



#### DAVANTI È UN COBRA

L'impianto frenante anteriore (3) è caratterizzato da un doppio disco Cobra da 260 mm, con pompa da 16 mm e pinze a otto pistoncini, ovviamente con attacco radiale. Il link (4) è progettato da FRT e realizzato dalla Spider; prevede bielle dalla diversa lunghezza per modificare l'altezza del posteriore.

Il telaio è modificato nel canotto di sterzo, chiuso sostituendo boccole e cuscinetti così da contenere i costi (rispetto al taglio e risaldata), studiato in collaborazione con un'azienda di Bologna e commercializzate ad un prezzo di 204 euro. Il reparto sospensioni, naturalmente seguito a puntino da TM, prevede una forcella Showa da 49 mm a molla con piedino Cobra che porta l'offset a 20 mm (preferito al 26 mm usato ad inizio stagione) con piastra forcella della stessa marca, in questo caso con un offset da 15 mm. Anche l'ammortizzatore è uno Showa originale Honda che, però, ha subito un intervento piuttosto radicale con lo sviluppo di una speciale contromolla (infatti è stato notevolmente allungato) e la sostituzione del pistone interno e della molla

per andare ad assecondare il nuovo leveraggio, progettato da FRT e prodotto dalla ditta Spider, sviluppato con l'esperienza nelle corse. Questo link ha una progressione differente e ha la possibilità, sostituendo le apposite bielle, di alzare o abbassare la moto: costa 399 euro. In attesa del forcellone prototipo, lo standard è stato sottoposto ad una lavorazione meccanica sulla sede del perno ruota: viene fresato così come i registri, che vengono sostituiti per avere la quota ideale quanto ad ampiezza e movimento. Si recupera, così, ben 10 mm di spazio e la ruota ha più range di movimento in avanti o indietro a seconda del rapporto scelto (oggi avevamo un 14-47). Finendo con le ruote, sono Alpina con anteriore da 16" e posteriore con canale 5,5", entrambe gommate Michelin.

## HONDA FRT BARTOLINI



### UNA CHE VALE IL 110%

La Honda di Bartolini è molto equilibrata, senza particolari sconvolgimenti fondata sull'ottimizzazione del materiale standard come il suo direttore tecnico Nicola Ferranti ci confida.

La squadra corse di Finale Emilia (MO) si è occupata di tutta la preparazione del motore sfruttando la già ottima base di partenza del monocilindrico a iniezione elettronica della Casa alata che, rispetto agli anni passati, ha incrementato di netto la cavalleria standard. C'è stato un lavoro di fino per l'ottimizzazione del prodotto originale grazie ad un accurato flussaggio dei condotti della testa, ottenuto in collaborazione con Joniotech di Matera che, con un redditizio lavoro di sviluppo sul banco, ha stato guadagnato il 6% di potenza.

Albero motore e camme rimangono standard, il pistone viene cambiato con un Wossner, ottimizzato il rapporto di compressione e sostituita la centralina con una JD. Sostituito anche lo scarico con uno marchiato DVR che si sdoppia già dall'uscita della testa. Tutte queste modifiche hanno permesso un aumento di 8 CV. Lo step di preparazione ha un costo di 2.300 euro e non include la frizione antisaltellamento: si tratta di una Adige a quattro molle ricavate dal pieno. Per concludere, è stato scelto di non adottare l'avviamento elettrico per non andare ad "opprimere" troppo lo spazio della cassa filtro, ampliata per regalare una maggiore aerazione, utilizzando anche un filtro a celle aperte della Marshall.

### DOPPIA CANNA

La Honda che ha chiuso l'italiano al settimo posto è caratterizzata da un doppio collettore di scarico che si sviluppa su entrambi i lati del motore (1), sdoppiandosi all'uscita dalla testa (5), per finire in un doppio terminale in carbonio (2). Il tutto realizzato da DVR.