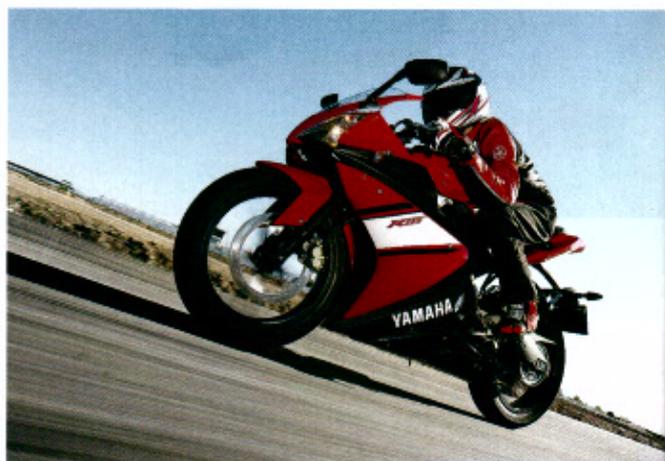


## I PNEUMATICI DELLA YAMAHA YZF-R 125 Com'è di serie va già bene

**D** Mi piace molto la Yamaha YZF-R 125, ma ho un problema. Confrontandola con le altre 125 ho notato delle differenze sui pneumatici. La Yamaha monta all'anteriore il 100\80 (invece le "rivali" Aprilia e Cagiva il 110\70) e al posteriore il 130\70 (le "rivali" il 150\60). Allora ho pensato al tipo di pneumatici che potrebbe montare e a questo punto ho visitato i vari siti dei produttori più rinomati. Cercando attentamente non sono riuscito a trovare alcun treno di pneumatici con queste misure. Sapendo che non sarebbe legale montare pneumatici di diversa misura e anche chiedendo un nulla osta che non credo possa essere concesso, sapreste indicarmi dei pneumatici adatti?

*Davide Cleva - Torino*



**R** Tutti i maggiori costruttori hanno pneumatici nella misura corretta per quella moto. Tieni conto che già quelli montati di primo equipaggiamento si rivelano molto validi per un uso anche sportivo, almeno fino a quando non pretendi di scendere in pista gi-nocchio a terra. Ma nel caso decidessi di portare la tua moto in pista, non avresti più il problema della misura e potresti adottare (solo per la pista) gli stessi pneumatici Pirelli che vengono usati dai piloti del Trofeo R125 Cup.

## LA SICUREZZA Le omologazioni

**D** Girovagando sul web sono incappato in due test per la valutazione della sicurezza. Per quanto riguarda la sicurezza dei caschi sono incappato nel sito della SHARP (test di valutazione inglese) e ne risulta che i più grandi costruttori di caschi (vedi Arai e Shoei in primis) creano caschi a malapena sufficienti. Per quanto riguarda i paraschiena il test è stato svolto dalla rivista tedesca Motorrad ed i risultati sono gli stessi: le grandi marche come Dainese e Spidi creano paraschiena addirittura non omologati.

*Marco - Olbia*

**R** D'accordo con "Marco" di Olbia (la prossima volta magari la firma per esteso...) abbiamo atteso un mese in più per raccogliere la risposta dei marchi citati, o dei loro importatori. Ma non ci esimiamo dall'aggiungere la nostra. Caro Marco, lodevole la tua intenzione di essere informato correttamente sull'abbigliamento che coinvolge la sicurezza di chi lo indossa per andare in moto. Ci accusi di descrivere certi capi di abbigliamento copiando le cartelle stampa, ma hai letto i nostri speciali sull'abbigliamento? Ci sono dei giudizi, e non sempre sono benevoli nei confronti di quelli che abbiamo tra gli inserzionisti pubblicitari (tanto è lì che corre il tuo pensiero vero?) rispetto ad altri che non "spendono" i loro soldi su In Moto, anche se quasi tutti i marchi migliori e più prestigiosi ci

tengono a pubblicare le loro pagine sulla nostra rivista. Se non si scrive la verità, quella che secondo noi è tale, non si vende più una copia nel giro di poco, e se non si vendono copie chi farà pubblicità su una rivista che non è valida? Finita la polemica passiamo alla risposta. Per quanto riguarda i caschi, in Italia facciamo riferi-

mento all'omologazione europea. I caschi venduti in Italia, e in particolare quelli citati, sono omologati, superano le prove richieste, quindi per noi, non effettuando prove di laboratorio diverse, la questione finisce qui. Ci sono normative diverse, negli USA per esempio, ma non vediamo perché non debba essere ritenuta valida l'omologazione europea. Vogliamo considerare sicuro solo un casco che resiste al doppio dell'energia applicata in una qualsiasi delle tante prove di laboratorio? Ma se oltre un certo impatto è prima il collo del malcapitato a cedere che senso ha? Ci sono un mucchio di fattori, cadendo (ad esempio) da una moto che influiscono sulla incolumità. La protezione indossata potrà anche essere omologata, ma se non è saldamente fissata a ciò che deve proteggere non solo conta molto poco, ma se si sposta nel momento cruciale potrebbe anche risultare dannosa. L'argomento sicurezza ha ancora molte lacune, e per questo è in evoluzione, e di conseguenza la sua legislazione. Oggi, a parte la regolamentazione sul casco, ad esempio non c'è ancora una legge che obblighi l'indossare le protezioni. Il produttore, inoltre, può creare un paraschiena catalogandolo come abbigliamento senza che esso faccia parte della categoria "protezioni del corpo": in questo caso il paraschiena può essere privo di omologazione, anche se una direttiva europea (89/686) prevede l'omologazione obbligatoria per tutte le protezioni del corpo (cioè

**LE LETTERE**  
PER QUESTA RUBRICA VANNO INDIRIZZATE A:  
REDAZIONE DI **INMOTO**  
via del Lavoro 7, 40068 San Lazzaro di Savena (BO)  
oppure all'e-mail: [posta@inmoto.it](mailto:posta@inmoto.it)  
o al fax 051-6227356

Non rispondiamo privatamente nemmeno alle e-mail. Le lettere e le e-mail devono essere firmate in modo completo; se volete che il vostro nome non venga pubblicato, scrivetelo. Spesso ci chiedete le vere prestazioni delle moto che abbiamo provato: per questo c'è la rubrica «Dieci anni di prove», che raccoglie gli ultimi dieci anni di rilevamenti strumentali. La trovate pubblicata alle pagine 264-269. Le copie arretrate si richiedono esclusivamente al servizio arretrati (fax 051-6227314, e-mail: [abbonamenti@contieditore.it](mailto:abbonamenti@contieditore.it)). Il materiale spedito in redazione non viene restituito.

per i prodotti esplicitamente così definiti). In Italia, in ogni caso, esiste un ente, autorizzato dalla Comunità Europea fin dal 1983 (83/189 CEE), che si occupa dei test d'omologazione. È l'UNI: Ente Nazionale Italiano di Unificazione, un ente privato che opera senza scopo di lucro. In merito ai paraschierna, per esempio, UNI certifica l'omologazione con l'etichetta EN 1621/2 e vale a livello europeo. Quale sia la fonte che dichiara non omologati certi prodotti da lei citati non sappiamo, e non si può non convenire che sul web le informazioni sono tanto libere di diffondersi quanto non controllabili. La traduzione è fedele? È quanto notano anche alcune delle Case coinvolte, di seguito le loro risposte cui ci siamo presi la libertà di togliere alcuni passaggi, per motivi di spazio, che ritenevamo superflui.

**PER SPIDI**, Mattia Vincenzi, Marketing & Communication dept, tel. 0444-436411, mattia.vincenzi@spidi.com.

In merito alla mail da lei inviata rileviamo una totale mancanza di riferimenti nella citazione delle fonti. Quando si è svolto il test? Chi l'ha tradotto? Cito: "Il documento è stato trovato sul web tradotto in forma anonima"... questo non ci sembra un approccio corretto. Inoltre,

non è il modello più performante tra i paraschierna in collezione, ma il nostro Airback è omologato CE. Quindi ciò che riferisce in questo senso il lettore, rifacendosi alla traduzione sul test dei paraschierna, è falso. Tra l'altro Airback è un prodotto che da diversi anni continua a essere richiesto ed apprezzato dal pubblico di tutto il mondo. Facciamo notare che tutte le protezioni SPIDI sono omologate

CE. Non solo i paraschierna.

(n.d.r. in allegato alla mail la

Spidi ci ha inviato la scansione della certificazione originale relativa all'Airback). Il feeling di guida e il fitting dei paraschierna sono fattori soggettivi. Da questo punto di vista il test ri-

portato ha il valore che ha. Motorrad

non è l'unica rivista del settore a condurre test e non è detto che questi test siano più credibili o veritieri di altri, come il lettore sembra assumere a priori. Alleghiamo (nella mail originale, n.d.r.) un articolo in uscita su MCN, la più prestigiosa e diffusa rivista del settore in Gran Bretagna. È chiaro che basta semplicemente sfogliare un'altra pubblicazione per vedere completamente smentita la teoria del



lettore secondo cui certe marche vendono "solo grazie alla fama". Tra l'altro, dei prodotti testati, alcuni sono paraschierna, altri sono paraschierna interni, altri sono corpetti di sicurezza, quindi il test è stato compiuto su prodotti simili ma appartenenti a diverse categorie, rendendo difficile mettere a confronto dati, pesi e misure di attrezzature strutturalmente diverse. Per ogni dubbio/domanda/riciesta, restiamo ovviamente a disposizione.

**PER DAINESE**, Vittorio Cafaggi, tel. 0444-224100.

Invito In Moto ed il lettore a visitare il nostro Centro ricerca e sviluppo (D-Tec) per capire insieme ai nostri tecnici ed ingegneri cosa significhino 30 anni di esperienza nel campo della protezione.

**LA RISPOSTA DELLA EVOLVE**, distributore Shoei.

La Casa giapponese, di cui siamo distributori per l'Italia, dà sempre la priorità assoluta nello studio e sviluppo dei prodotti alla sicurezza dell'utente. Restiamo a completa disposizione per illustrare nel dettaglio i metodi e i criteri di valutazione a cui vengono sottoposti i caschi Shoei e i risultati con cui vengono superati. Nel frattempo saremmo grati se ci venisse comunicata l'esatta fonte e contenuti della tendenziosa notizia.

## IL PROGRESSO TECNICO NON È SOLO POTENZA Stessi cavalli ma più guidabilità

**D** Sono il possessore di una Honda VTR SP1. Nelle comparate tra sportive vedo che le potenze delle moto aumentano, il peso si riduce, ma sostanzialmente le prestazioni rimangono quelle delle moto di una decina d'anni fa.  
*Enrico Fantinato - Padova*

**R** Caro Enrico, le tue considerazioni non sono per nulla campate in aria. E infatti è da tempo che stiamo cercando di organizzare una comparativa fra una sportiva di tre-cinque anni fa e una attuale. Come hai notato, le prestazioni assolute hanno smesso di crescere, per le necessarie leggi antinquinamento (tutti gli sforzi dei progettisti sono rivolti più a "conservare" le prestazioni che ad aumentarle) e per considerazioni prettamente economiche. Ma le sportive moderne, pur a fronte di accelerazioni, spazi di arresto e velocità allineate se non inferiori a quelle delle loro mamme, risultano superiori sul piano della guida. In parole povere, il tempo sul giro parlerebbe nettamente a favore delle ultime arrivate.



## ERRATA CORRIGE

### Sul n° 7-2009

A pagina 127 della sfida tra moto con diverso frazionamento della cilindrata, il fanale posteriore della Honda CB 1000 R non è di tipo tradizionale come scritto, ma a led. Nella sfida tra muscle-bike, a pagina 122 ecco i rilevamenti corretti della ripresa della Yamaha VMAX: nella distanza da 0 a 400 metri, la distanza è percorsa in 11"9 e la velocità d'uscita è di 189,7, i 1000 metri sono coperti invece in 22"0 con velocità finale di 220,8. Con velocità di partenza di 100 km/h invece le misure esatte sono di 9"30 e 204,9 km/h per i primi 400 metri, e 19"3 e 220,6 per i primi 1000.