

**STESSA BASE, DUE GUSTI**

A DESTRA LA VENT BAJA RR 50 OMOLOGATA EURO 5, UN MEZZO IDEALE PER ANDARE A SCUOLA E SPERIMENTARE LE PRIME AVVENTURE SU DUE RUOTE, ANCHE IN FUORISTRADA. SOTTO LA SUA VERSIONE PRONTO GARA IN MANO AI PILOTI DELLA VENT ENDURO ACADEMY CHE SI SFIDANO NEI VARI CAMPIONATI NAZIONALI DEDICATI AI 50 CC.



# Dal banco alla speciale



**La Baja RR è dedicata a chi va a caccia di libertà, la Racing a chi punta alle competizioni; due moto agli antipodi per meccanica e finalità, ma entrambe dedicate ai quattordicenni appassionati di fuoristrada**

**S**

e hai 14 anni e la passione per le moto da fuoristrada resta solo da convincere mamma e papà a prenderti un 50ino per andare a scuola (e non solo). Il mercato offre diverse proposte tra le varie Beta, Fantic, Sherco, Valenti e ovviamente la Vent. Se, invece, hai 14 anni, sei appassionato di enduro vero, vuoi correre e i tuoi sono d'accordo, ecco che

la scelta potrebbe ricadere sulla Vent 50 Racing, una pronta gara realizzata per conquistare la vetta dei Campionati Italiani. Non a caso si trova in testa agli Assoluti e all'Under23/Senior con Manuel Verzeroli in battaglia con l'ufficiale Vent Luca Colorio. Oggi mettiamo alla prova questi due modelli in un confronto indiretto, mirato a conoscere le caratteristiche di due concetti paralleli elaborati da una stessa base tecnica.

Probabilmente vi starete chiedendo: ma cos'è la Vent? Per dirlo in modo semplice si tratta della gloriosa HM con un diverso nome e nuovi proprietari. Nel 2017 il nuovo Marchio è subentrato, proseguendo il lavoro mirato allo sviluppo delle piccole cilindrate dedicate ai giovanissimi: non solo 50 cc, ma anche 125 4T da enduro e motard, oltre alle trail e scrambler 125. In più è nata una divisione dedicata alle e-bike



#### 50 EURO 5

LA VERSIONE 2021 DELLA BAJA RR 50 È GIÀ OMOLOGATA EURO 5 E COSTA 4.300 EURO C.I.M. SFRUTTA MOTORE MINARELLI CON MARMITTA E TERMINALE VENT, CARBURATORE DELL'ORTO DA 16 MM, CAMBIO A 6 MARCE, RADIATORE SINGOLO CON SERBATOIO OLIO SOTTO AL CONVOGLIATORE SINISTRO, MISCELATORE, FRIZIONE MULTIDISCO IN BAGNO D'OLIO, IL TELAIO PERIMETRALE IN ALLUMINIO È LO STESSO DELLA SORELLA PRONTO GARA, COME IL TELAIO E IL FORCELLONE.



proponendo concetti tecnici molto originali come il telaio monoscocca in carbonio o il monoammortizzatore installato all'interno del trave orizzontale del telaio stesso. Tornando alle nostre due endurance andiamo a vedere come sono fatte.

#### LA RR BASE

Il particolare che rende unica la Vent rispetto alle concorrenti sul mercato europeo è sicuramente il telaio perimetrale in alluminio che, abbinato al design delle plastiche, richiama molto il look delle Honda CRF di quarta generazione, dando comunque la sensazione di essere prodotti moderni e accattivanti, virtù imprescindibili quando si parla di giovani. Alluminio anche per telaio e forcellone, ancora marchiato HM. Le dimensioni del telaio sono da moto da grandi, tanto è vero che si parla di un'altezza sella di 940 mm, nonostante l'escursione delle sospensioni sia 230 mm davanti (dove troviamo una forcella da 41 mm regolabile) e dietro con il mono regolabile abbinato al leveraggio HM. La ciclistica si completa con piastre di sterzo forgiate e dischi freno con



profilo leggermente ondulato e misure di 250/220 mm.

Il motore è il conosciutissimo 50 cc Minarelli (reali 49,7 cc) sfruttato da diverse Aziende con raffreddamento a liquido, cambio a 6 marce, frizione con comando a cavo, avviamento a pedale e carburatore Dellorto PHBN da 16 mm. Il serbatoio accoglie 6 litri di benzina di cui 1,5 di riserva. Il peso complessivo della moto è di 82,5 kg.

## LA RACING

I punti in comune con la base sono telaio, telaietto e forcellone/link. Per il resto si sfruttano lavorazioni mirate e componentistica da gara. Iniziando dal motore, della base del Minarelli resta ben poco: tutta la parte termica è sostituita con prodotti TRP (testa, cilindro e pistone), così come la centralina. Marmitta e terminale sono realizzati dallo specialista toscano DRP, il carburatore è un Mikuni da 26 mm, i carter sono ricavati dal pieno, l'impianto elettrico è semplificato. La potenza del motore (dichiarata) passa dai 6 CV della RR base ai 16 della Racing. Cambia tanto anche la ciclisti-



## UFFICIALE A 5.000 EURO

LA VENT RACING È IL TOP PER TECNOLOGIA E PRESTAZIONI POSSIBILI DI QUESTO PROGETTO. A LIVELLO CICLISTICO SFRUTTA IL TELAIO PERIMETRALE IN ALLUMINIO, HA IL DOPPIO RADIATORE, MARMITTA DRP CON SCARICO DEDICATO, TERMICA TOP PERFORMANCE, FRIZIONE CON INGRANAGGI A DENTI DRITTI, CARTER DESTRO RICAVATO DAL PIENO, CARBURATORE MIKUNI DA 26 MM. I DATI DICHIARATI PARLANO DI UNA POTENZA DI 16 CV. IL PREZZO È DI 5.000 EURO CON DIRITTO DI ENTRARE NELLA VENT ENDURO ACADEMY.



## » TEST - VENT BAIA RR 50 - RACING «



### CICLISTICA E DETTAGLI

COME DETTO IL TELAIO È CONDIVISO, QUELLO CHE CAMBIA SONO LE SOSPENSIONI: LA BAJA RR HA UNA FORCELLA DA 41 MM REGOLABILE, MENTRE LA RACING UNA TECH DA 43 MM PIÙ SOSTENUTA, CON AL POSTERIORE UN MONO EXT RACING SHOX. ENTRAMBE LE MOTO SFRUTTANO LO STESSO LEVERAGGIO, REALIZZATO DALLA HM. DIFFERENZE ANCHE NELLE PIASTRE, FORGIATE SULLA BASE (2) E IN ERGAL ANODIZZATE ROSSE SULLA RACING (4), REALIZZATE DALLA GECO. CAMBIANO ANCHE I MOZZI RUOTA E I FRENI CON IMPIANTI BCA SULLA RACING E DISCO ANTERIORE DAL PROFILO A MARGHERITA DA 260 MM (3), MENTRE LA BASE HA UN 250 MM (1). LE RUOTE DELLA PRONTO GARA SONO MICHELIN CON MOUSSE, MENTRE LA BASE SFRUTTA VEE RUBBER A CAMERA.

### La Vent Enduro Academy

Con l'acquisto della moto Vent dà la possibilità ai suoi pilotini di sfruttare l'assistenza alle gare nazionali della Vent Enduro Academy gestita dal mitico Alessandro Comotti. La presenza del camion della Casa alle gare di Assoluti, Under23/Senior e Minienduro garantisce un supporto tecnico e di ricambi a tutti i piloti, oltre ad aiutare i ragazzi ad affrontare le difficoltà di una competizione. Per il 2021 sono state messe a disposizione 15 moto tra 50 cc e 125. L'iniziativa verrà confermata anche nel 2022. Per info: [www.ventmoto.it](http://www.ventmoto.it)





## » TEST - VENT BAJA RR 50 - RACING «



**PICCOLO GRANDE DAVIDE**  
SOPRA, DAVIDE ZANONE HA DATO IL SUO CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DI QUESTO TEST, FORNENDO IL PUNTO DI VISTA DELL'ADOLESCENTE. DAVIDE È UNO DEI PROTAGONISTI DELL'ITALIANO MINICROSS; QUEST'ANNO SI SCHIERA NELLA SENIOR IN SELLA ALLA YAMAHA YZ85.

ca con sospensioni decisamente più performanti caratterizzate da forcella Tech Formula da 43 mm e mono EXT; le piastre sono Geco, lavorate al CNC e anodizzate rosse, mentre i mozzi sono blu al pari dei nippli e offrono supporto a dischi maggiorati da 260/220 mm con pinze e pompe BCA. Sulla pompa posteriore troviamo anche un dissipa-

tore di calore realizzato direttamente dai Comotti. La lista delle modifiche prevede la presenza del doppio radiatore di raffreddamento, facendo così a meno del miscelatore montato sulla RR base che sfrutta proprio l'area del radiatore sinistro per alloggiare il serbatoio dell'olio. Infine il manubrio è un Tommaselli da 28 mm. **F**

## COME VA

» MARCO GUADANI



### Educazione siberiana!

Per guidare queste moto bisogna avere per forza 14 anni! Perché solo a quell'età sei inconsapevole, aggressivo, dinamico. Tutte cose che con l'aumentare degli anni e della cilindrata si vanno a perdere. Sei obbligato, perché essere efficace con questi 50ini devi essere deciso e anche un po' crudele nel violentare il comando del gas e della frizione come non faresti con nessun'altra moto. Del resto o così o Pomì, diceva una vecchissima pubblicità in TV. Fatto sta che per tutto il giorno mi sono domandato come facciamo i nostri giovanissimi a superare le insidie delle speciali estreme con questi mezzi. Performanti sì, ma non certo facili da sfruttare in mezzo ai sassi o nel viscido. Davvero complimenti ragazzi, non è un caso che dalla 50 escano fuori piloti già pronti a sognare un futuro da professionisti.

Venendo alle moto, è scontato dire che sono estremamente diverse tra loro. Oltre al motore cambia totalmente anche la ciclistica confermandoti la sensazione di essere in sella a due concetti diversi. Perché variano nelle prestazioni, nell'utilizzo, nel bilanciamento, con la Racing più bassa sia all'anteriore sia al posteriore pur avendo sospensioni nettamente più sostenute e con maggiore escursione. Eppure il telaio è il medesimo, un perimetrale in alluminio dal facile approccio, molto intuitivo e maneggevole e divertente da sfruttare. In entrambi i casi le moto curvano con grande facilità, anzi per certi versi si inserisce quasi meglio la versione standard. La Racing

è più precisa e stabile, rigorosa, forte di sospensioni non solo sostenute, ma decisamente più progressive e adeguate all'utilizzo gara. Anche la base, però, non ha mostrato particolari limiti ciclistici, considerando che l'abbiamo strapazzata in un modo a lei non convenzionale. Per andare a scuola e avventurarsi in qualche sentiero con gli amici è più che perfetta. Il punto di maggior distacco è chiaramente il motore, non solo a livello di potenza, ma di erogazione. La Racing ha quasi il doppio della forza e te la trasferisce tutta agli altissimi regimi, rimanendo decisamente più vuota sotto e, per questo, costringendoti a spremela in qualsiasi situazione. All'inizio non è facile tirarle fuori il vero potenziale, soprattutto se si arriva dalle grosse cilindrata a 4T come nel mio caso, ma neppure da una 85 cross come per Davide. La 50 non ha paragoni, o tutto o niente. In questo senso è molto più sfruttabile il motore della RR Baja più pronto e rotondo ai bassi, gestibile da qualsiasi polso; ma che paga poi in allungo, anche se l'ingresso del limitatore non è invasivo e fa mantenere alla moto una sensazione di spinta costante. Con la Racing devi cambiare di più giocando tanto tra prima, seconda e terza, ottimizzando gli innesti per non perdere giri del motore, ma soprattutto per evitare di sentir saltare via la marcia, cosa che capita contestualmente alla cambiata frettolosa. Morbide entrambe le frizioni, facili da avviare, freni molto potenti sulla Racing e più modulabili sulla RR.