

Tkarto

TUTTO KART

**SPECIALE
PAPÀ**

Cinque storie
(vere) di kart
vissute insieme
tra padre
e figlio pag. 71

■ ATTUALITÀ ■ PROVE ■ APPROFONDIMENTI ■ UTILITÀ ■ GARE ■ SERVICE

Poste Italiane spa Sped. in A.P. - D.L. 353/03 conv. L. 46/04 art. 1, d. DCB - Milano

MORBIDO VA VELOX

ESCLUSIVO

Il neonato kart motorizzato SGM by Paolo Severi nelle mani di Gianni Morbidelli per un test da seguire minuto per minuto

DOTTOR TKART
Impara a sostituire
la frizione di un
kart 125 a marce

PIN-UP
LENZO KART
E VEGA: COME
NASCONO
I CALENDARI
PIÙ FAMOSI
DEL KART



MENSILE - 4,00 EURO



INSIDER

LA NUOVA CRG
ABBIAMO VISITATO
L'AVVENIRISTICO
STABILIMENTO DELLA
STORICA CASA ITALIANA



PROVA
MINUTO PER MINUTO

Morbido va VELOX



10.13
10.14
10.15
10.16
10.17
10.18
10.19
10.20
10.21
10.22
10.23
10.24
10.25
10.26
10.27
10.28
10.29

10.30 Ritrovo in pista, la nebbia svanisce e spunta il sole

10.31
10.32
10.33
10.34
10.35
10.36
10.37
10.38
10.39
10.40
10.41
10.42
10.43
10.44
10.45
10.46
10.47
10.48

DOPO UNA VITA DEDICATA AI MOTORI, PAOLO SEVERI
CREA IL SUO TELAIO: VELOX. L'ABBIAMO PROVATO,
OVVIAMENTE CON UN PROPULSORE SGM *testo e foto di Ronnie Ghezzi*

10.49 Si prova la posizione di guida: pedali e volante

10.50
10.51
10.52
10.53
10.54
10.55
10.56
10.57
10.58
10.59
11.00
11.01
11.02
11.03
11.04
11.05
11.05
11.07
11.08
11.09
11.10
11.11
11.12

11.13 Allestiamo il kart con strumentazione e adesivi

11.14
11.15



Velox KZ: 3.720 euro
(Prezzo con motore SGM GA 210: 8.400 euro). Prezzi I.V.A. compresa

“Ora bisogna lavorare sulla ripartizione della frenata, perché è troppo sbilanciata sul retrotreno: così non mi trovo”

Gianni Morbidelli - Tester di TKart



11.16
11.17
11.18
11.19
11.20
11.21
11.22
11.23
11.24
11.25
11.26
11.27
11.28
11.29
[...]
12.02
12.03
12.04

12.05 Il volante viene avvicinato ancora di più al busto del tester

Sopra, due dettagli dell'impianto frenante: la dop-pia pompa (sopra) e il disco anteriore. Sulle pompe si nota la manopola della ripartizione, che

12.09 Gianni entra in pista per la prima sessione: pista non ottimale

non ha soddisfatto completamente Gianni. Nella pagina a destra, una disamina tecnica sulla biella più lunga del motore SGM GA210 e, sotto, da sinistra la scritta "Made in Maranel" sulla pianalina e un dettaglio del pomello del cambio.

12.10
12.11
12.12
12.13
12.14
12.15
12.16
12.17
12.18
12.19
12.20
12.21

12.22 Dopo otto giri si ferma: "Mamma se si scivola!"

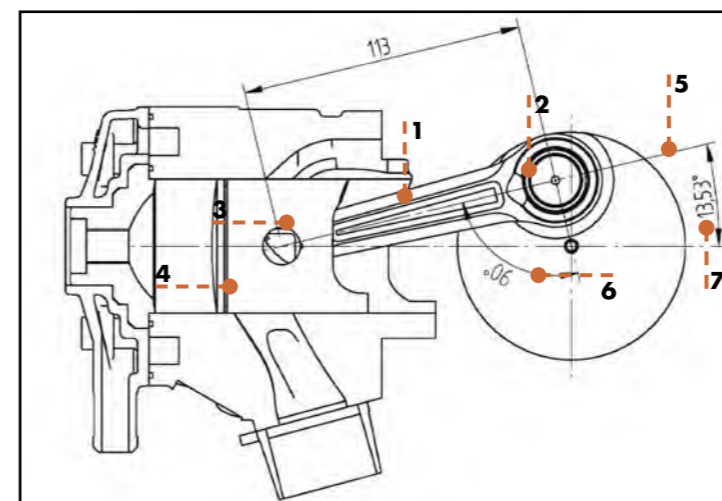
È un artigiano di lusso e si vede. I dettagli sono curati alla perfezione, nonostante dietro non ci sia una grande realtà industriale". È il nostro Gianni Morbidelli che parla, dopo una giornata in pista a Castelletto di Branduzzo al volante di un Velox motorizzato SGM. Dietro a questi due marchi c'è la stessa persona, Paolo Se-

12.32 Si rientra ancora veri da Maranello ("l'artigiano di lusso", appunto). Già, Maranello, via Musso per la precisione. Per chi non è pratico della zona, in quella via ci sono i cancelli della Ferrari e per chi, tutte le mattine, apre la porta della propria azienda e vede il cancello della più mitica factory di auto al mondo è indubbio che ci sia uno stimolo in più, soprattutto se quello che produci ha a che fare con pistoni e bielle. Ed è nell'atmosfera magica di Maranello che nel 1996 Paolo Severi, dopo anni trascorsi come preparatore per le più importanti Case costruttrici di motori per kart, decide di mettersi in proprio creando la sua SGM (acronimo di Solo Grandi Motori) e poi, nel 2010 decide di utilizzare



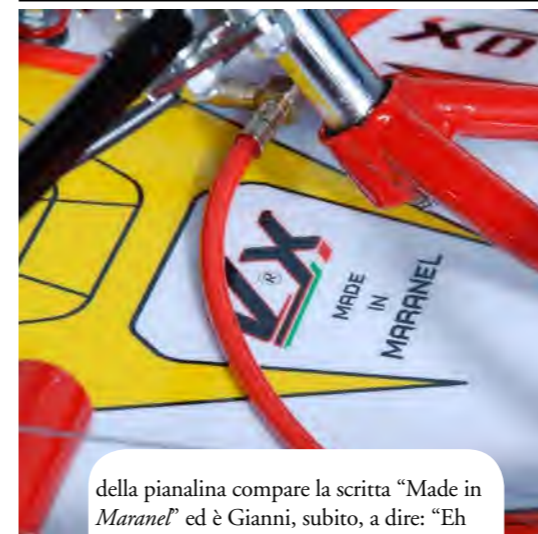
un'omologazione già esistente (quella del telaio Rosso Corsa, ma in occasione della prossima sessione di omologa verrà presentato un telaio con un'omologazione propria) e crea il brand Velox, con il desiderio di costruire il telaio interamente a Maranello, sfruttando le capacità produttive delle aziende che orbitano attorno alla Ferrari. Questo si traduce in una scocca meravigliosamente realizzata, con una cura dei particolari insolita per un kart prodotto "senza grandi numeri" come quelli delle più automatizzate aziende; qui non ci sono "pallini" vicino alle saldature, la componentistica (flange portacuscinetto, mozzi e il poggiatalloni)

realizzati da macchine utensili e con una elevatissima qualità costruttiva, ma c'è anche una particolare attenzione per quello che riguarda l'occhio che, si sa, vuole sempre la sua parte. In più Paolo Severi tiene molto a stare vicino al cliente oltre a curare maniacalmente ogni singolo esemplare, con il kart viene fornita tutta la manualistica e un servizio d'assistenza completo: "Il cliente - ci spiega Severi - deve arrivare in azienda e avere la convinzione che la Velox lavori con e per lui. Quindi, in definitiva, l'obiettivo numero due, dopo quello di realizzare kart e motori veloci, è quello di assistere il cliente. Qualità e prestigio, quindi". Sull'adesivo



PER SAPERNE DI PIÙ SCOPRIAMO PERCHÉ LA BIELLA DEL MOTORE SGM È PIÙ LUNGA

Il sistema [1] biella/[2] manovella trasforma la forza di compressione agente sul [3] piede di biella (la parte "inserita" nel [4] pistone) in momento motore (cioè la forza) agente sull'albero motore: in poche parole il sistema genera il movimento che fa girare le ruote. La pressione esercitata dai gas che spingono il pistone, moltiplicata per l'area di base del cilindro (l'alesaggio), costituisce la forza di compressione agente sul cielo del pistone; questa forza esercitata dai gas sullo stantuffo si trasmette lungo la biella e da questa, tramite la manovella, si trasmette all'albero sotto forma di momento motore; però una piccola parte di questa forza viene "dispersa" e un'altra genera il movimento dell'albero motore. Nel caso del motore SGM, con una biella più lunga (113 mm, nel caso del propulsore del test), il massimo [5] valore angolare, quando [6] l'angolo tra biella e manovella è di 90° è molto basso (in questo caso [7] 13,53°. Con una biella da 110 mm è di 13,89° e con una biella lunga 108 mm è pari a 14,14°) e questo valore consente di migliorare il rendimento del motore, riducendo le "dispersioni di energia e potenza".



della pianalina compare la scritta "Made in Maranel" ed è Gianni, subito, a dire: "Eh no Paolo! Dovrebbe essere fat a Maranel". E forse con il prossimo kit di carenature comparirà la scritta totalmente in dialetto emiliano. A proposito di carenature, Gianni sottolinea che non lo fanno impazzire: "Sì, su carta mi piacevano molto - risponde Paolo - ma, stampati, i disegni non hanno lo stesso effetto, prossimamente ci sarà un piccolo restyling". Il test parte tardi, perché è ancora inverno e di notte sulla pista è scesa la nebbia che ha portato un po' di umidità: poco male, ne approfittiamo per allestire la posizione di guida e Gianni, oltre alla gommapiuma ai lati del sedile e sulla seduta, vuole avvicinare pedali e volante. Montiamo tutta la strumentazione by AIM (compresa la SmartyCAM, le cui riprese andranno in onda in un servizio dedicato al test su TKart TV e sul nostro canale Youtube) e poi ci si lancia in pista per uno shakedown del mezzo: sia telaio sia motore sono nuovi, con quest'ultimo già rodato al banco prova. "Mamma se si scivola", è il primo commento di Gianni dopo essere rientrato ai box; infatti la pista è estremamente scivolosa, questo sicuramente dipende dall'umidità, ma anche della bassa temperatura che non consente di mandare in temperatura le gomme, che sono un treno di Vega SL7 "Rosse", abbastanza dure. "Aspettiamo ancora un



po' a cambiar le gomme - dice Gianni - e poi bisogna lavorare sulla ripartizione della frenata, perché è troppo sbilanciata sul retrotreno: il pedale sembra avere una corsa molto lunga e poi blocca subito l'asse posteriore...". "Gengio", il tecnico di pista della SGM, spiega a Gianni del ripartitore di frenata posizionato sulle pompe freno, ma Morbidelli lo ferma subito, dicendo che la manopola non ha grip, non ci sono "click" e quindi è impossibile azionarla in movimento, "Tutto vero - afferma Paolo - ma ci stiamo lavorando: siamo già in fase avanzata per quanto riguarda la progettazione di un nuovo ripartitore e, per quanto riguarda il freno anteriore, abbiamo già ordinato al costruttore dell'impianto frenante le pastiglie con una mescola più morbida". Durante la sosta Gianni chiede di avvicinare ancora un po' il volante, poi percorre altri due stint, in attesa che la pista migliori le proprie condizioni. E, infatti, per il quarto turno della giornata si cambiano le scarpe al kart: Vega XH "Verdi", con un livello di grip più alto rispetto al treno precedente. Dopo cinque giri, però, Gianni si ferma perché l'aderenza non è ancora sufficiente, così decidiamo di cercare grip lavorando sul telaio. Si parte con i mozzi, montando al retrotreno un set differente che, oltre a essere da 105 mm di lunghezza (contro i 90 mm di quelli standard) ha la particolarità di essere in

INFO POINT i numeri del test

Gianni Morbidelli



Contentissimo, peccato per condizioni meteo e problemi ai freni.

"Il mezzo mi piace, però con questo freddo è impossibile riuscire a sfruttarlo al meglio".

MIGLIOR TEMPO
49,22

I costi del test

Ecco quanto è costato questo test, compresi i pezzi del kart che sono stati sostituiti.

- Barra laterale | 15 euro
- Coppia di mozzi posteriori | n.d.
- 12 l di benzina | 18 euro
- 4 gomme | 156 euro
- 1 lt di olio | 16 euro
- 7 panini | 17,5 euro
- 25 bibite | 31 euro
- Gasolio trasporto | 9 euro
- Autostrada | 3,80 euro
- Totale | 266,30 euro

12.49 Alla fine della sessione si lavora sulla ripartizione della frenata per poi ritornare ancora in pista

12.50
12.51

12.52 Fuori le Vega "Rosse" e dentro le Vega "Verdi"

12.53
[...]
13.06
13.07
13.08
13.09

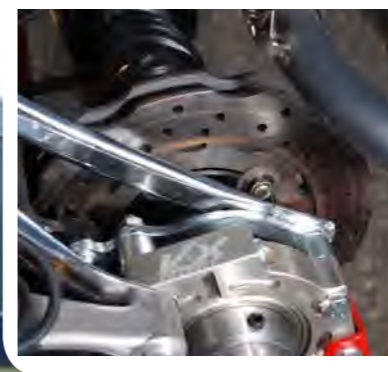
Sotto, il bel poggiatesta interamente regolabile. Al centro, la pompa dell'acqua e, in basso, la targhetta dell'omologazione. La scocca Velox è stata omologata dalla Rosso Corsa e Paolo Severi ne ha acquistato l'omologa, sono state apportate comunque modifiche rispetto alla scocca standard.

"Il cliente deve arrivare in azienda e avere la sensazione che la Velox lavori con e per lui: qualità e prestigio sono i nostri obiettivi"

Paolo Severi - titolare Velox ed SGM

magnesio e di abbracciare maggiormente l'assale per farlo flettere di meno e, quindi, poter offrire un grip maggiore. Parliamo con Severi di costi: lui propone il telaio, sia in versione KF sia in versione KZ, a 3.100 euro (I.V.A. esclusa) compreso di tutto: "È un prezzo esagerato rispetto alla media della concorrenza - ci dice il titolare della Velox - guadagnerò poco, ma voglio che il kart si diffonda il più possibile". Per quanto riguarda il motore, Gianni è molto soddisfatto: "È brillante, pieno in progressione e molto lineare". Tra le caratteristiche del propulsore, oltre a una compattezza e una leggerezza (17,8 kg) estreme c'è il fatto di avere una biella molto più lunga rispetto allo standard dei motori 125 a marce: non è una novità assoluta, quanto una scelta tecnica, (per la cronaca, nelle moto da gran premio la Aprilia ha sempre avuto la biella più lunga

Sotto, il motore SGM GA210 utilizzato durante il test, si tratta di un motore 125 a marce prodotto internamente alla SGM di Maranello, la stessa azienda che cura la produzione del telaio Velox. Più in basso, l'impianto frenante posteriore non ha dato nessun tipo di problema a Gianni Morbidelli durante il test (a differenza dell'anteriore), si nota il supporto del cuscinetto griffato Velox e realizzato in magnesio.



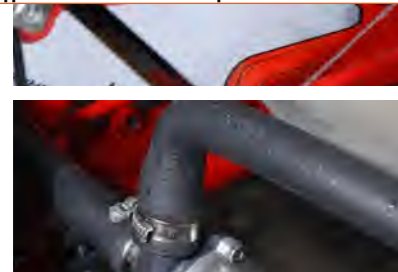
13.10 Di nuovo in pista per una decina di giri tirati

13.11
13.12
13.13
13.14
13.15
13.16
13.17
13.18



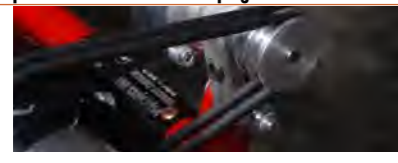
13.19 Si scivola troppo: iniziamo a lavorare sul set up del kart. Montiamo un nuovo set di mozzi al retrotreno

13.20
13.21
13.22
13.23
13.24
[...]
13.47
13.48
13.49



13.50 Continuano i problemi ai freni e si fa uno spurgo all'anteriore. Con i nuovi mozzi si gira meglio: ma non abbastanza

13.51
13.52
13.53
13.54
13.55
13.56
13.57
13.58
13.59
14.00
14.01
14.02
14.03
14.04
14.05
14.06
14.07
14.08
14.09



14.10 Barra laterale montata e di nuovo in pista

14.11
14.12
14.13
14.14
14.15

14.16 Migliora un po', ma vincoliamo il terzo cuscinetto posteriore

14.17
14.18
14.19
14.20
14.21
[...]
14.32
14.33

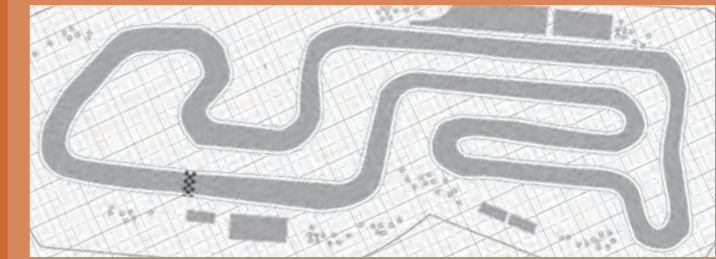
14.34 Meglio: il tempo inizia a scendere sensibilmente, anche grazie all'aumento del grip dell'asfalto

14.35
14.36
14.37



INFO POINT
gli "ingredienti" del test

Il circuito: Pista 7 Laghi Kart



L'impianto pavese, alle porte di Milano, è nato nel 2002 e da questa stagione ospita gare di primaria importanza, come la WSK e la finale del Campionato Italiano Open. La pista si sviluppa su una lunghezza di 1.256 m, con una larghezza compresa tra gli 8 e i 10

metri. Il paddock ha una superficie di 12.000 mq. Oltre al bar, al negozio e al ristorante c'è un lago artificiale in cui è possibile divertirsi a bordo di potenti moto d'acqua. In futuro, nel complesso, sorgerà un hotel. www.7laghikart.it

L'azienda: Velox - SGM

Paolo Severi, dopo aver trascorso anni come preparatore per le più importanti aziende del mondo, decide di fondare la propria casa costruttrice di motori, che nel corso degli anni conquista prestigiosi risultati e una buona immagine per l'affidabilità del prodotto. Nel 2010 decide di associare alla produzione di motori anche quella di telai e lo fa con il neonato marchio Velox. Le scocche sono prodotte da diverse aziende di Maranello, con elevatissimi standard qualitativi e l'omologa è quella, già esistente, della Rosso Corsa.

Severi Racing S.r.l.
via Musso, 35
41053 Maranello (MO)
Tel: 0536.940234
e-mail: sgm@sgm-engines.com
web: www.sgm-engines.com



Il kart: Velox KZ

- »TIPO MOTORE
 - 2T 4T Altro
- »CILINDRATA MOTORE
 - 60 100 125 Altro
- »AVVIAMENTO
 - A spinta Elettrico
- »TRASMISSIONE
 - Monomarcia A marce
- »MOTORE E TELAIO SONO INDICATI PER LE GARE...
 - Prodrover Amatoriali
 - Monomarca Nazionali
 - Internazionali/Titolate FIA

La scocca è realizzata con tubi da 32 mm di diametro e un disegno "tradizionale" con la possibilità di montare tre barre. Il telaio è creato interamente a Maranello.



14.38
14.39
14.40
14.41
14.42
14.43
14.44
14.45
14.46
14.47
14.48
14.49
14.50
14.51
14.52
14.53
14.54
14.55
14.56
14.57
14.58
14.59
15.00
15.01
15.02
15.03
15.04
15.05
15.06
15.07
15.08
15.09
15.10
16.25
16.26
16.27
16.28
16.29
16.30
16.31
16.32
16.33
16.34
16.35
16.36
16.37
16.38
16.39
16.40
16.41
16.42
16.43
16.44
16.45
16.46
16.47
16.48
16.49
16.50
16.51
16.52
16.53
16.54
16.55
16.56



Gianni Morbidelli entra in pista al volante del Velox/SGM; durante il nostro test il pilota di Pesaro ha percorso ben 71 giri.

14.44 Si decide di lavorare sul caster



connessione tra l'anteriore e il posteriore, come se il bite (cioè il "mordente" delle pastiglie sul disco, n.d.r.) fosse differente! È un vero peccato perché, freno a parte, mi trovo bene con questo kart". Ma Severi ci rassicura: "Tra dieci giorni (quindi quando la rivista sarà in edicola, n.d.r.) il problema non ci esisterà", gli crediamo! "Step dopo step il grip al retrotreno è leggermente aumentato, c'è una reazione alle modifiche, quindi il telaio è buono. Però si migliora solo del cinque per cento dopo ogni intervento, ci vorrebbe un miglioramento del venticinque per cento a volta! Abbiamo misurato la temperatura delle gomme ed è solamente di 55°C appena rientrati ai box: con queste condizioni di pista è difficile fare di più. Di fatto, però, abbiamo fatto gli ultimi tre run cercando di aumentare il grip sul retrotreno e lo abbiamo trovato, siamo partiti da un tempo di cinquanta e zero... E ora 49,4, con un miglioramento dato dal grip del retrotreno, che migliora quando si scarica la potenza sull'asfalto. Però, nonostante ci sia un incremento dell'aderenza non siamo riusciti a eliminare la scivolosità che affligge il retrotreno. L'ultimo tentativo è aumentare l'incidenza dell'anteriore, il caster (ovvero l'angolo che la verticale al suolo forma con l'asse passante per i punti di snodo del portamozzo anteriore: aumentandolo aumenta il grip), di un grado e mezzo, "Ora dovresti sentire il volante più duro e più grip sull'avantreno", spiega "Gengio". Però questa modifica non migliora la situazione, visto l'accentuata scivolosità sul posteriore; il tempo, comunque, si abbassa e in questa sessione il best lap è di 49,22 secondi: il migliore della giornata. In conclusione si può dire che il kart risponda perfettamente a tutte le modifiche di set up, però "abbiamo lavorato con un range di temperatura dell'asfalto che è andato dai cinque gradi di questa mattina ai quindici dell'ultima sessione e questo non depone a favore della prestazione. Resta il fatto che mi sia trovato bene con il mezzo, soprattutto per la sua reattività alle modifiche in una condizione come questa".

14.56 Dopo essere entrati in pista la situazione non migliora

quanto una scelta tecnica, (per la cronaca, nelle moto da gran premio la Aprilia ha sempre avuto la biella più lunga rispetto a tutti gli altri motoristi). Di nuovo in pista Gianni deve scontrarsi ancora con la temperatura rigida dell'asfalto: "La gomma non si scalda e durante i rettilinei il freddo abbassa ancora di più i gradi, arrivi in curva che non hai grip: è come essere sull'acqua! E poi continuo ad avere problemi con i freni anteriori: proviamo a fare uno spurgo. Con l'ultima

15.10 Si pulisce il kart per realizzare la foto di copertina

modifica (la sostituzione dei mozzi, n.d.r.) c'è stato un miglioramento nelle curve lente e un po' più di grip sul posteriore, ma non abbastanza nelle curve veloci e qui... di curve veloci ce ne sono. Questo incide sulla prestazione, perché si arriva più lenti alla fine dei rettilinei". Per irrigidire il telaio alla ricerca di un maggiore grip si lavora montando la barra laterale e, infatti, il tempo cala, passando dal miglior crono di 50,04 della sessione precedente al 49,84 di adesso. "La prestazione è migliorata, ma di poco - afferma Gianni - il comportamento del kart è migliorato nei tornanti ma non sono più veloce rispetto a prima. La barra laterale - continua Morbidelli - irrigidisce la parte sinistra del telaio e conseguentemente il grip migliora un po', soprattutto nella curve a destra...". È "Gengio" a consigliare l'intervento sul terzo cuscinetto dell'assale, inserendo i grani nella loro sede, così che il cuscinetto possa abbracciare l'assale e, di conseguenza, fornire una maggiore rigidità alla parte destra del telaio: "Questa modifica - spiega Gengio - dovrebbe parzialmente annullare l'effetto che si ha ora, cioè l'irrigidimento della parte sinistra della scocca". Gianni entra in pista e, in effetti, sente un leggero miglioramento in questo senso, però riscontra ancora problemi con l'impianto frenante: "Proprio non riesco a trovare il feeling, sembra non ci sia una

CONDIZIONI DEL TEST

»CONDIZIONI METEO

E TEMPERATURA AMBIENTE

Sereno - 11°C

»UMIDITÀ E PRESSIONE ATM

56% - media, 1.008 mb - alta

»TEMPERATURA ASFALTO

11°C - freddo

»CONDIZIONI PISTA

1/4 non gommata*

»BEST LAP MORBIDELLI

49,22 sec.

»PERFORMANCE/USURA GOMME

3/3 Nuove

»GOMME UTILIZZATE

Vega XH "Verdi"

»RECORD CIRCUITO

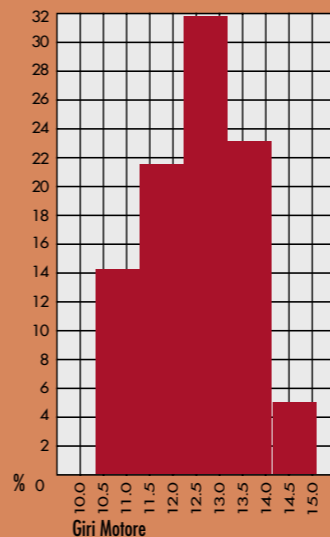
46,947 sec. (Beitske Visser, KZ2)*

* Condizioni che si trovano durante la settimana con tracciato sporco. Le altre condizioni possono essere: 2/4, pista poco gommata (in una domenica di prove libero con una trentina di kart); 3/4, pista ben gommata (come dopo gara regionale con 100 piloti); 4/4 pista molto gommata (come dopo gara Open Masters con 250 piloti).

* tempo fatto segnare su Intrepid/TM, gomma Dunlop "media" in occasione della prova di Castelletto di Branduzzo della WSK Master Series 2010.

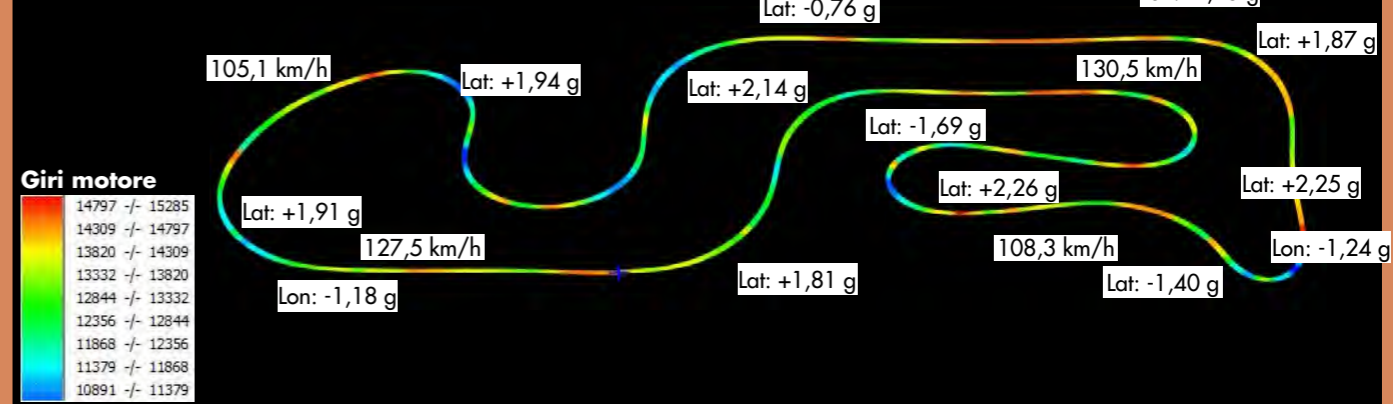
ANALISI DEI GIRI MOTORE

Il sistema di acquisizione dati consente di rilevare la permanenza del motore a un determinato regime di rotazione. Il Velox/SGM del test è un kart a marce e come tale sfrutta al meglio il regime di rotazione del motore che, a differenza dei motori monomarcia, non scende sotto regimi di rotazione particolarmente bassi. Il nostro tester Morbidelli ha sfruttato al meglio il regime del motore durante il suo best lap, rimanendo per più dell'80% del tempo del giro a un regime compreso tra gli 11.500 giri/min e i 14.000 giri/min. Nell'ultimo giro dello stint (49,27 sec.) Gianni supera - di poco - la soglia dei 15.000 giri/min cercando il limite in un giro che, comunque, è il secondo più rapido di tutto il breve stint.



IL BEST LAP DI MORBIDELLI

I sensori inseriti nel sistema di acquisizione dati MyChron4 della AIM consentono di rilevare numerosi parametri, qui riportati nella tabella chiamata, in gergo tecnico, "Rapporto canali". Osservando i valori si nota una buona costanza nei tempi, con un ottimo ultimo giro. Accelerazioni e velocità sono molto simili tra loro, nonostante nel giro più rapido fatto segnare dal nostro Gianni Morbidelli i valori non siano quelli massimi in assoluto e, infatti, il giro "teorico" sarebbe più rapido del "vero" best lap di un decimo "tondo tondo".



UN GIRO AI RAGGI X

La mappa di questa pagina, ricavata con il modulo GPS del sistema MyChron4 della AIM, mette in evidenza le accelerazioni laterali e longitudinali toccate da Gianni Morbidelli durante il suo best lap presso la pista 7 Laghi Kart durante il nostro test, oltre che i valori di velocità. Il tracciato della pista varia il proprio colore in base al numero

di giri del motore del kart, essendo il Velox/SGM un kart a marce, il regime massimo non indica la velocità massima raggiunta, che viene toccata alla fine del rettilineo più lungo: 130,5 km/h. Il picco della massima accelerazione longitudinale negativa viene toccato dopo il traguardo: -1,18 g. L'accelerazione laterale massima, invece, viene fatta

segnare durante la percorrenza della curva successiva al rettilineo principale ed è pari a +2,25 g laterali. I valori non sono elevatissimi in termini assoluti, questo a causa delle condizioni della pista, che non sono le ideali a causa della bassa temperatura e dell'umidità scesa in pista durante la notte e il primo mattino.

TEMPI E INTERTEMPI

I dati qui a lato riportano i valori degli intermedi dello stint in cui Morbidelli ha fatto segnare il best lap della giornata: 49,02 sec. Come spesso accade il miglior giro teorico (ovvero la somma dei tre migliori intermedi) è un giro più basso del best lap, anche se solo di un decimo.

Pilota	Tempo (s)	I inter.	II inter.	III inter.
Gianni Morbidelli	50,22	18,88	12,51	18,83
Gianni Morbidelli	49,22	18,36	12,22	18,64
Gianni Morbidelli	49,43	18,34	12,18	18,91
Gianni Morbidelli	49,53	18,46	12,39	18,68
Gianni Morbidelli	49,71	18,53	12,47	18,71
Gianni Morbidelli	49,27	18,20	12,36	18,64
Miglior giro teorico	49,02	18,20	12,18	18,64

Giro (sec)	Giri min (giri/min)	Giri max (giri/min)	Vel. min (km/h)	Vel. med (km/h)	Vel. max (km/h)	Acc. lat. min (g)	Acc. lat. max (g)	Acc. long. min (g)	Acc. long. max (g)	Metri (m)
1 - 50,22	8.826	14.267	41,0	82,7	129,7	-2,17	+2,20	-1,06	+0,68	1.154,3
2 - 49,22	9.845	14.703	44,5	84,4	129,8	-2,19	+2,28	-1,25	+0,63	1.153,0
3 - 49,43	9.890	14.480	45,5	84,3	130,5	-2,25	+2,26	-1,31	+0,68	1.157,0
4 - 49,53	9.851	14.210	43,6	81,7	126,6	-2,03	+2,79	-1,14	+0,91	1.124,1
5 - 49,71	9.775	14.251	40,3	81,8	128,3	-2,56	+2,31	-1,13	+1,01	1.129,3
6 - 49,27	8.782	15.025	44,7	84,1	129,6	-2,18	+2,25	-1,20	+0,71	1.155,6

MOTORE

»PROPULSORE

- Marca | SGM
- Modello | GA 210/11
- Categoria | KZ2
- Omologazione | 47/M/18
- Cilindrata | 124,95 cc
- Alesaggio | 54,00 mm
- Corsa | 54,00 mm
- Lunghezza biella | 113 mm
- Numero travasi | cinque
- Potenza | 46 CV @ 13.400 giri/min
- Miscela | 4% (consigliato ELF HTX 976)
- Peso | 17,8 kg
- Materiale cilindro | lega di alluminio e Nicasil
- Materiale basamento | lega di alluminio
- Materiale testa | lega di alluminio ed ergal
- Materiale biella | acciaio da cementazione
- Silenziatore d'aspirazione | Freeline
- Diametro restrittori | 29 mm
- Ammissione | lamellare nel basamento
- Cambio di velocità | a 6 rapporti
- Accensione | PVL
- Candela | NGK B10 EG
- Rapporto | 17/25

»CARBURATORE

- Marca | Dellorto
- Modello | VHS3 30
- Diametro | 30 mm
- Getto massimo | 150
- Getto minimo | 58
- Getto emulsionatore min. | B58
- Spillo conico | K28
- Valvola gas | 50
- Polverizzatore | 268 DP
- Galleggiante | monoblocco da 8,5 g
- Sede ingr. benzina | 270

»RADIATORE

- Nome | Lux by Severi 125
- Dimensioni | 230x430x45 mm

TELAIO/I DATI

»SCocca

- Marca | Velox
- Modello | KZ
- Cod. omologa | 133/CH/14
- Materiale traverse | acciaio CrMo
- Diametro traverse | 32 mm
- Materiale longheroni | acciaio CrMo
- Diametro longheroni | 32 mm
- Peso | n.d.
- Angolo king pin "C" | 18°
- Caster "C" | 10,2°

»FUSELLI

- Nome | VX
- Diametro | 25 mm

»MOZZI

- Nome | VX
- Materiale | magnesio
- Lungh. ant./post. | 75 mm reg. /90 mm

»IMPIANTO FRENANTE

»ANTERIORE

- Nome | AP Race by Parolin
- Cod. omologa | 81/FR/14
- Caratteristiche | recupero gioco past., pinze freno a un pistoncino
- Ø disco | 194 mm
- Spessore disco | 18 mm
- Caratteristiche disco | in ghisa, flottante, autoventilato e baffato
- Peso disco | n.d.

»POSTERIORE

- Nome | AP Race by Parolin
- Cod. omologa | 81/FR/14
- Caratteristiche | recupero gioco past., pinza freno a un pistoncino
- Ø disco | 149 mm
- Spessore disco | 12,2 mm
- Caratteristiche disco | in ghisa, flottante, autoventilato e baffato
- Peso disco | n.d.

»ASSALE

- Dimensioni | 50x2x1040 mm
- Consistenza | medio-duro

»SEDILE

- Nome | Imaf "soft"
- Taglia | 2
- Distanza lato sx | 58,5 cm
- Distanza lato dx | 58 cm
- Distanza assale-sedile | 20 cm
- Doppia staffa laterale | si

»ASSETTO

- Convergenza | aperta di 1,5 mm
- Camber | aperto sotto di 1,5 mm
- Caster | neutro
- Altezza ant. | media
- Altezza post. | media
- Larghezza ant. | 1.220 mm
- Larghezza post. | 1.395 mm
- Barra ant. | non installata per il test
- Barra lat. | installata
- Barra post. | installata

»ZAVORRA

- Zavorra | no (7 kg in meno rispetto ai 175 regolamentari)

»CERCHI

- Modello | DWT LV
- Materiale | magnesio

»PNEUMATICI

- Modello | Vega XH "Verdi"
- Misura ant. | 10x4,60-5
- Misura post. | 11x7,10-5
- Pressione | 0,60 bar

»COMPONENTI

- Materiale | magnesio

»CARENE

- Modello | KG CIK 14
- Grafiche | Velox

PREZZI E COSTI

- Scocca nuda | 1.080 euro
- Scocca montata | 3.720 euro
- Piastra motore | di serie (abbinata al motore)
- Carene | di serie
- Adesivi | di serie (170,40 euro)
- Sedile | di serie (da 85,20 euro)
- Paraurti posteriore | di serie
- Cerchi in magnesio | di serie (da 50,40 cad.)
- Freni anteriori | di serie (786,84 euro)
- Freno posteriore | di serie (522,18 euro)
- Tre barre d'irrigidimento | di serie
- Portadisco in magnesio | 57 euro
- Portacorona in magnesio | 46 euro
- Motore | 4.680 euro
- Marmitta | di serie
- Centralina e cablaggi | -
- Supporto batteria | -
- Carburatore | di serie
- Radiatore e kit acqua | optional
- Silenziatore d'aspirazione | di serie

n.b. prezzi indicati dal Costruttore, I.V.A. compresa

INFO POINT

La pagella del Tester



PROFESSIONALITA' TEAM

5/5 - Non c'è nulla da poter criticare e non si può attribuire altro che un voto pieno alla professionalità del team di Paolo Severi.

SENSIBILITÀ ALLA MESSA A PUNTO

4/5 - In una condizione non facile il telaio ha reagito bene a tutte le piccole modifiche su cui abbiamo lavorato. La sensazione è buona, ma non giudicabile in senso assoluto!

RIFINITURE E PARTICOLARI

5/5 - Nulla è lasciato al caso. I particolari, le saldature, la verniciatura: tutto perfetto!

PRESTAZIONI

3/5 - Molto lineare il motore e bene il telaio. Peccato per il freno anteriore: ma è allo studio un aggiornamento del ripartitore e delle pastiglie.

LOOK E DESIGN

3/5 - L'estetica è soggettiva, ma credo che rosso e arancione insieme stonino, anche lo stesso Severi ha detto che vuole cambiarla. Simpatico il sottolineare che qui tutto è prodotto e montato a Maranello: "Made in Maranello"!

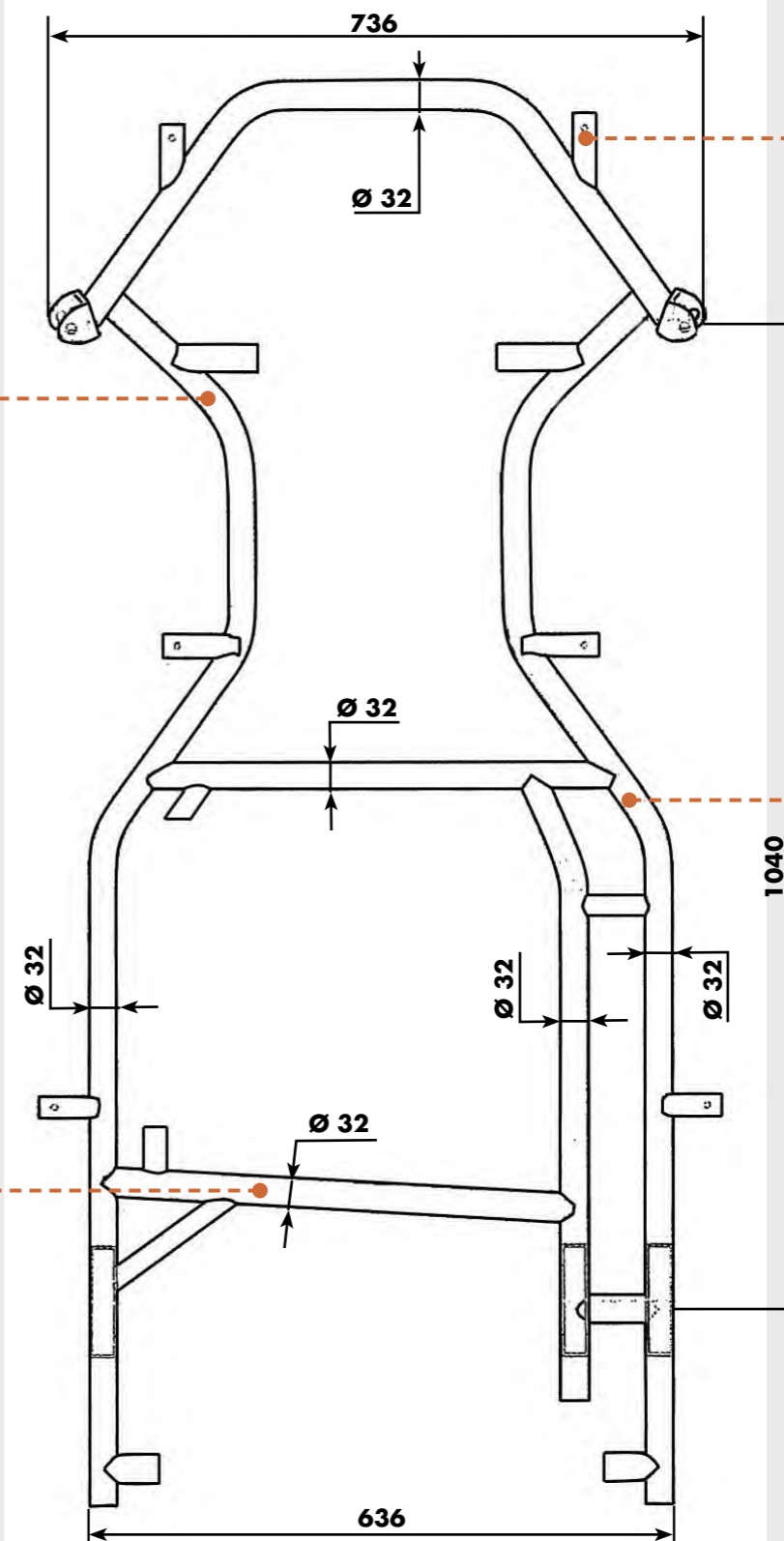
PRO

- Reagisce bene alle modifiche
- Prestazioni e costanza del motore

CONTRO

- L'impianto frenante
- Le gomitate sul motore!

TELAIO/IL DISEGNO



VERNICIATURA

La scocca Velox è verniciata con tecnologie automobilistiche da un'azienda "dell'indotto" di Maranello; il colore, non a caso, è un rosso molto acceso.

DETTAGLI

La cura dei particolari è maniacale, tutti gli accessori sono realizzati in magnesio e da evolute macchine a controllo numerico.

DISEGNO

La scocca ha una geometria estremamente tradizionale, con una doppia curva dei longheroni e la parte centrale abbastanza lunga e parallela. Sono previsti attacchi per tutte e tre le barre di rinforzo: anteriore, laterale e posteriore.

OMOLOGAZIONE

Il telaio è stato affinato negli angoli caratteristici secondo le possibilità d'intervento dell'omologa Rosso Corsa (Cod. 133/CH/14): sono state mantenute le curve, ma è stata spostata la geometria.