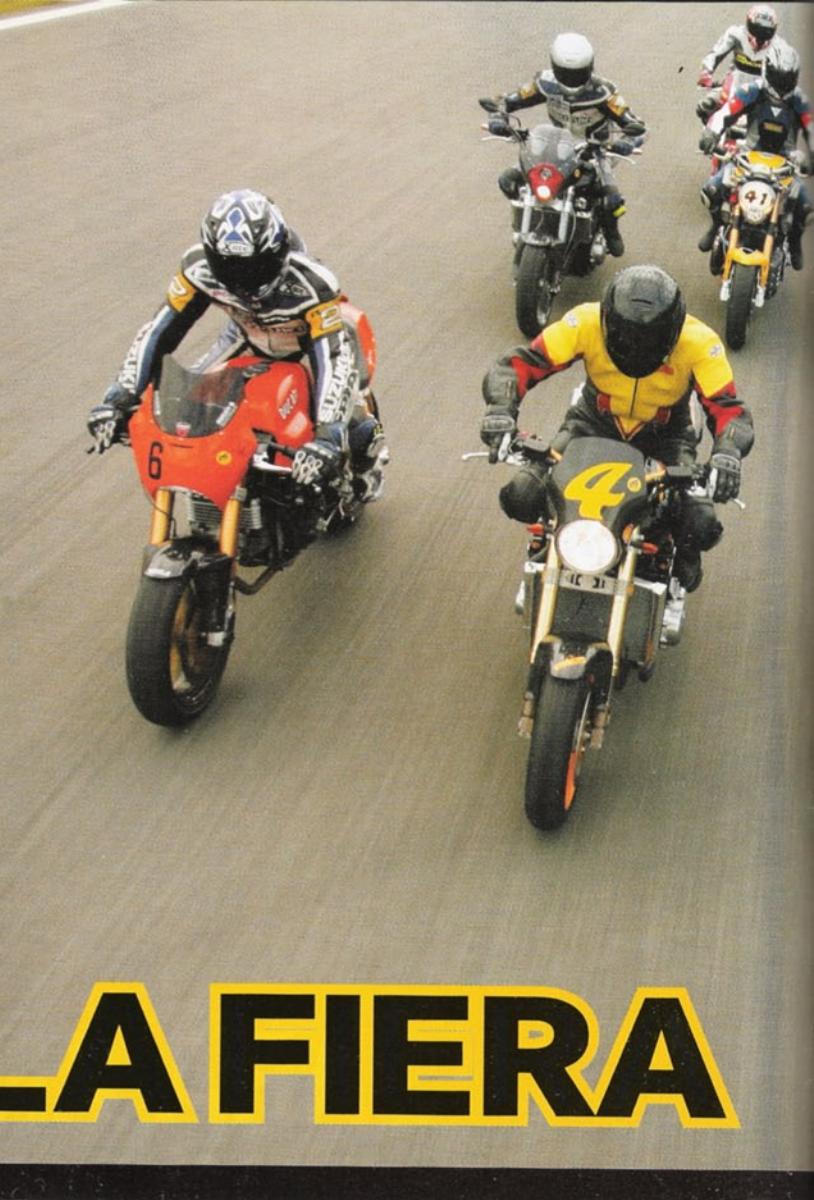


**Freak, ovvero fenomeno, al di fuori del normale, qualche volta anche un po' mostruoso e inquietante.**  
È l'appuntamento annuale con la pista di Hockenheim dove si riuniscono i preparatori tedeschi con le loro special, che vi presentiamo qui e nei prossimi numeri

DI Zep Gori

FOTO fact/Dave - R. Gargolov - F. Herzog - Markus Jahn



## LA FIERA

### DUCATI MONSTER 1000 S2R CTM

# Punti DI VISTA

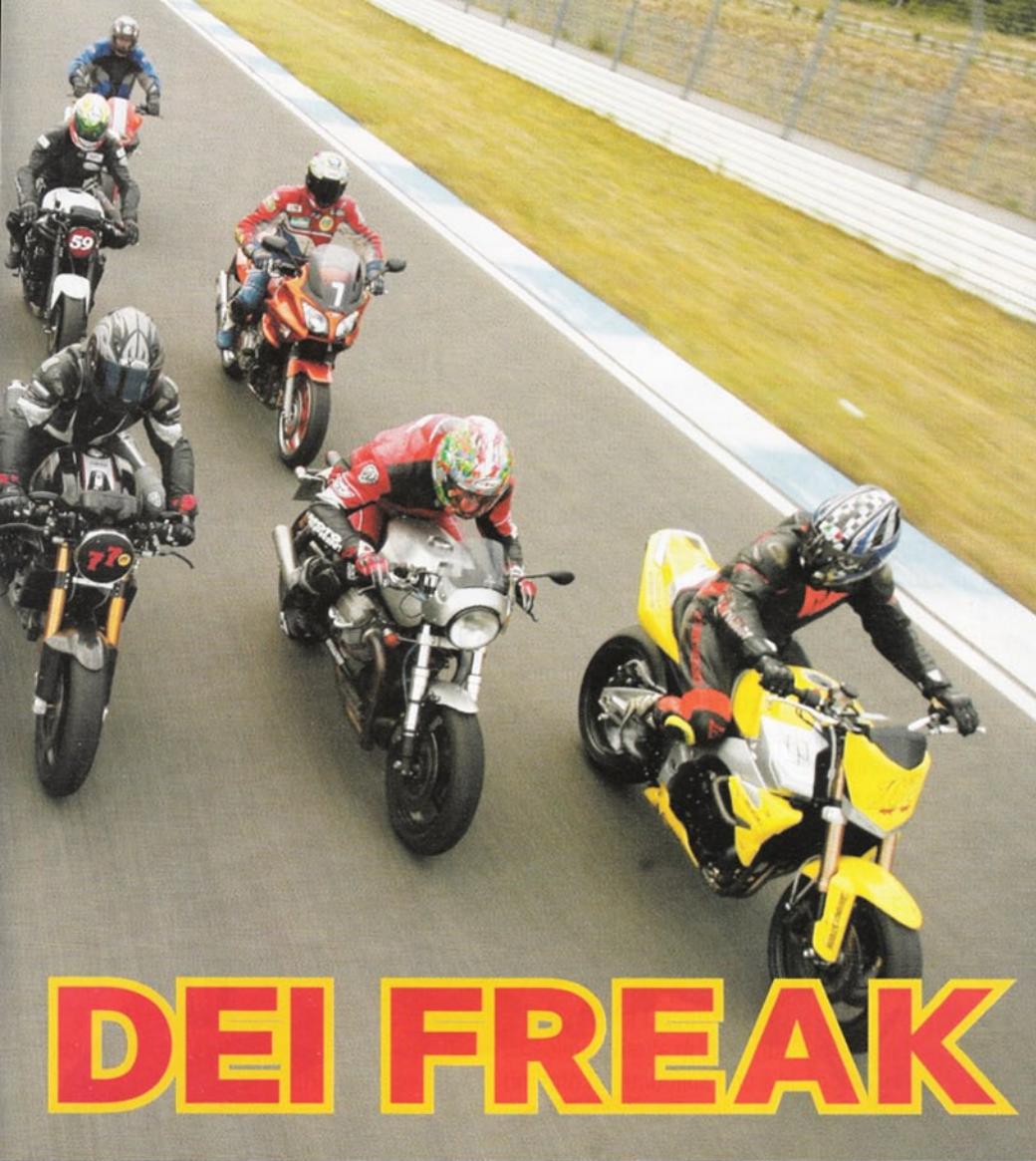
La Carbon Tech è famosa per le sue trasformazioni Ducati, e in particolare per le realizzazioni in fibra di carbonio. Mica solo robetta come parafanghini o cupolini, ma anche telai completi. Il doppio trave perimetrale per Monster e 916/998 è ancora indimenticato e fa bella mostra di sé nel piccolo atelier austriaco. Dopo aver mostrato cosa sa fare senza troppi limiti di budget, a Hockenheim stavolta la CTM ha voluto mostrare cosa si può otte-

nere senza spendere una finanziaria: una Monster gustosa e sportiva come da una due valvole tutto sommato non ti aspetteresti.

Sappiamo tutti che, nel panorama delle grosse naked, ormai il motore doppia candela bolognese, raffreddato ad aria, al banco prova è una cenerentola. Però su strada con qualche ritocchino furbo sa sempre difendersi e soprattutto divertire. Questione di punti di vista. Il kit messo a

punto dalla CTM costa circa 6.500 euro, una cifra che sommata al prezzo di listino della recente, ricca e più potente versione proposta dalla Casa madre (S4RS da 14.500 euro) non giustificherebbe l'impegno. Però gli interventi più importanti ed efficaci costano molto meno, e gli altri sono troppo particolari e gustosi da guardare per costare poco (le ruote in carbonio BST). E poi volete mettere il gusto e quella coppia barbina che fin dai regimi più bassi sa offrire un Ducati 2 valvole? Sui tornanti delle nostre montagne è sempre un bel smanettare, e con poco si può far meglio.

Entriamo nel dettaglio. Prima di tutto un sano accorciamento del rapporto finale, che un dente in meno al pignone fa "sentire" più cavalli di tante altre modifiche al motore. Per far respirare meglio il bicilindrico bolognese la cura austriaca



prevede di aprire i polmoni con un filtro aria ad elevata capacità di flusso (Ducati Performance), e uno scarico alto della modenese HP2, con diametro di uscita dei silenziatori di 45 mm. Impianto più gustoso per il bel sound e soprattutto più leggero grazie a collettori curati e silenziatori in fibra di carbonio.

**L'ALLEGGERIMENTO** più importante è ottenuto però con le ruote. Quelle tutte in carbonio della BST sono una vera chicca a cinque razze, e calzano comunque i pneumatici nelle misure originali. Ogni ruota significa un risparmio di oltre 2 kg rispetto ai cerchi di serie Brembo in alluminio, e insieme allo scarico completo, gli indicatori di direzione minimalisti del catalogo Ducati Performance, l'eliminazione degli specchietti retrovisori, e la bella protezione ancora in carbonio della

## YAMAHA MT-01 KLEIN

# Il mitico STAGE 4

Quando si prova una MT-01 di serie, completamente originale, si rischia una delusione cocente. No, le scottature con i collettori di scarico non c'entrano nulla. Si tratta di semplice rigetto per un motore da custom bello da vedere e troppo bolso per una naked che si immagina con una coppia straccia-asfalto. Tanti cm<sup>3</sup> così assonnati meritano una bella sveglia, una cura ricostituente con dosi da cavallo, che la stessa Yamaha ha provveduto a materializzare.

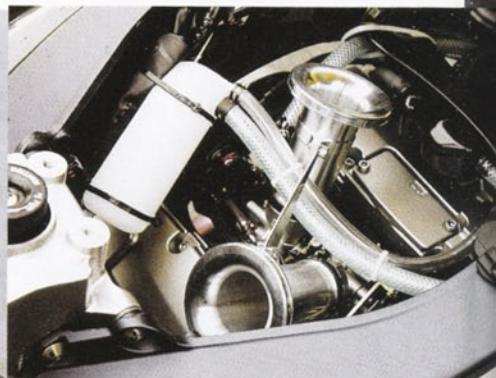
E uno specialista tedesco a perfezionare su una spettacolare MT-01 giallo-nera, il miglior accostamento cromatico possibile per una Yamaha: quella scrittina "Stage 4" sul motore promette sfracelli. Dove

"4" è un mondo tutto da scoprire perché gli Stage previsti nel catalogo Yamaha di parti speciali sono solo tre, e l'ultimo è già molto nutrito e costoso. Lo Stage 4 è un delirio tutto tedesco messo insieme da un concessionario in pista dal 1967. Lo trovate in Germania, o più facilmente su [www.yamaha-klein.de](http://www.yamaha-klein.de), e la MT-01 che ha portato ai box di Hockenheim è una di quelle moto che tutti vorrebbero (almeno) per una notte.

Appariscente, eccessiva in tutto, modificata senza badare a spese, in un'orgia di pezzi speciali e dettagli dove il titanio e le anodizzazioni spostano continuamente la pupilla. Fosse una donna sarebbe come avere una giunonica matrona con la setta di seno incurante della gravità. Qui le tette siliconate non ci sono, ma due pistoni grossi così... che finalmente - nello Stage 3 previsto da Yamaha e adottato da Klein - raggiungono la compressione necessaria per... che cosa? E chi se lo immagina cosa succede a preparare un bombardone di questa cilindrata? Ce lo ha detto il banco, dove il gommone ha centrifugato il rullo al punto da far risultare 123 CV (sempre calcolati alla frizione) e una coppia taurina da fissare il record dell'intero test: 177 Nm!

177 Nm che fanno subito provare pietà per quel gommone posteriore che li deve sopportare a ogni manciata di gas. Un

**La Yamaha** fornisce fino allo **Stage 3**, oltre ci pensa **Klein**. È molto semplice, si tratta di un delirio di coppia e peso, tutto ben gestito con un equilibrio drammaticamente **riuscito**



### LA MOTO PER RIMORCHIARE

Adatta al rimorchio, non tanto anzi non solo quello del tacchinaggio balneare, quanto proprio quello del traino. Infatti ha una coppia da automobile, però piega e stacca come se fosse una supersport (o no?). Insomma, come tempi in pista siamo lì, ed il giallo/nero le dona tantissimo



risultato pazzesco, che supera ogni altro motore, pure i quattro cilindri preparati per il campionato SBK tedesco. Avere i cavalli di una supersportiva e la coppia di un trattore costa parecchio, e ci vuole prima di tutto l'intero Stage 3 di Yamaha. Che consiste in: pistoni forgiati più leggeri ad alta compressione, alberi a camme, frizione più robusta, molle valvole e la centralina ECU a mappatura modificata. Che lavora insieme a un Power Commander Dynojet e un cambio elettronico perché al troppo non c'è limite.

**PER FRENARE** stupore e curiosità, prima di scendere in pista, ci sforziamo di avere un atteggiamento almeno professionale, perché di compassato distacco proprio non se ne parla. Lo scarico è un bellissimo Akrapovic tutto in titanio, dal primo all'ultimo centimetro, che si annoda e contorce con rara eleganza. C'è un piccolo problema, costa un botto e con tutte le migliorie alla ciclistica si gratta sul plebeo asfalto: a destra i collettori fanno la gioia dei fotografi ma si barcherebbero con qualche altro giro. Così mentre parliamo, il tecnico tedesco l'accudisce. Allenta le piastre e i foderi della forcella Ohlins vengono trascinati più in basso di almeno due centimetri! Cosa succederà a questo bisonte che sulla bilancia

**Ci vuole un avantreno** a prova di sisma per sorreggere cotanta **brutalità numerica** in fatto di chilogrammi e Newton/metri. **Poi** ci stanno bene anche **freni e fiducia**

col pieno ha sfiorato i due quintali e mezzo e ha un interesse da pullman? Forse in pista sarà l'ultimo dei problemi uno sterzo che allarga, però la voglia di salirci sopra aumenta a ogni dettaglio che scopriamo.

Sul manubrio in Ergal ci sono pompe radiali Magura per freno e frizione, i serbatoi dell'olio idraulico sono in alluminio ricavato dal pieno. Le sospensioni completamente Ohlins s'intonano anche coi colori, e quando il meccanico deve ristringere la forcella... ci passa mezz'ora con la chiave dinamometrica. Le viti sono tre sopra e addirittura quattro sotto, ovviamente per ognuno dei due foderi: in totale 14 brugole da stringere perché nessuno poi dica che l'avantreno non è rigido e

solido! Le piastre BKG sono dei pezzi ricavati dal pieno che Yamaha-Klein vende in esclusiva e potrebbero tenere in piedi un gippone Hummer tanto son grosse. Solo un'occhiata ai due Braking Wave flottanti di 320 mm Ø sul cerchio anteriore e le pinze di una vecchia R1 '04 sui piedini forcella ci confortano quando è il momento di salire in sella e prendere in consegna la "bestia". Prima dell'impatto ricordiamo solo una piacevole sensazione: la sella è comoda: il sedere - almeno quello! - starà in pace!





### IL DESIGN PORTA INDIETRO NEL TEMPO, IL MOTORE NO

Se la cura posta nell'aspetto di questa special è un bellissimo mix di grafiche nostalgiche e forme muscolosissime post-atomiche, il motore proietta nell'iperspazio non tanto temporale quanto più concretamente proprio quello misurabile in volgari metri

## COME VA Effetti collaterali: che stress!

CHE effetto può fare sulla corteccia cerebrale pensare di fermare due quintali e mezzo lanciati in fondo a un rettilineo? Sul tachimetro originale solo il design ricorda quello delle vecchie Fiat 600, ma il flash back automobilistico dura un attimo soltanto perché il display segna 201 km/h, che forse sono 210 ma ci vibrano anche gli occhiali dentro il casco e comunque per una 600 son troppi. Le vibrazioni e le sensazioni si mischiano continuamente, ma dove sono i cordoli? Dov'è la traiettoria ideale? Che importa? Le marce è inutile contarle, tanto basta aprire il gas e questa MT-01 proietta fuori dalle curve con un sussulto sordo e prepotente. E le vibrazioni non solo frollano il fondoschiena ma indolenziscono gli avambracci e schizzano i pochi neuroni impazziti per la scatola cranica. Si ferma o non si ferma? Ci sto dentro o vado dritto?

Quando la lancetta del contagiri scende e anche il tachimetro si riprende dalle palpitazioni si riesce nuovamente a ragionare. Il feeling del freno anteriore è davvero spettacolare, e la forcella si accuccia il giusto sotto la spinta dei quintali.



Il cambio è sempre lungo nell'escursione ma preciso negli innesti. Non è nato per un uso sportivo, ma regge tanta prestanza senza problemi. Solo in scalata ogni tanto si impunta se il regime del motore è ancora troppo alto. Meno male che i freni sono buoni sul serio e la frizione è morbida e modulabile, volano motore e inerzia della moto mica sono quelli di tutti i giorni.

Arriva qualche sportiva carenata, meglio lasciare la porta aperta ma una volta fuori dalla curva è buffo scoprire che basta una manata decisa al gas e la MT-01 recupera dei metri! I cartelli per i riferimenti in staccata non ci sono, la curva si avvicina e forse siamo un po' lunghi. Meglio non provare a buttarla dentro, gli avambracci non ne possono già più dalle vibrazioni, è solo il momento di godersi la via del box e tornare coi piedi per terra. Quanto costa questo viaggio nell'inconscio? 28.000 euro.

inostri rilevamenti

### tempo sul giro

2'04"511

Media 132,2 km/h

### peso

CON PIENO DI CARBURANTE

Effettivo

247,7 kg

Asse anteriore 129,5 kg (52,3%)

Asse posteriore 118,2 kg (47,7%)