

# In Pista

Di Pierluigi Mancini  
Foto A. Cortellessa

**Gilera DNA Stage6 Mmoto**

La prova si è svolta presso la  
pista Il Sagittario di Latina  
tel. 0773 25 81 83

# Nata per correre



## CON UN BUON MOTORE E UNA CICLISTICA A PUNTO LA MOTOSCOOTER (O LO SCOOTERMOTO?) DI CASA GILERA SEMBRA NATA PER GIRARE IN PISTA. VI PRE- SENTIAMO LA VERSIONE STAGE6 PREPARATA DALLA MMOTO



**S**in da quando fu presentata alla stampa internazionale, anni fa, la Gilera DNA ha avuto una vita non proprio facile. Vedendola poteva sembrare, più che l'anello mancante nell'evoluzione dallo scooter alla moto, quello tra il giocattolo e la moto. Piccola, bassa, con misure da Supersport in scala, faceva un po' sorridere. Poi, una volta inforcata, ti lasciava con un palmo di naso per l'adrenalina che riusciva a trasmettere in ogni istante. Non c'è niente da fare: l'unico modo per giudicare una macchina è guidarla.

Tutto il resto sono chiacchiere... Eppure di DNA, salvo che sugli schieramenti di partenza del trofeo Malossi, in giro se ne sono viste poche, troppo poche.

Forse era un po' troppo pesante e massiccia, forse la sua linea non prometteva quanto poteva effettivamente mantenere: fatto sta che ne sono state vendute una manciata.

Ogni volta che un preparatore mi offre di provare in pista una DNA, accetto sempre con grande entusiasmo: so con anticipo che ci sarà da divertirsi...

### Il kit è servito!

Il motore Piaggio della DNA oggetto del nostro test è stato interamente elaborato con componentistica Stage6. Luigi Miano, responsabile tecnico della Mmoto di Genova, ha voluto testare il potenziale dei kit commercializzati dalla Casa tedesca per poterli valutare con cognizione di causa.

Il gruppo termico è uno Stage6 in alluminio dotato di luce di scarico sdoppiata con traversino e pistone monofaccia alesaggio 47,6, per una cilindrata di 70 cc, prodotto da Athena su specifiche Stage6. Questo kit è stato abbinato all'albero motore Stage6 a spalle piene con biella in acciaio ricavata dal pieno, all'espansione Stage6 R1400 e al carburatore con diffusore da 28 mm sempre della Casa tedesca. L'accensione, invece, è una Malossi Selettra a rotore interno. La trasmissione è un ibrido Malossi-Stage6, mentre la ciclistica impiega un monoammortizzatore Paioli Malossi.

La preparazione del motore Piaggio è stata effettuata curan-

# In Pista

do ogni dettaglio. Un lungo lavoro ha riguardato il carter motore, fresato in modo da creare una canalizzazione di passaggio tra le sacche di travaso e l'alloggiamento del pacco lamellare. Una consuetudine sui motori ad aspirazione lamellare, che consente di ottenere un miglioramento del flusso di passaggio tra la valvola stessa e i travasi nel momento in cui lo scarico e i travasi stessi restano contemporaneamente aperti in fase di lavaggio, quando il pistone scende verso il Punto Morto Inferiore. Sfruttando l'onda di depressione creata dallo scarico ad espansione durante la fase di lavaggio si ottiene un netto miglioramento del riempimento del cilindro grazie a questo corto-circuito della miscela, che passa direttamente dal pacco lamellare ai travasi. Tutto ciò si traduce in un incremento della carica intrappolata e un aumento di potenza. Questa lavorazione permette poi di ottenere un incremento della volumetria del carter pompa che, su questi motori di derivazione scooter 50, non fa mai male: soprattutto se si utilizzano carburatori con diffusore grande. Il cilindro è stato preparato con cura, ottimizzando le dimensioni della luce di scarico in vista dell'abbinamento con il carburatore Stage6 con diffusore da 28 mm. E' stato rivisto anche il diagramma delle luci e il rapporto di compressione. Il cilindro, sia sul piano appoggio carter che su quello testa, è stato dotato di spine di centraggio: una soluzione intelligente scelta da Luigi Minao per ridurre al massimo il rischio di spostamento del cilindro. Il resto della preparazione e' piuttosto convenzionale e, tra le cose più interessanti, spicca il quadro strumenti Koso-Stage6

## In pista

Salgo in sella alla DNA subito

dopo aver girato con uno scooter e, devo ammetterlo, nei primi giri mi trovo un po' spaesato, con il peso spostato in avanti e le pedane arretrate che richiedono uno stile di guida molto vicino a quello di una moto e decisamente lontano dai canoni scooteristici.

Nei primi passaggi sono molto attento nello scendere in piega. Prima di iniziare a spingere sulle pedane come si deve per essere rapido nei cambi di direzione e veloce nello scendere e tirare su la moto, ci impiego del tempo... La cosa che mi riesce immediatamente è tirare delle staccate cattive: la stabilità della moto, l'impronta a terra dei pneumatici e la sospensione anteriore perfettamente tarata mi consentono di dare del tu alla leva destra già nelle primissime tornate. Poi, man mano che prendo di nuovo confidenza con la DNA, le cose tornano ad essere facili e inizio a guidare con disinvoltura, spingendo sulle pedane e velocizzando l'azione, soprattutto nei cambi di direzione. La moto, a livello di ciclistica, è perfettamente a punto, grazie anche all'esperienza maturata dai ragazzi della Mmoto nelle gare del trofeo Malossi Superscooter. La scelta di utilizzare 2 pneumatici Michelin Pilot120/70-14" sia all'avantreno che al retrotreno ha reso la moto più agile, senza però minarne la stabilità sul veloce. Il motore, nonostante un livello di preparazione elevato e una cura maniacale dei dettagli, non è però così sorprendente come la ciclistica. È abbastanza pronto ai bassi regimi e ha un discreto passaggio, ma in alto non si distende come dovrebbe. Forse il carburatore con diffusore da 28 mm non è adatto al pacco lamellare Piaggio o c'è qualcos'altro nel set up che non è perfettamente accordato: occorrerebbe qualche cavallo in più, soprattutto ai bassi e medi





## SCHEDA TECNICA

### GILERA DNA STAGE6 MMOTO

**Il preparatore:** Team Mmoto,  
via Piacenza 10/11 rosso,  
16138 Genova,  
tel.010 8370139

**Responsabile tecnico:** Luigi Miano,  
tel. 3336233525

#### Motore

Gruppo termico: 70 cc in alluminio con scarico sdoppiato Stage 6 preparato

Albero motore: Stage 6 con biella ricavata dal pieno

Cuscinetti: Malossi

Carter: preparati

Carburatore: 28mm Stage 6

Accensione: Malossi Selettra a rotore interno

Impianto di scarico: Stage 6 R1400

Trasmissione: completa Stage 6

Variatore: Malossi

#### Ciclistica

Disco anteriore: Malossi

Monoammortizzatore: Paioli/Malossi

Pedane: arretrate trofeo

Strumentazione: Koso

#### Verniciatura

Arancione Ducati 0032

Blu Magnetico Fiat 599

#### Parti Speciali

Tappo olio ingranaggi: Stage 6

Pedalina avviamento: Stage 6

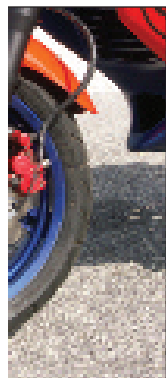
Parafango: in carbonio

#### Ringraziamenti

Enrico Lo Pinto (Cadighiara Gomme Genova)

Alessandro Cabella e lo staff di "Idea Moto Genova"

Steve (Pole Position Genova)



# In Pista

regimi.

La problematica della messa a punto dei carburatori con diffusore da 28 mm sui motori scooter è piuttosto complessa e, molto spesso, occorre fare delle vere e proprie acrobazie per poter tirare fuori il meglio dai motori con essi equipaggiati. Per dirne una, all'inizio degli anni '90 la Eurocilindro, per sfruttare al meglio i carburatori con diffusore 25 mm utilizzati allora nei trofei, realizzò una flangia da inserire sotto il pacco

lamellare in modo da ottimizzare la volumetria del carter pompa in rapporto al carburatore impiegato e ottimizzare la posizione del pacco stesso rispetto al cilindro, alla camera di manovella e alle rastremazioni di convogliamento tra sacche travaso e sede valvola.

Questo è solo un esempio di quello che serve per sfruttare un motore con carburatori così grandi che, tra le altre cose, richiedono espansioni con camere più ampie rispetto a

quelle nate per un 19 mm, ovvero le più diffuse attualmente e sviluppate secondo i regolamenti trofeo. Serve poi un pacco lamellare caratterizzato da dimensioni nettamente maggiori rispetto a quelle del componente originale Piaggio o di altri studiati, al massimo, per un 25 mm.

Non a caso alcuni preparatori hanno impiegato sui motori Piaggio pacchi lamellari di derivazione Minarelli orizzontale che, per questo tipo di abbinamento,

sembrano fatti apposta. E' ovvio, comunque, che certi tipi di modifiche richiedono molto tempo per essere eseguite, testate e messe a punto e alla Mmoto stanno già lavorando sul carter, sul collettore di aspirazione e su numerosi altri componenti di questa DNA per sfruttare al massimo il "28".

Se ci offriranno di nuovo uno scooter Piaggio con carburatore da 28 mm, noi di certo non ci tireremo indietro!



## ELABORAZIONE STAGE6 MOTORE PIAGGIO BY MMOTO

### CARBURATORE

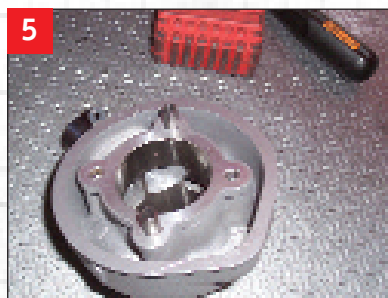


1. Un'immagine del carburatore Koso con diffusore da 28 mm e valvola piatta. La preparazione del motore è stata incentrata sull'applicazione di questo componente al posto dei più convenzionali carburatori con diffusore da 19 a 21 mm.

### GRUPPO TERMICO

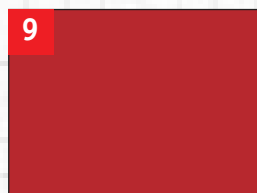


2-3. Dettagli della luce di scarico del gruppo termico Stage6 prima dell'intervento di elaborazione.



4-5-6-7. Ecco come si presenta la luce di scarico dopo l'elaborazione. Una maggiore sezione è stata realizzata per adeguare la portata all'impiego del carburatore con diffusore da 28 mm.

### CARTER POMPA



9. Lavorazione cilindro



10-11-12. La lavorazione del carter è stata effettuata raccordando le sacche di alimentazione dei travasi con il cilindro e con la sede del pacco lamellare, per ottimizzare il flusso dalla valvola ai travasi durante la fase di lavaggio. La finitura è volutamente rugosa per evitare il distacco dello strato limite del flusso.

### ESPANSIONE



13. Un particolare dell'espansione Stage6 R1400 con silenziatore in carbonio. Si noti il collettore realizzato con un cono spicchiato e saldato a mano.

### STRUMENTAZIONE



14. La strumentazione Koso RS Dyno prima del montaggio. Si tratta di uno strumento polifunzionale in grado di misurare velocità massima, tempi di percorrenza e la distanza impiegata per raggiungere una determinata velocità.