

Daily

SPECIALE EICMA

Domenica 10 Novembre 2019

 **DUERUOTE.IT**



Temporary Bikers Shop – Pad. 9

Area Start-Up – Pad. 11

E-Bike – Pad. 18 e 22

DUERUOTE X OFFROAD

SUPERVELOCE: TRA PASSATO E FUTURO

Arriva in forma definitiva la bellissima neo-rétro del marchio varesino con motore 3 cilindri. Ma MV Agusta non si ferma, e lancia la Brutale 1000 RR, a sorpresa affiancata dalla Rush

Ha ormai la missione di sorprendere ogni anno MV Agusta (**padiglione 22, stand 148**), che al suo stand presenta la versione di serie della Superveloce vista come concept un anno fa. La base tecnica è quella della F3 800 ma l'estetica (carena, cerchi, scarichi) è dedicata, con evidenti richiami alle MV degli anni Sessanta. Ancora più affascinante la Serie Oro (in foto), con i colori e gli scarichi che riprendono le moto del Reparto Corse di Schiranna.

Ma le novità da Varese non si esauriscono qua, perché sulla base del motore 4 cilindri è stata realizzata la Brutale 1000 RR, una superbike replica naked dall'estetica mozzafiato e dalle prestazioni mostruose: 208 CV a 13.450 giri e oltre 300 km/h. Il telaio è misto piastre-traliccio e non mancano le sospensioni elettroniche Öhlins. E per chi non si accontenta, c'è la Rush, che esplora con la stessa base tecnica nuove direzioni stilistiche: ancora più estreme, ma sempre in stile MV.



VENITE A TROVARCI!

A Eicma 2019 lo stand di Dueruote e XOFFROAD è incentrato sul progetto "Ride Different", la nostra idea per distinguersi su due ruote con moto, abbigliamento e accessori dalle livree di un grigio intenso. Anche quest'anno abbiamo riprogettato la struttura per accogliere i nostri partner e i moltissimi spunti come il "rally package", con cui da Eicma andremo direttamente all'Atlas Rally, e la moto da cross in salto su cui potrete farvi una foto memorabile!

Venite a trovarci al **padiglione 11, stand 146**, dove Dueruote e XOFFROAD vi accoglieranno con una selezione di moto iconiche, le ultime uscite del gruppo e gli amici di Radio Number One.



SENA

Pad 13 Stand Q86



Sena.com



KAWASAKI Z 650 E Z 900

NIENTE TURBO, TANTA GRINTA

Se l'attenzione allo stand Kawasaki è monopolizzata dalla Z H2, le protagoniste verdi del mercato saranno probabilmente queste due rinnovate naked medie



Dopo che la spettacolare Ninja H2 ha tracciato la strada, Kawasaki (**padiglione 11, stand N46**) ha saputo sfruttare al meglio il traino in particolare sulla serie Z delle sue naked, che hanno ritrovato una spiccata personalità con il passaggio al telaio a traliccio del tipo "a diamante" con motore portante e agli stili "Sugomi" per quanto riguarda il design.

Per questo, nonostante la presenza "forte" della hypernaked Z H2, la Casa di Akashi non ha certo trascurato le due moto che rappresentano il cuore della sua offerta nel segmento più importante del mercato, quello appunto delle naked. La 650 è mossa dal bicilindrico parallelo che guadagna l'omologazione Euro5 grazie a modifiche ai sistemi di aspirazione e scarico, mantenendo il suo proverbiale bilanciamento tra fluidità e grinta; la linea invece abbandona definitivamente ogni eredità

della serie ER per abbracciare lo stile "Z". Arriva anche un posteriore più filante, che ospita una sella più comoda per il passeggero. Come sulla Ninja 650, debutta poi la nuova strumentazione TFT da 4,3" predisposta per la connessione con lo smartphone e l'App RIDEOLGY che consente di visualizzare sul telefono informazioni come chilometraggio percorso, livello carburante, piano di manutenzione e tragitto compiuto, mentre sul cruscotto compaiono notifiche relative alle chiamate, mail o messaggi in arrivo.

L'apprezzatissima Z 900 cambia in modo meno evidente, ma guadagna un telaio più rigido nella zona del perno forcellone, nuove plastiche con faro full-LED e un sostanzioso aumento della dotazione elettronica, con 4 riding mode di cui uno personalizzabile e l'arrivo del controllo di trazione KTRC. Anche per lei c'è il pannello TFT a colori da 4,3". La potenza è di 125 CV (92,2 kW) ma resta a listino una versione da 70 kW depotenziabile a 35 kW per i possessori di patente A2.

DOVE SONO LE MOTO

Casa	Pad	Stand
Aprilia	9	I50
Askoll	11	I32
Benelli	24	E54
Beta	13	C86
Bimota	11	N46
BMW	13	N54
Ducati	15	N20
Energica	15	Q48
Fantic Motor	13	E65
Harley-Davidson	24	P54
Honda	22	O48
Husqvarna	13	I86
Indian	15	E26
Italjet	11	Q18
Kawasaki	11	N46
KTM	13	I85
Kymco	11	E28
Mash	13	E65
Mondial	11	I45
Moto Guzzi	9	I50
Moto Morini	22	E05
MV Agusta	22	I48
Peugeot	11	O30
Piaggio	9	I50
Quadro	11	E47
Rieju	9	C54
Royal Enfield	15	E32
Suzuki	22	B30
SWM	24	O86
SYM	9	E64
Triumph	15	C46
UM Motorcycles	24	E73
Valenti	22	B38
Vent	24	G68
Yamaha	24	I54
Zero Motorcycles	18	I90
Zontes	13	C86

YAMAHA TMAX, DICHIOTTO CANDELIN E SESTA GENERAZIONE

Compie 18 anni il TMAX, nato nel 2001, ma Yamaha (**padiglione 24, stand I54**) non ha alcuna intenzione di rallentare lo sviluppo del suo bestseller dopo 275mila unità vendute. Per il 2020 ecco la sesta generazione, che aumenta ancora le prestazioni con l'adozione del nuovo motore bicilindrico, omologato Euro5 e salito a 560 cc aumentando anche la potenza (+3,5%) e la coppia (+6%). Per riuscirci arrivano nuovi pisto-

ni forgiati in alluminio e bielle ridisegnate. Intanto il setting di forcella e monoammortizzatore è stato ottimizzato proprio per venire incontro all'aumento di potenza del maxiscooter.

Risilizzata la carenatura, dove spiccano i nuovi gruppi ottici e le frecce a LED. L'equipaggiamento di serie comprende due mappe motore e il sistema Smart Key per avviare il motore e sbloccare sella, vani portaoggetti e ca-

valletto centrale (dotato di blocco elettrico). Migliorata infine, grazie al restyling delle plastiche e della sezione posteriore, anche l'abitabilità del passeggero.

Yamaha presenta anche la versione TMAX Tech Max, che vanta finiture più raffinate e dotazioni ricchissime tra cui parabrezza elettrico, cruise control, manopole e sella riscaldate, mono regolabile e connessione con l'app MyTMAX Connect.



CAMBIO DI PASSO

Rifacimento totale per l'SH 125i/150i: per restare al vertice, il bestseller Honda a ruote alte cambia tutto



In vetta alle classifiche di vendita da tempo immemorabile, l'SH nelle cilindrate di 125 e 150 è una vera macchina da guerra per Honda (**padiglione 22, stand O48**) che per il 2020 rinnova completamente il suo bestseller (oltre 1 milione le unità vendute negli anni nella sola Europa), aumentandone di parecchio i contenuti.

Tanto per cominciare è tutto nuovo il telaio, che ha permesso di spostare sotto la pedana il serbatoio del carburante da 7 litri al quale si accede ora tramite un bocchettone nel retroscudo. Si è così liberato spazio nel sottosella, che è ora in grado di ospitare due caschi per una capacità di carico di 28 litri; non manca la presa USB. Cresce l'interesse ed è stata aggiornata la geometria della sospensione posteriore.



I propulsori, sempre eSP con sistema Start&Stop e bassi attriti, passano ora alle quattro valvole (come sul Forza 125) grazie a un alesaggio maggiore, guadagnando potenza e coppia, mentre scendono ancora i consumi (44,6 km/l dichiarati per il 125, 43,5 km/l per il 150) e arriva l'omologazione Euro5. C'è anche il controllo di trazione HSTC.

Si evolve anche lo stile, con un inedito impianto di illuminazione di tipo full led e una nuova strumentazione a matrice negativa nella quale le spie dell'ABS, del controllo di trazione, del sistema keyless e dello Start&Stop contornano il display centrale. Prodotto in Italia, ad Atessa, l'SH 125i/150i sarà venduto con parabrezza, paramani e Smart-Top Box di serie.

THE WAY YOU MAKE



Sappiamo come ti senti e sappiamo perfettamente come ti sentirai.

Insieme ai nostri grandi partner e al tuo fianco per offrirti le soluzioni finanziarie migliori.
Smetti di pensare alla tua passione, inizia a guidarla. Ci aspettano grandi emozioni.



NAKED SPORTIVE: MENO MUSCOLI, TANTO CERVELLO (ELETTRONICO)

Anche nel segmento delle naked medie si riaccende la sfida con l'arrivo della nuova KTM Duke 890 R cui BMW risponde con l'inedita F 900 R (e la sorella F 900 XR, crossover dalle "gambe" più lunghe)

Due anni dopo la più sportivissima Duke 790, KTM (**padiglione 13, stand 185**) presenta la Duke 890 R, qualcosa più di un semplice allestimento sportivo potendo contare su un motore che guadagna cubatura, aggiungendo sia alesaggio che corsa, e raggiunge la quota di 121 CV e 99 Nm.

Ma ci sono anche una taratura più sportiva del ride-by-wire e delle sospensioni WP APEX, l'impianto frenante Brembo Stylema con pompa MCS, i pneumatici Michelin Powercup II. Pur avendo la stessa escursione delle sospensioni, la moto è più alta da terra, con forcella e forcellone meno inclinati; più sportiva la posizione di guida, col manubrio più basso e piatto e le pedane arretrate rispetto alla 790 Duke, in confronto alla quale la R perde anche 3 kg scendendo a 166 senza benzina. Completissima la dotazione elettronica, dove il riding mode opzionale 'track' consente una totale personalizzazione degli ausili. Per chiudere, coprisella di serie e grafiche 'R' dedicate.

A pochi metri di distanza, BMW (**padiglione 13, stand N54**) risponde con le nuove F 900 R e XR. Per la prima si tratta della versione aggiornata della F 800 R, col motore bicilindrico parallelo già visto sull'ultima F 850 GS lievitato a 895 cc e la potenza cresciuta a 125 CV. Più compresso e con una differente fasatura, il propulsore risulta trasformato in senso sportivo nell'erogazione (esiste anche una versione per patenti A2, derivata da un motore con 95 CV). La ciclistica mantiene il motore con funzione portante della F 850 GS, ma ha ricevuto modifiche alla geometria di sterzo per migliorare l'handling nella guida sportiva, mentre il serbatoio della F 800 R torna in posizione tradizionale. Anche in questo caso l'elettronica è completa, anche se i 'Riding Modes Pro' sono optional.

Montando alla F 900 R un serbatoio maggiorato, sospensioni più alte e carene dedicate a Monaco hanno poi derivato la F 900 XR, attesissima versione in piccolo della fortunata S 1000 XS.



BIMOTA SPOSA KAWASAKI E METTE IL TURBO ALLA TESI

Scomparsa per qualche anno dai radar, Bimota (**padiglione 11, stand N46**) torna ora con un nuovo assetto societario, che vede l'ingresso nel capitale sociale di Kawasaki (al 49,9%) e la presentazione a sorpresa di un modello di cui nulla si sapeva fino a qualche giorno fa: la Tesi H2, che per la prima volta monta un motore Kawasaki, e che motore: il 4 in linea della Ninja H2 con compressore volumetrico e 200 CV.

Della moto si sa più o meno quello che si vede. Che il suo stile si allontana dalle linee morbide e molto italiane delle ultime Bimota

per abbracciare quel "Sugomi style" fatto di linee spigolose che Kawasaki ha adottato negli ultimi anni. La Tesi era nata per imbrigliare meno della metà dei cavalli e della coppia sprigionati dal motore H2, ma della Tesi originale è rimasto ben poco: la crociera anteriore è stata riprogettata, e anche il telaio non è più a Omega. Ci sono le sospensioni elettroniche Öhlins Smart EC 2.0 e le alette aerodinamiche. E si sa che Pierluigi Marconi, richiamato a Rimini a supervisionare il progetto, è convinto che ne uscirà una moto eccezionale. Ci contiamo.



KTM 390 ADVENTURE OFF-ROAD PER TUTTI

L'azienda austriaca lancia una variante adventure della sua popolare 390: ricca di contenuti, sarà per molti una tentazione ad "assaggiare" la terra

Dopo le sue Adventure 1290, 1090 e 790, KTM (**padiglione 13, stand 185**) completa verso il basso la sua gamma di Enduro stradali con la inedita 390 Adventure.

Basata sulla fortunata piattaforma 390 Duke, questa 390 è però decisamente più ricca di contenuti. Non tanto per le prestazioni del bialbero, che mantiene i suoi 32 kW (44 CV) per motivi legislativi - restare accessibile a chi ha la patente A2 - quanto per la costruzione che vede ora un telaio a traliccio imbullonato, sospensioni WP APEX regolabili dalle elevate potenzialità in off-road e naturalmente ruote differenziate, con la scelta "intermedia" in termini di diametro (19"-17") per mantenere una sella bassa e un'agevole accessibilità.

Questa 390 Adventure si propone insomma come un'agile, compatta e svelta compagna per qualunque avventura vi venga in mente: spostamenti di tutti i giorni, viaggi, divertimento sulle strade nei dintorni con o senza asfalto e anche un po' di off-road leg-



gero, nel quale potrebbe accompagnare anche i principianti grazie al peso contenuto, alle dimensioni compatte e all'escursione ragionevole delle sospensioni (170 mm anteriore e 177 mm posteriore). Senza contare le altre dotazioni meccaniche (frizione

antisaltellamento assistita, pinza radiale ByBre) ed elettroniche, che vanno dall'ABS e traction control cornering (il primo con modalità 'off-road', che permette il bloccaggio del posteriore e più permissivo anche sull'anteriore) all'integrazione con l'App per

smartphone KTM MY RIDE. E per chi si accontenta di sognare i grandi spazi aperti... a farlo felice penserà il design realizzato sempre da KISKA, che ha mantenuto il grande serbatoio (14,5 litri) separato dal gruppo faro-parabrezza come sulle KTM da Rally.



ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
CICLO E MOTOCICLO



Vieni a trovarci al pad.11 stand I-46
e scopri in **anteprima** la nuova
gamma **ABC SMART**

I **migliori utensili**
per la **motocicletta**,
dal 1913.

Visita www.abctools.it
e seguici su:



ABC **TOOLS**

MOTO 125 4T: BELLO AVERE 16 ANNI

Il segmento delle moto per sedicenni vive un rinnovato fermento con proposte per tutti i gusti: non solo le classiche Motard ed Enduro, ma anche grintose naked, classic e neo-rétro

Ci sono voluti due decenni, ma lo shock della restrizione di potenza a 15 CV per le 125 è ormai digerito tanto dai giovani quanto dalle Case, brave a ricostruire le loro gamme con proposte in grado di far luccicare gli occhi ai sedicenni.

Basta fare un giro per i padiglioni di questo Eicma per rendersi conto della varietà dell'offerta, che oltre alle immancabili sportive, motard e naked offre ormai spunti originali, che a volte non si

trovano nelle cilindrata maggiori come succedeva appunto ai tempi d'oro delle 125 2T.

SWM (padiglione 24, stand 086) lancia la Varez 125, naked sportiva di forte impatto: bel look, telaio a traliccio, motore bialbero (arriverà anche la 400), forcella rovesciata e forcellone monumentale. Strumentazione digitale e faro full led per una naked che non passa certo inosservata, sia che la scegliate bianca o nera.

La spagnola Rieju (padiglione 9, stand C54), specialista delle piccole cilindrata, rinnova la Century 125, originale naked dalle linee neo-rétro. Non solo eleganza, visto che il motore è un 4 valvole raffreddato a liquido e con iniezione elettronica dalle buone prestazioni, e con un timbro grintoso assicurato dal peculiare scarico. Sono stati rivisti il telaio, ora rinforzato, il forcellone, il parafango posteriore e le ruote, qui a raggi;

cambia anche il caratteristico serbatoio, che ha bordi più arrotondati per migliorare il comfort.

L'ex HM Moto, da poco ribattezzata Vent (padiglione 24, stand G68) rinnova la sua gamma composta dalle apprezzate Motard ed Enduro da 50 e 125. Fresca del titolo Italiano Cadetti 50, l'azienda lecchese si è concentrata sui modelli RR con telaio in alluminio come la Derapage 125 RR qui in foto, che vanta un nuovo lo-

ok con lo scarico posizionato sotto motore, ma anche un nuovo telaio perimetrale con posteriore scomponibile, una nuova forcella USD R16V da 41mm e un nuovo mono regolabili, nuovi dischi anteriore e posteriore con pinza flottante in alluminio.

Valenti Moto (padiglione 22, stand B38), che ha già a listino delle potentissime e molto apprezzate 50 2T racing, amplia ora la sua offerta con due 125 4T da

Enduro (RME 125 Z) e Motard (SM 125 Z, in foto) realizzate sulla stessa base tecnica. Generose nelle misure e racing nell'aspetto e nei contenuti, hanno il motore Piaggio bialbero a iniezione elettronica e raffreddamento a liquido. La ciclistica è fatta con i criteri delle moto brianzole più performanti, ci sono sospensioni R16V con la forcella USD da 41mm ma la sella è più in basso e il motore non mette mai in imbarazzo.



HEVIK ANDROMEDA

Andromeda è il parka per lo scooterista esigente. Hevik (padiglione 15, stand I37) lo ha pensato versatile, pratico e cittadino al 100%: una scelta meno convenzionale, più elegante ma altrettanto valida della classica giacca tecnica. Il tipico cappuccio è comunque rimovibile, mentre il tessuto esterno, laminato, ingloba una membrana impermeabile con buone doti di elasticità grazie

all'utilizzo di Spandex. A proteggere dal freddo pensa invece l'imbottitura termica interna amovibile da 100 grammi, alla quale si aggiungono rifiniture come i polsini in maglia di lana. La vera novità si nasconde però nella chiusura: la Andromeda è infatti dotata dell'innovativo "HEVIK Ventilation System", che permette, se necessario, un ricircolo d'aria ottimale all'interno del capo.



PMJ DEUX/SPRING

Al top della gamma 2020 di PMJ (padiglione 22, stand M29), il "Deux" ha l'aspetto di un jeans classico con vestibilità casual, senza cuciture esterne: stile d'altri tempi ma tessuti tecnici e all'avanguardia come il nuovo T-Tex Pro, con anima in Twaron. Omologato DPI, viene venduto con protezioni ginocchia e fianchi omologate CE 1621-1 e rimovibili e una comoda cintura in pelle.

Dedicato invece a tutte le motocicliste il leggings omologato "Spring". Super elasticizzato e privo di cuciture esterne, segue la silhouette del corpo con la sua vita alta. Sviluppato con il tessuto Ultracor, monostrato con anima in Stretch Cordura, è anch'esso omologato DPI e viene venduto con protezioni ginocchia e fianchi omologate CE 1621-1, regolabili e rimovibili.



SHARK EVOJET

Abituata a realizzare prodotti innovativi, la francese Shark (padiglione 24, stand I65) presenta a Eicma il suo nuovo EVOJET, modulare con doppia omologazione (P/J) dallo stile particolare. Grazie all'inedito concetto di mentoniera collegata alla visiera, si può viaggiare in tutta sicurezza con il casco in posizione aperta o chiusa: godendo di un campo visivo molto ampio, equivalente a quello di

un casco jet, ma con la protezione di un casco integrale. Tutta la meccanica è posizionata nei supporti laterali, per offrire uno stile essenziale e un aspetto moderno, tecnologico, cittadino ed elegante grazie alle grafiche color-block ispirate alle automobili moderne. Molto curato anche il sistema di aerazione, che prevede un diffusore nella mentoniera per portare aria lungo la visiera.





“L’affidabilità del marchio Hörmann ci ha convinti!”

Porta d’ingresso
senza elemento laterale

da **1369 €***

incl. equipaggiamento
di sicurezza RC 2

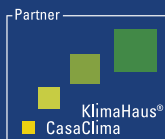
Portone da garage
automatico

da **779 €***

Per una casa più bella, sicura e smart

- Portone sezionale da garage RenoMatic automatico con greccatura M o L
- Porte d’ingresso con equipaggiamento di sicurezza di serie
- NOVITÀ: dispositivo serratura intelligente SmartKey per sbloccare / bloccare le porte o i portoncini d’ingresso in maniera più immediata, senza l’utilizzo di chiavi

* Prezzo consigliato 22% IVA esclusa, escluso sopralluogo, montaggio e smontaggio per le misure in promozione valido fino al 31.12.2019 presso tutti i concessionari che aderiscono all’iniziativa in Italia. Ulteriori informazioni all’indirizzo www.hormann.it



www.hormann.it
info@hormann.it

HÖRMANN
Porte • Portoni • Sistemi di chiusura



VIENI A TROVARCI AL
PADIGLIONE 24



NEW
**TRICITY
300**



“Le rotaie non sono
più un problema!”



**Nuovo Tricity 300
con design a tre ruote.**
The best move in town.

www.yamaha-motor.it



Tricity 300 può essere guidato, nell'ambito del territorio nazionale (Italia), anche dai possessori di patente B che abbiano compiuto 21 anni di età, in conformità alle normative vigenti. Yamaha Motor Finance è un nome commerciale di un servizio finanziario erogato da Santander Consumer Bank per gli acquirenti di motoveicoli Yamaha in Italia. Santander Consumer Bank è autorizzata e regolata dalle Autorità competenti. *Costo della chiamata da telefono fisso da tutta Italia pari a quello di una telefonata urbana, per il costo chiamata da cellulare consultare il piano telefonico del proprio operatore. Servizio attivo da Lunedì a Venerdì dalle 09.00 alle 19.00 e il Sabato dalle 09.00 alle 13.00.