

CCM GP450 A

**PREGI** ● Unicità e guida in fuoristrada

**DIFETTI** ● Comfort spartano

Prezzo circa 10.000 €



PROVA OFFROAD

# PICCOLA E TERRIBILE ADVENTURE TOURING

Le moto avventura odierne vi sembrano troppo imponenti e pesanti? Allora guardate questa CCM GP450 A, originale e tuttofare, pesa soli 125 kg a secco e di contro offre meno solo a livello di comfort. La sua unicità si pagherà all'incirca 10.000 euro

**di Francesco Paolillo**

Foto Alessio Barbanti



I mondo delle Adventure, le moto avventura, quelle che ci fanno sognare viaggi epici e spazi infiniti anche se poi magari le si usa solo per il giretto nel fine settimana o per andare al lavoro, rappresentano una delle categorie in forte ascesa sul mercato motociclistico. Apparse a metà degli anni ottanta, le Touring Adventure sono cresciute negli anni, sia in termini di vendita, ma soprattutto per quanto riguarda peso e dimensioni. La conseguenza diretta è stata anche quella di dover incrementare cilindrata e potenza dei motori che le equipaggiano, mentre la fruibilità e la capacità di adattamento alle più disparate condizioni d'uso, hanno visto propendere l'utilizzo stradale, su quello in fuoristrada. L'ampia scelta di modelli, e le offerte dei vari produttori, attualmente hanno lasciato libero un piccolo segmento, i cui potenziali clienti sono, di fatto, appassionati ed esperti. Uno spazio

ristretto nel quale l'inglese CCM (Clews Competition Motorcycle) si è lanciata a testa bassa, realizzando un progetto innovativo, che potremmo definire unico e originale, una moto tuttofare leggera, con una propensione al fuoristrada sconosciuto alle Touring Adventure attuali. Per avere informazioni sulla vendita in Italia vi segnaliamo questo indirizzo mail: [info@ccm-motorcycles.it](mailto:info@ccm-motorcycles.it) L'originalità di questa moto non è solo concettuale, ma anche e soprattutto tecnica, grazie al telaio in alluminio forgiato, denominato Bond Lite, che sfrutta tecnologie e tecniche costruttive prese direttamente dal settore aerospaziale. Questa tipologia di telaio, collaudata per anni da CCM sui campi di gara del campionato britannico motocross, è costituita da tredici elementi di alluminio 6061 T6 forgiati e lavorati con macchine CNC, che sono imbullonati e incollati (con una colla che solitamente è utilizzata per unire parti di fusoliera e ali degli aerei). Questa metodologia

di costruzione permette di avere caratteristiche di leggerezza e resistenza al tempo stesso, oltre all'indubbio vantaggio di poter variare il disegno dei singoli pezzi, per adattare il telaio a differenti modelli di moto, senza intervenire pesantemente sul disegno e la realizzazione dello stesso. Anche il forcellone è in alluminio, ed è vincolato al telaio per mezzo di un leveraggio progressivo montato su boccole realizzate con un particolare polimero, e prive di manutenzione, che a detta dei tecnici dovrebbero durare il doppio rispetto a un cuscinetto tradizionale. Il reparto sospensioni è affidato a una forcella Marzocchi Shiver a steli rovesciati da 45 mm, con una corsa utile di 270 mm, totalmente regolabile nel precarico, estensione e compressione, e piastre di sterzo in alluminio ricavate dal pieno. Dietro è stato adottato un mono-ammortizzatore Tractive (che per

chi non lo sapesse è un'azienda olandese nata da una costola della WP), anch'esso totalmente regolabile (in compressione ha la doppia regolazione alte/basse velocità), con una corsa utile di 270 mm. Ruote e pneumatici sono da vera fuoristrada, i cerchi disegnati direttamente dalla CCM (così come i mozzi in alluminio ricavati dal pieno), sono gommati 90/90-21 anteriore e 120/90-18 posteriore. Anche l'assetto è da vera fuoristrada, l'altezza della sella è di 890 mm (è prevista anche una sella rialzata a 950). A richiesta si può avere anche una GP450 A con assetto ribassato, grazie a una minore escursione delle sospensioni, con altezza della seduta limitata a 790 mm. Il cuore dell'AdvenTouring inglese è di origine tedesca, essendo il monocilindrico 450 cc di derivazione BMW. La ricerca di una maggiore affidabilità, di intervalli di manutenzioni più





lunghe e di consumi ridotti, ha portato i tecnici a ridurre il regime massimo di rotazione di circa 1.000 giri, con la potenza massima di 40 cv (29,4 kW) raggiunta a 7.500 giri, e la coppia di 42,8 Nm erogata a 6.500 giri. Per gli incontentabili è previsto un kit di potenziamento che innalza la potenza massima a 50 cv. Il rapporto peso potenza della versione standard non è male, in virtù dei 125 kg a secco, ai quali vanno aggiunti i liquidi. A proposito di questi ultimi, non fatevi trarre in inganno dalle forme esili e slanciate, va sottolineato che la CCM GP450 A ha un serbatoio benzina da ben 20 litri, composto da tre elementi, uno dei quali sottosella e due anteriori laterali, con bocchettone unico posteriore. Tanta capacità, unita a percorrenze medie dichiarate di 20 km/l permette un'autonomia di circa 400 km!

### Accessori

Le capacità di adattamento della GP450 A si ritrovano anche nel listino degli accessori a pagamento. Ampia l'offerta che spazia dal kit di borse e bauletto, rigide e non, cupolino regolabile, manopole riscaldate e pedane passeggero, passando per le protezioni (paramani - faro - paracoppa - motorino d'avviamento). Sarà anche disponibile la regolazione del precarico elettronica, oltre a quella manuale a manopola, per il mono-ammortizzatore Tractive. Originale e pratica la disponibilità di una cassa in legno per le spedizioni internazionali!

### Estetica e finiture

Esteticamente la CCM GP450 A colpisce per le dimensioni compatte e le forme snelle,

i materiali plastici della nostra moto non sono ancora definitivi (trattasi di un esemplare pre-serie), così come le verniciature degli elementi in alluminio, ma il complesso appare curato, almeno dal punto di vista tecnico. Piccole modifiche riguarderanno anche la strumentazione digitale e alcuni particolari elettrici, ma i contenuti di questa moto sono altri e sin dai primi chilometri appaiono evidenti. Cerchiamo di non partire con il piede sbagliato, e cioè giudicando la GP450 A rimembrando precedenti esperienze in sella alle maxi enduro attuali. Qui il discorso è diverso e si percepisce dalle vibrazioni trasmesse dai "tassellati" montati per l'occasione, e dalla sella, più ampia di quella di una moto da enduro classica ma lontana dalle poltrone delle "endurone stradali". Le prestazioni del monocilindrico quattro

valvole sono allineate alle caratteristiche stradali della GP450 A, e cioè meglio prendersela con calma e senza fretta (per chi ne avesse meglio adottare la mappatura da 50 cv), anche in virtù di una rapportatura del cambio piuttosto corta. Ciò non toglie che con un paio di pneumatici più adeguati, l'inglesina sarebbe in grado di macinare strada asfaltata in tutta tranquillità, senza sacrifici particolari, potendo anche azzardare lunghi trasferimenti autostradali a velocità codice (la massima è indicata in 145 km/h). I freni a un primo sguardo sembrano quasi esagerati, in particolare il disco da 320 mm con pinza Brembo a doppio pistoncino (dietro c'è un più tranquillo 220 mm con pinza a singolo pistoncino), bisogna però tenere conto del fatto che con questa moto ci si può viaggiare in coppia, e con bagagli





annessi, e che quindi big is better (grande è meglio!). Dove invece non ce ne per nessuno, e la CCM GP450 A fa la differenza, è quando si poggiano i pneumatici fuori dalle strade asfaltate. Qui emergono in maniera lampante sia le dimensioni che il peso contenuti, oltre a un bilanciamento eccellente, forte di un baricentro basso e di masse volutamente centralizzate. Le caratteristiche di quest'AdventTouring consentono di affrontare percorsi, che al solo parlarne i possessori di maxi enduro agghindate di tutto punto e pronte a ogni evenienza, almeno sulla carta, diventerebbero dei provetti sbandieratori di vessilli bianchi degni del Palio di Siena. Le sospensioni e la leggerezza permettono di affrontare senza parturire gli sterrati più impegnativi e le mulattiere più scoscese con il minimo dell'impegno psicofisico, e poi se si sono fatti male i conti ... tornare indietro non è un problema, almeno per lei, ci si gira in un fazzoletto e via andare. Il motore, reso più docile rispetto all'unità da cui deriva, è perfetto per questa moto, piccolo e compatto, ha potenza e coppia a sufficienza, e un'erogazione perfetta per trarsi d'impaccio in ogni situazione. Per finire si può affermare che il maggior pregio della CCM GP450 A è l'unicità. Nessuna è come lei, pregi e difetti annessi. Questa moto, è capace di adattarsi all'uso stradale, magari scendendo a più di un compromesso, ma con un comportamento in fuoristrada quasi da moto da enduro specialistica. Nessun'altra moto al momento vanta tale caratteristiche, e per questo la si può definire "unica" (il suo prezzo definitivo si orienterà attorno ai 10.000 euro) e in quanto tale ... prendere o lasciare! **M**

SCHEDA TECNICA

**CCM GP450 A 10.000 euro circa**  
**Tempi:** 4  
**Cilindri:** 1  
**Cilindrata:** 449,50 cc  
**Raffreddamento:** a liquido  
**Marce:** 5  
**Freni:** D-D  
**Misure freni:** 250-245 mm  
**Misure cerchi (ant./post.):** 21" / 18"  
**Peso:** 125 kg  
**Lunghezza:** 2170 mm  
**Altezza sella:** 890 mm  
**Capacità serbatoio:** 20,0 l  
**Segmento:** Offroad

ABBIGLIAMENTO

**Casco:** GIVI X-01 Tourer  
**Giacca:** SPIDI H2Out Hard Track  
**Guanti:** SPIDI TX-1  
**Stivali:** XPD X-Raider H2Out

