

#27 // Pietra miliare / Timeline / Poster / Cilindropedia / Honda Four / Ducati V4 Granturismo / Suzuki Hayabusa / Giochi / Fumetti / Karaoke / Moscerini

CILINDROPEDIA 4*



*NOTA BENE: NO, NON È UN DEJA VU. QUESTO È IL NUMERO 4 DELLA CILINDROPEDIA (L'ENCICLOPEDIA VELOCE DELLE MOTO). ED È DEDICATO AL QUARTETTO MOTOCICLISTICO PIÙ SPORTIVO. FRAZIONAMENTO PISTAIOLO PER ECCELLENZA SULLE STRADE DI TUTTI I GIORNI È ARRIVATO PER MOTORIZZARE ICONE SEXY BUONE ANCHE PER LE SCAMPAGNATE. AH, SE TI SEI PERSO LE USCITE PRECEDENTI, NON TI PREOCCUPARE, LE TROVI QUI.

© tuttı ı dırıttı rıservatı

— Dante Alighieri



E così, a 700 anni dalla sua nascita, si scopre che anche il Sommo Poeta era un impallinato di pluricilindriche.

STORIA E MITO DEL NUMERO PIÙ QUADRATO CHE C'È Velocità, violini e pizze. Il quattro è servito.

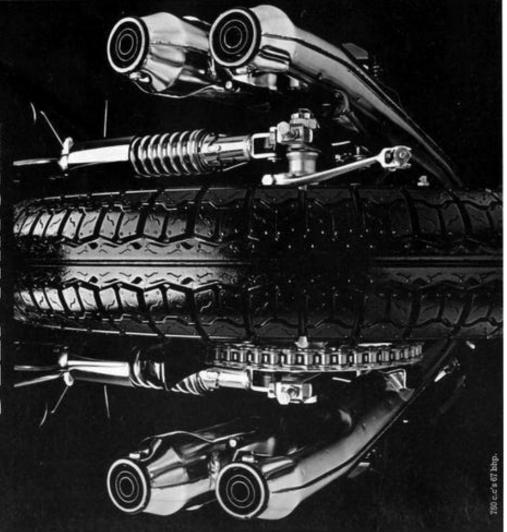


Quattro tirano più di due, lo sapevano anche i romani che quando dovevano partecipare alle corse prendevano la quadriga.





Quattro formaggi. Può essere pesante, vero, ma è una sinfonia di sapori



t<mark>i sei sempre chiesto</mark> gita come ti vedessero t<mark>uoi compagni di</mark> Per te che guidi **uattro cilindri**



onostante quello che pensi, il quattro cilindri è vecchio come la moto. O quasi. Già perché prima che i giapponesi trasferissero su strada questa configurazione che profuma ancora di pista (e parlo della Honda Four del 1969, la moto che rese popolare le pluricilindriche), il frazionamento era già stato considerata una scelta obbligata, più che logica. E questo perché nella preistoria del motorismo le moto erano viste come auto a due ruote. Ecco il motivo per cui progettisti professionisti e inventori della domenica hanno cominciato a costruire due ruote con quello che avevano sotto mano: tipo i motori delle automobili incidentate. Non è un caso, quindi, che già agli inizi del '900 i belgi della FN equipaggiassero la propria moto con un quattro in linea: montato longitudinalmente e guarda caso con trasmissione a cardano. Ti dice niente? La moto è subito un successo. Lo schema piace anche agli americani che fanno una bella operazione di copia incolla. Nascono così le prime moto civetta della polizia (qualche nome: Ace, Harley, Henderson e Indian). Va bene, il quattro sotto la sella nasce all'estero, eppure è in Italia che diventa grande. La scena è questa: stand Gilera del Salone di Milano, anno 1940, XVIII dell'era fascista, più semplicemente ultimo scampolo di pace. I fortunati visitatori, ignari della guerra alle porte, possono ammirare per l'ultima volta la Rondine campione d'Europa. Considerata la prima quattro cilindri moderna, ha il motore montato trasversalmente, distribuzione bialbero a camme in testa, raffreddamento ad acqua e compressore ad ingranaggi. Il tutto per una larghezza di 35 centimetri. Insomma il futuro c'era già 80 e rotti anni fa. CONTINUA SU VELOCE

o Tsunami non è un fenomeno recente. Anche se sembra una specie di follia meteorologica degli ultimi anni, sfogliando gli annali si scopre che la prima Honda anomala risale addirittura al 1969. Quando si abbatté con tutta la sua potenza (ben 66 cavalli) sulle strade di mezzo mondo. Era la CB 750, capostipite della fortunatissima serie Four e moto talmente rivoluzionaria che si dovette inventare una nuova categoria che la definisse: superbike. Ma in che cosa consisteva l'anomalia di questa Honda? Bisogna tener presente che alla fine degli anni '60 le reginette a due ruote erano ancora le bicilindriche, soprattutto inglesi e italiane. Ferri duri e puri, con tanta coppia, gran telai e più vibrazioni per tutti. Moto da spacconi, insomma. Su strada e al cinema: e non è un caso che Easy Rider uscisse nelle sale americane proprio nel '69. La pellicola manifesto del motociclismo a stelle e strisce è una dichiarazione di libertà col vento nei capelli. Parla di trasgressione, sregolatezza, di quello che le due ruote sono diventate nell'immaginario collettivo: la fuga dalla realtà. Ma in quel periodo, in pista era tutta un'altra musica, i manici guidavano le pluricilindriche e i veri smanettoni sognavano i fantastici quattro: strumenti di velocità pura, capaci di allunghi stratosferici e rumorini da F1 (con rispetto parlando). Per questo i giapponesi si sono messi a tavolino: bisognava ingegnarsi per portare quei mirabolanti quattro cilindri sulle due ruote di tutti i giorni. Un'intuizione che necessitava una sostenibilità economica. È con la Four che nasce la leggenda della qualità Honda: affidabilità e economia di utilizzo (tagliandi diradati e impianti elettrici a prova di black out) abbinate a un carattere sportivo non rancoroso. Insomma, non te la faceva pagare cara se sbagliavi qualcosa. CONTINUA SU VELOCE



e cifre della rossa a due ruote, si sa, sono il bicilindrico a L e la distribuzione desmodromica. Preparati, in questo caso non ce n'è manco una. È morta la regina! Evviva la regina! Il nuovo motore, infatti, ha aggiunto due posti a tavola, visto che è un quattro cilindri a V di 90 gradi (come quando al bar prendi il solito e poi chiedi un altro giro, insomma) di 1158 cc da 170 cv sonanti a 10500 giri (con una coppia massima di 125 Nm). Ma il suo forte non è solo la fluidità di erogazione, cosa che dai già per scontata in una turistica, ma soprattutto la possibilità di avere tagliandi molto distanziati (soprattutto pensando che è una moto). Defenestrare il desmo e rimpiazzarlo con un nuovo sistema di molle ha permesso di farti passare dal meccanico solo per prendere un caffè. E poi ogni 60000 chilometri per il tagliando. Ti ci vedi già in sella e pensi all'estate che verrà? Fa questo effetto. Ma siccome non sei un centauro di primo pelo, vedi la scenetta estiva del semaforo con una bella coppia di cilindri roventi in mezzo alle gambe (quelli dietro). Tranquillizzati, ci hanno pensato anche i progettisti, per questo quando ti fermi si disinseriranno da sé. Con la scusa di risparmiare un po' di benzina, ti salvano dalle insolazioni, chiamiamole così, alle parti basse. Io non amo i quattro cilindri, faccio la premessa perché vorrei fare il guastafeste e dire chissà quanto è aumentato il peso... Per sentirmi rispondere non solo niente, zero, ma che anzi, rispetto al Testastretta due cilindri di 1260 cc di prima, è pure diminuito (di 1,2 chili). Come se non bastasse, in generale il motore è più compatto del bicilindrico permettendo una centratura più azzeccata per baricentro e distribuzione delle masse. Adesso sono curioso anch'io di vederla, questa Multistrada qui. CONTINUA SU VELOCE



el 1999, quando fu presentata la Ultimate Sport della casa di Hamamatsu, la Hayabusa, era una risposta a una domanda che nessuno aveva avuto ancora il coraggio di farsi: si può anche solo immaginare una moto omologata per andare in giro sulle strade di tutti i giorni che superi il muro dei 300 km/h? E in Giappone hanno detto sì. Questo modello, prima e ultima moto 'street legal' (immatricolata e in grande serie, visto che ne hanno vendute quasi 190mila) a infrangere il muro dei 300 km/h, più che una Katana affilata (tanto per citare un'altra Suzuki), sembrava una balenottera spiaggiata. Del resto, tutta quella velocità andava tenuta con le gomme per terra e dove non ci riusciva l'aerodinamica ci voleva la zavorra (oggi il peso è nell'ordine dei 266 kg). La prima serie, quella del record di velocità, dura solo un anno, quel 1999 appunto. Poi a qualcuno viene il dubbio che la cosa non abbia senso o che nelle stanze dei bottoni vengano fuori con decreti e divieti. E allora lo slancio della carenatona viene limitato a 299. Roba da sembrare la politica dei prezzi americani, sai quelli dei 99 centesimi che abbiamo riciclato anche noi con l'euro? Una specie di foglia di fico che se da un lato è riuscita nell'intento di non attirare troppo l'attenzione, non ce la fa a coprire la carica sexy della bestia più micidiale che c'è in circolazione. Presentazioni fatte, pensa che hanno appena lanciato la nuova versione. Arrivata alla terza generazione, sotto la carena c'è l'immancabile quattro cilindri inferocito: 1340 cc e 190 cv (con una coppia quasi automobilistica di 150 Nm a 7000 giri). CONTINUA SU **VELOCE**

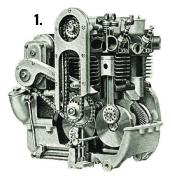


O LA VÀ O LA SPACCA

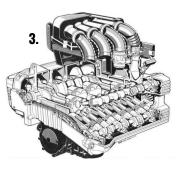
Botta di adrenalina allo stato puro, col quattro puoi andare fortissimo e fare anche poker. Vincere tutto o finire sul lastrico. La differenza, come sempre, la fa la manica. E l'asso che c'è dentro.



Le regole sono semplici. Uno fa partire il crometro, l'altro prova a montare nel minor tempo possibile l'ultimo motore Ducati.











INDOVINA IL POSIZIONAMENTO* E TI DIRÒ CHE SEI. BRAVO.



* Soluzioni

A E S

Rauji uj †

Rijojiĝos e S

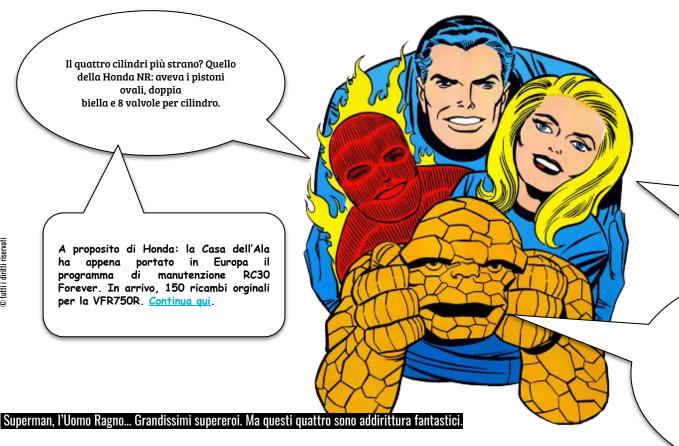
Jaxog 7

Il quattro cilindri più strano? Quello della Honda NR: aveva i pistoni ovali, doppia biella e 8 valvole per cilindro.

A proposito di Honda: la Casa dell'Ala appena portato in Europa il di manutenzione RC30 programma Forever. In arrivo, 150 ricambi orginali per la VFR750R. Continua qui.

Va bene, il quattro cilindri allunga che è una meraviglia. Ma se gli metti il turbo va anche di più... Hai presente la Kawasaki Ninja H2?

Lo sapevi che negli anni '60 Ducati aveva provato a fare le scarpe all'Harley? Con l'Apollo. Montava un motore che sostanzialmente era un doppio bicilindrico a L, su una moto pensata per i "Chips" d'oltreoceano.





Nella vecchia fattoria ia-ia-o Ouante bestie ha zio Tobia ia-ia-o C'è la capra-capra-ca-ca-capra Nella vecchia fattoria ia-ia-o. Attaccato a un carrettino ia-ia-o C'è un quadrupede piccino ia-ia-o L'asinel-nel-nè-nè-nel C'è la capra-capra-ca-ca-capra Nella vecchia fattoria ia-ia-o. Tra le casse e i ferri rotti ia-ia-o Dove i topi son grassotti ia-ia-o C'è un bel gatto-gatto-ga-ga-gatto L'asinel-nel-nè-nè-nel C'è la capra-capra-ca-ca-capra Nella vecchia fattoria ia-ia-o. Così grasso e tanto grosso ia-ia-o Sempre sporco a più non posso ia-ia-o C'è il maiale-iale-ia-ia-iale C'è un bel gatto-gatto-ga-ga-gatto L'asinel-nel-nè-nè-nel C'è la capra-capra-ca-ca-capra Nella vecchia fattoria ia-ia-o. Poi sull'argine del fosso ia-ia-o Alle prese con un osso ia-ia-o C'è un bel cane-cane-ca-ca-cane C'è il maiale-iale-ia-ia-iale C'è un bel gatto-gatto-ga-ga-gatto L'asinel-nel-nè-nè-nel C'è la capra-capra-ca-ca-capra Nella vecchia fattoria ia-ia-o. Nella stalla silenziosa ia-ia-o Dopo aver mangiato a iosa ia-ia-o Dorme il bue-bue-bu-bu-bue C'è un bel cane-cane-ca-ca-cane C'è il maiale-iale-ia-ia-iale C'è un bel gatto-gatto-ga-ga-gatto L'asinel-nel-nè-nè-nel C'è la capra-capra-ca-ca-capra Nella vecchia fattoria ia-ia-o. Ma che stiamo diventando tutti matti? la-ia-o.



arra, un'antica leggenda Himalayana, che un giorno, ai piedi di una montagna innevata ci fosse un viandante che voleva scalarla. La vetta era molto alta, sulla cima faceva molto freddo e il viaggio era molto lungo. Per non morire di freddo e di fame, il viandante aveva bisogno di tanto cibo e di molte coperte. La strada per salire era ripida e il viandante forte. Ciononostante il peso delle cose che doveva portare lo affaticava notevolmente, rallentandone l'andatura. All'improvviso, lungo la strada s'imbatté in un altro viandante, che aveva pensato di scalare la montagna da solo come lui. Accordatisi per dividersi i pesi proseguirono la strada insieme, felici del fortunato incontro: improvvisamente la salita si fece più leggera e la conversazione li aiutò a passare il tempo. Il mattino successivo, seduto pacifico ai bordi della strada trovarono un altro viandante, che pensava di poter affrontare la salita da solo. Sorridendo chiese di potersi unire a loro e si offrì di portare la sua parte di peso. Ormai la vetta non sembrava più così lontana come il primo giorno e i viandanti che avevano cominciato l'ascesa da soli adesso benedivano il destino per l'incontro con i due compagni di viaggio. Quella notte nevicò come mai era successo prima e la mattina seguente tutto era bianco e silenzioso intorno alla tenda. I tre viandanti si rimisero in strada, ma la neve era così alta e fresca che sprofondavano a ogni passo. Così, la vetta che il giorno precedente era sembrata ormai a portata di mano, ora appariva irraggiungibile. Senonché, seduto sullo sperone affacciato sull'orizzonte. notarono un altro viandante. Che aveva pensato di poter scalare la montagna da solo e che si era dovuto accontentare di quello sperone. Accortosi dei tre che sopraggiungevano chiese di potersi unire al gruppo, offrendosi di portare la sua parte di peso. E così, grazie a lui, i viandanti che ormai erano diventati quattro non sprofondavano più nella neve fresca perché ognuno portava una parte del peso e poterono arrivare su quella vetta altissima prima del calar del sole. Tornati ai propri paesi d'origine, i viandanti che volevano scalare la montagna da soli, passarono il resto dei loro giorni raccontando questa storia. E di come nella vita, per raggiungere la cima, bisogna farsi in quattro.

SE MYETE UN PROBLEMA GHE NON RIUSQUE MA RISCLMERE

© tutti i diritti riservati





