

Daily

SPECIALE
EICMA

Martedì 5
Mercoledì 6
Novembre 2019

DUE RUOTE.IT



Temporary Bikers Shop – Pad. 9

Area Start-Up – Pad. 11

E-Bike – Pad. 18 e 22

DUE RUOTE X OFFROAD

AFRICA TWIN 2020: A TUTTO GUSTO

Dopo soli tre anni, la Honda più venduta cambia tutto: telaio, motore e plastiche. Versione base ancora più tecnica, Adventure Sports più comoda

Si temeva che venisse stradizzata, snaturata: e invece la Honda Africa Twin (**padiglione 22, stand 048**) perde peso e diventa ancora più sportiva in senso off-road, quindi più essenziale: zero portapacchi, plex basso e vestitino attillato. Non mancano gli accessori per rimpolparla in ottica touring, ma per quello c'è già la Adventure Sports con il serbatoio maxi, plastiche più ampie e dotazioni ancora più orientate al turismo, con tanto di sospensioni elettroniche e ruote tubeless.

È nuova da capo a piedi, l'Africa Twin 2020. Il telaio, sempre doppio trave in acciaio, perde quasi 2 kg. Il telaietto è molto più stretto, così come la sella, per aiutare a toccare terra con i piedi, mentre il forcellone arriva ora dalla CRF450R da cross. Il bicilindrico parallelo con l'originale distribuzione monoalbero Unicam e 4 valvole per cilindro cresce da 998 a 1.084 cc, aumentando la corsa per avere più coppia. Ha componenti interni più leggeri e una

nuova linea di alimentazione; la potenza cresce da 95 a 102 CV, mentre una valvola di scarico aiuta a rientrare nella Euro5. Intanto grazie alla piattaforma inerziale arrivano l'ABS cornering, il controllo di impennata, un controllo di trazione e un cambio DCT più precisi. Il cruscotto prevede ora un display TFT touch da 6,5" e il cruise control è di serie.

La versione base (rossa nella foto sotto) perde 4 kg e migliora su tutti i fronti, come abbiamo verificato nel test in anteprima svolto sulle strade e gli sterrati della Sardegna. In off-road si guida meglio anche in piedi, grazie alla sella più stretta e al manubrio più alto; su asfalto rimane la moto bilanciata ed equilibrata che conosciamo, rotonda e progressi-

va in curva ma con molto più carattere: il motore che ha guadagnato prontezza e spinta su tutto l'arco di erogazione. L'arrivo della piattaforma inerziale si sente: i controlli sono tanti e il rendimento dinamico più raffinato.

Ancora più mangiatrice di curve, la Adventure Sports (nei colori HRC in foto) ha le raffinate sospensioni semiattive Showa EE-

RA abbinate ai 4 riding mode, manopole riscaldabili, presa 12V, luci cornering, protezioni in tubo e paracoppa maggiorato; soprattutto è più bassa di sella, e condivide tutte le misure con l'Africa Twin standard. Anche lei è dimagrita: con il pieno da 24,8 litri pesa 240 kg, 3 meno di prima. Con questa coppia, Honda punta a sbancare sul mercato italiano. E non solo.



VENITE A TROVARCI!

Quest'anno 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 ampliato e riprogettato la struttura per accogliere i moltissimi spunti come la moto smontata, il "rally package" con cui da Eicma andremo direttamente all'Atlas Rally e la moto da cross in salto su cui potrete farvi fotografare!

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

RIDE CONNECTED



DUCATI PANIGALE V2: RITORNO AL FUTURO

Con la Panigale V2, Ducati immette nuova linfa nel filone delle sportive bicilindriche, le moto che l'hanno resa famosa nel mondo



Per la gioia degli affezionati alla tradizione delle 'rosse' a due cilindri, Ducati (**padiglione 15, stand N20**) ha deciso di affiancare alla Panigale V4 una supersportiva mossa da motore V2.

Finita la lunga convivenza tra le bicilindriche Panigale e "Panigalina", la nuova Ducati Panigale V2 rappresenta qualcosa di diverso rispetto alla Panigale 959 di cui prende il posto. Se la 959 era infatti una sportiva "di accesso", con dotazioni ridotte rispetto alla versione top per questioni di contenimento dei costi (come il forcellone bibraccio o lo scarico non integrato nella carena), la Panigale V2 è piuttosto una interpretazione diversa della Panigale V4, meno estrema ma con la stessa dignità.

L'unico punto di contatto con la Panigale 959 è il motore Superquadro da 955 cc, qui in versione Euro5 e che eroga una potenza di 155 CV a 10.750 giri/minuto e una coppia di 104 Nm a 9.000 giri/minuto. La moto ha però un'estetica tutta nuova, il forcellone diventa

monobraccio come sulla V4 e un'elettronica allo stato dell'arte, grazie all'utilizzo esteso della piattaforma inerziale che ha permesso di aggiungere la funzionalità "cornering" ad ABS, quickshift, (ora anche con funzionamento in scalata) e ai controlli di trazione, freno motore e impennata. Il tutto è tenuto sotto controllo grazie al nuovo display TFT da 4,3".

Tutta la moto, dalle linee alla ciclistica, si avvicina insomma alla V4 cercando però di sfruttare al meglio le caratteristiche del motore bicilindrico. Può contare sull'apprezzata ciclistica basata sul telaio monoscocca, abbinato al forcellone monobraccio (diverso da quello della V4) e sul bellissimo nuovo scarico, con il silenziatore estremamente compatto ad uscita singola laterale sotto al motore. Le sospensioni sono mite, con la apprezzata forcella Showa BPF davanti e un mono ZF.

Nel 2020 Ducati offrirà quindi due Panigale mai così simili fra loro: senza però essere identiche, visto che oltre alle ovvie differenze motoristiche anche le due ciclistiche hanno le loro peculiarità, legate al posizionamento del motore e del mono (qui orizzontale, sulla V4 verticale). Più diverse di quanto sembri a colpo d'occhio anche le linee, con la V2 caratterizzata da superfici mosse ma pulitissime, nella classica colorazione Rosso Ducati.

Grazie anche a una sella pilota ridisegnata e al setup più conciliante delle sospensioni, la Panigale V2 si candida insomma a essere una supersportiva sfruttabile e godibile anche nell'utilizzo stradale, come lascia intendere anche la scelta di offrirla in configurazione biposto. L'obiettivo è quello di offrire un'esperienza di guida altrettanto appagante rispetto alla sorella maggiore, ma con un minore impegno alla guida: si torna, almeno in parte, allo spirito originario delle sportive bicilindriche: quelle sportive leggere e non esasperate, che una volta erano dette "all'italiana" e che hanno contribuito ad affermare nel mondo il marchio Ducati.

ASKOLL CAPITOLO SECONDO: ARRIVA IL DIXY

Da anni leader del mercato elettrico con la fortunata serie eS, la veneta Askoll (**padiglione 11, stand I32**) si prepara a lanciare la sua seconda linea di scooter a emissioni zero che si chiamerà DIXY. Pensati per chi cerca qualcosa di diverso dal minimalismo degli eS, i DIXY hanno un'estetica più convenzionale (opera di Ital-design), dimensioni più abbondanti e una maggiore protettività.

La gamma si compone di due modelli, entrambi biposto e omologati come ciclomotore. Il DIXY base ha un motore da 1,5 kW e la batteria singola Li-ion estraibile (pesa 7,6 kg) da 1,05 kWh, per un'autonomia di 45 km; l'impianto frenante è misto, con disco anteriore e tamburo posteriore.

Il DIXY+ conta su un motore da 2,2 kW e doppia batteria estraibile, per 2,1 kWh totali e un'autonomia di circa 70 km; offre poi dotazioni più evolute, con il freno a disco anche posteriore e il display digitale Bluetooth che si connette alla App Askoll Smart Drive. Per entrambi la ciclistica conta su forcella idraulica monopiatra, monoammortizzatore posteriore e due ruote "alte" da 16". Diverse le varianti colore e disponibilità dal secondo trimestre 2020, al prezzo lancio di 1.990 euro.

Il Dixy è il secondo modello di scooter lanciato da Askoll: come l'eS è esclusivamente elettrico, con batteria Panasonic e motore Askoll



CAMBIO DI PASSO

Yamaha lancia la versione al top della gamma Tricity: schema LMW, motore 300 e look sofisticato



Dopo il concept 3CT visto proprio a Eicma un anno fa e la presentazione ufficiale al recente Salone di Tokyo, Yamaha (**padiglione 24, stand I54**) porta a Milano la versione definitiva del suo nuovo scooter a tre ruote, il Tricity 300.

Del resto sarà proprio l'Europa il mercato di riferimento del nuovo Tricity, che va a sfidare i numerosi tre ruote di media cilindrata co-

me Piaggio MP3, Quadro QV3 e Peugeot Metropolis, crescendo fino a toccare i 300 cc con un motore della linea "Blue Core", quindi ottimizzato in funzione della riduzione di consumi ed emissioni.

Crescono anche le dotazioni, con il sistema di frenata combinata UBS, il sistema Tilt Lock Assist per bloccare il basculamento, il traction control e la smart key.

Confermata la tecnologia Leaning Multi-Wheeler con quadrilatero e forcella a doppia canna, qui con ruote tutte da 14" e gomme di sezione lievitata, come le prestazioni; rispetto ai concorrenti lo Yamaha dovrebbe comunque mantenere la sua proverbiale leggerezza e agilità. Come gli altri Tricity in gamma, anche il 300 potrà essere guidato con la patente B.

Fueled by adrenaline



Dai più velocità alla tua passione

Batterie Exide agli ioni di litio Li-Ion

Exide dà più velocità alla tua passione. Ha lanciato la nuova gamma di batterie Moto & Sport agli ioni di litio, destinate a chi vuole godere della migliore esperienza di guida. La loro struttura ultraleggera riduce il peso complessivo della tua moto, permettendo un'accelerazione più rapida e performance migliori. Hanno un'autoscarica molto lenta, ideale per avviare il motore dopo lunghi periodi di inutilizzo. Le batterie Exide agli ioni di litio possono essere installate con qualsiasi inclinazione e sono dotate di caratteristiche di massima di sicurezza.



EXIDE
BATTERIES®

HARLEY-DAVIDSON TECNOLOGIA NASCOSTA

Debutta su parte della gamma H-D l'RDRS, un pacchetto di controlli elettronici moderno, completo e come sempre... nascosto alla vista

Presentate come da tradizione in piena estate le novità 2020 di Harley-Davidson (**padiglione 24, stand P54**), che affiancano la elettrica LiveWire finalmente in vendita dopo la passerella ad Eicma un anno fa.

Sul sempre affollatissimo stand della Casa di Milwaukee le star sono la nuova Low Rider S e Road Glide Limited, oltre al pacchetto di controlli elettronici Reflex Defensive Rider Systems (RDRS) che avevamo già visto sulla LiveWire e che vengono ora estesi – di serie – alle Road King Special, Street Glide Special, Road Glide Special, Ultra Limited, Road Glide Limited e tutte le CVO.

La nuova Low Rider S, spinta dal motore Milwaukee-Eight 114, vanta sospensioni ottimizzate per una guida più dinamica su un telaio Softail. Ha uno stile minimal con manubrio rialzato, un piccolo cupolino, sella singola e finiture "dark" in nero opaco.

Il Milwaukee-Eight 114 spinge anche la Road Glide Limited dalla caratteristica carenatura aerodinamica a "muso di squalo", un must del turismo a lungo raggio a due ruote. La Road Glide Limited sostituisce il modello Road Glide Ultra, raggiungendo nuovi vertici nel luxury-touring grazie a decorazioni pinstriping, carenatura interna lucida, manopole riscaldate, ruote Slicer II Contrast Bright, nuovo serbatoio e medaglioni parafango anteriori e posteriori. Ma soprattutto, ci sono il pacchetto di ausili elettronici RDRS con ABS e traction control cornering; non manca il sistema di infotainment Boom! Box GTS con touchscreen a colori e, per chi vuole distinguersi, la nuova Black Finish Option che conferisce un affascinante aspetto oscuro.

Qui a fianco la nuova Low Rider S col motore Milwaukee-Eight 114, una delle novità principali della gamma H-D 2020



INDIAN: 100 ANNI DI SCOUT E DUE NUOVI MOTORI

Sempre molto attiva dopo l'ultimo rilancio ad opera di Polaris, Indian (**padiglione 15, stand E26**) presenta a EICMA due versioni vintage per celebrare la sua Scout, che nel 2019 compie l'invidiabile traguardo dei cent'anni. Le Scout MY20 ricevono poi nuovi impianti frenanti, sistema keyless e pneumatici Pirelli. Sempre su base Scout, arriva la grintosa Bobber Twenty con manubrio alto e sella monoposto a sbalzo sul parafango posteriore, in un mix di antico e moderno davvero affascinante.

Nella serie "grossa" di Indian c'è da rilevare l'arrivo del maxi motore Thunder Stroke 116 (1901 cc, in foto) su gran parte delle mo-



YAMAHA YZF-R1/R1M LA SFIDA DI IWATA

La hypersport giapponese si rinnova profondamente, confermando però una ricetta che aveva subito trovato un equilibrio invidiabile

Dopo l'arrivo due anni fa della Ducati Panigale V4, il prestigioso segmento delle hypersport si sta rinnovando a fondo, con i giapponesi intenzionati a rispondere colpo su colpo come dimostra la cura che Yamaha (**padiglione 24, stand I54**) ha posto nel rinnovare la sua YZF-R1/R1M.

Riviste dal punto di vista estetico con carenature ancora più

ergonomiche per l'inserimento in sella, efficienti sotto il profilo aerodinamico e aggressive nello stile ispirato alla M1 da MotoGP, le nuove R1 hanno un diverso gruppo ottico anteriore e un cupolino più alto. Pur essendo omologato Euro5, il quattro cilindri Crossplane conferma i 200 CV di potenza massima, grazie anche a una combustione resa più efficiente

dai nuovi condotti di aspirazione più corti e dai corpi farfallati con iniettori più vicini alla testata. Quest'ultima è stata a sua volta rivista nella distribuzione (riprogettati bilancieri e alberi a camme) e nella conformazione delle camere di scoppio; ma sono stati passati al microscopio anche gli impianti di lubrificazione e di raffreddamento.

Per tenere sotto controllo le generose prestazioni del 4 in linea con albero Crossplane, anche la gestione elettronica è stata evoluta: affinata la gestione del freno motore, rivisto il comando ride-by-wire e reso cornering l'ABS. E se non c'è stato bisogno di mettere mano all'apprezzatissimo telaio Deltabox e alla ciclistica che conta su sospensioni molto a punto (KYB con forcella da 43 mm), l'elettronica fa un altro passo avanti sulla versione R1M con carenatura interamente in carbonio e, soprattutto, sospensioni Öhlins a controllo elettronico con la nuova forcella NPX.

Proprio le Öhlins ci hanno impressionato per il livello raggiunto in occasione del lancio delle nuove Yamaha, che abbiamo potuto guidare in anteprima a Jerez. Qui la nuova supersportiva di Iwata ha mostrato un sensibile passo avanti in termini, se non di prestazioni, di guidabilità. Per averla bisogna mettere sul piatto 19.550 euro per la standard, 26.250 euro per la raffinata YZF-R1M.



ON LINE
LE TUE
PRATICHE AUTO
NON SI
FERMANO MAI.



il portale
dell'Automobilista

Velocità e semplicità. Grazie al portale dell'automobilista, creato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, gestisci più di 300 pratiche auto on line senza rallentare. Vai su ilportaledellautomobilista.it e fai correre il tuo business.



Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti

IN COLLABORAZIONE CON
postemotori

Il Consorzio PosteMotori, composto da Poste Italiane S.p.A., Postel S.p.A., KPMG Advisory S.p.A. e Integrazione & Sistemi S.p.A. ha come oggetto l'esecuzione, attraverso il coordinamento, l'organizzazione e la gestione dell'attività dei Soci consorziati, dei servizi di gestione e rendicontazione del pagamento dei corrispettivi dovuti all'utenza per le pratiche di competenza del Dipartimento trasporti, navigazione e sistemi informativi e statistici, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

BETA RR ENDURO NUOVE AL 100%

Nel Mondiale EnduroGP sono ormai le moto da battere: per restare al top, Beta rinnova le 2T e rivoluziona le 4T

Beta Motor (**padiglione 13, stand C86**) è diventata in pochi anni protagonista nell'off-road, con il terzo titolo EnduroGP consecutivo appena conquistato. La Casa fiorentina rinnova le sue apprezzatissime RR Enduro, che dopo molti anni di piccoli aggiornamenti fanno ora un deciso passo avanti con nuovi telaio e telaietto, look totalmente diverso e forcella KYB sulle versioni Racing.

Beta ha aggiornato i motori 2T, suo cavallo di battaglia, dotando i 250 e 300 di contralbero antivi-

brazioni e migliorando l'erogazione ai bassi; i 4T sono invece stati completamente rifatti per colmare il gap rispetto alla migliore concorrenza: più compatti, leggeri e con gli alberi riposizionati, hanno nuove termiche, circuito di lubrificazione e cambio, oltre a mappature motore con switch al manubrio. Il motore 125 2T si allinea poi

a quello della versione Racing. Senz'altro fra le novità più attese nel mondo dell'enduro, le nuove RR Enduro sono anche davvero belle da vedere, specie le Racing.

A Eicma, Beta porta anche le versioni aggiornate della sua e-Minicross elettrica e della XTrainer, la enduro "ibrida" che mette le muliettare alla portata di tutti.



CARDO PACKTALK BOLD

Se c'è una situazione in cui un interfono è spinto al limite delle sue possibilità, quella è sicuramente una gara di Supercross. Un momento frenetico in cui salti, urti e polvere mettono a dura prova l'affidabilità delle comunicazioni.

La sfida è stata raccolta dallo specialista americano Cardo (**padiglione 22, stand E49**), che ha fatto debuttare in gara alla Monster Energy Cup dello scorso 19 ottobre il suo prodotto di punta, il Packtalk Bold. Grazie alla tecnologia Dynamic Mesh Communi-

cation, i team hanno potuto creare gruppi privati di interfoni e rimanere sempre in contatto con 2-15 membri (inclusi i loro piloti) per tutta la competizione, mantenendo segrete le conversazioni grazie alla autenticazione e crittografia end-to-end di massima sicurezza. Il design impermeabile e antipolvere IP67 di Packtalk si è dimostrato all'altezza delle difficilissime condizioni, mentre a garantire una qualità del suono cristallina hanno pensato le funzioni sonore curate da JBL.



ALPINESTARS MISSILE IGNITION

Tra le novità più importanti della gamma 2020 di Alpinestars (**padiglione 24, stand E87**) c'è la linea "Missile Ignition", che comprende una tuta intera e questa giacca in pelle. I capi Missile Ignition sono realizzati in pelle bovina da 1,3 mm di alta qualità per una elevata resistenza all'abrasione, mentre i pannelli elasticizzati posizionati strategicamente consentono la massima mobilità del motociclista sulla moto; non manca, sulla giacca, la pratica tasca interna waterproof.



QUADRO: ORA ANCHE A BATTERIA

Raffica di novità per lo specialista dei multiruota, fra cui una variante off-road e due elettriche

Ben 6 le novità di Quadro (**padiglione 11, stand E47**), il brand specializzato nei veicoli multiruota. Sul 4 ruote Qooder, che conferma il motore 400 cc, debutta la versione elettronica del sistema HTS (Hydraulic Tilting System), che consente ora di bloccare il basculamento con la pressione di un tasto. Il nuovo XQooder estende intanto la gamma Quadro in direzione off-road grazie a una

posizione di guida più rialzata, protezioni in acciaio e sistema eHTS con tecnologia Multi-road, che assicura migliori performance su sentieri sterzati. Il Nuvion, motore da 278 cc e dimensioni compatte, diventa invece il veicolo d'accesso alla gamma Quadro: è un 3 ruote basculanti guidabile con la patente B e un ot-

timo rapporto peso-potenza.

A Eicma debuttano poi due elettrici con powertrain Zero Motorcycles. L'eQooder (foto) ha un motore da ben 45 kW e 110 Nm di coppia, con retromarcia e frenata rigenerativa, mentre la batteria al litio da 7,2 kWh o 10,8 kWh garantisce un'autonomia fino a 150 km. Il 3 ruote QVe ha 34 kW e circa 110 km di range con la batteria da 7,2 kWh e il motore da 34 kW.



ZECA SERIE 5000

Officine, camperisti, piloti amatoriali ma anche amanti della piccola manutenzione fatta in casa: chi non ha mai avuto bisogno di una prolunga elettrica? Si sa che uno strumento di qualità fa la differenza nella qualità del proprio lavoro, ed è questo il punto di partenza della torinese Zeca (**padiglione 22, stand A10**) nella progettazione dei suoi prodotti.

Leader italiano nella produzione di avvolgicavo e protagonista nel campo delle lampade professionali, Zeca presenta a Eicma

uno dei suoi best seller: gli avvolgicavo automatici serie 5000 con lampada portatile modello 330.

L'avvolgicavo ha struttura rigida in materiale antiurto, molla di recupero del cavo di massima resistenza ed è utilizzabile a temperature che vanno da -5 a +50 °C. Il cavo, lungo 15,5 metri, offre un pratico dispositivo di arresto alla lunghezza desiderata. Infine, la staffa orientabile in dotazione per il fissaggio a muro facilita la gestione del cavo in qualsiasi situazione d'uso.



BUSINESS GRIP



Solo grandi partner per garantirti un successo di grande tenuta.

Lavoriamo ogni giorno per offrirti soluzioni finanziarie sempre più efficaci capaci di guidarti verso ogni traguardo e mantenere risultati di alto livello nel tempo.

 **Findomestic**
GRUPPO BNP PARIBAS 

Askoll
I am electric

BRIXTON
MOTOCYCLES

FANTIC

Kawasaki

KSR GROUP


KYMCO

Lambretta


LIFAN


LIGIER


Malaguti


MICROCAR


NIU


**PEUGEOT
MOTOCYCLES**


SUR-RON


SUZUKI


SYM

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Offerta di credito finalizzato. Al fine di gestire le tue spese in modo responsabile e di conoscere eventuali altre offerte disponibili, Findomestic ti ricorda, prima di sottoscrivere il contratto, di prendere visione di tutte le condizioni economiche e contrattuali facendo riferimento alle Informazioni Europee di Base sul credito ai consumatori (IEBCC) presso il punto vendita. Salvo approvazione di Findomestic Banca S.p.A.



brembo.com

ALWAYS IMPROVING

Stylema™: quando il design essenziale incontra i più alti livelli di tecnologia.
Compatta, leggera, performante, la pinza freno che garantisce emozione e sicurezza su qualunque strada.
Visita lo stand Brembo a **EICMA Milano** (Hall 15 – Stand M22).