "Always #LikeAGirl" tratto da Youtube

di **Enrico Schiavina**

Le gomme? Online!

UN'OFFERTA STERMINATA, **RISPARMIO** E COMODITÀ. DILAGA L'ABITUDINE DI ACQUISTARE IN **RETE** I PNEUMATICI. TANTO CHE **ORMAI** ANCHE I GOMMISTI...

Oggi online si compra sempre di più, ma forse stupisce scoprire che i pneumatici sono uno degli articoli maggiormente acquistati in rete. Un recente sondaggio rivela che un quarto degli automobilisti europei tra i 18 e i 65 anni ha già comprato online almeno una volta le gomme per il proprio mezzo (nel 2012 era solo il 4%). Vale più o meno lo stesso per i motociclisti: scegliendo le gomme online si risparmia (mediamente attorno al 20%, ma la percentuale ovviamente può oscillare molto) e le garanzie sul prodotto sono le stesse degli acquisti tradizionali. Le gomme si fanno spedire all'officina convenzionata più vicina, si prende appuntamento e le si va a montare. L'altra faccia della medaglia è che viene a cadere il rapporto di fiducia col gommista, ma il trend dell'acquisto dei pneumatici online è in continuo rialzo.

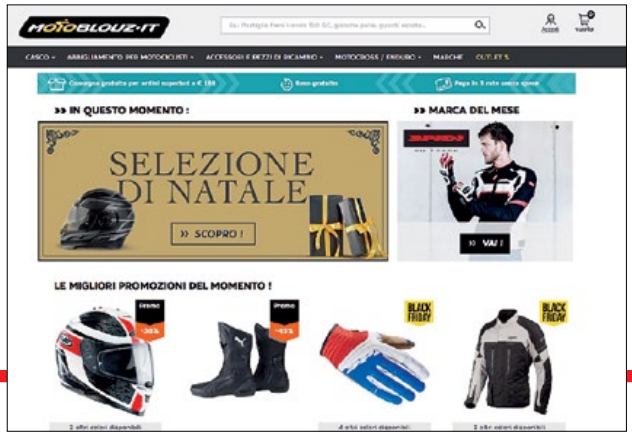


A far la parte del leone sul mercato dei pneumatici online c'è **gommadiretto.it**, versione italiana di un colosso tedesco del settore al quale ormai fanno riferimento anche i gommisti... Vende gomme di ogni genere possibile, ovviamente anche per moto: l'apposita sezione è divisa in ben dieci sottosezioni, dallo scooter alla supersport, dal quad all'enduro c'è veramente di tutto. Grafica semplice e intuitiva, si possono cercare le gomme per dimensione o per veicolo. Leggermente diverso **pneusonline.it**: al centro della homepage scorrono le offerte del momento, sul lato sinistro il menù di ricerca tramite le dimensioni degli pneumatici. Scorrendo verso il basso è possibile visualizzare i consigli del venditore, novità, i prodotti più

NEWS & CLICK

Motoblouz.it

È un grande portale di vendita online di accessori e attrezzature per moto e motociclisti. Con oltre 30.000 articoli disponibili nel suo sito e dieci anni di presenza sul mercato, motoblouz.it spazia tra caschi, abbigliamento, pezzi di ricambio e accessori. Esiste una identica versione del sito in Francia, Belgio, Svizzera, Spagna e Regno Unito.



Dueruotenelweb.it

Sottotitolo: "Il Blog per chi fa della moto uno stile di vita!". È un contenitore di racconti e riflessioni sul mondo delle due ruote. Non proprio aggiornatissimo, vi si trovano però alcune storie curiose scritte dagli utenti sulle loro moto, racconti di avventure a due ruote, e una sezione di annunci per moto d'epoca.

QUATTRO E DUE RUOTE
I siti di ricerca pneumatici sono tanti, e si occupano soprattutto di auto, ma la scelta per le moto non manca

venduti e una speciale selezione, le marche trattate, i prezzi ed eventuali sconti e risparmi. Anche qui la sezione dedicata alle gomme per moto è vastissima. Accattivante anche il portale di **gommista-specialista.it**, prezzi e modalità d'acquisto e di consegna sono molto chiare e c'è la possibilità di chiedere informazioni in chat. Di siti del genere ce ne sono altri, da **pneumaticishop.it** a **euroimportpneumatici.com**, oppure **tirendo.it** e altri ancora, le caratteristiche sono abbastanza simili, le possibilità di fare un buon affare variano a seconda delle offerte del momento.

Fin qui abbiamo parlato di grandi rivenditori in senso generale, quindi innanzitutto per auto e poi anche per moto. Esistono però anche siti specializzati nella vendita di pneumatici per moto, come **gommamoto.it** o **moto-pneumatici.it**, all'interno dei quali la gamma di prodotti disponibili è enorme. Se poi al contrario invece che ad un sito specializzato ci si vuol rivolgere alla grande distribuzione, basta andare sul conosciutissimo **amazon.it** per scoprire che alla voce "pneumatici per moto" sono recensiti oltre 28.000 articoli diversi. Lo stesso se si va su **ebay.it**, o su **trovaprezzi.it**. ■

IL SITO DEL MESE

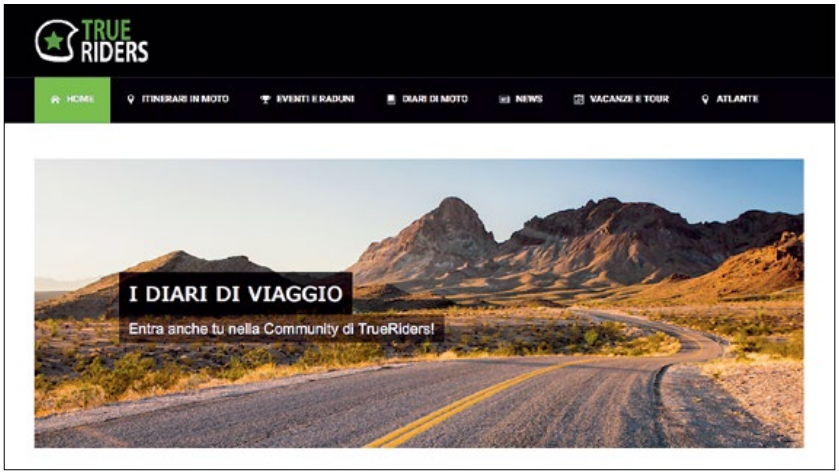
Mototuristi, dove andate?

trueriders.it

MA DOVE VANNO i motociclisti? Ce lo dice TrueRiders.it, portale specializzato in viaggi in moto di grande diffusione, testimoniata dagli oltre 50.000 fan su Facebook. Analizzando le preferenze della grande massa dei suoi utenti, TrueRiders.it ha cercato di capire quali sono i loro interessi, gli itinerari e i luoghi più amati da chi viaggia su due ruote.

Non sorprende che dall'analisi emerga una netta predilezione per le destinazioni di montagna, in particolare per le Dolomiti e gli Appennini. Il percorso che i visitatori di TrueRiders.it apprezzano di più è quello della via del Sale, l'antica strada che congiungeva le saline piemontesi alla costa ligure passando per la Savoia francese, seguito dalla Strada della Forra, il percorso tra gole e strettoie lungo il Lago di Garda. In generale apprezzati i percorsi di montagna più tradizionali: in Italia, il Passo Gavia e il Colle della Scala, all'estero il Grossglockner Hochalpenstrasse, in Austria. La community di TrueRiders si accende poi per il Passo dello Stelvio, per il quale si contano quasi 400.000 utenti con ben 32.000 visite al sito. Secondo posto per il Passo del Penice, 154.000 persone con 13.000 visite, e terzo il Lago di Braies, tappa di un suggestivo itinerario dolomitico, 111.000 persone raggiunte e 8.000 visite. Molta attenzione anche per le gole: per quelle del Sagittario, in Abruzzo, 377.000 persone e 22.000 visite. Fuori dai confini nazionali, spiccano gli imponenti percorsi nella Provenza francese, delle Gole del Dadès, tra le montagne dell'Atlante marocchino, e dei viaggi in direzione di Capo Nord.

TrueRiders.it propone decine di itinerari in Italia, nel resto d'Europa e in giro per il mondo: c'è un apposito atlante del mondo navigabile. Poi diari di viaggio, notizie, una sezione eventi e motoraduni, e poi consigli su come organizzare le vacanze con la propria moto o tour in paesi lontani con moto a noleggio. La community di TrueRiders, molto attiva nello scambiarsi idee e suggerimenti, ha utenti di tutte le età ma la fascia compresa tra i 45 e i 54 anni costituisce la fetta maggiore, andando oltre il 30% del totale.



Contenuti 9	Grafica 8	Navigazione 7

di **Zep Gori**

Andiamo a dominare

UNA SANA **MONOCILINDRICA** CHE ERA "TANTA ROBA", IN **GRADO** (OGGI) DI PIACERE A GIOVANI ED ESPERTI

Quelle belle moto di una volta. Quelle che non ci sono più. Quelle che ci mancano tanto. Quelle che con mille, duemila euro al massimo ci si mette in garage. Compreso nel prezzo anche tutti i ricordi di vent'anni fa, quando ci portavano in giro e non sapevamo quanto erano "fighe". O quando le guardavamo passare a passo di trotto mentre noi c'avremmo impennato tutto il giorno. Oppure siete semplicemente troppo giovani e una sana monocilindrica ad aria non sapete neanche cosa vuol dire.

La Dominator era tanta roba, con le sue belle vibrazioni, un po' di pistonate a basso regime, qualche scampanellio e il doveroso cambio olio frequente, perché magari coi chilometri – come tutte le sane monocilindriche – un po' se lo beve. **La Honda prudenzialmente indicava un cambio ogni 3.000 km con un bel viscoso Sae 20W/50.**

Oggi le sue prestazioni potrebbero far sorridere, e probabilmente se poi capiterà, non sarà per i numeri, ma per la loro godibilità. Perché i 45-46 CV alla ruota di una mono anni '90 regalano sensazioni che oggi non sono più comuni. Nella prova pubblicata su In Moto n. 5/1988 è scritto: "La meccanica è nervosa, rapportata corta e risponde prontamente alla minima sollecitazione sull'acceleratore". Sui consumi altre note positive: "con una media di 17-18 km/litro e prestazioni a velocità costante di 90 e 120 km/h rispettivamente di 21,4 e 17,7 km/litro".

E infine: "La guida è molto gratificante: **su strada la Dominator sfodera una precisione irreprensibile sullo stretto come sul veloce, priva di ondeggiamenti, e con un avantreno preciso** anche alla massima velocità in rettilineo, come pure viaggiando forte sullo sconnesso".

Si parla di prestazioni nell'ordine dei 160 km/h effettivi, che per una moto di 165 kg più o meno veri significa divertirsi senza preoccupazioni e sempre con una spesa contenuta. Come lo sono i prezzi di accessori e ricambi. Fra i primi non c'è rimasto moltissimo in circolazione – stiamo pur

Pregi
- Maneggevolezza e versatilità.
- Affidabilità e longevità.
- Reperibilità e costo ricambi.
- Consumi contenuti.

Difetti
- Sospensioni morbide.
- Amortizzatore un po' brusco nella risposta.
- Vibrazioni alti regimi.
- Protezione aerodinamica.

LE QUOTAZIONI

NX650 Dominator 1988-1990
da 500 a 1500 euro
NX650 Dominator 1991-1995
da 800 a 2500 euro
NX650 Dominator 1996-2002
da 1200 a 2500 euro

CAPOSTIPITE
Nella foto e nei dati tecnici: la Dominator del 1988, il primo modello, una monocilindrica scattante

MOTORE
Monocilindrico verticale, 4 tempi, raffreddato ad aria. Alesaggio e corsa 100 x 82 mm; cilindrata 644 cm³. Rapporto di compressione 8,3:1. Distribuzione monoalbero in testa comandata da catena, 4 valvole radiali per cilindro. Lubrificazione a carter secco. Alimentazione a carburatore Keihin 40 mm. Accensione elettronica CDI. Avviamento elettrico. Trasmissione primaria a ingranaggi, finale a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio. Cambio a 5 rapporti.

DIMENSIONI
Interasse 1.435 mm, lunghezza 2.160 mm, altezza sella 865 mm. Peso a secco 152 kg. Capacità serbatoio 13 litri.

PRESTAZIONI DICHIARATE
Potenza 46 CV a 6.000 giri/min (rilevata 38,7 CV); coppia 5,8 kgm a 5.000 giri/min (rilevata 4,7 kgm). Velocità massima 160 km/h (rilevata 160,2 km/h).

CICLISTICA
Telaio monoculla sdoppiata in acciaio. Sospensioni: anteriore forcella teleidraulica Showa di 41 mm Ø, escursione 220 mm; posteriore monoammortizzatore Showa idraulico regolabile, escursione 195 mm. Freni: anteriore Nissin a disco flottante di 256 mm Ø con pinza flottante a 2 pistoncini; posteriore a disco di 220 mm Ø. Pneumatici: anteriore 90/90-21"; posteriore 120/90-17".

sempre parlando di un modello nato oltre 25 anni fa – mentre per i secondi c'è addirittura da fare qualche affare andando in giro per subito.it perché di Dominator demolite per farne ricambi ormai se ne trovano abitualmente.

Sono solo buone notizie, perché trovare una Dominator con pochi km è certamente la parte più impegnativa. Quindi sarà più che normale prevedere qualche revisione parziale. Oltre i 40-50mila km quasi sicuramente saranno da sostituire i dischi freni, revisionare l'ammortizzatore, pensare a un paio di cuscinetti nuovi per il cannotto di sterzo. Con 70 euro spedito a casa (eBay difimoto) si ordina il kit Brembo disco posteriore + pastiglie, mentre con 75+50 euro e 7 euro di spedizione (eBay supermonza20836) si acquista un kit Brembo completo rispettivamente di disco anteriore e posteriore. Un Braking Wave anteriore costa di più ma c'è chi lo racconta un po' più aggressivo (124 euro spedito da eBay forevermoto).

Servisse anche un nuovo scarico, per risparmiare qualche kg e gli euro per un doppio silenziatore, un evergreen è il silenziatore singolo Arrow ParisDakar con dB-killer estraibile in acciaio inox. Un ricambio speciale ordinabile a 218 euro (eBay specialbike.alfio) che elimina il silenziatore di sinistra.

Per l'ammortizzatore la scelta più economica è il solito Wilbers Ecoline regolabile nel solo precarico molla, spedito in Italia a 319 euro (eBay mecadata-france). Volendo la regolazione idraulica in estensione, il prezzo sale a 400 euro per un Wilbers Stage 1 (stesso negozio) e a 463 euro per il bolognese FG FQE11 (eBay mingarellimoto).

Va detto che la Dominator con uno di questi ammortizzatori migliora parecchio, specialmente nel comfort, **perché l'ammortizzatore originale è sempre stato criticato per essere un po' secco nelle risposte sullo sconnesso e in fuoristrada.**

Anche per la forcella sono ancora rintracciabili kit vecchi e nuovi. I pompanti Andreani completi di cartucce sono recentissimi ma costano 498 euro (spediti da eBay sestamarcia-racing-parts). Molto più accessi-

QUALCHE ANNO DOPO
Ecco la Dominator versione 1993. Nella pagina a fianco in alto, un'altra foto della prima versione e un depliant dell'epoca (1988)

bile il kit Ohlins molle e olio a 145 euro (spedito da eBay wrs), altrimenti le sole molle Wirth per circa 114 euro (spedite da eBay brooksbarnparts). Se le canne fossero rovinate nel cromo o addirittura storte, o si cambiano gli steli cromati con i ricambi dei fratelli Tarozzi (circa 250 la coppia, disponibile il solo stelo singolo), oppure si cerca una forcella usata in buone condizioni.

Nuovi limiti

Grazie alla grande popolarità delle misure omologate (ant. 90/90-21", post. 120/90-17"), nessun problema a trovare pneumatici moderni e aggiornati. In 25 anni lo sviluppo delle gomme ha fatto passi avanti enormi, e guidare oggi una Dominator con pneumatici di recente progettazione è decisamente meglio.

Su strada si scoprono nuovi limiti con i Pirelli Scorpion Trail o i bimescola Continental ContiTrailAttack 2, entrambi a 71 euro (pneusmart.it), mentre volendo qualcosa di un po' più fuoristradistico il Continental Escape (72 euro) non è così estremo come il classico tassellato TKC80 (80 euro). Davanti sono disponibili i rispettivi anteriori: Pirelli Scorpion Trail 94 euro (codice velocità H), Continental Escape 68 euro (codice velocità H), Continental TKC80 69 euro, Continental ContiTrailAttack 2 80 euro (cod. vel. H). I prezzi indicati provengono dal sito pneusmart.it ma controllate anche su trovagomme.it, altro sito molto aggressivo coi prezzi.

Per gli stradisti invece mancherà una migliore protezione aerodinamica. Soprattutto chi macina chilometri su asfalto, col passare degli anni ci siamo abituati a enduro stradali più protettive per il pilota. Con cupolini e plexiglass più alti ed estesi del piccolo "plastichino" della Dominator. Che non aveva nessuna pretesa in questo senso, perché di fatto parliamo di un semplice fanale poco più che carenato. **La soluzione c'è ed è molto semplice. Basta procurarsi un plexiglass maggiorato (magari fumè o addirittura colorato)** della Ermax a 97 euro nel loro sito per le versioni chiare e grigie, 106 euro quelle colorate, giallo fluo e molto scure. Un tempo lo realizzava anche GiVi, oggi non è più a catalogo ma si trovano usati, mentre è ancora disponibile l'attacco posteriore specifico per montare il bauletto. Poi per valigie e bauli posteriore c'è il solito enorme catalogo GiVi. I viaggiatori apprezzeranno probabilmente le linee di valigie più recenti, ma ritrovare i vecchi portapacchi GiVi per montare le loro tradizionali borse in plastica è la via più economica e funzionale (perché le valigie GiVi in plastica sono "tanta roba" sul serio!).

Se invece si vuole far sul serio, progettare qualche avventura che richieda grande maggior autonomia, o semplicemente cambiare l'estetica con qualcosa di più "dakariano" dei tempi andati, bisogna trovare il serbatoio Acerbis (in plastica) maggiorato a 23 litri. Per 270 euro c'è un fondo di magazzino (eBay ik2gao).

E se alla prima occasione dovesse servire una revisione del motore, non dimenticate i kit Prox, pistoni che mantengono il rapporto di compressione originale (8,3:1) e sono disponibili in una sola maggiorazione (mezzo millimetro), bielle e valvole. Pistoni aftermarket da tenere in considerazione ci sono anche i Wossner e i Tecnium Forge. Poi leggetevi un articolo sempre interessante leggibile sul forum dominator650.it nella sezione fai-da-te su come elaborare la testata. ■

DAVANTI, DIETRO, IN MEZZO

A sinistra, silenziatore Arrow ParisDakar. Sotto, disco Braking Wave. A destra, serbatoio maggiorato Acerbis

EMC

Electric Mobility Channel

future is now

Direttore Marco Foresi

In onda tutti i giorni dal 23 gennaio

in collaborazione con

AUTOMOTOTV Solo su sky Canale 148

Le patenti di guida

ETÀ E SIGLE: TUTTI I **CERTIFICATI** CHE VI PERMETTONO DI GUIDARE LA MOTO

«A» o «B» conseguita prima dell'1/1/1986
Si possono guidare moto di ogni cilindrata e potenza, anche con il passeggero. Valida all'estero nei Paesi con intese di mutuo riconoscimento.
«A» o «B» conseguita tra l'1/1/1986 e il 25/4/1988
Si possono guidare tutti i motocicli senza limitazioni di cilindrata e potenza, ma solo in Italia. Per la guida nei Paesi dell'Unione Europea occorre superare un esame pratico alla Motorizzazione.
«B» conseguita dopo il 26/4/1988 senza aver mai conseguito la patente A
Valida per guidare moto fino a 125 cm³ e con potenza non superiore a 11 kW (15 CV), anche con il passeggero. Non valida all'estero.
«A» conseguita tra il 26/4/1988 e il 30/9/1993
Moto di qualsiasi cilindrata e potenza, anche con il passeggero. Valida all'estero nei Paesi con intese di mutuo riconoscimento.
«A» conseguita tra il 1/10/1993 e il 30/6/1996
Per i primi due anni si possono guidare moto fino a 25 kW di potenza (33 CV) oppure potenza specifica superiore a 0,16 kW/kg. L'accesso graduale non si applica se l'esame pratico viene effettuato con una moto di potenza superiore. Valida all'estero nei Paesi con intese di mutuo riconoscimento.
«A1» conseguita tra l'1/7/1996 e il 30/9/1999
Valida per guidare moto fino a 125 cm³ e con potenza non superiore a 11 kW (15 CV), senza passeggero. Al compimento dei 18 anni dà diritto a guidare moto fino a 25 kW di potenza (33 CV) oppure potenza specifica superiore a 0,16 kW/kg. La limitazione decade automaticamente al compimento dei 20 anni. Valida all'estero nei Paesi con intese di mutuo riconoscimento.
«A1» conseguita tra l'1/10/1999 e il 18 gennaio 2013
Si può conseguire tra i 16 e i 18 anni. Abilita a condurre moto fino a 125 cm³ e con potenza non superiore a 11 kW (15 CV), senza passeggero. Si possono guidare anche tricicli e quadricicli con potenza fino a 15 kW e velocità oltre 45 km/h. Se l'esame viene svolto su uno scooter, l'abilitazione alla guida è limitata ai motocicli senza marce.
«A2» conseguita tra l'1/10/1999 e il 18 gennaio 2013
Età minima: 18 anni. Moto fino a 25 kW di potenza (33 CV) oppure potenza specifica superiore a 0,16 kW/kg, con passeggero. Dopo due anni è consentito guidare anche motocicli di potenza superiore. Se l'esame viene svolto su uno scooter, l'abilitazione alla guida è limitata ai motocicli senza marce. Valida all'estero nei Paesi con intese di mutuo riconoscimento.
«A3» conseguita tra l'1/10/1999 e il 18 gennaio 2013
Età minima: 21 anni. Si possono guidare moto di ogni cilindrata e potenza, anche con passeggero. Se l'esame viene svolto su uno scooter, l'abilitazione è limitata ai motocicli senza marce. Valida all'estero nei Paesi con intese di mutuo riconoscimento.
Certificato di idoneità alla guida (Patentino) fino al 18 gennaio 2013
Abilita alla guida dei ciclomotori e dei tricicli e quadricicli leggeri. Prevede una prova teorica e una pratica. Si può conseguire dai 14 anni di età. È obbligatorio anche per i maggiorenni che non siano in possesso di altra patente. Il certificato è sottoposto agli stessi procedimenti amministrativi previsti per la patente: ritiro, sospensione, revoca e validità a punti. Va rinnovato ogni 10 anni.
«A1» conseguita dal 19 gennaio 2013
Età minima: 16 anni. Abilita a condurre moto fino a 125 cm³ e con potenza non superiore a 11 kW (15 CV) e un rapporto potenza/peso non superiore a 0,1 kW/kg), senza passeggero. Si possono guidare anche tricicli con potenza fino a 15 kW. L'esame si svolge in sella a moto di categoria A1, con cilindrata minima di 120 cm³ e in grado di raggiungere una velocità di almeno 90 km/h. Fino alla maggiore età non è consentito il trasporto di passeggero.
«A2» conseguita dal 19 gennaio 2013
Età minima: 18 anni. Moto fino a 35 kW di potenza, con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,2 kW/kg e che non siano derivate da una versione che sviluppa oltre il doppio della potenza massima, con passeggero. Dopo due anni è consentito guidare anche motocicli di potenza superiore. L'esame si svolge su moto di 400 cm³ minimo, con una potenza di almeno 25 kW.
«A» conseguita dal 19 gennaio 2013
Età minima: 24 anni (20 se si è titolari di patente A2 da almeno due anni e comunque solo dopo esame pratico su moto con cilindrata minima di 600 cm³ e una potenza di almeno 40 kW). La guida dei tricicli è consentita solo a partire dai 21 anni. Abilita alla guida di motocicli, anche con carrozzetta, con motore di cilindrata superiore a 50 cm³ e/o velocità massima superiore a 45 km/h e tricicli di potenza superiore a 15 kW.
Patente AM (Patentino) conseguita dal 19 gennaio 2013
Età minima: 14 anni. È obbligatorio frequentare dei corsi in autoscuola per affrontare l'esame. La prova pratica si svolge su ciclomotori con velocità massima non superiore a 45 km/h (categoria L1e), oppure a tre ruote (categoria L2e) o quadricicli leggeri (categoria L6e), omologati per il trasporto di un passeggero, non necessariamente dotati di cambio di velocità manuale. Abilita alla guida del mezzo usato per il test (tutti con cilindrata fino a 50 cm³ o potenza fino a 4 kW per i motori elettrici). Non è consentito il trasporto di passeggero fino al compimento della maggiore età.

Guidare all'estero

Per guidare in un Paese extracomunitario è necessario, generalmente, richiedere il Permesso Internazionale di Guida (la cosiddetta "patente internazionale") o produrre una traduzione giurata della propria patente nella lingua del Paese che si intende visitare. Esistono due modelli di patente internazionale: la cosiddetta "Convenzione di Ginevra 1949", che ha validità di un anno, e il modello "Convenzione di Vienna 1968", che ha validità di tre anni (sempre nei limiti di scadenza della patente italiana posseduta). Alcuni Paesi accettano entrambi i modelli, altri solo uno dei due. In Italia è possibile ottenere sia l'uno che l'altro.

Come riconoscerle

Sono Euro Zero tutti i motoveicoli immatricolati fino al 17/6/1999
Sono Euro-1 i motocicli e i ciclomotori immatricolati dopo il 17/6/1999 e che sul libretto di circolazione riportano la sigla: 97/24 CE cap. 5
Sono Euro-2 i motocicli immatricolati dopo il 1/4/2003 e i ciclomotori immatricolati dopo il 17/6/2002 e che sul libretto di circolazione riportano una delle seguenti sigle: 97/24 CE cap. 5 fase II, 2002/51/CE fase A, 97/24 CE rif. 2003/77/CE fase A, 2003/77/CE rif. 2002/51/CE fase A
Sono Euro-3 i motocicli immatricolati dopo il 1/1/2006 (per i ciclomotori non è ancora obbligatorio) e che sul libretto di circolazione riportano una delle seguenti sigle: 97/24 CE cap. 5 fase III, 2002/51/CE fase B, 97/24 CE rif. 2003/77/CE fase B, 2003/77/CE rif. 2002/51/CE fase B

Le tasse 2016 regione per regione

		Calabria, Lazio, Liguria, Veneto	Campania	Toscana	Basilicata, Emilia Romagna, Lombardia, Puglia, Umbria, Val d'Aosta, Provincia Autonoma di Trento, Friuli Venezia Giulia, Sicilia, Sardegna	Molise	Marche	Abruzzo	Piemonte	Provincia Autonoma Bolzano
Euro-3	Fino a 11 kW	21,02	23,12	23,12	19,11 (in Lombardia tassa fissa per ciclomotori: € 22,00)	20,45	20,63	23,12	22,00 (per i ciclomotori € 20,00)	17,20
	Oltre 11 kW per ogni kW	0,97	1,07	1,02	0,88	0,94	0,95	1,07	1,00	0,79
Euro-2	Fino a 11 kW	23,10	25,41	25,41	21,00	24,27	22,68	25,41	24,17	18,90
	Oltre 11 kW per ogni kW	1,10	1,21	1,16	1,00	1,16	1,08	1,21	1,14	0,90
Euro-1	Fino a 11 kW	25,30	27,83	27,83	23,00	26,82	24,84	27,83	26,47	20,70
	Oltre 11 kW per ogni kW	1,43	1,57	1,50	1,30	1,52	1,40	1,57	1,48	1,17
Euro Zero	Fino a 11 kW	28,60	31,46	31,46	26,00	30,60	28,07	31,46	29,92	23,40
	Oltre 11 kW per ogni kW	1,87	2,06	1,96	1,70	2,00	1,84	2,06	1,93	1,53

Il calcolo dell'importo per le moto superiori a 11 kW va effettuato come segue: si moltiplicano i kW totali della moto per l'importo unitario indicato, poi si somma la "quota base" (quella fino a 11 kW). Esempio: una moto Euro-3 di 96 kW in Lombardia paga 96 x 0,88 + 19,11 = 103,59 €.

Immatricolazioni

Emolumenti ACI: € **20,92**
Imposta di bollo per iscrizione al PRA: € **29,24**
Diritti di segreteria: € **9,00**
Imposta di bollo per rilascio carta di circolazione: € **29,24**
Costo delle targhe: € **18,67**
Più eventuali spese agenzia.

Passaggi di proprietà

Diritti di segreteria: € **9,00**
Imposta di bollo per aggiornamento carta di circolazione: € **14,62**
Imposta di bollo per registrazione al PRA: € **29,24**
Emolumenti ACI: € **20,92**
Più eventuali spese agenzia.

PREZZI MOTO

Con l'arrivo dei **modelli 2017** le Case hanno diramato i nuovi listini: questo mese ci sono quindi **oltre 100** tra novità e modifiche ai prezzi delle moto in vendita sul mercato italiano. In queste pagine trovate i prezzi ufficiali **più aggiornati** e precisi

a cura di **Marco Chilà** - I prezzi sono aggiornati al **9 dicembre 2016**

AJP

Data listino: 01-10-2015
via Don Peruzzi 26/c, 36027 Rosà (VI) Tel. 0424858687
www.ajpmoto.it
Prezzi franco concessionario.
Garanzia di 2 anni.

PR5 Extreme 250

Cilindrata: **249,0 cm³**	Altezza sella: **940 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso: **119,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 3**

Potenza (kW-CV/giri): **20,2-27,5/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **23,0-2,3/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 270 - D 220**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 120/90-18"**

Prezzo: 7.482,00 euro

Gli altri modelli

PR3 Enduro 125	3.382,00	PR3 MX Pro 240	4.172,00
PR3 Enduro Pro 125	3.782,00	PR3 Supermotard 240	4.142,00
PR3 Supermotard 125	3.582,00	PR3 Supermotard Pro 240	4.482,00
PR3 Supermotard Pro 125	3.882,00	PR4 Enduro 240	4.342,00
PR4 Enduro 125	3.982,00	PR4 Enduro 240 Pro	4.784,00
PR4 Enduro 125 Pro	4.282,00	PR4 Extreme 240	5.687,00
PR4 Supermotard 125	4.182,00	PR4 Supermotard 240	4.487,00
PR4 Supermotard Pro 125	4.482,00	PR4 Supermotard 240 Pro	4.787,00
PR3 Enduro 240	4.142,00	PR4 Ultrapassar 240	4.972,00
PR3 Enduro Pro 240	4.482,00	PR5 Enduro 250	6.091,00
PR3 MX 240	3.882,00	PR5 Supermotard 250	6.282,00

APRILIA

Data listino: 03-09-2016
Via G. Galilei 1, 30033 Noale (VE) Tel. 041 5829111
www.aprilia.com
Prezzi franco concessionario.
Garanzia di 2 anni.

RS4 50 Replica SBK

Cilindrata: **50,0 cm³**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **2** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **14,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso: **— kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 2**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 218**
Misure pneumatici: **110/80-17" - 130/70-17"**

Prezzo: 4.310,00 euro

RX 50

Cilindrata: **50,0 cm³**	Altezza sella: **880 mm**
N. tempi: **2** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso: **— kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 2**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 180**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 110/80-18"**

Prezzo: 3.220,00 euro

SX 50

Cilindrata: **50,0 cm³**	Altezza sella: **830 mm**
N. tempi: **2** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso: **— kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 2**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 180**
Misure pneumatici: **110/80-17" - 130/70-17"**

Prezzo: 3.220,00 euro

RS4 125

Cilindrata: **124,0 cm³**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **14,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso: **— kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 3**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 218**
Misure pneumatici: **110/80-17" - 130/70-17"**

Prezzo: 4.940,00 euro

Dorsoduro 750 ABS

Cilindrata: **749,0 cm³**	Altezza sella: **870 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **12,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso: **— kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 3**

Potenza (kW-CV/giri): **67,0-92,0/8750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **82,0-8,4/4500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 8.950,00 euro

Shiver 750 ABS

Cilindrata: **749,0 cm³**	Altezza sella: **810 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **16,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso: **189,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 3**

Potenza (kW-CV/giri): **70,0-95,0/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **81,0-8,3/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 245**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 8.020,00 euro

Mana 850 GT ABS

Cilindrata: **839,0 cm³**	Altezza sella: **800 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **16,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso: **— kg**
N. marce: **7**	Omologazione: **Euro 3**

Potenza (kW-CV/giri): **56,0-76,0/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **73,0-7,5/5000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 11.190,00 euro

RSV4 RF

Cilindrata: **999,6 cm³** | Altezza sella: **844 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4** | Capacità serb.: **18,5 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso: **180,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 3**

Potenza (kW-CV/giri): **148,0-201,0/13000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **115,0-11,7/10500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 200/55-17"**

Prezzo: 22.120,00 euro

RSV4 RR

Cilindrata: **999,6 cm³** | Altezza sella: **844 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4** | Capacità serb.: **18,5 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso: **180,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 3**

Potenza (kW-CV/giri): **148,0-201,0/13000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **115,0-11,7/10500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 200/55-17"**

Prezzo: 18.430,00 euro

Tuono V4 1100 RR

Cilindrata: **1.077 cm³** | Altezza sella: **825 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4** | Capacità serb.: **18,5 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso: **184,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 3**

Potenza (kW-CV/giri): **129,0-175,0/11000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **121,0-12,3/9000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 190/55-17"**

Prezzo: 15.580,00 euro

Caponord 1200 Rally

Cilindrata: **1197,0 cm³** | Altezza sella: **840 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2** | Capacità serb.: **24,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso: **238,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 3**

Potenza (kW-CV/giri): **92,0-125,0/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **115,0-11,7/6800**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-19" - 170/60-17"**

Prezzo: 17.050,00 euro

Caponord 1200 Travel Pack

Cilindrata: **1197,0 cm³** | Altezza sella: **840 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2** | Capacità serb.: **24,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso: **228,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 3**

Potenza (kW-CV/giri): **92,0-125,0/8250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **115,0-11,7/6800**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 16.900,00 euro

Gli altri modelli

RS4 50	4.310,00	RS4 125 Replica SBK	4.940,00
Tuono V4 1100 Factory	17.680,00	Caponord 1200	14.500,00

BENELLI

Data listino: 15-01-2016
Strada Fornace Vecchia, 61100 Pesaro (PU) Tel. 0721 41871
www.benelli.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 3 anni.

BN 251

Cilindrata: **249,2 cm³** | Altezza sella: **780 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **16,5 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso: **150,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 3**

Potenza (kW-CV/giri): **18,0-24,5/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **21,0-2,1/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 280 - D 240**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 140/60-17"**

Prezzo: 2.990,00 euro

BN 600 GT

Cilindrata: **599,0 cm³** | Altezza sella: **800 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4** | Capacità serb.: **27,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso: **243,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 3**

Potenza (kW-CV/giri): **62,0-84,3/11000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **56,7-5,8/8100**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 6.990,00 euro

BN 600 R

Cilindrata: **599,0 cm³** | Altezza sella: **800 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4** | Capacità serb.: **15,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso: **220,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 3**

Potenza (kW-CV/giri): **60,0-82,0/11500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **52,0-5,3/10500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 6.990,00 euro

Tornado Naked Tre 899

Cilindrata: **899,0 cm³** | Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **3** | Capacità serb.: **16,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso: **215,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 3**

Potenza (kW-CV/giri): **88,0-120,0/9500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **88,0-9,0/8000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 190/50-17"**

Prezzo: 11.900,00 euro

Tre 1130 K

Cilindrata: **1130,0 cm³** | Altezza sella: **840 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **3** | Capacità serb.: **22,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso: **240,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 3**

Potenza (kW-CV/giri): **92,0-123,0/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **112,0-11,4/5000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 12.900,00 euro

Gli altri modelli

BN 302	3.990,00	Tornado Naked Tre R	14.900,00
BN 600i	6.490,00	Tre 1130 K Amazonas	13.900,00

BETA

Data listino: 02-11-2016
Pian dell'Isola 72, 50067 Rignano sull'Arno (FI) Tel. 055 8348741
www.betamotor.com
Prezzi franco fabbrica. Garanzia di 2 anni.

RR Enduro 50 Racing

Cilindrata: **49,7 cm³** | Altezza sella: **935 mm**
N. tempi: **2** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **6,5 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso: **85,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 2**

Potenza (kW-CV/giri): —
Coppia (Nm-kgm/giri): —
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 220**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 120/90-18"**

Prezzo: 3.840,00 euro

RR Enduro 50 Sport

Cilindrata: **49,7 cm³** | Altezza sella: **935 mm**
N. tempi: **2** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **6,5 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso: **85,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 2**

Potenza (kW-CV/giri): —
Coppia (Nm-kgm/giri): —
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 220**
Misure pneumatici: **80/90-21" - 110/80-18"**

Prezzo: 3.290,00 euro

RR Motard 50 Sport

Cilindrata: **49,7 cm³** | Altezza sella: **900 mm**
N. tempi: **2** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **6,5 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso: **85,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 2**

Potenza (kW-CV/giri): —
Coppia (Nm-kgm/giri): —
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 220**
Misure pneumatici: **100/80-17" - 130/70-17"**

Prezzo: 3.190,00 euro

RE 125 4T

Cilindrata: **124,0 cm³** | Altezza sella: **890 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **5,7 litri**
Raffreddamento: **aria** | Peso: **102,0 kg**
N. marce: **5** | Omologazione: **Euro 3**

Potenza (kW-CV/giri): —
Coppia (Nm-kgm/giri): —
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 220**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 120/80-18"**

Prezzo: 2.670,00 euro

RR Enduro 125 LC

Cilindrata: **124,0 cm³** | Altezza sella: **917 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **7,3 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso: **110,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 3**

Potenza (kW-CV/giri): —
Coppia (Nm-kgm/giri): —
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 220**
Misure pneumatici: **80/90-21" - 110/80-18"**

Prezzo: 4.740,00 euro

RR Motard 125 LC

Cilindrata: **124,0 cm³** | Altezza sella: **886 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **7,3 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso: **105,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 3**

Potenza (kW-CV/giri): —
Coppia (Nm-kgm/giri): —
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 220**
Misure pneumatici: **110/80-17" - 130/70-17"**

Prezzo: 4.740,00 euro

Urban 200

Cilindrata: **199,0 cm³** | Altezza sella: **830 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **6,0 litri**
Raffreddamento: **aria** | Peso: **110,0 kg**
N. marce: **5** | Omologazione: **Euro 3**

Potenza (kW-CV/giri): —
Coppia (Nm-kgm/giri): —
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 245 - D 200**
Misure pneumatici: **80/100-19" - 120/90-16"**

Prezzo: 4.010,00 euro

RR Enduro 300 2T

Cilindrata: **293,1 cm³** | Altezza sella: **930 mm**
N. tempi: **2** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **9,5 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso: **104,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 4**

Potenza (kW-CV/giri): —
Coppia (Nm-kgm/giri): —
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 240**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 140/80-18"**

Prezzo: 8.290,00 euro

Xtrainer 300

Cilindrata: **293,1 cm³** | Altezza sella: **910 mm**
N. tempi: **2** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **8,5 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso: **99,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 4**

Potenza (kW-CV/giri): —
Coppia (Nm-kgm/giri): —
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 240**
Misure pneumatici: **80/100-21" - 140/80-18"**

Prezzo: 6.690,00 euro

Alp 4.0

Cilindrata: **349,0 cm³** | Altezza sella: **863 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **10,5 litri**
Raffreddamento: **aria** | Peso: **133,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 3**

Potenza (kW-CV/giri): —
Coppia (Nm-kgm/giri): —
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 220**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 140/80-18"**

Prezzo: 5.490,00 euro

RR Enduro 350 4T

Cilindrata: **349,1 cm³** | Altezza sella: **940 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **8,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso: **111,5 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 4**

Potenza (kW-CV/giri): —
Coppia (Nm-kgm/giri): —
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 240**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 140/80-18"**

Prezzo: 8.990,00 euro

RR Enduro 390 4T

Cilindrata: **385,6 cm³** | Altezza sella: **940 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **8,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso: **111,5 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 4**

Potenza (kW-CV/giri): —
Coppia (Nm-kgm/giri): —
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 240**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 140/80-18"**

Prezzo: 8.990,00 euro

RR Enduro 430 4T

Cilindrata: **430,9 cm³** | Altezza sella: **940 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **8,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso: **112,5 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 4**

Potenza (kW-CV/giri): —
Coppia (Nm-kgm/giri): —
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 240**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 140/80-18"**

Prezzo: 9.090,00 euro

Gli altri modelli

RR Enduro 50	2.690,00	RR Enduro 250 2T Racing	8.690,00
RR Motard 50	2.890,00	Evo 250 2T	6.990,00
RR Motard 50 Track	3.690,00	Evo 300 2T	7.190,00
Evo 80 Junior	3.390,00	Evo 300 SS 2T	7.190,00
Evo 80 Senior	3.910,00	Evo 300 4T	7.590,00
Evo 125 2T	6.690,00	RR Enduro 300 2T Racing	8.790,00
Evo 125 2T Factory	7.200,00	RR Enduro 350 4T Racing	9.490,00
RR Enduro 125 AC	2.970,00	RR Enduro 390 4T Racing	9.490,00
Urban 125	3.600,00	Motard M4	4.990,00
Urban 125 Special	3.710,00	RR Enduro 430 4T Racing	9.590,00
Alp 200	4.520,00	RR Enduro 480 4T	9.190,00
Urban 200 Special	4.210,00	RR Enduro 480 4T Racing	9.690,00
RR Enduro 250 2T	8.190,00		

BIMOTA

Data listino: 21-01-2016
Via Giaccaglia 38, 47924 Rimini (RN) Tel. 0541 391115
www.bimota.it
Prezzi franco fabbrica.
Garanzia di 2 anni.

Tesi 3D Race Cafè

Cilindrata: **1078,0 cm³** | Altezza sella: **780 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2** | Capacità serb.: **16,0 litri**
Raffreddamento: **aria** | Peso: **170,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 3**

Potenza (kW-CV/giri): **71,9-98,0/7750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **98,0-9,7/6750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 34.160,00 euro

Impeto

Cilindrata: **1198,0 cm³** | Altezza sella: **800 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2** | Capacità serb.: **18,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso: **177,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 3**

Potenza (kW-CV/giri): **119,0-162,0/9250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **130,5-13,3/8000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 190/55-17"**

Prezzo: 34.770,00 euro

Gli altri modelli

DB5 R	23.790,00	DB8	32.940,00
DBX	28.060,00	DB8 Oronero	47.580,00
Tesi 3D Naked	32.330,00	DB9 Brivido	31.720,00
Tesi 3D Race Cafè Carbon	43.920,00		

BMW

Data listino: 08-11-2016
Via dell'Unione Europea 1, 20097 San Donato Milanese (MI)
Tel. 02 51610111 - www.bmw-motorrad.it
Prezzi chiavi in mano. Garanzia di 2 anni. Primo tagliando incluso nel prezzo. Modelli F 700 GS e le 800 anche in versione 35 kW.

G 310 R

Cilindrata: **313,0 cm³** | Altezza sella: **785 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **11,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso: **192,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 4**

Potenza (kW-CV/giri): **25,0-34,0/9500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **28,0-2,9/7500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 240**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 150/60-17"**

Prezzo: 5.150,00 euro