

**PROVA**  
STOCK-OPEN

BMW S 1000 RR  
HONDA CBR 1000  
ZIVIMOTOR

di MORENO  
ANTONIOLI  
foto RODORIGO



# Giappone-Germania 1-1

**DIVERSE**  
Sfida a Franciacorta  
fra una "quasi"  
Superbike e una  
"quasi" moto di serie  
con in comune  
il preparatore

**"Z" DI ZORRO?** No, "Z" di Zivi. Questo è il nome dell'officina che ha preparato e cura la Honda CBR 1000 RR con cui corre Cristian Gipponi e la BMW S 1000 RR guidata da Alessandro Filippini, che vi proponiamo in questa prova effettuata presso l'autodromo Daniel Bonara di Franciacorta, dove i responsabili

di Primaguida (la società che gestisce le prove libere) sono sempre estremamente cortesi nell'ospitare le prove di Masterbike.

Nel 1990 Victor Ziviani apre la Zivi motor, officina riparazione preparazione vendita motocicli, e l'anno successivo si avvicina alle gare con una 125 Aprilia SP (una moto

ritirata da un cliente, praticamente distrutta). Il debutto nelle competizioni inizia in un'autodromo molto "tranquillo" quello di Monza. La moto condotta da un amico si qualifica per la finale.

Fra i piloti che hanno condotto alla vittoria la Zivi Moto Racing, appaiono nomi noti agli appassionati

di trofei, come Tommaso Medici, Cristian Lorini, Marco Russi, Paolo Costa, Cristian Gipponi, Raimondo Bozzetti, Matteo Turina, Dario Fiorini, Danilo Ursic e Alessandro Filippini.

Victor Ziviani, ha collaborato con diversi team nella sua carriera, sempre con umiltà e lavorando intensamente, tanto che oggi sta racco-

gliendo i frutti di tutti i suoi sacrifici nella sua officina a Castelli Calepio, un paese in provincia di Bergamo noto per il vino più che per i motori, ma basta chiedere di Zivi che tutti ti sanno indicare dove si trova la sua officina. La stagione in corso è partita alla grande per i piloti di Zivi: già nelle prime uscite, sia Alessan- ➔

**400 CV**  
Sono quasi 400 i cavalli che sprigionano queste due moto preparate da Victor Ziviani.

**PROVA**  
STOCK-OPEN

BMW S 1000 RR  
HONDA CBR 1000  
ZIVIMOTOR



dro Filippini che Cristian Gipponi hanno collezionato pole position e podi in diverse gare, come il trofeo di apertura a Vallelunga vinto da Filippini e il recente record della pista di Magione nel trofeo Marco Papa col strepitoso crono di 1'11"027 stabilito con la BMW S 1000 RR in conformazione Stock.

**Una è open, quasi superbike, l'altra è stock**

**SPICCANO** subito evidenti differenze, anche perché la Honda è stata preparata per una categoria open, cioè senza alcuna restrizione



**HONDA**



**BMW**

di preparazione sia ciclistica che motoristica, mentre la BMW è in conformazione superstock cioè con poche modifiche rispetto alla versione stradale.

Nella CBR colpiscono immediatamente i cerchi in alluminio forgiato della OZ Racing allestiti con dischi freno Braking SK da 320 mm di

diametro per 6 mm di spessore, morsi dalle nuove pastiglie, sempre Braking, le P1 R. Azionate da un allestimento nell'impianto frenante un po' insolito ma molto efficace: pompa freno 19x20 e pinze con pistoni in titanio della Accossato. Tubi in treccia raccordano la pompa e le pinze Accossato. Anche il co- ➤

**UTILISSIMO**

Lo "stomp grip" sul serbatoio della Honda è veramente efficace. Le pedane Zetasassi offrono il giusto confort e grip.



**PRIMA QUALITÀ**

Le pedane Valter Moto multiregolabili e lo scarico Akrapovic quattro in uno impreziosiscono la già bellissima BMW.



**PIÙ ARIA**

Prezioso carbonio è il materiale con cui sono fatti i condotti maggiorati che portano il flusso d'aria dalle bocche della carena all'**airbox**

**DI SERIE**

Nonostante questa moto sia concepita come superbike, il forcellone rimane quello di **serie**

VERAMENTE AGGRESSIVA  
**LA CBR**  
SFOGGIA UNO  
SPLENDIDO  
AVANTRENO  
CON CERCHI  
COLOR ORO  
E DISCHI **WAVE**

**FRENA FORTE**

Il mix fra pinze Accossato e dischi Braking da 6 mm e le pastiglie P1 R, sempre Braking, offre una frenata forte e **modulare**

**TUTTA NUDA**

Spogliata delle carene, la CBR mostra tutte le sue grazie e le modifiche effettuate.

mando che aziona la frizione è stato sostituito con un comando a leva ripiegabile sempre della Accossato. Il comando del gas è stato sostituito con uno di tipo rapido.

Nella BMW invece i particolari che al primo colpo d'occhio si pos-

sono notare sono le numerose parti in carbonio che proteggono il forcellone, il telaio e i carter motore. Sui cerchi originali spicca la ruota fonica per la gestione del controllo di trazione gestito dalla centralina HP.

Entrambe le moto sono equipag-

giate con gomme Dunlop 211 GP, nella misura 120/70 all'anteriore con mescola 6680 e 200/55 al posteriore con mescola 7712. Medesimo equipaggiamento per le sospensioni, in entrambe le soluzioni sono stati adottati componenti di alta qualità



Mupo. Con cartucce multiregolabili modello R Evolution per la forcella e monoammortizzatore sempre multiregolabile Mupo modello AB1 Evo. Viste frontalmente si evidenzia la spigolosità esasperata della tedesca contro la rotondità della

giapponese. Presa d'aria dell'airbox frontale per entrambe ma doppia nella Honda, con condotti in carbonio, e bocca centrale per la BMW con il condotto d'aria originale.

Ma la vera differenza in queste due super moto sta nell'elet- ➤

|              | <b>MOTORE</b>                | <b>CILINDRATA</b>   | <b>ALESAGGIO E CORSA</b> | <b>RAPPORTO DI COMPRESSIONE</b> | <b>RAFFREDDAMENTO</b> | <b>ALIMENTAZIONE</b>  | <b>DISTRIBUZIONE</b>                           | <b>ACCENSIONE</b>  | <b>FRIZIONE</b>                                  | <b>CAMBIO</b> | <b>POTENZA</b>                | <b>COPPIA</b>       |
|--------------|------------------------------|---------------------|--------------------------|---------------------------------|-----------------------|---|--|--|--|---------------|-------------------------------|---------------------|
| <b>HONDA</b> | 4 tempi, 4 cilindri in linea | 999 cm <sup>3</sup> | 76 x 55,1 mm             | 12,3:1                          | A liquido             | Doppia iniezione elettronica sequenziale (PGM-DSFI)   | 16 valvole, (DOHC)                             | Digitale transistorizzata a controllo computerizzato, con anticipo elettronico | Multidisco in bagno d'olio antisaltellamento Stm | 6 rapporti    | 196 CV dichiarati da Zivi     | n.d.                |
| <b>BMW</b>   | 4 cilindri in linea 4-tempi  | 999 cm <sup>3</sup> | 80 x 49,7 mm             | 13:1                            | A liquido             | Iniezione elettronica a gestione digitale del motore - sensore controllo del battito in testa (BMS-K-P) | 2 alberi a camme, quattro valvole per cilindro | Elettronica  | Multidisco in bagno d'olio, antisaltellamento    | 6 rapporti    | 142 kW (193 CV) a 13.000 giri | 112 Nm a 9.750 giri |

**PROVA**  
STOCK-OPEN

BMW S 1000 RR  
HONDA CBR 1000  
ZIVIMOTOR

**PIÙ PRECISIONE**

I registri della ruota posteriore sono stati sostituiti con elementi speciali della Lightech per avere più riferimenti nel centraggio della ruota.

**PREZIOSISSIMI**

In carbonio le protezioni che garantiscono in caso di caduta una buona protezione al telaio originale



**LA BMW DI ZIVI È IN CONFORMAZIONE STOCK,**

QUINDI SENZA AGGIUNTA DI COMPONENTISTICA SPECIALE OLTRE QUELLA AMMESSA DAL REGOLAMENTO

**LINK POSTERIORE**

Il link della sospensione posteriore rimane quello di serie perché funziona molto bene.



tronica e nel motore. Analizziamo da vicino la CBR 1000 RR, dove quei cerchi dorati guarniti dai dischi Braking fanno capire che sotto le carene si nasconde una vera moto da corsa. Infatti guardandola da vi-

cino, si notano i sensori posti sulle ruote per l'acquisizione dei dati da trasmettere alla centralina Get per la gestione del controllo di trazione e dell'anti impennamento. Spogliata dei suoi vestiti, la CBR si mostra

muscolosa e snella, il minimale telaio posteriore, nel quale è alloggiata la batteria, i condotti maggiorati dell'airbox in carbonio, i vari sensori per i controlli elettronici e la telemetria, fanno capire che abbiamo a

che fare con una moto dalla potenza sicuramente da domare: circa 200 CV.

L'elettronica che gestisce tutta questa potenza è preparata e seguita direttamente da Zivi su circu-

ito e sul banco prova presso la sua officina.

Sul cruscotto della Get, appaiono tutti i dati fondamentali per il pilota: giri motore, tempo sul giro, temperatura acqua motore e marcia

|       | TELAIO   | INCLINAZIONE STERZO | AVANCORSA | SOSPENSIONE ANTERIORE   | SOSPENSIONE POSTERIORE   | FRENO ANTERIORE   | FRENO POSTERIORE  | PNEUMATICI  | CERCHI   | INTERASSE | LUNGHEZZA | CAPACITÀ SERBATOIO |
|-------|--|---------------------|-----------|---|--|---|---|---|--|-----------|-----------|--------------------|
| HONDA | Doppia trave romboidale in alluminio composito | 23°18'              | 96,3 mm   | Forcella telescopica rovesciata HMAS a cartuccia MUPO R Evolution da 43 mm multiregolabile    | Pro-Link con ammortizzatore MUPO AB1 Evo pluriregolabile   | Doppio disco Braking da 320 x 6,0 mm con pinze Accossato a quattro pistoncini in titanio e pastiglie Braking P1 R | Disco Braking da 220 mm con pinza a singolo pistoncino e pastiglie Braking P1 R | Dunlop D211 GP ant. 120/70 17" post. 200/50 17"       | OZ Racing in alluminio forgiato ant. 17" x 3,50" post. 17" x 6,00" | 1.410 mm  | 2.075 mm  | 17,7 litri         |
| BMW   | Doppio trave in alluminio                      | 23°9'               | 95,9 mm   | Forcella a steli rovesciati diametro 46 mm, con cartuccia MUPO Evolution R. Escursione 120 mm | Mono MUPO AB1 Evo regolabile in precarico, estensione, compressione e interasse. Escursione 120 mm | Disco doppio, flottanti, pinza attacco radiale 4-pistoncini, diametro 320 mm, 5 mm spessore.                      | Disco singolo, un pistoncino, diametro 220 mm, 5 mm spessore.                   | Dunlop D211 GP ant. 120/70 ZR 17" post. 200/55 ZR 17" | Alluminio forgiato ant. 3,50" x 17" post. 6,00" x 17"              | 1.432 mm  | 2.056 mm  | 17,5 litri         |

**PROVA**  
STOCK-OPEN

BMW S 1000 RR  
HONDA CBR 1000  
ZIVIMOTOR



inserita. Tre luci in alto indicano quando cambiare marcia con dei flash ben visibili al pilota. Ritardare una cambiata con questa moto non è difficile in quanto la velocità con cui il motore raggiunge il limitatore è impressionante.

Ma cosa c'è dentro a questo motore Honda che la spinge fino a superare i 245 km/h sul corto rettilineo di Franciacorta?

Il lavoro di preparazione ed elaborazione è stato svolto tutto presso l'officina di Zivi, con pistoni alta compressione americani JE, albero motore standard alleggerito e bilanciato, frizione STM, cambio ravvicinato e lavorazione testa e flussaggio by Zivi, alberi a camme CMS su specifiche Zivi, cornetti aspirazione Venturi System e scarico completo LeoVince full titanio. Per la parte elettronica è stata scelta la centralina motore Get GP6 con controllo trazione e anti wheeling doppia mappa con calibrazione sonda lambda LC1 e acquisizione dati cruscotto Get MD3.

La moto, pur avendo le caratteristiche di una superbike, adotta tanti componenti originali, tipo il serbatoio, le piastre di sterzo, il forcellone ed il radiatore, anche se è in arrivo la versione maggiorata per i mesi più caldi di gare.

Anche per le sospensioni Zivi ha scelto del materiale ad altissimo livello come la forcella Mupo R Evolution, preferita da molti piloti.

Trasmissione tutta alleggerita e passo 520, catena DID, protezioni carter motore in carbonio, scarico

LeoVince in titanio con fondello in carbonio, semimanubri e pedane Zetasassi e cambio elettronico IRC, completano questa opera d'arte made in Zivi.

**Ogni rettilineo sembra sempre troppo corto**

**È IL MOMENTO** di provare i due gioiellini preparati da Zivi, iniziamo con la BMW. La posizione in sella adottata dal pilota (Alessandro Filippini), ci appare subito comoda e trasmette una gran padronanza del mezzo. Solo i semimanubri, ancora nella posizione originale, avrebbero bisogno di essere un po' più aperti per poter manovrare meglio la moto nelle veloci esese del circuito bresciano di Franciacorta. Dopo poche curve capiamo subito di avere fra le mani una moto ben bilanciata e pronta a divorare i secondi sul cronometro. Lanciati a piena potenza sul rettilineo, la BMW scarica tutta la sua potenza sull'asfalto lasciando comunque un gran senso di sicurezza e controllo della situazione al pilota. Il cambio elettronico ci consente di cambiare velocemente le marce senza dover chiudere il gas e il tempo di taglio della cambiata risulta puntuale e

### SCELTE MIRATE

Numerosi i componenti sostituiti sulla CBR: ammortizzatore di sterzo Ohlins, centralina motore Get, mono Mupo AB1 Evo e leve frizione e freno Accossato, garantiscono unicità e praticità a questa **moto**

### HONDA



### BMW



### POCHE MA SOSTANZIALI

Per la BMW si è adottato un ammortizzatore di sterzo Mupo, leva freno Accossato e anche per lei il mono Mupo AB1 Evo. La leva della frizione è rimasta quella **originale**



### COMPLETO

Tutti i dati sono a disposizione del pilota tramite il funzionale cruscotto della Get MD3: temperatura acqua, marcia inserita, giri motore, flash di cambiata e tempo sul giro.



ENTRAMBE LE MOTO SONO AFFIDATE A CENTRALINE GET PER LA GESTIONE ELETTRONICA

### DOPPIA STRUMENTAZIONE

Al cruscotto originale è stato abbinato un crono della Get per l'acquisizione dei tempi sul giro.



**PROVA**  
STOCK-OPEN

BMW S 1000 RR  
HONDA CBR 1000  
ZIVIMOTOR



preciso. In staccata la moto sembra su di un binario, non si scompone minimamente e la forcella Mupo, assettata da Zivi, lavora veramente bene. La sensazione è quella di avere la ruota fra le mani e ci concede di forzare gli ingressi in curva a freni tirati. Appena lasciata la leva del freno la moto corre veloce in curva quasi come una 600 e nel momento di riprendere in mano il gas, schizza fuori dalla curva con la ruota anteriore leggermente sollevata da terra e il rettilineo sembra veramente cortissimo! Nelle esse è rapida e precisa nell'inserimento quanto veloce nel cambio di direzione. Nel tornantino ci si può buttare dentro con forza, perché la sicurezza data dalla forcella e dalle gomme ti fa sempre pensare che puoi entrare ancora più forte.

Nella fase di uscita dalle curve la sensazione è la stessa: tanto grip e gas sempre prima, senza mai avvertire segnali di perdita di aderenza o di allargamento della traiettoria. Nonostante il forte traffico presente in pista, riusciamo a girare con estrema sicurezza e facilità in tempi molto buoni. Il motore è potente e lineare, tira fin dai 7.000 giri fino al limitatore

posto a 13.900 giri.

La CBR appena avviata ci fa subito capire che il suo cuore è speciale. I semimanubri, anche qui un po' stretti, siamo riusciti ad aprirli rispetto alla posizione standard. La sella è molto particolare, ha un rigonfiamento nella parte posteriore, che dobbiamo dire nelle fasi di guida ci ha dato un'ottima sensazione di appoggio. Stesse sospensioni e gomme della BMW, quindi partiamo subito decisi. Zivi carica la mappa che solitamente usa Cristian Gipponi e ➔

### CONFIDENZA SUBITO

Dopo pochi giri, la Honda si è mostrata facile e precisa, concedendoci di sfruttare ogni angolo della pista per sfogare al meglio la sua potenzialità.



## HONDA Intuitiva, agile e precisa, cambia direzione col pensiero





**BMW** Sembra una seicento nello stretto, ma quando la pista è dritta fa paura...

**DA RECORD**  
Una moto ben equilibrata questa BMW di Zivi, che con la sua manovrabilità e precisione di guida ci fa pensare che Alessandro Filippini possa stabilire un nuovo record anche a Franciacorta oltre che a Magione.

la mappa Zivi... (Quella per piloti fionici). Dopo mezzo giro pigiamo subito il pulsante sulla mappa "Cristian" perché la mappa Zivi è veramente troppo invasiva e non ci concede di provare a fondo la Honda. Scelta la mappa iniziamo a tirare le marce sul rettilineo, anche qui il cambio elettronico IRC ci fa scaricare tutti i rapporti e dobbiamo dire che i cavalli si sentono davvero! Sul dritto apprezziamo il lavoro dell'elettronica per evitare che la moto si impenni, non è dolcissimo l'intervento ma efficace. Nella percorrenza in curva è la solita Honda, capace di lasciarti entrare forte e correre appiccicata al cordolo senza scomporsi. Sensazione sicuramente amplificata dalla forcella Mupo che anche su questa moto è regolata veramente bene. Ci avviciniamo fulminei alla staccata e

l'impianto Accossato ci sorprende per potenza e modulabilità. Iniziamo a forzare e l'intervento dell'elettronica si fa sentire in uscita di curva, dandoci, giro dopo giro, la confidenza di aprire il gas sempre prima. Anche la CBR come la BMW è stabile in staccata e non accenna nessun tipo di scodinzolamento. Percorre precisa e stretta alla corda la curva e, sul cambio di direzione nella esse è stato sufficiente il pensiero per farla voltare. Ma la cosa che impressiona di più di questa moto è la spinta del motore che parte dai 5.000 giri e arriva al limitatore posto a 13.000 giri. I rettilinei sembrano molto molto corti! Anche con la CBR come con la BMW non accusiamo nessun sintomo di stanchezza durante le lunghe sessioni di guida con un buon ritmo.▲

