

moto Youngtimer

& MODERN CLASSIC

TRIUMPH SPEED TRIPLE

La storia della naked inglese più famosa di sempre: dall'inizio all'ultima versione con i due fanali tondi.



GUIDA ALL'ACQUISTO

Scegli quella giusta per te



Da 2.500 €

Da 3.000 €

Da 20.000 €



**YAMAHA
RD 500 LC
1984**

**SUZUKI
RG 500 GAMMA
1985**

**HONDA
NS 400 R
1985**



YOUNGTIMER & MODERN CLASSIC - N° 5 - € 5,90

50005

617730341650009

BI-MESTRALE - P. 19/2004 - GENNAIO/FEBBRAIO 2015

CONTO DEPOSITO

DUE TEMPI '80

Le sportive più aggressive: sono le uniche maxi 2T del periodo, affascinanti e cattivissime, dalla guida affilata come una lama



LA STORIA DI DUCATI | LE ICONE DEL DESIGN | BEPPE GUALINI | LA VOXAN | EPOCA A BOLOGNA



DUCATI PASO 906

La supercarenata disegnata da Tamburini, modello del rilancio di Borgo Panigale



HONDA RC30 & NC30

La più sofisticata superbike degli anni Ottanta e la sua preziosa versione in piccolo da 400 cc



GUZZI 850 LE MANS

Dal Bol d'Or alla strada: la bicilindrica dell'Aquila più bella e muscolosa





MI FAI FARE UN GIRO?

(elogio ai graffi sulla carena)

DI ALDO BALLERINI 

Ti confesso una cosa. Anzi due. Una: per me le moto top sono le maxi sportive quattro tempi, tutte, dalla GSX-R 1100 (1986) alla Panigale V4 (2025) di tutti gli anni, di tutti i marchi, italiani, giapponesi, tedesco, due o quattro cilindri. Due: nonostante questo **la copertina che avevo in mente per il primo numero di Youngtimer era questa, le due tempi top.** Suzuki Gamma, Yamaha RD 500, Honda NS 400. Nonostante la passione per le 4T queste superbombe mi hanno fatto venire la pelle d'oca. Per l'estetica, per la tecnica, per i suoni incredibili quando si mettono in moto (anche se a volte devi scancherare un po' con quella pedivella) e per le pazzesche doti di guida.

Poi per varie ragioni siamo partiti con le copertine dedicate alle maxi sportive, per passare alle 125 sportive 2T, alle maxi naked, alle dakariane, ed è andata bene così, vedo che **questo lavoro di recupero delle emozioni è apprezzato.** In questi cinque numeri di Youngtimer ho ritrovato e condiviso con voi con grandissimo piacere tante moto, che in parte avevo guidato sia da "privato" sia per il lavoro di tester-giornalista. Rivederle, ammirarne i dettagli, riprovarle dopo 20, 30, 40 anni per me è stato bellissimo.

Una cosa curiosa è il legame che si instaura tra il proprietario e la moto: per alcuni è un oggetto sacro, inviolabile, che mai e poi mai si presta ad alcuno; per altri è invece un mezzo che si concede con piacere per condividere le emozioni. Grazie a Youngtimer in questi mesi di lavoro ho incontrato entrambe le tipologie di motociclisti, quelli che mi hanno fatto guidare volentieri la propria moto speciale e altri che me l'hanno negata (poi capisci quando è opportuno chiederla), massimo rispetto per loro, sia chiaro. Mi piace citare questo tema naturale, perché in seguito a un post che ho lanciato sui social si è sviluppata un'infinita serie di risposte, con **la maggioranza propensa al NO.** Io le mie le ho sempre prestate senza problemi, anche in pista. Tu presti la tua?

Durante il servizio delle dakariane un partecipante ha detto: "Mi piacciono queste moto. Perché mostrano i segni del tempo. Sono ben tenute ma si vede che hanno vissuto". Lo vedete anche in questi servizi. Le moto che trovate su Youngtimer sono "vere", hanno vissuto e in più stanno vivendo. Non è una scelta del tipo "non vogliamo il restaurato da vetrina", ma il risultato della ricerca di moto che si usano, e quindi mostrano inevitabilmente i segni del tempo. Essendo abituato a fotografare moto perfette, quelle contemporanee, vedendo sulle veterane qualche parte più vissuta mi è venuto in mente di scrivere "Ci scusiamo con i lettori per questi graffi sulla carena". Ora però mi è passato di mente. Anzi, è per me un privilegio mostrare moto dai segni di gloria.

"IN QUESTI CINQUE NUMERI DI YOUNGTIMER HO RITROVATO E CONDIVISO TANTE MOTO"

CI TROVI ANCHE ONLINE!



ABBONATI SUL NOSTRO SITO

www.sprea.it



DIGITAL

ready, pressreader, zinio, amazon kindle, magzter

Se avete voglia scrivetececi, parlateci della vostra passione e della vostra moto, questa è la nostra email: redazione@youngtimermodernclassic.it

  @youngtimermodernclassic

SOMMARIO

N° 5 / gennaio/febbraio 2025

MOTO YOUNGTIMER & MODERN CLASSIC È IN EDICOLA DAL 15 DI OGNI MESE PARI



COVER STORY 26

Le due tempi sportive degli anni '80

20 COSA COMPRO CON...

Dalle più note e ambite alle sottovalutate, da una cifra abbordabile alle più importanti, le moto mitiche che non moriranno mai.

26 LE VELOCISSIME MAXI 2T

Sono le più belle race replica del periodo, con motori e prestazioni che ci facevano sentire vicini ai piloti del Motomondiale.

54 HONDA RC30 E NC30

La superbike giapponese 4 cilindri più amata degli anni Ottanta, nella versione 750 e nella pepatissima 400.

66 SFIDA BRUTALE

Come è cresciuta ed è cambiata nel tempo, nelle prestazioni e nell'estetica, la naked MV Agusta dallo stile ineguagliabile.

68 DUCATI PASO 906

Il capolavoro di stile e tecnica firmato Massimo Tamburini, la maxi dalla carenatura avvolgente che ha aperto una nuova strada nel design.

78 MOTO GUZZI 805 LE MANS

La maxi bicilindrica italiana nata sulle piste, capace di dare filo da torcere alle più agguerrite concorrenti nelle massacranti gare di endurance.

OPINIONE

6

LA VOCE DI CHI HA VISSUTO GLI ANNI D'ORO: IL TESTER PIÙ VELOCE, ANDREA MAZZALI

POSTA E SOCIAL

8

LO SPAZIO DESTINATO A VOI, AI VOSTRI COMMENTI, ALLE VOSTRE MOTO: DOMANDE E RISPOSTE.

L'INCOMPRESA

74

LE MAXI FRANCESI NATE IN STILE VINTAGE, GRANDE CARATTERE MA POCO FORTUNA.

MOTOPEDIA

108

FOCUS SU DUCATI: DALLE PRIME PICCOLE MOTO ALLE LEGGENDE, ALLE IMBATTIBILI MOTOGP.



Senti
come suona!
questo numero!

Scannerizza
il QR Code e ascolta
la Track Selection
che ti accompagnerà
nella lettura



78



100



68



94

88 BEPPE GUALINI

Racconto della vita avventurosa del dakariano più privato e forte che c'è, dalle piste del deserto agli impossibili attraversamenti in Land Rover delle foreste africane.

94 AUTO E MOTO D'EPOCA

A spasso tra i fantastici stand della 41ª edizione dello storico Salone internazionale bolognese dedicato al mondo del classico, a caccia delle nostre moto degli anni '80, '90.

100 UN SECOLO DI DESIGN

Una carrellata delle più significative "invenzioni" di stile, dalle prime moto del secolo a oggi, con soluzioni che ritroviamo anche oggi sulle moto più moderne.

moto
Youngtimer
& MODERN CLASSIC

Segui le pagine social ufficiali
di Moto Youngtimer & Modern Classic
per non perderti nessuna curiosità

@youngtimermodernclassic

YOUNGTIMER & MODERN CLASSIC
È UNA RIVISTA A BASSO IMPATTO
AMBIENTALE



Stampata su carta
HOLMEN

con fibra vergine proveniente
da foreste sostenibili
holmen.com/paper

Auto e Moto d'Epoca, la fabbrica dei sogni di BolognaFiere: modelli unici di livello top

EVENTI





Chiamare la 41° edizione di Auto e Moto d'Epoca "La fabbrica dei sogni" è proprio azzeccato. Per gli organizzatori, che hanno visto BolognaFiere invasa da migliaia di persone tra espositori (se ne contano quasi 800!) e visitatori. Tra questi c'eravamo anche noi di Youngtimer, e la nostra fabbrica dei sogni si è concretizzata negli stand di importanti aziende specializzate nella vendita delle nostre moto, che vanno dagli anni Settanta, a quasi-oggi. Facciamo quindi un giro insieme, alla scoperta di delizie più o meno recenti.

Iniziamo con Altinier, che non ha certo lesinato la presenza di alcuni pezzi eccellenti nonché rari. L'allestimento è top da ogni angolo, ma l'occhio ci cade sulla Munch Mammut: è vero che non rappresenta una moto appetibile se si ha un minimo di indole sportiva, ma la supermaxi è decisamente notevole.

Prima di tutto dal vivo è molto più grossa che in foto, E poi, dice Alessandro: "Credo che sia l'unica in Italia. Dico credo ma ne sono certo. È veramente un mammut, tra il peso, la potenza e il prezzo. Oggi la valutazione dipende dall'esemplare, ma già all'epoca non esisteva un listino ufficiale, c'è un vecchio prezzo che girava attorno ai 120.000 euro, ma credo che non sia mai stato rispettato. La storia è strana, qualcuna l'hanno regalata, altre le hanno fatte su ordinazione".

Anche altri numeri fanno paura: pesa 370 kg, il motore è un 4 cilindri di 2.000 cc turbo da 260 CV a 5.650 giri/min e, badate bene, una coppia di 380 Nm ad appena 3.500 giri/min, e capace di spingere la Mammut a oltre 250 km/h. Prestazione velocistica di tutto rispetto ma non terrorizzante. Tanto il terrore, quello vero, arriva quando apri il gas ed entra il turbo, che ti ribalta in ogni marcia.

Da Altinier ci attirano una bellissima Bimota SB4 del 1987, quella con il motore della Suzuki GS 1100 portato a 111 CV a 8.500 giri/min abbracciato dall'immane telaio a traliccio in tubi d'acciaio, e una splendida Matchless Typhoon, nata dalla richiesta dell'importatore californiano Harry D. Wilson che voleva una offroad capace di misurarsi con la Triumph TR6 nelle classiche gare nel deserto degli anni '50 e '60 rese famose da Steve McQueen. ☐

La fiera youngtimer tra realtà e sogni impossibili



1-2 Da Altinier una Bimota SB4 del 1987 e una rara Matchless Typhoon. **3** Mr Martini e la sua storica Triumph Daytona 900 del 1993. **4** Una splendida Kawasaki 750 H2 del 1972, da Ruote Celeri. **5** La mastodontica Munch Mammut, 260 CV per 370 kg di peso, sempre da Altinier. **6** La Ducati 888 Superbike del 1984 di Stefano Caracchi. **7** Una replica della Morbidelli 350 eseguita da Carlo Mattarozzi dai disegni originali (40.000 euro).



Passiamo a trovare il nostro amico Mr. Martini, che espone una superclassica Daytona 900 del 1993. Dice Nicola: “Ha pochi chilometri perché era stata abbandonata. L’ho presa, smontata, ripulita completamente e restaurata con amore, perché per me è storica. È stata la prima moto che Carlo Talamo mi disse di mettere in vetrina quando aprii la concessionaria Triumph nel 1994, e ricordo questa bellissima sportiva gialla nel mio piccolo negozio dove ci stavano tre moto, lei era la regina. L’ho restaurata nel dopolavoro, ci ho messo un po’ di tempo, e mentre la sistemavo pensavo ai trent’anni di vita che sono passati, alla mia carriera, e al fatto che tutto è iniziato con lei. La uso spesso ed è confortevole, protettiva, bellissima da guidare”.

Stefano Caracchi oggi gestisce a Bologna il Rino’s Garage, museo dedicato a suo papà Rino dove sono esposte le moto

della sua carriera. In Fiera ha portato alcune di queste e la Ducati 888 Superbike del 1984 con cui Stefano ha corso in Superbike. Ci racconta: “È l’ultima superbike prodotta per i privati, ci ho corso un anno ed è perfettamente conservata. È identica alla moto ufficiale, motore escluso, ovviamente. Per me è straordinaria, con le piastre di sterzo e i coperchi dei carter in magnesio, tanti particolari in carbonio, tutto è studiato alla sopraffina ricerca della leggerezza, che era l’arma di Ducati. Ha terminali di scarico in carbonio ma i collettori sono d’acciaio e non di titanio per restare nei limiti di peso imposti dal regolamento, pensa che è arrivata al limite, che era di 145 kg. La moto ufficiale ha 140 CV circa, qualcosa in più, e la mia è vicina. Queste Ducati non avranno i CV in alto delle rivali ma hanno una curva di coppia impressionante e l’erogazione del bicilindrico dà più grip, arma vincente che ti



5



6



7

fa uscire dalle curve con un'accelerazione spaventosa, che permette di superare in rettilineo quelli con 20 CV in più”.

Ora andiamo a caccia di moto di serie, qua non mancano. Quando abbiamo visto una Kawasaki 750 H2 del 1972, splendida e brillante (che manco da nuova) ci è venuto un accidente. Anche perché in questi giorni sui social abbiamo parlato a lungo proprio della “widow maker”, appellativo nato con la prima 500 Mach I, del 1969, poi ereditata dalle altre Kawa due tempi. Del resto questa 750 pare faccia paura. Era esposta nello stand di Ruote Celeri, ma venduta. Ora l'atelier di auto e moto d'epoca ne ha una identica, restaurata e iscritta FMI, in vendita a 22.700 euro. A Moris Pelizzoni, responsabile commerciale, ma prima di tutto esperto e appassionato, abbiamo chiesto: qual è la moto top di questo stand? Ci ha risposto: “Dipende dai gusti personali ma direi che questa intonsa Ya-

maha YZF-R7 OW-02 del 2004 è notevole. Poi abbiamo una Ducati Desmosedici RR del 2008, una Bimota Tesi del 1992... Questa è solo una selezione di ciò che c'è in sede”. Moto straordinarie, anche perché sono perfette e i prezzi sono adeguati; vediamo: la R7 ha percorso 1 km, ovviamente per esporla, ed è offerta a 69.000 euro; la Desmosedici (2.500 km) a 110.000 euro e la Tesi (3.100 km), a 65.000 euro.

Anche Moto Argento offre moto “in rodaggio”. Una Suzuki Gamma RG 500 del 1986 con 3.065 km (23.000 euro) e un'immacolata Honda CB 750 Four K1 del 1971 con meno di 5.000 km, lucida e perfetta, con ancora il kit di ferri sotto la sella, una rarità trovarlo all'usato nell'epoca (22.000 euro).

Ruote da Sogno ci accoglie in uno stand gigantesco con una parata mozzafiato di Ferrari. Siamo in un altro mondo, e le nostre moto più costose diventano di colpo economiche. ☑



Torniamo in noi quando Pietro Bitti, lo specialista delle due ruote, ci mostra una coppia di Ducati 916 “certificate”. Non esistono moto certificate ufficialmente, ma questi due esemplari hanno un documento che dichiara che sono state guidate da Troy Bayliss e Carl Fogarty in occasione dell’evento “Ducati 916: l’essenza del DNA Ducati” dedicato ai 30 anni di questo modello e discendenti, 996 e 998. Tra le altre Pietro ci dice che la Honda 400 NSR esposta (2.500 km) è stata al centro dell’attenzione, un po’ per l’evocativa livrea Rothmans, e un po’ per il prezzo accessibile di 14.500 euro. E sarà anche per il fascino che il due tempi esercita ancora, come il rock ‘n’ roll.

Tra le tante esposte la nostra attenzione è catturata da una bellissima Kawasaki ZXR 750 R (13.500 km), perfetta, iscritta FMI, offerta a 49.000 euro (conto vendita).

Honda Classic nasce sotto l’ala (coincidenza?) di Honda Motor Europe Ltd Italia con l’intento di contribuire alla conservazione del proprio patrimonio motociclistico; il riferimento è il sito www.hondaclassic.hondaitalia.com, dove si possono trovare e scaricare gratuitamente le informazioni tecniche e i materiali indispensabili per restaurare o prendersi cura della propria Honda d’epoca e iscriverla al neonato Re-

gistro Storico. Nello stand erano esposte alcune grandi classiche, tra cui la mitica NR “oval piston” con le 8 valvole per cilindro. Ma c’è anche un’incredibile replica della leggendaria Honda RC174 realizzata da George Beale, appassionato di estremo talento visto com’è realizzato il favoloso 6 cilindri. L’impresa di Beale è stata straordinaria perché non ha trascurato nemmeno un particolare, e visto che la RC174 non ha nulla di standard è stato costretto a ricostruire tutto da zero, pezzo per pezzo, carburatori compresi!

Alla fine di questo viaggio siamo entusiasti di questa giornata passata ad ammirare mezzi incredibili, a due e a quattro ruote, che hanno fatto la storia, un viaggio senza tempo tra modelli iconici, alcuni restaurati con estrema cura, altri lasciati nell’affascinante stato originale.

Un solo rammarico: la fiera è così ricca che il tempo non basta mai per godersi appieno ogni modello, che in alcuni casi meriterebbe delle ore per ammirarlo in tutti i particolari e ricordarne la storia. Beh, consoliamoci, questa visita è stata già eccezionale, e poi pensiamo al prossimo appuntamento bolognese: la 42° edizione di Auto e Moto d’Epoca si terrà dal 23 al 26 ottobre 2025, sempre a BolognaFiere. Pronti? ▼



1-2 Ruote Celeri offre una Bimota Tesi 1D SR del 1992 (65.000 euro) e un'immacolata Yamaha R7 a "km 1" (69.000 euro). **3** Una perfetta Honda CB 750 Four K1 di Moto Argento (22.000 euro). **4-5** Una Honda 400 NSR (14.500 euro) e una Kawasaki ZXR 750 R (49.000 euro), da Ruota da Sogno. **6-7** Honda Classic ha presentato alcune moto da corsa, tra cui una perfetta replica della Honda 6 cilindri RC174. **8-9-10** Tre immagini dedicate alle due tempi: la Honda NS125F di Lucio Cecchinello del 1988, un "antico" distributore di miscela e una coppia dei mitici Malanca 50, con il Testa Rossa in primo piano.

