



**Lippolis  
Pressurized**

**THE**

**SOFT**

**S**e è vero che i "pro" sono sempre alla ricerca di un particolare tecnico che gli permetta di limare qualche decimo di secondo, è altrettanto vero che l'amatore non disdegna di avere la moto leccata come un ufficiale, così che tutti gli occhi siano puntati su di lui nel momento in cui la scarica dal furgone. La prova di oggi mette d'accordo ambedue le tipologie di rider, visto che alla qualità e competitività si unisce un lato estetico davvero racing. Parliamo della forcella di derivazione Marzocchi Shiver da 50 mm, modificata ed assemblata dalla Lippolis Suspension. La modifica più importante riguarda la cartuccia in-



Gli attacchi per il manubrio sono uniti da un "ponte" che irrigidisce la struttura

Nel kit Lippolis sono compresi anche i riser. Si può montare sia il manubrio da 22 che da 28 mm

Piastre ricavate dal pieno in ergal 7075. Sono disponibili anche nella variante anodizzata in rosso

terna, che viene pressurizzata (come avviene sulle Kayaba ufficiali, per fare un doveroso parallelo). Nella cartuccia viene montato un vaso di espansione sigillato (realizzato a mano, con elevati standard di qualità) all'interno del quale viene compresso dell'azoto. La pressione del gas va, di conseguenza, a comprimere l'olio della cartuccia, creando una resistenza sulla taratura. Per regolarla, si può intervenire dall'esterno con una semplice pistola ad ago, modificando la pressione dell'azoto, da 1 a 4 atmosfere. Questa operazione permette di indurire o ammorbidire la forcella, quasi come se andassimo ad intervenire sulle molle, per adeguarla alla pista e allo stile del pilota. Rimane invariato, com'è ovvio, l'ausilio dei normali click di compressione e ritorno. L'operazione di "ricarica", quindi, è abbastanza semplice. In mancanza di



**TOUCH**

La **cartuccia** pressurizzata trasforma la **Marzocchi Shiver** in un pezzo da veri **ufficiali**

di Stefano Dami foto Alberto Cervetti

**DISPONIBILE PER** Honda, Suzuki e KTM  
**PREZZO** 3.800,00 euro  
**KIT** forcella completa di piastre, viti parasteli, distanziali ruota, riser e ponte irrigidimento manubrio, supporto pinza per disco da 270 mm, ago per pressurizzare per la cartuccia, anodizzazione piedini  
**COLORI** piastre disponibili in rosso e in nero  
**WEB** [lippolissuspension.com](http://lippolissuspension.com)

**Registro della compressione, regolabile su 25 click è completa**

**Vite spurgo aria scanalata: non appena l'OR di tenuta esce dal filetto, la fuoriuscita dell'aria. Addio perdite di tappini nella polvere!**

**I riser sono ad avanzamento millimetrico, per una perfetta regolazione della posizione del manubrio**

**Vite per lo spurgo dell'olio della cartuccia**

**Vite per pressurizzare la cartuccia sigillata (da 1 bar a 4 bar) mediante l'ago compreso nel kit**

azoto si può effettuare anche con normalissima aria compressa (anche in bombola), visto che le temperature raggiunte dalla forcella non sono mai così elevate come quelle del mono. Oltre a questa modifica, la più importante, nella Marzocchi Shiver vengono rivisti alcuni flussi interni dell'olio così da ottimizzare una forcella che, a livello di qualità di materiali delle parti interne, è davvero curata.

Per quel che riguarda la parte estetica, le foto parlano da sole: gli steli trattati in DLC anodizzati rossi con canne nere le rendono spettacolare. Se a questo uniamo tutti gli altri elementi che compongono il kit Lippolis Pressurized, otteniamo qualcosa di unico: piastre ricavate dal pieno in ergal 7075, cavallotti manubrio e

ponte superiore di irrigidimento e piedini in tinta. Una chicca per i meno esperti: la vite di spurgo dell'aria è scanalata, così da far fuoriuscire l'aria stessa non appena l'OR di tenuta esce dal filetto... così la vite non vi salterà più via ed eviterete di cercarla tra la polvere!

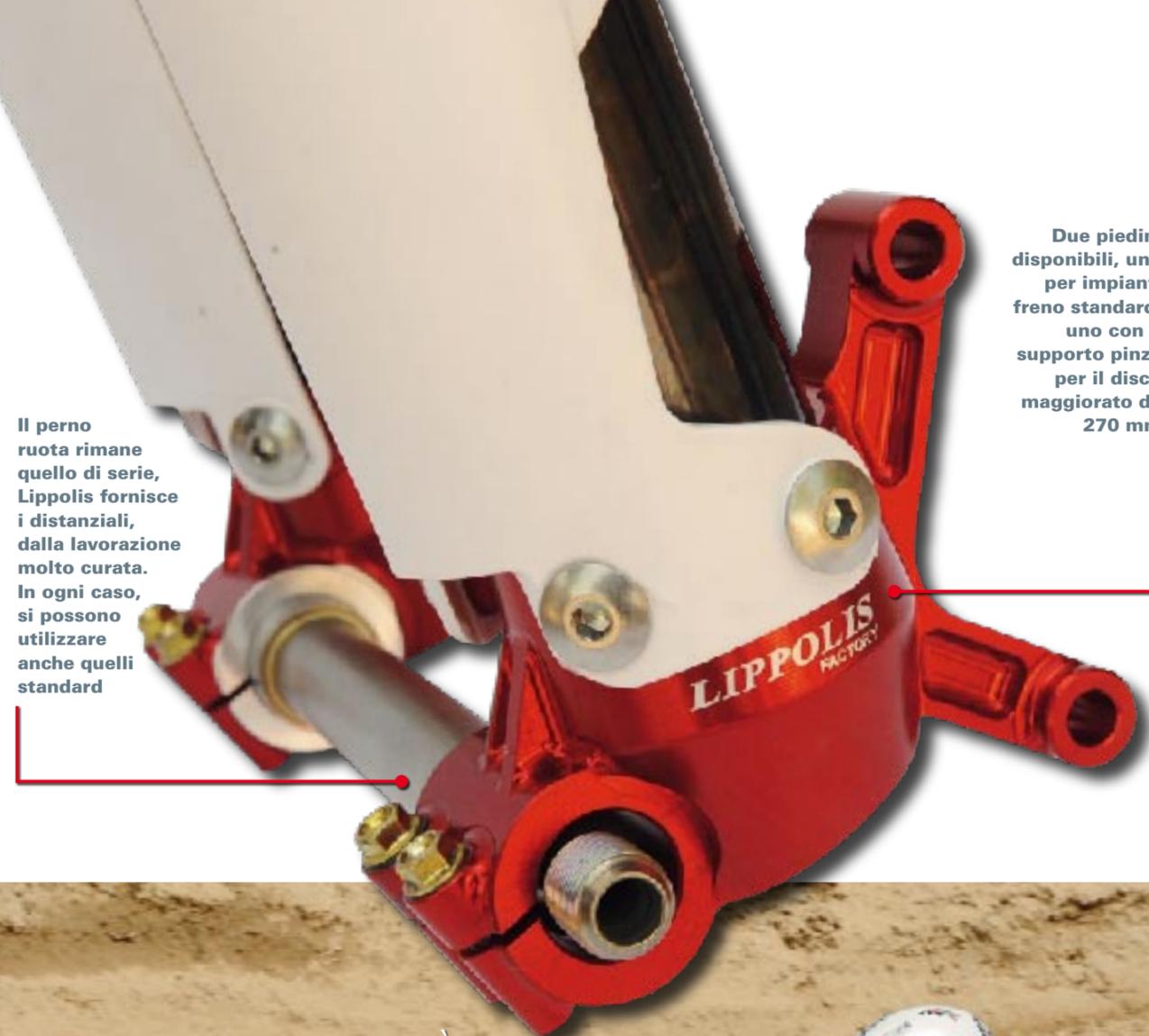
**IL TEST IN PISTA**

Dopo qualche giro con un'Honda CRF 250R standard sulla pista di Asti mediamente bucata, mi fermo e lascio al tecnico il tempo di assemblare l'avantreno: nel kit viene fornito tutto il necessario per il montaggio, senza dover modificare nulla del materiale originale.

Rientro in pista. La prima sensazione è di grande rigidità sull'anteriore: di si-

**Il perno ruota rimane quello di serie, Lippolis fornisce i distanziali, dalla lavorazione molto curata. In ogni caso, si possono utilizzare anche quelli standard**

**Due piedini disponibili, uno per impianti freno standard, uno con il supporto pinza per il disco maggiorato da 270 mm**



**“ QUESTO KIT FA LA FELICITÀ DEL PRO PER I CONTENUTI TECNICI, MA SA ANCHE STREGARE L'AMATORE PER L'IMPATTO ESTETICO ESAGERATO! ”**





## X SHOWROOM

Nella cartuccia si monta un vaso di espansione sigillato. Al suo interno viene compresso dell'azoto, che resiste meglio alle alte temperature. È comunque possibile inserire anche della normale aria compressa, visto che nella forcella non si superano mai i 40°

Con il sistema pressurizzato la Marzocchi Shiver da 50 mm segue la strada tracciata dalle Kayaba ufficiali

“ GIÙ DAI DISCESONI VELOCI E NELLE BUCHE PROFONDE SI GUADAGNA IN STABILITÀ E PRECISIONE ”



Oltre al piedino, anche il dado ruota è anodizzato rosso, così come le due viti di supporto dei parasteli

curo la forcella da 50 mm, unita alle piastre ricavate dal pieno, trasmette questa sensazione. Non appena comincio ad aumentare l'andatura, percepisco subito i vantaggi: giù dalle discese veloci si guadagna in stabilità e precisione, senza tralasciare la sensazione di sicurezza che questa forcella dà nell'affrontare una buca un po' più grossa delle altre. Dove prima avevo la sensazione che lo sterzo tendesse a chiudersi - o a svirgolarsi - ora rimango dritto e seguo la traiettoria scelta con maggior facilità. Anche gli atterraggi più violenti, dove con il material standard si accusa un po' di fondo corsa, risultano più confortevoli grazie alla progressività e alla buona taratura. Sul velo-

ce quindi, dove la Showa da 48 mm va un po' in crisi, riesco ad apprezzare i vantaggi reali di questo materiale factory.

La mia paura, però, è di non trovare sensibilità nelle piccole buche dure e ravvicinate che si trovano negli ingressi in curva, dove la forcella di serie, invece, lavora bene, grazie alla taratura "morbida" nel partire. Mi devo ricredere: nonostante una pressione di azoto abbastanza elevata, che quindi tende a far rimanere la forcella dura ed alta, l'ingresso in curva è facile e intuitivo. Così com'è facile mantenere la linea scelta nel canale, grazie all'ottima precisione, e aderenza, della ruota anteriore. Nel complesso, quindi, questa edizione speciale

della nota (e a volte criticata) Marzocchi da 50 è un prodotto di ottima qualità, con caratteristiche apprezzabili da tutte le varie tipologie di piloti: variando infatti la pressione dell'azoto, ad esempio diminuendola, si ha davvero la sensazione di guidare con delle molle più morbide e, quindi, con una taratura più adatta ad un'utenza media. Questo è importante, perché a volte, montare dei pezzi da "ufficiali" si rivela inutile (se non controproducente) per l'amatore, che magari non è in grado di apprezzarli o sfruttarli. Purtroppo il costo del kit non è per tutti: 3.800 euro sono una cifra considerevole, giustificata giusto dal fatto che ogni esemplare è realizzato a mano. X