

BORILE MULTIUSO

PREGI ● Dimensioni e peso

DIFETTI ● Prezzo

PREZZO € 4.700

PROVA DUAL SPORT

La bella campagnola

di Francesco Paolillo | Umberto Borile aveva bisogno di una “motoletta” tuttofare, pronta a seguirlo negli spostamenti quotidiani e durante le scorribande sui colli. Non esisteva nulla di adatto. Nessun problema, se l'è costruita da solo. Costa 4.700 euro





La prova della Borile Multiuso

LVò Euganeo è un paesino ai piedi degli omonimi colli in provincia di Padova, conosciuto soprattutto per gli ottimi vini, ma negli ultimi anni anche perché sede della Borile. Abbiamo avuto modo di apprezzare le splendide moto create da Umberto (Borile), uomo schietto e diretto, con una manualità al di sopra della media, ma soprattutto con una genialità tecnica che fa della semplicità una caratteristica imprescindibile. Siamo andati a trovarlo nel suo negozio/officina nel centro della cittadina padovana perché ci voleva mostrare la sua nuova creatura, una "motoretta" come la definisce scherzosamente, la Multiuso. Il nome spiega già tutto, la monocilindrica realizzata da Umberto Borile è una moto con cui si può e si deve poter fare di tutto. Nata nella sua mente come semplice mezzo da lavoro e svago, una volta realizzata ha trovato immediatamente una serie di estimatori, primi tra tutti gli amici dello stesso Umberto, e poi tra la gente comune. Ci racconta Borile che una volta realizzato il primo modello definitivo, lo ha portato da un amico che possiede una boutique in centro a Padova e, lasciandolo parcheggiato per pochi minuti davanti alla vetrina del negozio, ha attirato tanta e tale attenzione che è scoccata la scintilla e ha deciso di produrlo in serie. Supportato dai nuovi soci, la

famiglia Bassi di Milano, e in particolar modo dal giovane Alberto Bassi, Umberto ha sviluppato questa piccola tuttofare, semplice e razionale come del resto tutte le moto della Borile. E a guardarla questa Multiuso, non si può certo affermare che non sia un mix di genio e razionalità. Premettiamo che qui di plastica non se ne vede, e che tutto è realizzato plasmando leghe e metallo, con il fine ultimo di contenere il peso ai massimi termini. Vi bastano 84 kg in ordine di marcia? Praticamente il peso di un vecchio "tubone" da 50 cc. E che dire del serbatoio e della cassa filtro ricavati nel telaio (la sella serve oltre che da supporto per le terga anche da convogliatore d'aria e tappo per il filtro -due piccioni con una fava), semplici e funzionali, così come i due ammortizzatori regolabili nel precarico molla e nella compressione, presi dal mondo delle mountain bike (piccoli e soprattutto leggeri). Bravo a chi trova il terminale di scarico (con catalizzatore), che grazie alla doppia camera di compensazione permette l'utilizzo di un silenziatore di scarico di dimensioni minime, e la cui collocazione dietro al motore è perfettamente al riparo dagli urti (e non crea problemi in caso di attraversamenti di guadi anche profondi ... esperienza diretta dello stesso

Umberto!). Piccoli e pratici vani portaoggetti sono sparsi qua e là, sul manubrio, sopra il serbatoio della benzina e lateralmente, così come a lato si trova anche la chiave d'accensione del motore (ma c'è anche una pratica pedivella) proprio davanti alla fiancatina che nasconde una compattissima batteria al litio.

Il motore

Il propulsore è un semplice e robusto monocilindrico 4t Zongshen (partner del Gruppo Piaggio sul mercato asiatico) da 230 cc, alimentato da un carburatore Keihin da



“ **Umberto Borile** è uomo schietto e diretto, con una manualità **al di sopra della media**, ma soprattutto con una **genialità tecnica** che fa della semplicità una caratteristica imprescindibile ”



La prova

Montare in sella alla Multiuso è più simile a salire su una bicicletta che non a una moto. Il piano di seduta non è bassissimo da terra, 815 mm, ma la sua larghezza limitata, 180 mm, permette a chiunque di poggiare i piedi saldamente sul terreno, inoltre la massa che ci si trova a gestire è così limitata che questa Borile è davvero a prova di errore. Strumentazione ... verrebbe da dire, tanto per utilizzare una terminologia culinaria, “quanto basta”, giusto il tachimetro e il contachilometri, più alcune spie di servizio, mentre devo ammettere che la posizione di guida non è male. La sella è più comoda di quanto mi aspettassi, e anche l'eventuale passeggero trova una sistemazione più degna di quella che non avrebbe su tante supersportive di ultima generazione. Il manubrio ampio e le pedane moderatamente alte, mettono a proprio agio chiunque, al massimo qualche perplessità iniziale la suscita la mancanza del serbatoio tra le gambe. Il tubo del telaio che ha tale funzione è stretto e lungo e non si riesce a stringere tra le gambe, una strana sensazione in sella a una moto! Il motore è silenzioso ma ha un timbro piacevole, mentre il contenimento delle vibrazioni non è stato uno dei punti focali di chi lo ha progettato (però infastidiscono solo sui lunghi rettilinei quando si chiede “tutto” al monocilindrico). Con la rapportatura corta (da motoalpinismo) i 95 km/h dichiarati si raggiungono alla svelta, mentre lo spunto al semaforo è discretamente brillante, anche grazie a una prima

26 mm, che promette consumi bassissimi, nell'ordine dei 31 km/l su percorsi extraurbani, che rendono più che sufficienti i 5 litri di capienza del serbatoio, ma soprattutto una manutenzione limitata. Potenza e coppia sono limitati, rispettivamente 11KW (15 CV) a 6.200 giri, e 16,5 Nm a 5.500 giri, ma considerando il peso limitato che hanno da spostare sono più che sufficienti, e in ogni caso il cambio a 5 rapporti (corti nella configurazione motoalpinismo – più lunghi in quella stradale) può sempre dare una mano. La compattezza del propulsore in lunghezza ha permesso di limitare l'interasse della Multiuso a soli 1.270 mm, mentre la lunghezza totale arriva a 200 cm, con gomme da trial montate su cerchi da 21 e 18 pollici (ma è possibile montare anche pneumatici meno specialistici) con perni ruota cavi in lega d'acciaio al cromo molibdeno. Ben dimensionato l'impianto frenante che prevede due dischi

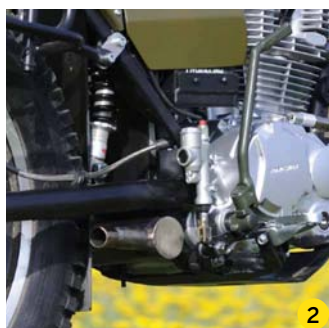
Braking (anteriore flottante da 220 mm – posteriore da 200 mm) con pinze a due pistoncini e pompe freno Brembo. Se le sospensioni posteriori derivano da quelle montate sulle mountain bike, la forcella è una tradizionalissima Marzocchi idraulica-telescopica da 34 mm di diametro, montate su piastre in lega ricavate dal pieno, che promette di incassare anche le sconnessioni più dure. Per ora i colori disponibili sono due, il military green della nostra moto, o un desert sand disponibile a breve.

La gamma di accessori per rendere ancora più multiuso la Multiuso, prevede, oltre ai portapacchi che monta la moto protagonista del test, un set di borse dedicato, un gancio per il rimorchio, e un verricello per tirarsi fuori (o tirare fuori ...) dalle situazioni più difficili. I prezzi degli accessori saranno limitati e non porteranno la Multiuso lontano dai 4.700 € del prezzo di listino.





1



2



3

1 Serbatoio e della cassa filtro ricavati nel telaio.

2 Grazie alla doppia camera di compensazione permette l'utilizzo di un silenziatore di scarico di dimensioni minime

3 Ben dimensionato l'impianto frenante che prevede due dischi Braking con pinze a due pistoncini.



cortissima. Montando i rapporti da strada, la velocità sale a 110 km/h con ripercussioni positive anche sui consumi. I pneumatici da trial dovrebbero essere a disagio sull'asfalto, ma sarà per il peso limitato, sarà per la ciclistica davvero azzeccata, si dimostrano più che discreti, anche quando si alza il ritmo, mentre l'agilità da record, stranamente non compromette la stabilità sul veloce, con l'avantreno che appare ben piazzato e direzionabile. Con delle gomme meno specifiche la Multiuso deve essere assai divertente! Adesso è arrivato il momento di andare per vigne e sterrati. In piedi sulle pedane della Multiuso tutto appare semplice e a portata di mano. Il motore non sarà ricco di cavalli, ma ha una erogazione che permette di fare tutto e di farlo facilmente. Un filo di gas e la Borilettina si arrampica come uno scoiattolo, mentre se qualche cosa non va per il verso giusto, i danni in caso di caduta sono, se non addirittura nulli, molto limitati. I freni, che su strada hanno dimostrato di essere discretamente potenti e perfettamente modulabili, sullo sterrato strappano un giudizio lusinghiero e consentono di gestire la Multiuso anche in condizioni critiche. Cambio e frizione si comportano bene, il primo è preciso e non particolarmente lungo negli innesti dei rapporti, mentre la frizione

sembra robusta e esente da affaticamenti. Il comando appare moderatamente pesante, ma mi riferiscono che è già pronta la modifica per le versioni di serie (quella che sto guidando è una pre serie). Fatte le foto, si dovrebbe rientrare, ma la voglia di scorazzare ancora un po' in sella alla Multiuso è davvero tanta. Ci si trova a fare gli scemi su e giù per gli sterrati e i terrapieni, con un impegno fisico e mentale pari quasi allo zero, con il conoscitissimo "sorrisetto ebete" ben stampato sul volto, con la certezza che anche in città la Borilettina si troverebbe a suo agio, magari senza l'argano! **M**

↑ Eccezionale!
Complimenti, poca spesa e tanta resa... :-)
harvey - 06/04/2012

↑ Bellissima idea
Essenziale. La trovo veramente un'ottima alternativa anche urbana agli scooter. Nella fattispecie ne apprezzo il valore artigianale e ne giustifico il prezzo, ma spero anche che prima o poi qualche industria ne pensi una simile e la porti sul mercato con un prezzo aggressivo. Così facendo un mezzo del genere potrebbe costare poco più che un "50ino"
stefanonet - 06/04/2012

» Leggi e partecipa ai commenti »



SCHEDA TECNICA
Tempi: 4
Cilindri: 1
Cilindrata: 230 cc
Avviamento: E
Marce: 5
Peso: 79,5 kg
Segmento: Trial

BORILE.
Multiuso
€ 4.700

Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

Moto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente [cliccando qui](#) e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)



Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano
P. Iva 11921100159

Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

Capo Redattore

Andrea Perfetti

Redazione

Maurizio Tanca
Cristina Bacchetti
Marco Berti
Francesco Paolillo
Aimone dal Pozzo

Grafica

Thomas Bressani

Collaboratori

Nico Cereghini
Massimo Clarke
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini

COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.
Email: staffmoto@moto.it

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.