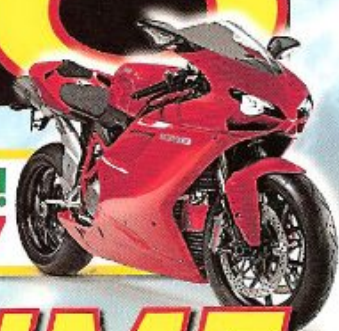


GENNAIO 2008

Euro 4,00 (ITALY ONLY)

PROVE: HONDA TRANSALP 700 SUZUKI B-KING VESPA S 125

INMOTO



DUCATI
GP7

VOTA E VINCI UNA SPLENDIDA DUCATI 1098!
MAMOLA PROVA PER NOI LE MOTOGP 2007

SPORTIVISSIME

TEST ANTEPRIMA



LA BELLISSIMA
BMW HP2 SPORT

LA SORPRENDENTE
DUCATI 848

LA POTENTISSIMA
KAWASAKI ZX-10R



LA NUOVA
HONDA CBF 600 S

LA COMODISSIMA
TRIUMPH ROCKET III TOURING



Tre moto e i loro tre piloti: oltre al nostro test **abbiamo chiesto** a tutti i loro **“pareri incrociati”** per un quadro che fosse **il più completo possibile**

BIMOTA DB 5

GODE NEL MISTO, SOFFRE SUL VELOCE

A FRONTE della notevole similitudine estetica con la moto di serie la DB 5 di Bentivogli ripropone le stesse caratteristiche anche nell'impostazione di guida. Ovvero stretta di fianchi, con la sella non troppo alta rispetto all'attacco dei semimanubri ma soprattutto in relazione alla tutt'altro che esasperata dislocazione delle pedane. Per questo ci si sente subi-

to a proprio agio e si rimane altrettanto soddisfatti dalla notevole protezione aerodinamica esercitata dalle importanti dimensioni del plexiglass di cui è dotato il cupolino. Contrariamente alle aspettative la taratura delle sospensioni non è troppo rigida e questo consente di “sentire” nel modo più appropriato le reazioni della ciclistica che non è mai infastidita da com-

IN PISTA

portamenti anomali oppure da eventuali trasferimenti di carico in accelerazione come in frenata.

Nonostante le pessime condizioni climatiche che hanno condizionato questo test dinamico abbiamo avuto la netta sensazione (e non solo quella...) di trovarci in sella ad una 125 Sport Production viste le elevate doti di maneggevolezza e l'estrema rapidità nell'eseguire



ai bassi e medi regimi che consente di districarsi bene nei tratti misti anche con innestata una marcia alta. Nonostante qualche irregolarità fra i 4.000-4.500 giri attacca con decisione subito dopo guadagnando con una gustosissima progressione gli 8.000 giri indicati e la possibilità di spingersi ancora circa 500 giri oltre. Il tutto ben assecondato dall'ottimo rendimento della frizione, morbida da azionare e ben strutturata in staccata, e dalla di-

screta precisione del cambio tendenzialmente spaziato corto.

MOTO GUZZI MGS 01 LA CAMPIONESSA IMPONENTE

È **SENZA** dubbio la più imponente e strutturata delle Supertwin di questa prova, al punto che la MGS 01 (con cui il più giovane dei Guareschi ha vinto il campio-

nato e anche a Daytona) consente al pilota di disporre del necessario spazio a bordo. L'impostazione è comunque prettamente sportiva con la sella alta e il busto proteso in avanti ma soprattutto le pedane piuttosto vicine al piano sella. Una scelta, questa, adottata dal pilota emiliano per riuscire a spingere forte sulle pedane al fine di ottenere il meglio nell'impiego al limite. Sin dal primo approccio appare evidente il temperamento sportivo della maxi bicilindrica di Mandello che si annuncia come la più potente delle protagoniste di questo test, relativamente facile e intuitiva da guidare ad andature "allegre".

È un vero piacere farsi prendere la ma-

IL PARERE DEI PILOTI

BIMOTA DB 5

Quando **Guareschi** scende dalla Bimota le sue prime parole sono: «Sembra una 125 SP». Poi prosegue: «Abituato alla mole della Moto Guzzi la Bimota sembra una moto di piccola cilindrata. Le reazioni della ciclistica sono morbide e la moto si muove molto. Anche il propulsore differisce in maniera sensibile rispetto alla mia Guzzi, pur essendo un bicilindrico di grossa cilindrata è piuttosto vuoto ai regimi più bassi, per poi esprimere tutta la sua potenza in fase medio alta».

Anche per **Valter Bartolini** la Bimota mostra una taratura delle sospensioni piuttosto morbida. «Rispetto alla NCR la sento meno reattiva e in ingresso curva, dopo averla inserita, tende ad allargare la traiettoria. Il motore è piuttosto lineare ma evidenzia una certa pigrizia nel salire di regime rispetto alla mia NCR. Anche l'impianto frenante, pur essendo efficace in senso assoluto, non raggiunge il rendimento espresso da quello delle due avversarie, specie in termini di potenza».

NCR MILLONA

«Se la Bimota sembra una sport production la Millona sembra una GP - dice **Gianfranco Guareschi**. - È rigida, reattiva e molto maneggevole per via di misure e peso contenuti. Il motore spinge sempre, a qualsiasi regime offre potenza utile. L'erogazione è differente rispetto alla mia Guzzi ma le prestazioni non sono da meno».

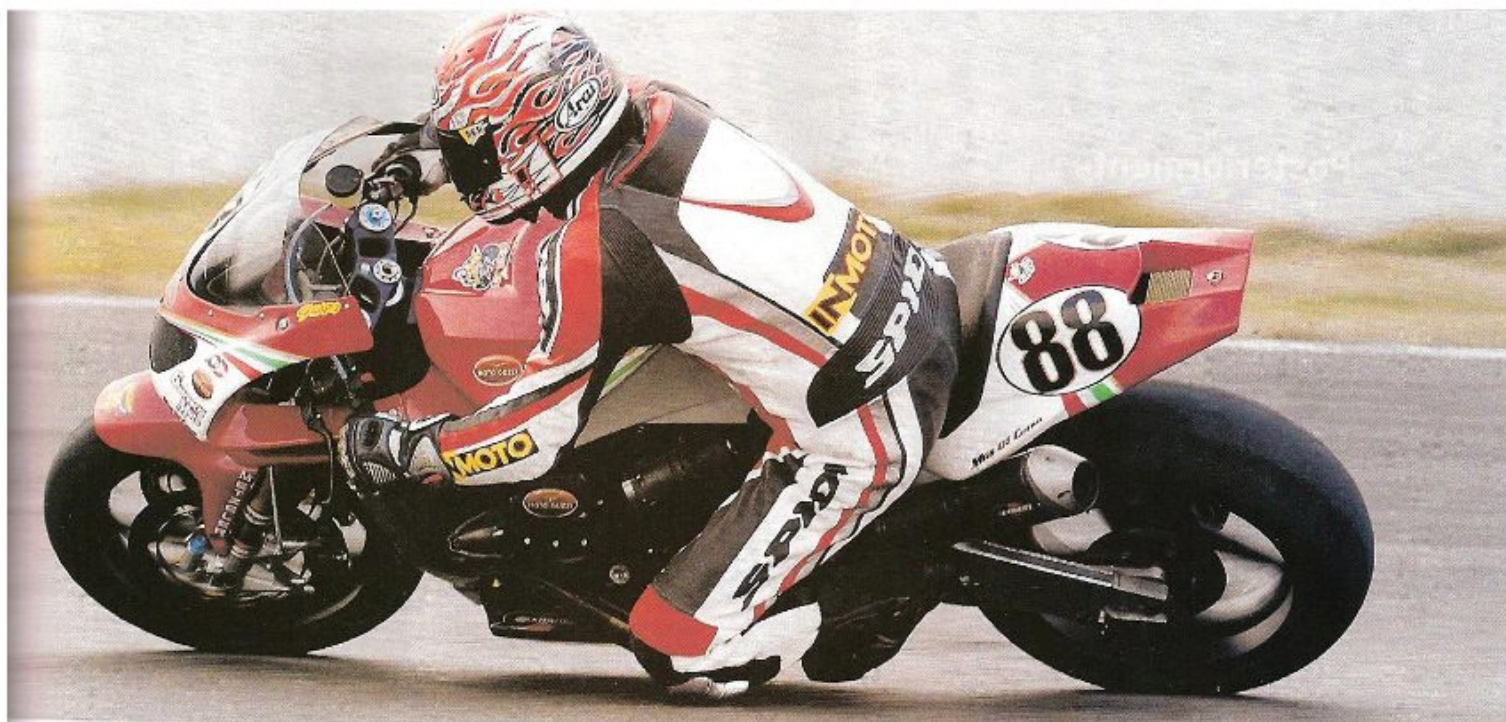
Paolo Bentivogli conosce bene la Millona, avendoci corso e vinto la stagione 2005. «La moto è leggera e ben equilibrata nella ciclistica, il che permette un vantaggio di handling notevole. Adesso è settata secondo le esigenze di un altro pilota (Valter), nonostante ciò sono sufficienti pochi giri per entrare in sintonia con il mezzo. Il propulsore rispetto alla mia Bimota ha più accelerazione anche per via del peso inferiore».

MOTO GUZZI MGS

Bentivogli scendendo dalla Guzzi dice: «Me l'aspettavo diversa, credevo ci volesse più forza per guidarla, invece la ciclistica è equilibrata. È una moto che va guidata con le gambe piuttosto che con le braccia; cardano ed effetto giroscopico del propulsore non infastidiscono più di tanto nella guida. Davvero impressionante il propulsore, sia per potenza che per linearità».

Bartolini elogia il propulsore: «Potente ad ogni regime», ma evidenzia anche una guida più impegnativa: «In staccata il cardano richiede attenzione perché talvolta disturba l'assetto. Anche in inserimento, dopo la fase iniziale in cui la moto si inclina facilmente, è richiesto un certo sforzo fisico per farla scendere in piega» Infine, probabilmente a causa del peso, «l'impianto frenante non mi trasmette la stessa efficacia di quello impiegato sulla Millona».





no e dare del gran gas ma, all'aumentare del ritmo, ci è sembrato necessario (se non indispensabile!) guidarla con tanta decisione ed autorevolezza soprattutto negli inserimenti. Ma non troppo di forza oppure con comandi troppo bruschi perché la taratura tendenzialmente morbida delle sospensioni può portare a qualche scompenso nell'assetto tanto più evidente se dovesse capitare, semmai a centro curva, di effettuare eventuali correzioni con il freno o l'acceleratore. Bisogna preparare accuratamente tutto prima, entrare in curva in mo-

do molto "pulito" e prendere in mano l'acceleratore solo ormai prossimi all'uscita di curva. In questo modo l'MGS 01 di Guareschi si catapulta fuori con notevole forza assicurando tanta trazione alla ruota motrice.

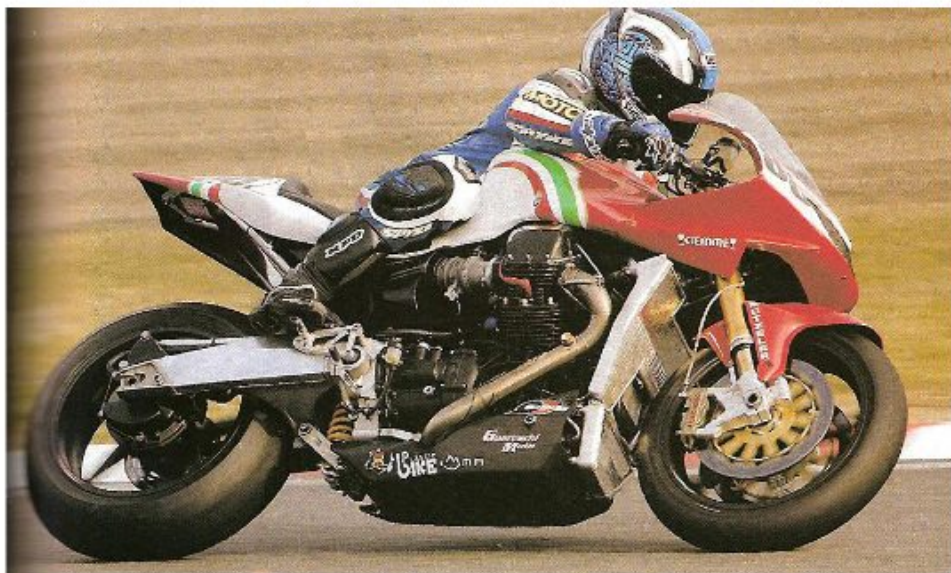
Sempre in considerazione dell'assetto tendenzialmente morbido in piena accelerazione, aggrappandosi con troppa foga ai semimanubri, si sente il pneumatico anteriore "pelare" l'asfalto e può manifestarsi qualche leggera oscillazione dell'avantreno in piena velocità. Poca cosa in raffronto alle notevolissime soddisfazioni che si possono ottenere una volta entrati in piena sintonia con il comportamento della ciclistica che, se usata nel modo giusto, non porta assolutamente ad avvertire i consueti effetti della trasmissione a cardano. Come già accennato il propulsore, caratterizzato dalla corposissima e cupa ma gustosissima per le orecchie tonalità di scarico, ci è sembrato un vero "bombardone" in termini di potenza anche se agli alti regimi afflitto da elevatissime vibrazioni. Ai bassi (prima dei 4.000 giri) accusa qualche irregolarità di funzionamento e piccole imperfezioni nell'erogazione fra i 5-6.000 giri ma con estrema rapidità arriva senza alcuna difficoltà vicino ai 9.000 giri indicati dallo strumento.

in piena velocità. Poca cosa in raffronto alle notevolissime soddisfazioni che si possono ottenere una volta entrati in piena sintonia con il comportamento della ciclistica che, se usata nel modo giusto, non porta assolutamente ad avvertire i consueti effetti della trasmissione a cardano. Come già accennato il propulsore, caratterizzato dalla corposissima e cupa ma gustosissima per le orecchie tonalità di scarico, ci è sembrato un vero "bombardone" in termini di potenza anche se agli alti regimi afflitto da elevatissime vibrazioni. Ai bassi (prima dei 4.000 giri) accusa qualche irregolarità di funzionamento e piccole imperfezioni nell'erogazione fra i 5-6.000 giri ma con estrema rapidità arriva senza alcuna difficoltà vicino ai 9.000 giri indicati dallo strumento.

PROTAGONISTE TRICOLORI

In questa pagina ancora le tre protagoniste del Trofeo Supertwin: dall'alto, la Moto Guzzi, la Bimota e la NCR. Nella pagina a fianco, i tre piloti dietro le loro moto: da sinistra, Valter Bartolini, Paolo Bentivogli e Gianfranco Guareschi





Abbiamo portato le tre Supertwin sulla pista di Adria per un riscontro dinamico delle loro peculiarità. Nonostante le cattive condizioni climatiche, le doti di ognuna di esse sono emerse in maniera lampante.

i comandi impartiti. Senza forzare più di tanto, ma adottando una guida "pulita", è possibile ottenere fulminei inserimenti, elevate velocità di percorrenza ma soprattutto spalancare quanto prima l'acceleratore. A tal proposito è stato impressionante constatare la notevole prontezza, anche alle minime aperture del gas, che caratterizza l'erogazione del maxi bicilindrico Ducati una volta superati i 4.500-5.000 giri e tale sino a quando l'ago del contagiri non valica gli 8.000 giri indicati oltre i quali non conviene insistere.

Per contro ci è sembrato non disporre di tanta potenza e una volta snocciolate tutte le marce può essere imbarazzante

se ci si trova su di un circuito con un lungo rettilineo. Già, con la DB 5 si gode nel misto per poi soffrire sul veloce e non deve essere stata facile la vita per il buon Paolo Bentivogli che sino all'ultimo si è battuto per la conquista del campionato.

NCR MILLONA CICLISTICA AGILE E LEGGERA

MERAVIGLIOSA e "preziosa" creatura la Millona del costruttore bolognese pun-

ta tutto sulle doti di leggerezza e agilità della ciclistica e, grazie alla corretta impostazione di guida, consente al pilota di stabilire in pochissimi giri di pista un grande feeling dal punto di vista dinamico. Sembra quasi di essere in sella ad una 250 da GP visto il ridotto dimensionamento globale che comunque permette al pilota di spostarsi facilmente con il corpo da

una parte all'altra. Anche dopo numerosi giri di pista non si sente la fatica e ci si può concentrare nel cercare di "staccare" sempre più avanti grazie all'ottimo rendimento dell'impianto frenante ma soprattutto in relazione al contenutissimo peso complessivo.

Una volta inserita, la Millona viaggia come se fosse su di un binario, mantenendo con estremo rigore e senza deviare di un solo millimetro dalla traiettoria impostata anche quando in uscita di curva si spalanca di brutto l'acceleratore. In questo frangente, semmai su percorsi medio-lenti, bisogna prestare attenzione a gestire le inevitabili impennate dell'avantreno, che proprio non ne vuole sapere di stare attaccato a terra!

Anche sui tratti più veloci del circuito di Adria ci ha impressionato positivamente la notevole stabilità e precisione di guida mentre in quelli più guidati è stato veramente frustrante non potere spingere più di tanto pena inevitabili perdite di aderenza dei pneumatici conseguentemente alle rigide temperature ambientali ed alla non proprio perfetta pulizia dell'asfalto. Comunque, nonostante tutto, sono evidenti gli innegabili vantaggi in termini di maneggevolezza nella guida che di fatto rende tutto più facile ma si rimane altrettanto bene impressionati dal rendimento globale del maxi propulsore bicilindrico Ducati fra l'altro caratterizzato dalla gustosissima e gasante tonalità di scarico.

Quest'ultimo più che per le doti di potenza pura impressiona positivamente per la grande prontezza dell'erogazione >



CURVE E RETTILINEI

Qui a fianco, la Bimota DB 5; in alto la Moto Guzzi MGS; nella pagina a fianco la NCR Millona