minimotomag

In questo numero:

Intervista ad Eros Serra
Intervista al creatore della mini Vyrus
Il primo test di minimotomag
Il calendario FMI 2006
e tanto altro ancora.....

1

Indice

2 Editoriale

3 Le invasioni barbariche, l'era dell'acqua

6 L'abbigliamento

8 Comparativa 910 - mk1

14 Preparazione all'uso: Mk1

20 Calendario FMI 2006

22 Intervista ad Eros Serra

30 Mini Vyrus, intervista a Simone Gennai

34 Minimoto del mese

Redazione

Redattore:

Ghego: Redazione@minimotovr.it

Giornalista/tester:

Sks28: Emilio66eg@libero.it

Grafica e illustrazioni:

Antuan: Info@antoniorinaldi.net

Editoriale

A distanza di un mese dall'uscita del numero di prova siamo ancora qui, un buon segno direi, sopratutto dato l'elevato numero di download della nostra e-zine, per molti questa parola sarà insolita o del tutto sconosciuta, ma significa, in parole povere, rivista online.

Per prima cosa un doveroso ringraziamento a tutti quelli che ci hanno supportato e ci hanno dato consigli e critiche costruttive per realizzare un prodotto sempre migliore, ora comunque bando alle ciance, parliamo di mini...

Il periodo non è dei migliori per noi minibikers, il freddo, in alcune regioni la neve, ci hanno sempre piu' allontanato dalle piste, ma ci hanno avvicinati a tavole imbandite, prima a natale e poi per capodanno, dove sicuramente le scorpacciate non saranno mancate.
Ed ora è il momento di svernare un po', e preparaci per la nuova stagione che alle porta, non prima però degli auguri, anche se un po' in ritardo, per un buon 2006, con la speranza di poter continuare a tenervi compagnia dandovi informazioni sempre nuove e interessanti sul mondo delle mini.

Un ultima cosa prima di lasciarvi al primo numero della rivisita, vi ricorcordo Minimotomag è una rivista aperta a tutti, se siete interessati a collaborare, realizzare un pezzo, proporre un intervista o la recensione di un prodotto da voi realizzato, niente di piu semplice, inviate pure una email al seguente indirizzo: redazione@minimotovr.it

Ed ora vi lascio ai contenuti del mese di febbraio.

Ghego

Le invasioni barbariche: l'era dell'acqua

Nello scorso numero abbiamo parlato delle mini d'importazione cinese con raffreddamento forzato ad aria, in questo numero invece ci occuperemo delle mini, anzi midi, dato che le repliche cinesi sono tutte midi, con raffreddamento ad acqua.

Partiamo in ordine cronologico...
La prima minimoto replicata è stata la 911R.

Si tratta di una quasi, e dico quasi dato che alcuni pezzi rispetto all'originale non sono presenti o con dimensioni e pesi inferiori, della Polini 911, una midimoto realizzata dalla casa di Nembro.
La moto è dotata di un motore 39cc da circa 6cv, anche se sono poco espressi data la pessima marmitta che monta.

Dopo la 911R è il momento della Banshee, replica della GRC GP, monta un motore replica polini 49cc con una potenza di circa 10.8cv. Attualmente è accreditata di essere la replica piu' veloce presente sul mercato.

E' ora il momento della C1, replica della Blata B1, minimoto molto aggressiva con una potenza di circa 8cv è la mini con motore 39cc piu' potente sul mercato.

Di questa moto esistono però 3 versioni:
Con doppio freno a disco anteriore e radiatore nero

Con doppio freno a disco a margherita all'anteriore e radiatore maggiorato grigio

Con mono freno a disco anteriore maggiorato e radiatore grigio

Sempre per rimanere in casa blata è il momento della Elite minimoto semi carenata che monta lo stesso motore della C1, ma il telaio utilizzato è quello di una mk1 o 2.

E le repliche non sono ancora finite... E' il momento della Z1, replica della ZPF 204m con motore ZPF 5 travasi.

Ed infine le ultime due nate... la G1, replica della Polini Gp3...

....E la C2, evoluzione della Banshee e della C1, dalle quali prende diversi particolari.
Il telaio in alluminio è molto simile a quello della banshee, mentre il motore e radiatore provengono dalla C1.
Il motore sarà sempre un 39cc da 8cv 3 travasi maggiorati.

L'abbigliamento

Spesso si tende a rimandare l'acquisto dell'abbigliamento in favore della spesa per la mini, limitando l'abbigliamento al solo casco, spesso
recuperato da vecchie esperienze motociclistiche, magari addirittura aperto davanti... Invece anche per un uso dilettantistico ci vuole abbigliamento specifico da moto antistrappo e con protezioni rigide integrate (giubbotto e pantaloni), guanti da pista e casco integrale della taglia corretta.
Per non parlare poi di un eventuale uso agonistico, per il quale è fondamentale avere una specifica tuta da minimoto, realizzata in nylon antistrappo molto spesso, con protezioni rigide su spalle, gomiti, laterali per la coscia e saponette integrate (quelle specie di ginocchiere esterne che proteggono la gamba e la fanno scivolare sull'asfalto quando la si appoggia per terra nelle pieghe più accentuate).
.Inoltre per gareggiare servono scarpe specifiche da minimoto, strutturate in modo da coprire la caviglia e sostenerla (capiremo presto il perché), guanti da pista, un buon paraschiena rigido e il solito casco integrale della giusta taglia.

Per cominciare munitevi di un buon giubbotto con protezioni integrate e di pantaloni dello stesso tipo, non importa se in pelle o nylon, l'importante è che siano antistrappo (non c'è niente che ferisca la pelle umana più dell'asfalto credo), di un ottimo casco integrale della giusta taglia (se afferrato dalla mentoniera e spinto con forza non deve ballarvi in testa, ma non deve nemmeno stringervi), poi di un paio di guanti spessi in pelle, il massimo sarebbe prenderli già da pista, in quanto insieme al casco potrete utilizzarli poi nuovamente in un eventuale futuro garistico. Ho segnalato giubbotto e pantaloni in quanto potranno essere riutilizzati anche su una moto stradale nel caso l'esperienza minimoto fallisca, nulla vieta di prendere subito la tuta adatta. Per quanto riguarda le calzature, evitate stivali da moto perché troppo alti (e costosi), delle normali scarpe da ginnastica per cominciare vanno più che bene, meglio ancora se troviamo delle scarpe tipo polacchino, che coprano la caviglia. E adesso che siamo vestiti, saltiamo in sella!

Sks 28

Il primo test di Minimotomag

Cominciamo le nostre prove con un assaggio di cosa una cinese con pochi ritocchi può offrire rispetto a una ita di fascia bassa....bassa si, ma solo di potenza!

Cominciamo col premettere una cosa: io non sono ne un pilota professionista ne un meccanico da campionato Italiano, sono semplicemente un appassionato di minimoto come voi che ama le minimoto e si diverte a scrivere quanto a girare, e così....eccomi qua!!
NOTA: La prova è stata fatta d'estate, i dati sulla carburazione sono quindi indicativi
NOTA 2: dai tempi del test la mia mini è considerevolmente stata modificata, a breve un nuovo test a confronto con la stessa mini.
Allora, intanto vi dico che la mk1 della prova è la mia mk1 che ha subito diversi interventucci, anche se economici, atti a migliorarla. Nonostante sia coinvolta la mia motina dico che sarò imparzialissimo nel giudicare una prova perfetta per saziare l'appetito curioso dei neofiti ma anche per chiudere diverse discussioni da motobar:
una cinese com'è in confronto a un'italiana di fascia simile?
E allora cominciamo, fornendo in primis i dati tecnici delle motine.

Mk 1:

Lunghezza	950mm
Larghezza	530mm
Altezza	520mm
Altezza sella	450mm
Peso a secco	19 kg (dichiarato)
Telaio	a traliccio in tubi metallici a sezione tonda
Capacità serbatoio	1 litro
Motore	cinese serie mk con cilindro 2 travasi testa fissa
Cilindrata	39 cc effettivi (47cc dichiarati)
Avviamento	a strappo

Carburatore	dell'orto sha 14/12mm, getto 62
Filtro aria	scatola filtro dell'orto del sha
Aspirazione	a valvola lamellare nel carter, lamella monopetalo in carbonio
Alimentazione	benzina verde con olio 2%
Accensione	a volano-magnete
Candela	Ngk BM6A
Raffreddamento	ad aria forzata
Frizione	Regolabile Racing Zocchi a 2 masse
Freni	disco meccanico da 125 mm su entrambe le ruote
Cerchi	da 6,5"
Gomme	originali slick cinesi, ant 90/65 post 110/50

Prezzo:
con le elaborazioni 500 euro(ma se ne potevano risparmiare almeno 200)

E adesso passiamo alla concorrente:

Polini 910 dirt road base 4,2 hp

Lunghezza	920mm
Larghezza	300mm
Altezza	450mm
Altezza sella	400mm
Peso a secco	19 kg (dichiarato)
Telaio	pressofuso in lega leggera a doppia trave discendente
Capacità serbatoio	1,8 litri
Motore	Polini base da 4,2 hp
Cilindrata	39 cc
Avviamento	a strappo
Carburatore	dell'orto sha 14mm
Filtro aria	a secco
Aspirazione	a valvola lamellare nel carter
Alimentazione	benzina verde con olio 2%
Accensione	elettronica a scarica induttiva
Candela	Ngk da 8 o 9
Raffreddamento	ad aria
Frizione	Polini 3 masse base non regolabile
Freni	disco meccanico da 122 mm su entrambe le ruote
Cerchi	da 5"
Gomme	PMT tipo b intagliate, 90/80

Prezzo:1200 euro circa

E ora comincia la prova!!!!!!
Il primo contatto è così, senza tuta e dall'esterno; con le due motine affiancate si nota subito l'enorme differenza tra la mini (Polini) e la midi (cinese): intanto la lunghezza, leggermente più lunga la cinese, poi la larghezza del manubrio, che nella cinese è quasi il doppio che nella Polini (e si sente), infine nelle gomme, da 6,5" per la cinese e da 5" per la Polini. è tardi, mi vado a vestire e mi preparo a entrare in pista; la cinese la conosco bene, è la mia, così la curiosità è troppo forte e decido di provare prima la Polini. Tiro l'aria e il motore parte al primo colpo, piede sinistro sulla cortissima pedana e vai, si inizia a studiare la nuova posizione di guida. Inizialmente mi sento stranito, la mini è fin troppo reattiva a qualunque movimento del corpo, ma faccio il mio mezzo giro piano piano e zigzagando per scaldare le gomme. Arrivo al dritto e spalanco il gas, l'aria si stacca e i 4,2 cavallini sotto di me iniziano a galoppare allegri, arrivo al curvone e mollo il gas sfiorando solo il freno davanti, giusto per rallentare un po' cercando di mettere in crisi il telaio, giro il casco verso l'interno della curva e già sono in piega, poi, prima ancora di intravedere la corda inizio a spalancare; lei sta lì, io sono spalmato col busto sul manubrio ma tanto non c'è una potenza esuberante che mi sbalzerebbe via. La moto non balla, non ondeggia, è molto stabile nonostante i cerchi da 5", sicuramente grazie al telaio pressofuso in lega d'alluminio made in Nembro (BG). Anche nei tornanti la mini è meravigliosa, basta un leggero spostamento per ritrovarsi col ginocchio che accarezza l'asfalto...
Arrivo alla "s" più impegnativa del tracciato, dove per fare un buon tempo bisogna staccar poco, scambiare molto veloce e aprire presto; qui le ruote da 5" rendono la moto agilissima, veloce negli scambi, anzi, velocissima, sembra di non aver peso, tanto che anche con solo 4 hp in uscita dallo scambio se non si carica bene il peso sul manubrio si vede la ruota anteriore staccarsi di qualche cm da terra e si sente il manubrio fin troppo leggero in mano:-) sul dritto qualche limite è dato dal rapporto, 6/72, che trascina fuori dalle curve come proiettili ma arriva fin troppo presto in alto. Veniamo ora al motore, il Polini Junior 3 travasi base con sha 14; nessun appunto, ottimo, rapido a salire di giri nonostante la frizione attacchi in basso e in ogni caso ottimo per chi comincia, non mette mai in crisi. Unico appunto riguarda la frizione di serie, ottima base, ma veramente bassa quando si impara un po' a guidare, ci va

troppo tempo prima di sentir urlare il motore. Delle molle più dure dovrebbero comunque migliorare molto la situazione. Ottime le finiture, le carene in vetroresina sono un'altra cosa rispetto a quelle in plastica delle cinesi, la sella è comoda e le leve sono belle corte e in alluminio. Io, personalmente, cambierei il rapido, non certo perchè inadatto, anzi, ma solo perchè gradisco avere una corsa molto limitata della manopola. Questo perchè tanto con queste moto si viaggia sempre a gas spalancato e non in progressione, e così si può avere il massimo ruotando meno il polso (quindi affaticandolo meno). Le pedane hanno un ottimo attacco, discendente dalle due travi del telaio, e sono quindi impossibilitate a girare su se stesse, come a volte succede alle pedane cinesi. Ottime anche le gomme, che da brave PMT non si smentiscono mai. Il turno finisce e devo rientrare, peccato però, credo che dopo farò qualche altro giro con la stessa moto ma col 6,2 hp a 5 travasi. Giusto il tempo di bere un goccio d'acqua ed è già ora di tornare in sella, ora per confrontare le due moto. Salgo sulla mia moto, tiro l'aria e parto per il mio giro.
Qui mi sento più a casa, la mini è più grossa e inizialmente sembra più comoda. Arrivo sul dritto, stacco l'aria e spalanco, di nuovo alla staccata rallento e basta e mi inserisco molto veloce. Qui la telaistica non è al top, il traliccio in tubi di ferraccio orribile non è certo il pressofuso in alluminio di prima; in curva alla massima velocità si avverte qualche ondeggiamento, la moto però non perde aderenza, e fortunatamente le ruote da 6,5 compensano un po' le mancanze del povero telaio. Arrivo ai tornanti, qui niente da dire, la mini è perfetta, rispetto alla 910 va indirizzata in piega spingendo di più sul manubrio, però è neutra nel mantenere la traiettoria, ne allarga in uscita ne mostra comportamenti sovrasterzanti. Passo i tornanti che già è il momento di staccare per l'impegnativo scambio sinistra-destra-sinistra, e qui un po' si rimpiangono le piccole gomme da 5"... avendo pochi hp bisogna essere molto aggressivi con gli spostamenti del corpo per uscire veloci e per seguire una linea di corda, la moto qui sembra un po' più pesante della polini, contribuiscono sicuramente la lunghezza più elevata oltre alle gomme più grandi e larghe, lunghezza che incide anche sull'interasse (distanza tra i due perni ruota), nel quale anche una variazione di pochi mm provoca sensazioni di guida molto diverse. Il rapporto è il 6/68, leggermente più lungo di quello usato

sull'altra motina, ma più adatto alla cinese dato che le manca qualche cavalluccio, o meglio, una manciata di rpm, sul dritto così non si prende paga esagerata. Passiamo al motore, che ovviamente mostra i suoi limiti dettati da un progetto agricolo; i suoi 2 travasi inlimabili, il suo cilindretto a testa fissa e i suoi 8500-9000 rpm come regime massimo sono ovviamente tristi se paragonati all'ottima unità della piccola italiana. Certo è però che grazie alla lamella monopetalo in carbonio, alla candela ngk, al carburatore 12 cinese sostituito col dell'orto sha 14/12 e alla magica frizione regolabile zocchi l'uscita di curva risulta addirittura migliore di quella dell'italiana. Poi però arriva il dritto Una bella gatta da pelare le finiture, come le carene in plastica che si crepano in un secondo, oppure le manopole originali che danno la sensazioni di stringere tra le mani un pezzo di luserna (da me subito sostituite con delle manopole analoghe a quelle che montano le Polini di serie, in tenera gomma). Lasciamo stare le viti, in vero e proprio burro, ad esempio i grani di regolazione dei freni, spanatisi subito sulla mia moto, sono stati sostituiti con 2 bulloncini a testa esagonale da 8mm, molto più veloci da regolare e facili da estrarre in caso di problemi. Il rapido del gas è stato da me sostituito con un Domino a corsa cortissima, più adatto al mio stile di guida. Qualche problema di carburazione, difficilissima da trovare con il 14/12 dato che è monogetto, per il semplice fatto che la mini mi rimane leggermente magra al minimo, a volte spegnendosi, e un po' grassa in alto, murando e non dando il massimo (qualsiasi consiglio è benvenuto). Un appunto favorevolissimo alle gomme cinesi, dure come marmo ma sempre con una tenuta impeccabile una volta calde (costano niente e dopo quasi 5 mesi di utilizzo mi ritrovo con ancora gomma...). Ottimi anche i freni a disco, omologabili a quelli della concorrente. La cosa che molti piloti gradiranno sarà il manubrio largo 50 cm contro i 27 di quello italiano, secondo me è un altro guidare.

CONCLUSIONI:
beh, cosa dire a fine prova? La Polini è un ottima moto, adatta ai principianti con prestazioni soddisfacenti su molte piste, è davvero impeccabile ma è piccola e molti piloti potrebbero trovarla scomoda, e inoltre ci va una ritoccata alla frizione (niente paura, se non si vuole montare una regolabile si cambiano le molle con pochi Euri). La cinesina è un' ottima midi

a prezzo di saldo, adatta a tutti i piloti (ma proprio tutti) principianti, anche i più grandi e grossi. Con poche modifiche si può poi creare un mezzo competitivo (contro le 4hp) adatto alle piste come Antegnate, tutte curve e scambi, quasi senza dritti, insomma piste che favoriscano i bassi e medi regimi. Meglio lasciar perdere invece se girate a san mauro o posti simili, lì converrebbe aspettare un po' di più e magari prendersi una bella replica...

purtroppo non posso fornirvi i dati cronometrici, farò del mio meglio per averli in futuro.
E ora la pista:

i gestori sono Demo e Paolo. La pista è sita a Volpiano (TO), nel parcheggio della
Coral, in fondo Corso Europa. è una pista tecnica e ottima per imparare a guidare.
Il rapporto ideale è il 6/72 (6/68 con la cinese).
Per un turno a noleggio di 10 minuti con le polini 910 4,2 o 6,2 hp il prezzo è di 10 euro,
con la propria moto invece si gira da quando si entra in pista finchè il circuito non chiude sempre con 10 euro. Per l'abbigliamento basta il casco, poi se avete la tuta, tanto meglio! A proposito di tute, presso il bar della pista potete trovare un assortimento di tute, guanti e giubbotti in pelle in vendita. I gestori inoltre sono anche rivenditori di ricambi ufficiali Polini.
Ecco i numeri per contattarli:
Demo 338 2230489
Paolo 338 2340259
La pista è aperta dal mercoledì al venerdì dalle 21 alle 24, e sabato e domenica tutto il giorno. Ottimo l'asfalto.

Sks28

PROSSIME PROVE: POLINI SCOTERINO
POLINI 910 DIRT ROAD 6,2 hp
Test superspeciale a Sorpresa....solo per voi!!

Preparazione all'uso: Mk1

Molti di noi, io ad esempio, devono ringraziare i cinesi se ora hanno una minimoto. Qualche anno fa, infatti, avvicinarsi a questo meraviglioso mondo era davvero proibitivo. Ma come ben si sa i cinesi non hanno propriamente un inventiva, e quello che propongono è spesso frutto di "scopiazzamenti" da prodotti già esistenti. Per iniziarsi al mondo della minimoto i produttori cinesi hanno cominciato copiando i prodotti di una famosa casa polacca, la Blata. Le mk1 hanno un telaio e un motore simil Blata cosiddetta 2,5 (anche se di fattura più scadente e meno prestante). Rispetto alle loro sorelle serie perdono circa 1 hp, e le carene non sono copia delle Blata 2,5 ma delle Blata EliteAndiamo a vedere nel dettaglio le differenze che portano alla perdita di un cavallo: -innanzi tutto la marmitta, che nelle mini cinesi è penosa e funge da vero e proprio strozzo. in secondo luogo il carburatore, sottodimensionato per il motore rispetto alla moto originale vi sono però le ruote da 6,5" in luogo delle originali da 4", che rendono la mini più stabile e permettono angoli di piega maggiori. (qui la ruota da 4e quella da 6,5) Le mk1 si trovano ora sul mercato a prezzi al massimo di 150 euro.

Questo spesso è dovuto alla loro estetica semicarenata e dalle linee “dure”, che non piace a tutti.
Dati tecnici: il motore è un 39 cc bifascia a 2 travasi e testa fissa, spesso mal raccordati con il carter. Di serie monta una candela cinese, la torch l7t, e carburatore Rui Xing monogetto con spillo conico da 12mm. La frizione è a tre massette non

regolabile, stile polini base (anni ’90 insomma...), e attacca a circa 800-1000 giri. Il regime massimo di rotazione è fissato a 9000 giri.Il raffreddamento è ad aria, ma stranamente per una minimoto è ad aria FORZATA, cioè il volano ha delle alettature che creano un “turbine” d’aria, che va a circondare il cilindro grazie a un convogliatore in plasticaLe gomme originali sono le seagod tubeless, misura 90/65 ant. e 110/50 post., in una

mescola molto dura, capace di durare anche dei mesi. La tenuta però è quella che è...come freni troviamo un disco per ruota da 125 mm forato e con pinza a comando meccanico (regolazione freno tramite grano che preme sulle pastiglie). Il pignone in questi modelli è saldato alla campana (da 77mm), e quindi non può essere sostituito se non cambiando la campana. Le manopole sono in plastica dura e di una forma abbastanza scomoda . Le leve freni sono in plastica e i registri non funzionano praticamente su nessuna mini. Le pedane sono in gomma dura e sono lunghe circa una decina di cm, praticamente smorzano qualsiasi pensiero di piega
Le carene sono in Abs (plastica), molto fragile, e con verniciatura approssimativa. Infine il telaio è in ferro e i cuscinetti sono “a bassissimo scorrimento” e piuttosto delicati.
La mini in questa configurazione può andar bene per un bambino che impara, non certamente per un adulto di un certo peso e che vuole ottenere velocità sicuramente superiori ai 50 km/h originali.
E anche per un ragazzino (come chi scrive) leggero, dopo un po’ le prestazioni sono davvero scarse. Ed ecco che allora bisogna iniziare a elaborare;
prima però, andiamo a vedere nei particolari le operazioni da fare antecedenti al 1° avviamento: inizialmente andremo a modificare le pedane.

innanzitutto togliamo le brugole delle pedane e sostituiamole con bulloni da 8 dello stesso passo ma in acciaio. Prendiamo poi la pedana sinistra e infiliamola nel supporto presente sul telaio dal lato sinistro. Spingiamola fino a farle toccare i tubi del telaio e mettiamola “in bolla” (in piano).
Stringiamo bene il bullone e verifichiamo che non si muova. Prendiamo un seghetto e tagliamo tutta la parte di pedana che va oltre il supporto che la regge. Ci rimarranno pochi cm di pedana. Ora prendiamo un dremel o una lima e levighiamo la parte bassa della pedana fino a farla “a 45°”. Con del nastro isolante “leghiamo” la pedana al supporto, in modo che la parte in gomma non giri su se stessa quando andremo ad appoggiarvi il piede. Ora prendiamo la pedana destra e mettiamola sul suo supporto nella parte destra del telaio.

Facciamola appoggiare nel punto meno spesso del coperchio nero di avviamento, mettiamola “in bolla” e chiudiamo forte il bullone.
Prendiamo la misura della pedana sinistra , e riportiamola sulla destra facendo partire la misura dal punto più sporgente del coperchio nero dell’avviamento

Seghiamo e levighiamo l'eccesso di pedana. Nastriamo anche qui come di là e voilà, le pedane saranno a posto.
Ora occupiamoci della salute delle nostre mani: ci servono delle leve da mountain bike corte meglio se in metallo (8 euro circa), un paio di manopole da scooter in gomma morbida (8 euro) e se vogliamo fare un bel lavoro un gas rapido di qualità (da 15 euro)

Sfiliamo la manopola sinistra. Togliamo il filo del freno dalla leva sinistra, togliamola e sostituiamola con quella in metallo da bici. Mettiamo poi una goccia di sapone liquido nella manopola nuova e infiliamola sul semimanubrio, raddrizzandola perché nei giorni seguenti il sapone asciugherà e farà da collante per la manopola. Ora togliamo la manopola destra. Togliamo il coperchio di plastica a incastro sul comando dell'acceleratore. Togliamo il cavo del gas dal comando. Ora apriamo il comando togliendo le due brugole e sfiliamo la manopola di comando. Togliamo la leva del freno ant in plastica e sostituiamola con quella buona, come la sinistra. Puliamo il semimanubrio e spruzziamolo con Wd-40 o spray simile. Montiamo il nuovo gas rapido, mettiamo di nuovo una goccia di sapone liquido nella manopola e posizioniamola. Vediamo se il tutto funziona bene prima di passare ad altro. Sistemiamo ora la ruota dietro e la catena. Smolliamo i due bulloni da 14 e regoliamo la tensione della catena usando i due tiranti con bullone da 10.
Avvitando si tende la catena, svitando si smolla. La catena deve avere un gioco max di 1 cm ((foto---). Non preoccupatevi se all'inizio sarà molto rumorosa, questo è dato dal fatto che la catena sfiora il forcellone in alto ma non c'è modo di posizionarla bene, col tempo quest'ultimo si limerà in maniera adeguata.

Fate attenzione che la ruota posteriore scorra bene e che la catena sia tesa uniformemente dappertutto (altrimenti la corona è ovalizzata ed è da cambiare). Prendete della resina epossidica bicomponente e rivestite tutto il serbatoio nella parte di sotto (non la carrozzeria ma proprio la tanichetta bianca) in quanto spesso la benzina può fondere la plastica del serbatoio e creare microfessure dalle quali la benzina trasuda. Comprate dei tubi benzina e un filtro benzina piccolo (max 5 euro tra tutto) e sostituite gli originali.
Per infilarli su serbatoio e carburatore vanno scaldati un po' con l'accendino e poi forzati con movimento rotatorio, infine bloccati con le fascette stringitubo apposite. Cercate di far seguire al tubo un percorso il più verticale possibile dal serbatoio al carburatore, stando attenti che non venga in contatto con la marmitta. Ora togliete la pipetta della candela dalla candela stessa. Ci sono 2 possibilità: rinforzarla o sostituirla. Se volete sostituirla comprate una Ngk rossa, togliete l'originale e montatela sul cavo. Se invece volete solo rinforzarla, con delle forbici da elettricista tagliatela a partire dal lato del cavo in modo da poterla togliere dal cavo avendo accesso alla "molla" all'interno. Noterete che questa molla ha 2 fili metallici che si piantano letteralmente nel cavo. Con il nastro isolante bloccate bene questi fili nel cavo. Rimettete la pipetta sul cavo e sulla molla e chiudetela con il nastro isolante. Togliete la candela con la chiave fornita girando in senso antiorario, facendo passare la parte col cacciavite sopra al parafango ant. e sostituitela con una Ngk Bm6a o Bm7a.
ora togliete la carena anteriore (per imparare è meglio), e aprite totalmente i semimanubri, regolandoli il più in alto possibile (sempre per avere stabilità all'inizio). Stringete bene i dadi da 13 con una chiave a cricchetto e controllate che non si muovano.
Con un cacciavite piatto avvitate di un paio di giri la vite del carburatore che è avvita su una molla (vite minimo). Tenete la leva dell'aria (a destra sul carburatore) verso l'alto. Togliete un attimo il tappo serbatoio e ripassate lo sfiato con una punta da 0.80 o 0.50mm. Girate il rubinetto benzina in verticale (a destra sul carburatore).

Date una soffiata nel buco di sfiato sul tappo serbatoio, in modo da far arrivare benzina al carburatore. Iniziate a tirare la corda d'avviamento, facendola riavvolgere dopo ogni tentativo. Quando la mini si sarà avviata, tirate la leva dell'aria verso il basso. Questa sarà la posizione che dovrà avere durante la marcia. Mettete ora la mini sul cavalletto e regolate il minimo, appena più del necessario per non spegnersi. Date ancora una controllatina a tutti i dadi e le viti e ri-serrate quelle che eventualmente avete dimenticato.
Salite in sella e partite a mezzo gas. Il rodaggio dovrà avvenire in un piazzale in piano, non in pista per evitare di essere d'intralcio. Girate 2 minuti, poi fermatevi e spegnete il motore. Mettete la moto sul cavalletto e controllate nuovamente tutte le viti e se vi sono perdite.
Dopo averla lasciata raffreddare una decina di minuti, salite in sella e girate ancora un paio di minuti a mezzo gas. Ripetete le operazioni precedenti. Girate ancora una volta a mezzo gas per due minuti e fate raffreddare come prima, e avrete rodato intanto la frizione. Dopo potete continuare a girare normalmente, ma sempre a mezzo gas, evitando di surriscaldare il motore. Finito il serbatoio, lasciate raffreddare il motore, poi fate un pieno al 3-3,5 % e ripetete i piccoli giri a mezzo gas, magari facendo anche una decina di metri a gas aperto quando il motore è già in temperatura. Il serbatoio seguente potrete aprire tranquillamente il gas, unico accorgimento fate ancora una volta miscela al 2,5 % (per sicurezza). Dal 4° in poi potrete iniziare a usare la vostra Mk con miscela al 2%.
Nel prossimo numero vedremo come elaborare la nostra minimoto per ottenere buone prestazioni senza pregiudicare l'affidabilità

Sks28

Calendario FMI 2006

Il campionato in questo periodo della stagione è fermo, ma già abbiamo in mano i calendari per gli appuntamenti del 2006, calendari quasi definitivi; infatti per alcuni appuntamenti manca la conferma della pista.
Inziamo a vedere le gare che comporranno le selettive del Campionato Italiano 2006.

ZONA A

12 Marzo	M.C. Fuorigiri	Alessandria
26 Marzo	Co. Re. Piemonte	Viverone
23 Aprile	M.C. Monza	(Pista da indicare)
21 Maggio	da assegnare	
18 Giugno	da assegnare	

Indiscrezioni indicano come antegnate la pista che verrà utilizzata per il 23 Aprile, anche se sappiamo che proprio in quel di monza sta per sorgere a breve una nuova pista che ospiterà anche le mini.

ZONA B

12 Marzo	M.C. Cattolica	Cattolica
26 Marzo	M.C. Il Cassero	Castelraimondo
23 Aprile	Portomaggiore	(Pista da indicare)
21 Maggio	Pomposa	
18 Giugno	M.C. Galliano Park	Galliano

ZONA C

12 Marzo	M.C. Piccole pesti	Casaluce
26 Marzo	M.C. Sacida	Anzio
23 Aprile	M.C. Ivan Palazzese	Giulianova
21 Maggio	M.C. SAFE Team	Latina
18 Giugno	M.C. MRC	(pista da indicare)

Concluse le selettive è il momento delle Finali del Campionato Italiano 2006.

27 Agosto	M.C. Cecchi	S. Mauro
10 Settembre	M.C. SAFE Team	Latina
24 Settembre	M.C. Pasolini	Miramare
8 Ottobre	M.C. Il Cassero	Castelraimondo
Riserva	M.C. MRC	(pista da indicare)

Infine vediamo il calendario degli assoluti d'Italia 2006

9 Aprile	M.C. Monza	(pista da indicare)
4 Giugno	M.C. Galliano Park	Galliano
22 Ottobre	M.C. MRC	(pista da indicare)

Ghego

Intervista ad Eros Serra

Pilota Grc, guida per il team maury51, ma si può dire essere "di famiglia", rilascia un'intervista per i lettori di minimotomag Questo mese minimotomag ha avuto l'opportunità di intervistare uno dei piloti italiani più famosi; Eros Serra. Con la sua Grc n°46 è stato spesso davanti in importanti gare non solo italiane. Ma tutto è cominciato come per molti di noi

Chi sei? Presentati ai lettori

Eros Serra, 25 anni, corro nella categoria senior midi in sella a una GRC ufficiale gestita dal team maury51 nel campionato Italiano e Europeo

Come hai cominciato e con che moto?

Ho iniziato con una Polini a noleggio con gli amici un po' per sfida un po' per divertimento... la mia prima minimoto e' arrivata a 19 anni, una GRC Laser 6,2 cv,si andava a girare ogni tanto giusto per passare una Domenica

In azione a Codogno

diversa,i primi tempi non mi passava nemmeno per la testa di correre in un campionato

Qual è la tua pista preferita?

Anche i migliori cadono...sempre a Codogno

San Mauro della famiglia Zocchi, poi ci metto dentro anche Codogno e Ripapersico, Generalmente preferisco le piste scorrevoli e con parecchie curve

Qual è quella che invece ti piace meno?

Forlimpopoli, non la digerisco proprio forse perchè la conosco pochissimo e sembra di essere dentro ad un labirinto

La prima gara: aneddoti?

Prima gara Alessandria 2002, selettiva campionato italiano la pista era ancora col vecchio disegno e io correvo nella categoria Open in sella alla mia GRC,sempre gestita dal Team maury51. Il Ricordo non è dei migliori,avevo fatto talmente tanti chilometri in inverno su quella pista che si poteva lottare subito per le posizioni di testa, in più disponevo di un motore che andava davvero forte.

Purtroppo dopo 3 giri di warm-up la moto ha deciso di rompersi,e ai tempi motori di scorta non ne avevo... Sono riuscito a prender parte alla gara con un qualcosa sistemato alla meglio per portare a casa qualche punto. Ero triste ma ero consapevole che si poteva far bene da subito.

selettiva di zona A, ad Antegnate, in lotta con Narducci

Com'è stato il passaggio dall'amatoriale all'agonismo? E con che risultati?

Prima di prender parte ad un campionato ho disputato due gare amatoriali a Rozzano e un endurance alla pista X-bike insieme al mio compagno di squadra Meneguz. Alla prima gara avevo fatto la super pole ma poi in gara per star dietro a Dany

e a altri piloti più veloci mi ero steso al curvone a destra in discesa. L'edizione dopo sono riuscito a portare a casa tre vittorie su tre manche e la pole.Per me fare una gara amatoriale e una gara di campionato Europeo è la stessa cosa, l'impegno di allora è lo stesso di adesso. Purtroppo a volte le gare amatoriali sono meglio organizzate e più economiche...e qui si può aprire un lungo il discorso

Brno (Rep. Ceca, davanti all'ufficiale Blata

La minimoto che ti ha colpito di più (anche non tua)?

La minimoto che mi ha colpito di più e' stata la Grc RR, ai tempi gli altri modelli non reggevano il confronto per materiali e design, e parlo da appassionato non da pilota. La più futuristica senza dubbio quella provata con motore 4 tempi...

Quella invece che ti ha colpito, ma negativamente?

Brutte minimoto non ne ho mai provate,in Olanda ho visto dei prototipi un po' artigianali quelle erano davvero brutte...diciamo la più difficile da portare al limite era la Grc Rsr però dava parecchie soddisfazioni...

Come collochi Grc rispetto alle altre case? Inteso come moto, assistenza piloti, prezzi e assistenza per i privati.

La Grc attualmente è una delle minimoto più vendute se non la prima, sei anni fa ne scelsi una perchè a colpo d'occhio mi sembrava quella più bella e costruita con maggior cura ,a distanza di anni e sempre da appassionato posso riconfermare le mie stesse sensazioni con i nuovi modelli. Il bello di questa moto è che richiede davvero poco per adattarsi alla pista, io solitamente tocco rapporto e frizione e gioco un pochino sulle pressioni, nulla di più. I prezzi li vedo allineati alla concorrenza, la qualità anche...Oggi come oggi posso consigliare una qualsiasi minimoto in base alle proprie preferenze, le prestazioni in pista sono tutte simili, ormai la vera

Sempre Brno

differenza la fa il pilota e la messa a punto.
Non ho mai cambiato né moto né team perchè mi sono sempre trovato piuttosto bene, anche se, a volte, mi piacerebbe farlo per vedere realtà e ambienti diverse. Alla fine non so se lo farei, qui si sta davvero bene. L'assistenza in pista la vedo buona,nei campionati e' presente il Team-maury51in zona A e il Team race Grc in zona B, e i ricambi non sono merce rara...

Come ti trovi col team Maury? Parlaci un po' del team.

Il Team e' composto da Maury (Maurizio Meneguz), team manager e responsabile tecnico, MaxPower (Massimo Boninsegna), meccanico di pista,e ovviamente dai piloti, per ora tutti senior. Da anni si avvale della collaborazione di Grc moto, Gm moto e Bzm motor con ottimi risultati sui campi internazionali di gara. Io corro in questo team dal mio esordio in pista, è un bel gruppo si contraddistingue per la serietà e la voglia di migliorarsi in ogni occasione senza tralasciare però la passione e il divertimento puro per le corse. Ho sempre disposto di moto veloci e i miei risultati vanno divisi con loro, Maury dopo le gare passa parecchie ore a lavorare sulle moto per cercare dei miglioramenti da provare la domenica dopo, penso sia questa la chiave dei suoi risultati: la voglia di non accontentarsi mai. Dany e io contribuiamo allo sviluppo delle moto con le nostre sensazioni di guida, spesso si provano particolari che poco dopo vengono inseriti nelle moto in vendita, è un lavoro impegnativo questo, ma molto gratificante.

Sul podio di Brno

Hai già provato il 4t?che ne pensi?

Ho provato una GRC di un team Olandese in occasione dell'ultima prova di campionato Europeo, il progetto era in fase di sviluppo, per certi versi un po' acerbo, ma sicuramente con

Bussolotti (su Dm), Dany e Eros prima di entrare in pista a Skalika

un alto potenziale a disposizione. In quei brevi passaggi ho dovuto modificare leggermente il mio stile di guida
curve più rotonde, staccate un po' anticipate per via del freno motore presente, comunque non fastidioso in maniera esasperata come molti immaginano. La moto disponeva di un ottima dose di cavalli, e di una coppia incredibile...usura frizione pari allo zero. Penso che questo sia il futuro, un po' per l'abolizione dei 2t per via delle leggi, un po' per il suo potenziale a disposizione. Non nascondo che mi piacerebbe contribuire al suo sviluppo in questi anni di gare...è un'ipotesi che mi affascina un sacco.
La tua opinione sulle mini cinesi

Le minimoto cinesi stanno contribuendo a far conoscere l'ambiente per via dei costi terra terra e questo per me è un bene, c'è da dire che sono contrario a vedere delle brutte copie delle "nostre" italiane...mi piacerebbe vedere una minimoto asiatica sviluppata con loro idee, loro gusti e loro piloti! Il consiglio che posso dare a chi compra queste minimoto è di giocarci un po' e poi appena possibile provare una vera minimoto che, non molti sanno, è una vera gp in miniatura con tutti i suoi pro e i suoi contro
Una replica potrà mai vincere una gara in senior open?

Non credo, so che tipo di materiali, tecnologie, e sviluppo dispone una minimoto made in Italy...tante persone non immaginano quante ore di lavoro, progetti, prototipi, km in pista ci vogliono per sviluppare una minimoto competitiva, e nelle corse credetemi nulla e lasciato al caso.
Ti sei mai fatto del male in minimoto?

Sono un po' scaramantico, tocco ferro per non dire altro...ho tutte le ossa che mi scricchiolano, a volte qualche mal di testa...scherzi a parte, di botti ne ho fatti molti e ne faccio ancora adesso...Però posso dire che le velocità sono abbastanza basse e le piste tutto sommato sicure, sicuramente è più facile farsi male giocando a pallone.
Hai qualche aneddoto divertente, anche non successo a te, inerente al mondo delle minimoto?

Bhe, di cose divertenti ne ho viste

un sacco...però ve ne racconto una su di me. Era la mia seconda gara, pista Fugima Antegnate, selettiva campionato Italiano. Ero tesissimo come sempre alle prime corse, ai tempi al primo giro si percorreva la esse stretta subito dopo il traguardo. Scatta il verde, io mi tocco con un altro pilota, cadiamo, ripartiamo ultimi. Ecco, in quei momenti lì ti scatta qualcosa nella testa che ti fa andare ancora meglio, però quella volta (come tante in quella stagione) non stavo in piedi per via della mia foga, infatti una volta arrivato al quinto posto, mentre stavo cercando di risalire, altro botto "alle radici di Ante". Riprendo la moto e trovo il trasponder, che è l'affare che segna i tempi e i giri alla direzione gara, staccato dalla moto. In tre secondi mi sono detto: “Lo lascio li?e se non mi segnano la posizione?mi danno ritiro?”. Bhe alla fine ho preso il trasponder con la mano sinistra e ho continuato la mia gara...avevo i crampi...volevo lanciarlo via, ma qualche punto serviva per qualificarmi alle finali, poi a fine gara mi dissero che potevo lasciarlo pure li...in quel l'esperienza serviva a qualcosa!!

Problema in griglia ad Alessandria, poi riparato

Mai pensato alle "ruote alte"?

Tutti i giorni ci penso, sono un grande appassionato di moto prima di tutto da circa 13 anni.
Ho iniziato a correre con le mini per non sfidarmi più con Dany e gli amici in scooter per la strada, però di corse in moto nemmeno l'ombra, ci vogliono budget troppo alti...anche se ogni tanto lo dico prima che smetto lo sfizio di qualche gara me lo devo togliere...ma forse e' solo un sogno!!

Consigli per i novellini e i piloti della domenica (come noi insomma):

Quello che consiglio è senza dubbio di divertirsi, di fare esperienza cercando di migliorarsi sempre, ad esempio imporsi un proprio record sul giro e cercare di migliorarlo, io faccio ancora così tutte le volte. I cavalli i primi tempi non bisogna guardarli, è più semplice imparare bene con una moto poco potente poi passo dopo passo far saltar fuori qualche cavallo alla volta. Sicuramente come in ogni sport applicarsi aiuta molto. Basta... penso che più consigli non vi posso dare perché anche io ho ancora tanto da imparare e di gente che va

Davvero forte ce n'è davvero molta.
Ringraziamenti

Al Team Maury51, a Gm moto per il suo continuo supporto, Grc moto e Bizeta motor.

Sks28

Eros e Maury

Palmarès:

stagioni corse:4

Gare disputate: 57
Podi: 20
Vittorie: 6
Pole: 7

Campione regionale e interregionale 2004
Terzo classificato campionato Europeo 2005
Sesto classificato Campionato Italiano 2005

Qui in lotta col pilota ZPF Gatti

Mini Vyrus intervista a Simone Gennai

Bene ragazzi questo numero sarà ricco di interviste, la prima è dedicata ad un gruppo di ragazzi che sta sviluppando una minimoto molto interessante, realizzata interamente dal pieno, ma bando alle ciancie e partiamo con l'intervista a Simone Gennai, il padre di questa mini.

Ciao Simone, cosa ci può dire di te, della tua storia motoristica?

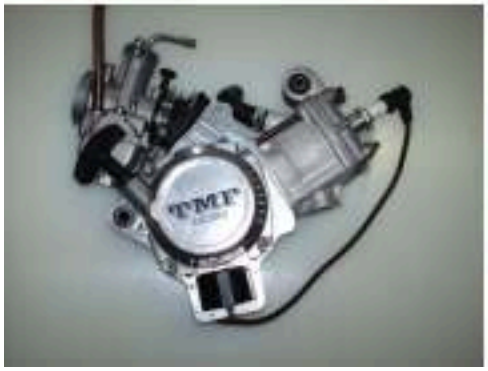
La mia storia legata ai motori è iniziata con i sidecar da GP, quelli con il motore derivato dalle “vecchie 500 2T”.
In giro per i box si cominciarono a vedere le prime minimoto e da li è nata la passione.
Insieme ad un mio amico ne costruimmo subito una decina per noi e per i nostri amici che in qualche maniera ci davano una mano.
I passi successivi furono quello di acquistare una minimoto da corsa per divertirmi nei vari piazzali vicino casa e iniziare a “correre” nel campionato regionale toscano ma lentamente il mio interesse è passato dalla guida alla tecnica.
Lì mi sono chiesto se una minimoto poteva ospitare un motore bicilindrico da 80cc e in qualche mese è nato il primo V2 per minimoto.
Fatto questo cosa potevo fare se non costruire una VYRUS in miniatura

Circa un mese fa la vostra mini era accompagnata dalla sua sorella maggiore in quel di Milano, in un ambiente molto suggestivo oserei dire, una tipografia del '600 a milano.
Cosa ci puoi dire a riguardo? Quali sono state le tue sensazioni?

Una sensazione bellissima!
Vedere la mia “creatura” affiancare una delle moto più evolute ed affascinanti al mondo mi ha dato una grandissima soddisfazione.
Nel 2006 la VYRUS inserirà nel proprio listino anche la mia minimoto.

Parliamo ora della minimoto che hai concepito, la Vyrus. Si tratta solo di un prototipo o presto la vedremo sui circuiti italiani per lottare per la vittoria?

La minimoto non è un prototipo , infatti è in vendita dal gennaio 2005. La minimoto viene costruita in versione STANDARD e REPLICA.
Le due versioni di ciclistica si differenziano fra loro in alcuni dettagli quali il telaietto reggisella, il telaietto portasterzo e il complesso della ruota anteriore.
La versione STANDARD della minimoto è acquistabile presso la MASTERMEC di Ponsacco (tel. 0587-730322) mentre la versione REPLICA è acquistabile solo in VYRUS (tel.0541-729954)
La moto quest’anno ha partecipato al Campionato Toscano FMI vincendo la gara di debutto.



Un infortunio ci ha tolto di mezzo dalle restanti gare e da 3 selettive del campionato italiano.
Inoltre ha partecipato anche ad una gara del Campionato Europeo Cat. OPEN dove

Sul lato tecnico la mini è realizzata in alluminio interamente dal pieno, quali sono le altre particolarità, e so che sono molte, che permettono di definirla "unica"?

La Minivyrus (replica) conosciuta anche come RUVIDA (nome della versione standard), è stata concepita seguendo il concetto di adattabilità della moto allo stile di guida del pilota. Su questa minimoto il pilota non deve guidare come vuole la moto, le regolazioni dei parametri della ciclistica permettono infatti di “cucirsi addosso” la moto.
Esempio pratico
Sulla ciclistica di una minimoto standard possiamo cambiare l’inclinazione del canotto di sterzo (colui che determina le caratteristiche di guida della moto) facendo scorrere i foderi delle “forcelle” nelle piastre di sterzo (praticamente cambiando l’altezza dell’anteriore) o cambiando l’altezza del posteriore.
Ma cosi’ facendo cambia anche il passo e la ripartizione dei pesi di tutto il complessivo (la moto va via dietro, o si chiude lo sterzo a centro curva o non sta ferma in dritta).
Una moto standard va lasciata come la vende la casa madre e adattarsi a lei.
Con RUVIDA questo non avviene perchè tutte le regolazioni sono indipendenti tra loro.
I due braccetti regolabili in estensione posti in “verticale” servono a regolare l’altezza dell’anteriore e del posteriore della moto mentre i due braccetti orizzontali posti sopra al forcellone anteriore servono a regolare l’inclinazione del canotto di sterzo (vedi www.mini-moto.it).
Qui non ci sono boccole da sostituire come nelle moto vere, basta una chiave di 13 una di 10 e 30 secondi di tempo.
Chiaramente per sapere dove agire viene fornito un manualetto!
Altre due caratteristiche che differenziano RUVIDA dalle altre sono la comodità e la stabilità dovuta all’assenza della “forcella” anteriore standard.
L’assenza degli steli della forcella ha permesso

di avanzare la posizione dello sterzo rispetto ad una minimoto standard mantenendo il passo nelle misure dettate dal Regolamento FMI a tutto vantaggio della ripartizione dei pesi e della “comodità” del mezzo.
Nel nostro caso infatti la posizione della ruota è indipendente dalla posizione dello sterzo.
Inoltre le forcelle delle minimoto standard in staccata tendono a flettere.
Le forcella di RUVIDA non flette. Non c’è!!!
Oltre a regolare le misure caratteristiche del telaio RUVIDA può regolare la sella in 9 posizioni diverse le pedane in 4 e i tronchetti dello sterzo in 2. Ci sarebbero altri dettagli da specificare ma quanto sopra esposto mi sembra sufficiente a far capire che RUVIDA non è stata concepita per uno “sfizio estetico”.
Motorizzazioni, cosa ci può dire dei propulsori che andranno a spingere la vostra mini? Avete già stipulato degli accordi ufficiali con le case costruttrici in merito?

La moto di serie monta il motore POLINI 40cc pronto gara (non reverse) ma è possibile averla anche motorizzata OPEN TMF-MM01L.
Questo motore è composto da una termica MALOSSI o BZM 40cc e dal carter motore TMF.
Questo carter, realizzato dal pieno, ha il pacco lamellare largo 45mm contro i 34mm degli altri motori da minimoto.
Il motore TMF-MM01L viene venduto con un carburatore da 24mm a valvola piatta pretarato. Questo motore può essere usato solo nella categoria OPEN (carburatore libero).

Infine sò che avete in cantiere qualche chicca per il 2006, qualche anticipazioni per i lettori di minimotomag?

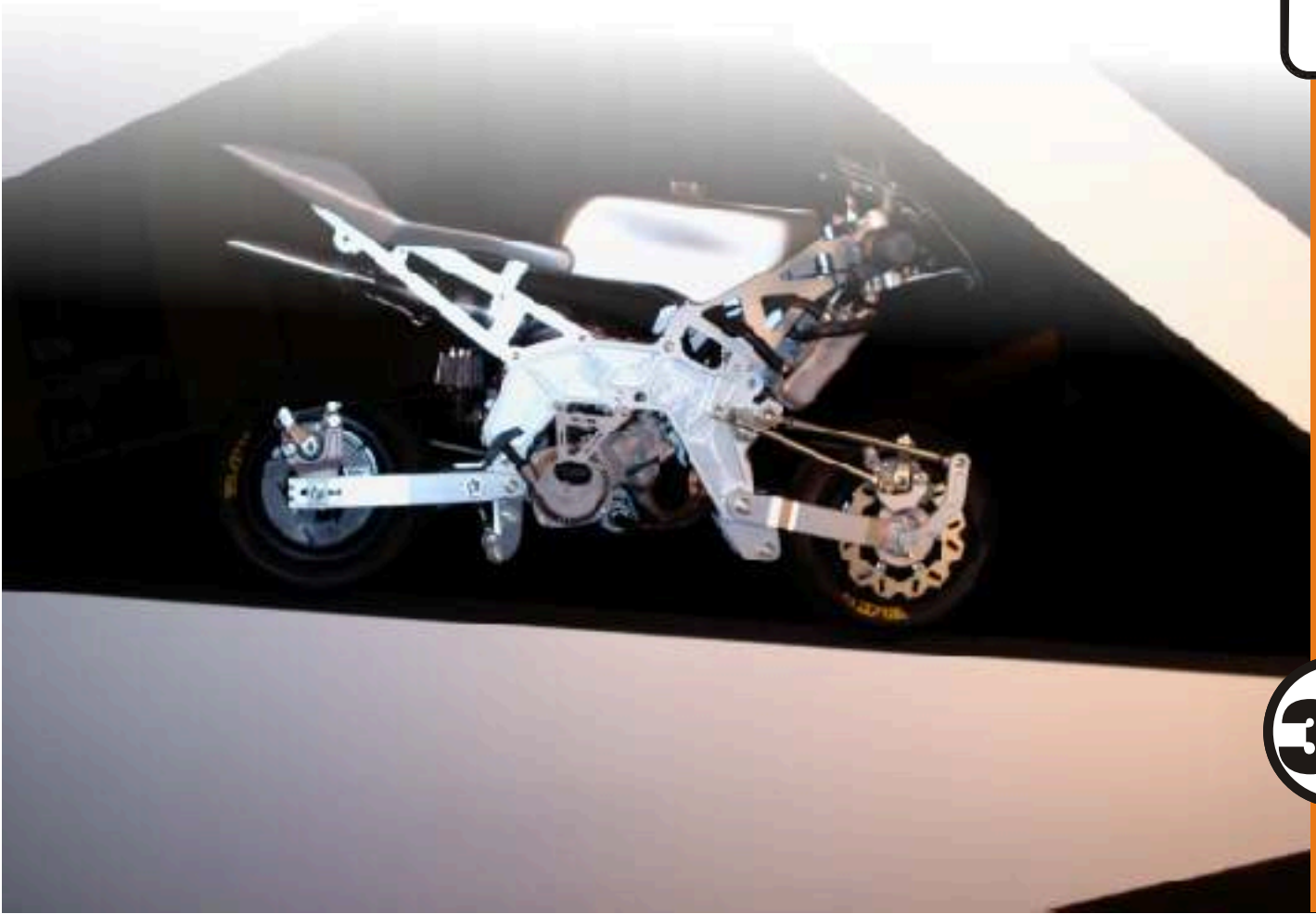
La novità più significativa per il 2006 sarà il motore MM01L ...

Ti ringrazio per la disponibilità e buona fortuna con la Vyrus per le prossime gare!

Un grandissimo Saluto agli amici di minimotomag che stanno facendo un gran lavoro per il mondo delle Minimoto.

Ciao, Simone G.

Ghego



Mini del mese

Questo mese abbiamo ricevuto 6 aspiranti al titolo di miglior minimoto del mese, si passa da GRC RR a DM, da Mk2 a Blata Replica.
Insomma ne abbiamo per tutti i gusti...
Ebbene posso dirvi che la mini del mese non batte bandiera italiana...
Il vincitore, anzi la vincitrice è la Replica Blata di Tino, replica Yamaha Valentino Rossi per il gran premio di Laguna Seca, da lui colorata interamente a mano.

Ringraziamo tutti coloro che hanno inviato le foto delle proprie mini per questo concorso lasciandouna carrellata delle loro foto di seguito.