

M test **prodotto**

di Gabriele Gobbi e Matteo Aperio - images Max Mones,
G.G. e Gutierrez/Queralt

Il tune-up prestazionale è un'attività che può avere molti volti. Inizia dallo slip-on 4T che lucra un minimo di prestazione grazie a materiali del racing, poi vengono gli assi a camme che rappresentano il primo passo dell'elaborazione vera e propria, dopodiché c'è il flussaggio con rifinitura della testa; ci si può spingere al pistone, c'è l'intervento sulla biella, si approda all'albero motore; mettiamoci anche i carburanti speciali, a quel punto siamo un bel po' avanti rispetto ai materiali di serie. La letteratura e i cataloghi aftermarket offrono una quantità di opzioni che conducono fino al livello del racing dove a fare la differenza come sempre sono le conoscenze e il metodo di lavoro alla ricerca dell'amalgama giusta (mappatura della gestione motore) per la resa più efficace.



DUE CONI.
Il Sistema di Aspirazione Moto Tassinari sostituisce il manicotto standard di collegamento con la cassa filtro; il cono di aspirazione lungo o corto è utile alla gestione del flusso d'aria.



Moto Tassinari **AIR4ORCE**

DAL PRODUTTORE DELLE V-FORCE **UN IMPIANTO DI ASPIRAZIONE A CONI INTERCAMBIABILI.** PROMETTE MIGLIORI PRESTAZIONI E SOPRATTUTTO UN ADATTAMENTO ALLE ESIGENZE PILOTA-PISTA. E' ANCHE UNO STRUMENTO IN PIU' A DISPOSIZIONE DEI MOTORISTI PER IL TUNE-UP DA GARA



Aria A VELOCITA' OTTIMIZZATA

» Da un paio d'anni nell'elenco dei possibili materiali speciali c'è un 'oggetto' in più che viene da un grande player del tune-up motoristico, il "Sistema di Aspirazione Regolabile" della statunitense Moto Tassinari. Tassinari è un superesperto dei motori, le valvole lamellari V-Force sono roba loro e oggi sono OEM su gran parte della produzione 2T, KTM, Husqvarna, TM, Beta etc.. Due anni fa l'Azienda statunitense ha lanciato la strada nuova e impegnativa dei collettori di aspirazione 4T a cono interno sostituibile di diversa lunghezza. Il cono in cassa filtro è presente ad esempio sulle Husqvarna 250/310 4T alimenta-

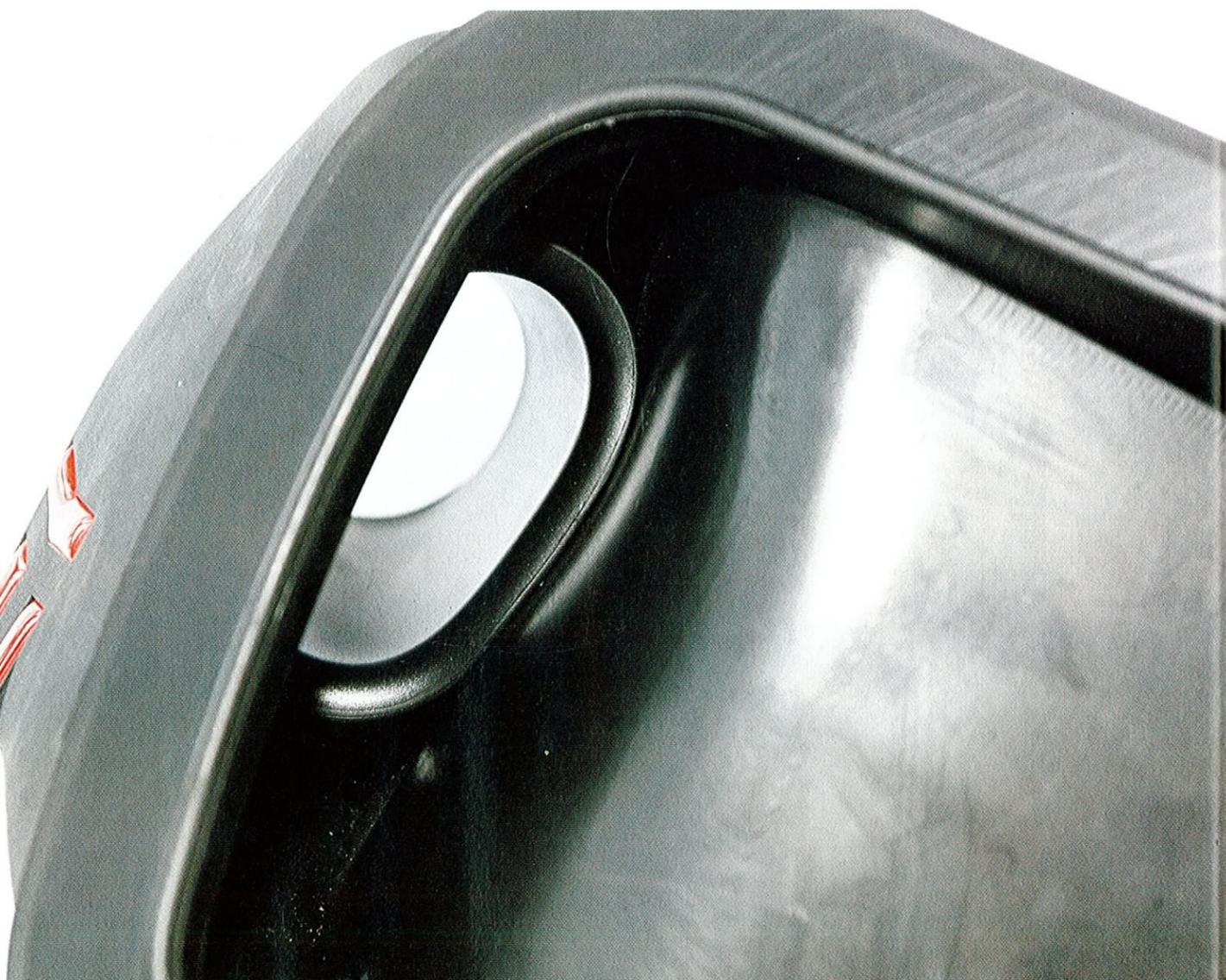
te Keihin, la tecnologia è nota, l'Air4orce la rende disponibile sulle moto che non ce l'hanno, contestualmente alla possibilità di modificare la prestazione poiché i coni di aspirazione nel kit sono due intercambiabili.

La cassa filtro rimane originale, l'Air4orce sostituisce il manicotto di collegamento col corpo farfallato: Moto Tassinari l'ha realizzato in due parti, il cono interno rivolto alla cassa filtro e il manicotto esterno che vi calza ermeticamente e che collega il corpo farfallato (bloccati uno sull'altro dalla fascetta originale) e la cassa filtro.

Messo a punto sul finire del 2010, l'Air4orce è di-

ventato immediatamente uno strumento in più per incrementare le prestazioni in pista. Moto Tassinari si rivolge innanzitutto alla platea degli appassionati con un prodotto 'plug&play' proposto con due must, maggior potenza dovuta ai maggiori volumi, possibilità di modificare le caratteristiche di erogazione adottando l'uno o l'altro cono secondo le preferenze. Mediamente, secondo il costruttore, ci si può aspettare col cono corto una miglior risposta al gas tra bassi e medi regimi, col cono lungo miglior risposta tra medi e alti. Il tutto al costo in Italia di circa 300 euro per la distribuzione di Faster96.

IL **CONO LUNGO** FAVORISCE I MEDIO BASSI, QUELLO **CORTO** GLI ALTI REGIMI



MOTO TASSINARI. La M stilizzata segnala la presenza sulla moto dell'Air4orce, fornito in un kit che contiene tutto l'occorrente per il montaggio fino alle viti. Il collettore dedicato alla KTM 250 ha maggior volume sia verso il corpo farfallato che lato cassa filtro. Ben visibile dall'interno il cono di aspirazione.



MASSIMO CASTELLI - HONDA GARIBOLDI "Tiene di più la marcia"

Negli USA l'Air4orce è un must, la M delle tre barrette di Moto Tassinari se fate caso alle foto del Supercross e del National AMA è sulla moto di moltissimi piloti, la Honda Geico di Barcia, l'American Honda di Canard, la Kawasaki di Grant, la Suzuki di Wharton oltre che sulla KXF 450 di Ryan Villopoto. L'Air4orce da noi è utilizzato dal team di Giacomo Gariboldi con le Honda CRF semiufficiali del Mondiale MX2 di Max Anstie e Alexander Tonkov. Il set-up del motore è sviluppato con la supervisione del direttore del team, Massimo Castelli, tecnico di lunghissima esperienza nel Mondiale Cross.

"L'Air4orce è uno degli strumenti della preparazione motore delle nostre moto. L'abbiamo usato sulle Yamaha l'anno passato e ora lo usiamo sui motori Honda: coi coni del kit CRF l'efficacia migliore l'abbiamo vista col più corto, però il massimo vantaggio è dato da un corno speciale ancora più piccolo messo a punto negli USA sulle Honda Geico. La potenza è simile al collettore originale, magari sale di mezzo cavallo, in pista i piloti sentono un feeling migliore, un motore più pronto che tiene di più la marcia. Questo con una rifinitura anche a livello di mappa, che non è molto diversa dall'altra (usiamo il corpo farfallato Honda \varnothing 46 mm e l'iniettore di serie) ma ha le sue specificità per ottenere un motore perfetto".





DYNAMIC

Qualcosa in più

» Dorno, inizio luglio, temperatura abbastanza elevata già alle 8.30 del mattino a inizio test. C'è pista aperta per noi, entriamo con la nostra KTM SXF 250 Akrapovic equipaggiata con la cassa filtro originale. Alcuni giri e ci fermiamo a montare l'Air4orce: il collettore in gomma originale grazie al taglio obliquo della cassa filtro KTM si può sfilare dal coperchio laterale ma per montare il Moto Tassinari, più voluminoso, è necessario sollevare il codino, quindi togliamo la sella e anche l'Akrapovic per staccare un minimo il telaio nei fis-

glierlo dalla cassa filtro) a cambiare il cono interno piegandolo su se stesso longitudinalmente come suggerito dalle istruzioni. Successivamente chiudiamo la serie dei test rimontando i materiali originali.

La sintesi della prova in termini di prestazione può essere espressa come segue, quel giorno con quella temperatura su quel terreno il kit Air4orce KTM SXF 250 sulla nostra moto con scarico Akrapovic ha fatto apprezzare un filo in più di potenza da metà in poi, niente di straordinario. Il cono corto sembra far girare il motore maggiormente in alto, ed anche il sound cambia sensibilmente, c'è più rumore di aspirazione che senti salire dalla cassa filtro; parallelamente si avverte anche una lieve perdita di forza ai bassi regimi ed in curva ci si deve

PLUG&PLAY SULLA NOSTRA SX250F MIGLIORE IL CONO LUNGO

saggi inferiori e avere lo spazio per lavorare. Trasferito il sensore della gestione motore che sta alla base del manicotto (non dimentichiamolo, dovremmo rimontare tutto!) il labbro dell'Air4orce va sulla cassa filtro alla perfezione, e anche il cono corto forzato preventivamente lato motore nel manicotto va sul gruppo Keihin solo con la pressione necessaria a scavalcare le impronte di ritegno; sistemato il codino possiamo osservare che l'Air4orce sta in sede perfettamente, non forza e non tocca da nessuna parte nonostante il maggior volume verso la farfalla e verso il monoammortizzatore.

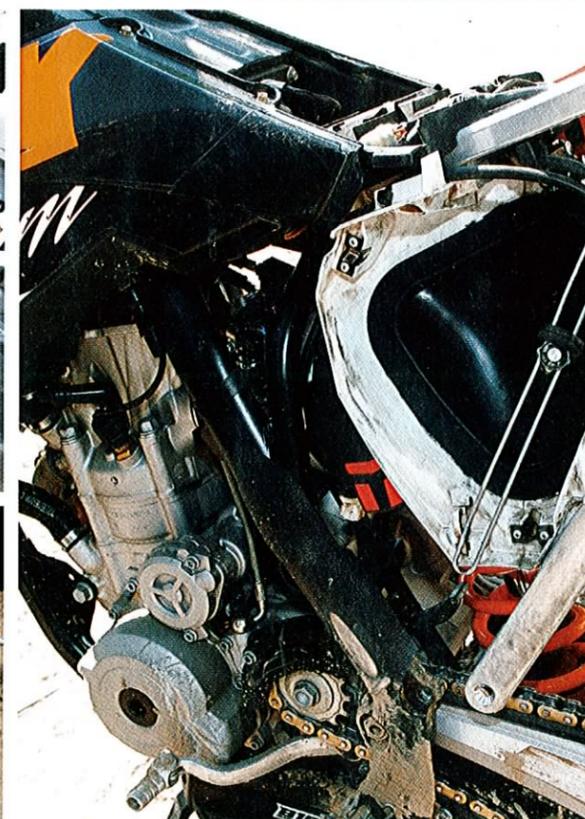
Terminata la sessione con cono corto, montiamo il cono lungo staccando l'Air4orce quanto basta dal corpo farfallato (senza to-



"attaccare" di più alla frizione. Con il cono lungo tra bassi e medi regimi non c'è troppa differenza dall'originale, e si ha un filo in più di allungo quando si insiste con la marcia.

L'Air4orce in modalità plug&play fa capire di avere potenziale ma sulla KTM 250F standard come è la nostra la differenza non è così marcata, probabilmente il plus nella gestione del flusso d'aria andrebbe ottimizzato come propone Faster96 con una centralina a mappatura dedicata (Power Commander Dynojet). Di sicuro ci sembra un accessorio utile nel quadro di una preparazione motore come fanno i team di primo piano specie negli USA, allarga infatti il numero degli strumenti disponibili alla ricerca di prestazioni superiori.

PROCEDURA DI MONTAGGIO. L'Air4orce si monta sulla KTM a partire dalla sonda aria perché col cono in sede sarebbe difficile inserire la piastrina dove si impegnano le viti. Il cornetto di aspirazione ha un orientamento indicato da riferimenti non troppo visibili, va inserito dal davanti schiacciandolo per ripiegarlo longitudinalmente su se stesso come indicato nelle istruzioni. Per mettere poi il tutto sulla moto è necessario togliere lo scarico, allentare le due viti superiori del codino e sfilare le due inferiori per poterlo sollevare quanto basta a far entrare l'Air4orce. Attenzione in pista e in box a evitare l'ingresso di polvere.



AIR4ORCE Moto Tassinari Applicazioni

HONDA
CRF 250 2011; 2012
CRF 450 2009; 2010; 2011-12

KAWASAKI
KX 250 F 2009; 2010; 2011
KX 450F 2010-2011; 2012

KTM
EXC 250F 2011-12
SX 250F 2011-12
SX 350F 2011; 2012

SUZUKI
RM-Z 450 2008; 2009; 2010-11-12
RMX 450 2010-11-12

YAMAHA
YZ 250F da 2007; 2008; 2009; 2010-11; 2012

Prezzo unificato E. 301,29

Distributore

Faster96 Srl
Via Pradazzo, 1/a
40012 Calderara di Reno (BO) - Italy
Tel. 051 726849
Fax 051 726879
www.faster96.com



ALESSANDRO CANELLI - FASTER96

"Prodotti oltre la media"

Il distributore italiano di Moto Tassinari è un'azienda bolognese, Faster96, entrata circa 16 anni fa (è nel nome) in una commerciale che fu di Eraldo Ferracci. "Ci piace come focus aziendale proporre dei prodotti che vadano un po' al di là dell'accessorio di massa, qualcosa in più. L'Air4orce e i gruppi V-Force di Moto Tassinari centrano questo spirito, ma è anche il caso ad esempio di oggetti diversi come le borse Wolfman, collaudate a un impiego 'professionale'.

Operiamo su più fronti, siamo legati alla pista forse perché qualcuno di noi in quel mondo ha le sue radici, poi abbiamo rapporti con grandi operatori e molti team tra l'altro per i banchi prova Dynojet.

Proprio con Dynojet abbiamo fatto un discorso di sviluppo dell'Air4orce realizzando moduli elettronici che vanno sull'impianto elettrico della moto accanto alla centralina originale (prezzo tra 250 e 420 euro) utili a ottimizzarne le prestazioni. Crediamo molto nell'Air4orce, abbiamo testimonianze positive di piloti e tecnici statunitensi e ora vedo apprezzamento anche da noi dove l'attenzione a questo prodotto è nata un po' più tardi".

Motocross

enduro rally trial supermoto

motocross.it
settembre 2012
anno 42 - mensile
€ 4,20 (in Italia)

9
VENTIDODICI

KTM VINCE IN USA
DUNGEY
National Champion!

WMX Chiara Fontanesi
L'IRIDE C'E'

CAIROLI
SENZA RIVALI IN MX1
HERLINGS
VERSO IL TITOLO MX2



TEST & TECNICA

HUSABERG TE & FE 2013
MOTO TASSINARI AIR4ORCE
BETA Evo 300 2T "HF"
IL TAMPONE DEL MONO

PEOPLE • Evgeny **BOBRY SHEV**
• Christophe **POURCEL**
• **REDONDI & MANZI** • Dave **PRATER**

The Golden Years 1980 **GILERA B125**

