

Inizia la nostra storia...

Superati i 40 anni, capita spesso di volare con la memoria al periodo dei fatidici vent'anni, quando la vita è un insieme di spensieratezza e voglia di divertirsi vivendo in maniera totale senza nessuna pausa!

Ripensando a quegli anni, è impossibile per un motociclista non pensare al destriero che all'epoca si usava per andare in giro divertendosi...

E così' dopo anni di totale astinenza motociclistica, finalmente mi sono convinto a cercare una bella Yamaha TT 600 dell'epoca che avesse l'avviamento elettrico, per restaurarla e personalizzarla in modo da avere la moto perfetta e versatile per l'uso di tutti i giorni, senza rinunciare ad una guida divertente...

La moto si presentava in buone condizioni a livello di motore, in pessime condizioni riguardo tutto il resto;



le plastiche disintegrate da sole e salsedine





kit corona pignone e catena totalmente fuori uso da sostituire, leve del freno e della frizione totalmente piegate e piene di ruggine, scarico akrapovic cinese talmente piccolo per un monocilindrico di grossa cubatura da rasentare il ridicolo e tanti altri problemi dati dal tempo e dalla non proprio accurata manutenzione e cura della moto...

E' un peccato lasciarla in queste condizioni ho pensato, cosi' mi sono deciso a prenderla per darle una nuova vita... una vita insieme a me...



L'avventura del restauro, inizia con un briefing insieme ai fratelli zito di ZSR Corse (reparto ricerca e sviluppo di MASS Exhaust System) che grazie alla loro esperienza in campo motociclistico, hanno saputo consigliarmi ed indirizzarmi verso la realizzazione di lavori, pensati con l'obiettivo di ottenere una moto efficiente e sicura oltre che divertente da guidare e gradevole da guardare...



Iniziamo i lavori sostituendo il parafango anteriore, la mascherina porta faro completa di faro, frecce, verniciatura del serbatoio e dei convogliatori, montaggio fiancattine laterali trovate alla Yamaha nuove e il parafango posteriore che non essendo più in produzione, non rimane che restaurare il pezzo esistente...



Pedane e pedivelle del freno posteriore e del cambio, totalmente disallineate a livello che il freno posteriore non si poteva usare a causa del pedalino che già ad inizio corsa, sbatteva sulla pedana ma nessun problema, è bastato riscaldare e ripristinare la giusta forma, dopo una sabbatura e una verniciatura, il risultato finale mi ha lasciato a bocca aperta



La moto veniva immatricolata nuova con pignone da 15 e corona da 47, dovendo sostituire il kit, ho optato per il pignone originale da 15 ma ho scelto una corona da 50 per avere più accelerazione senza perdere troppo in velocità finale...

Manubrio e leve freno e frizione totalmente ricoperti da ruggine e piegati da qualche precedente caduta, sono stati sostituiti con un manubrio nuovo di colore nero opaco e con leva frizione blu della Accossato, che vanta un fulcro superiore rispetto all'originale (ha donato alla frizione maggiore morbidezza) e pompa radiale sempre della Accossato con leva del freno blu come la frizione, che sostituisce la buona pompa assiale originale ma totalmente rovinata dal tempo.



Aggiungendo i paramani e cambiando le manopole originali con altre più' moderne e morbide, siamo passati al restauro della forcella che aveva gli steli totalmente arrugginiti: è bastato un test sul banco prova sospensioni Andreani DB4, per accertare l'efficienza e la taratura della forcella e decidere in che modo intervenire.



Con il tornio ma soprattutto con l'esperienza maturata nel settore sospensioni con il gruppo Andreani, Alessandro Zito è riuscito a riportare la forcella agli antichi splendori effettuando la sostituzione di olio, paraoli e parti interne, lamelle, o-ring eccetera, per completare il ricondizionamento...





Finiti i lavori di manutenzione al motore e di “ammodernamento” riguardo tutto il resto, arriviamo alla ciliegina sulla torta per qualsiasi moto: l’impianto di scarico!

Volevo che fosse una ciliegina bellissima e unica in tutto il mondo e quando ho confidato questo desiderio all’Ing Antonio Saitta, responsabile della produzione di MASS Exhaust System nonché mio amico dai tempi delle elementari, mi ha risposto che era pronto a scolpire sulla moto qualsiasi impianto di scarico desiderassi.

A livello estetico avevo le idee chiare ma desideravo l’impossibile: uno scarico senza dB killer che rispettasse la normativa sulla regolamentazione delle emissioni fonometriche...

Dopo la domanda, il mio stupore fu enorme quando l’ing Saitta mi rispose che non c’era nessun problema, bastava realizzare un terminale più lungo che contenesse una camera di risonanza per smorzare le emissioni fonometriche...

A fine incontro per la progettazione dell’impianto di scarico, l’idea era completa: collettori in titanio a conicità crescente per una fluidodinamica ottimale che si sarebbero colorati da soli con il calore della moto accesa.

I collettori originali hanno un diametro di uscita dalla testata di poco più di 30 millimetri che vanno ad imboccarsi in un collettore 2 in 1 da 42 millimetri che arriva direttamente al terminale di scarico.



I collettori in titanio progettati dalla MASS che ho installato, escono dalla testata con un diametro di 35 mm



vanno ad imboccarsi in un collettore 2 in 1 che allarga il suo diametro fino a 45 millimetri.



La conicità crescente dei collettori continua arrivando al diametro di 50 millimetri per poi imboccarsi direttamente nel terminale di scarico.



Il terminale che ho installato è un ovale lungo 45 cm:

35 cm ospitano all'interno la classica canna traforata ricoperta da fonoassorbente e 10 cm, sono stati destinati alla camera di risonanza.

Per avere la stessa tonalità cromatica tra i collettori in titanio (parte iniziale dell'impianto di scarico)



e il fondello di uscita (parte finale dell'impianto di scarico)



Ho scelto il fondello di uscita del terminale con doppio beccuccio in titanio sfiammato.

La parte centrale del terminale, verniciata in nero opaco, richiama il nero molto presente su altre parti della moto e dulcis in fundo, paratia para calore sui collettori scolpita con i tre diapason di mamma Yamaha e la

scritta TT che identifica il modello di moto, rispettando le stesse misure del para calore presente sui collettori originali



Alla prova fonometrica, l'impianto di scarico segnava da 91 a 95 decibel a 3000 giri, totalmente in linea con i dati riportati sul libretto di circolazione alla voce "dB controllo usati".

Avendo curato anima e corpo della moto, mi rimaneva il vestito da metterle addosso, così iniziai a girare il web alla ricerca di un bel kit di adesivi ma senza successo, quelli che trovavo erano troppo semplici o troppo pieni di colori per i miei gusti personali... per fortuna ho conosciuto il buon Vincenzo Cannova (VgraphiX) che da felice possessore di una TT 600 S, mi ha offerto la possibilità di realizzare il tutto decidendo grafica e loghi da inserire e mi ha consegnato un kit di adesivi perfetto sia a livello di misure che

di qualità grafica, il tutto stampato su un materiale resistente e malleabile dotato di un adesivo potentissimo.

Alla fine dei lavori, ecco il risultato finale! Un grazie di cuore per il supporto tecnico e morale a tutta la squadra di MASS Exhaust System iniziando da Davide Barbaccia che ha creato un'opera d'arte con delle saldature che sembrano gioielli incastonati...







