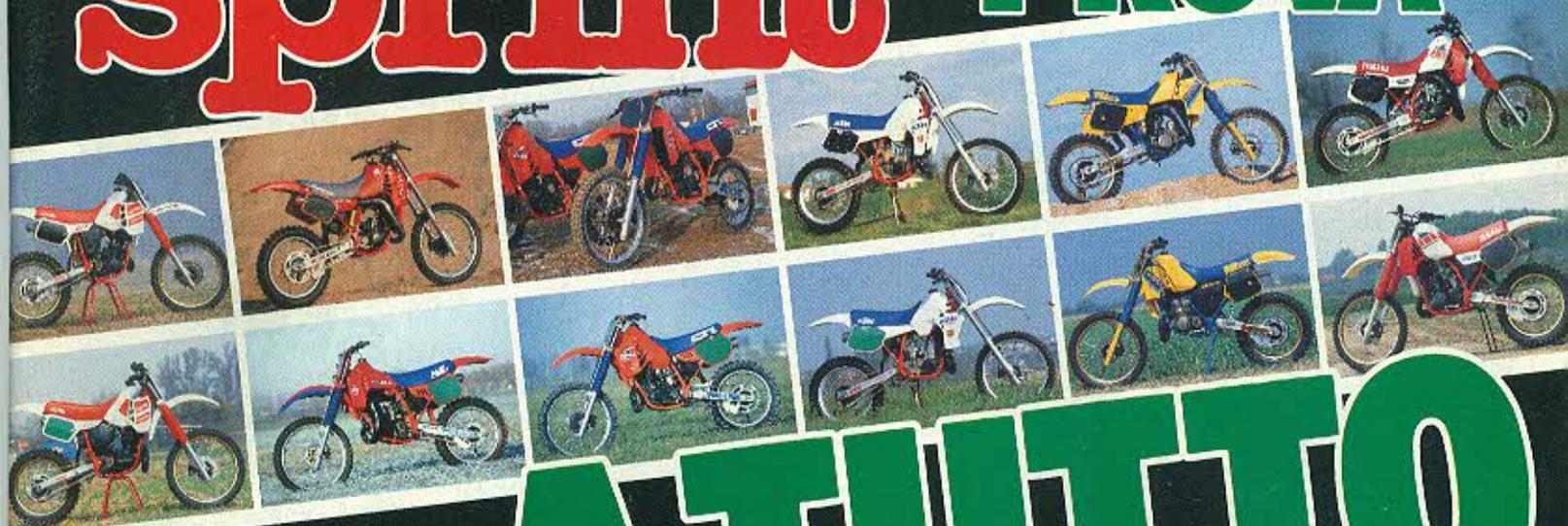


moto ²⁹ sprint

MAXI PROVA



DODICI MODELLI A CONFRONTO

A TUTTO CROSS

SETTIMANALE - N. 29 (443)
Anno X - 17/23 luglio 1985 - Lire 2.000
Sped. in abb.
post. gr. II/70





SPECIALE

A TUTTO CROSS

LE MOTO
A
CONFRONTO

125

APRILIA MX 125 RAVE

CAGIVA WMX 125 CTS

HONDA CR 125

KTM MX 125

SUZUKI RM 125

YAMAHA YZ 125

250

APRILIA MX 250 RAVE

GILERA HX 250

HONDA CR 250 R

KTM 250 MX

SUZUKI RM 250

YAMAHA YZ 250



di Claudio Braglia
e Guido Fulgoni

ANCHE se un po' in ritardo rispetto ai tempi preventivati ed alla stagione vendite, riteniamo comunque opportuno pubblicare questa prova-confronto delle più interessanti moto da cross soprattutto per il suo grande interesse tecnico e segnalare i passi in avanti compiuti in campo ciclistico e motoristico. Stiamo lavorando a questa mega-prova parallela addirittura dall'inizio dell'anno, ma più che per le avverse condizioni atmosferiche che si sono verificate, le maggiori responsabilità di questo nostro ritardo sono da addebitarsi alla poco sensibilità dimostrata dal settore.

A parte quelle poche Case di alto livello che svolgono attività con grande serietà anche nei limitati contorni del settore crossistico (Aprilia, Cagiva, Gilera, Honda, Suzuki, Yamaha, KTM, tanto per citarne alcune) nella maggior parte degli altri casi ci siamo trovati di fronte a tempi di consegna dei veicoli lunghissimi. Inoltre nella maggior parte dei casi i vari costruttori e importatori si sono mostrati poco inclini a consegnarci le macchine in

prova per un congruo periodo di tempo (che giustificasse la definizione «prova» non semplice «test di assaggio») per effettuare tutti i rilevamenti del caso, prova al banco compresa. Così sono mancate all'appello numerose piccole e grandi Case impegnate nel cross, che avremmo voluto inserire in questa nostra comparativa ma che, nostro malgrado, non sono state in grado di assecondare i nostri tempi e le nostre esigenze.

Potevamo pubblicare questo confronto già tre mesi fa e se non lo abbiamo fatto è stato soltanto per assecondare le promesse, certamente in buona fede, dei ritardatari. A motosprint, infatti, interessa ancora, e molto, il settore crossistico. Non tanto per i risvolti di mercato, quanto per il fatto tecnico sempre estremamente interessante.

MA ENTRIAMO nel vivo di questa prova-multiplo che, a dispetto delle defezioni, sa offrire un panorama vasto ed articolato della scena crossistica internazionale. Una prova

questa, fatta in grande, analizzando accuratamente e soprattutto provando a fondo ogni macchina, su differenti piste, ed alcune volte, per un collaudo più probante, anche in gara. Con tutte le macchine che compaiono su queste pagine, abbiamo consumato almeno 8 pieni di carburante in gran parte sul probante circuito di Mantova (per la sua praticabilità anche con avverse condizioni atmosferiche) oltre che su numerosi altri circuiti dell'Emilia e della Romagna. Non mancano, inoltre, accurati rilevamenti sul banco-prova ed il responso della bilancia per vedere se effettivamente le tanto sbandierate «magrezze» sono effettivamente tali.

E allora: qual è stata la migliore? Ci sembra che si possa evincere chiaramente nelle pagine che seguono e nei relativi testi (e pagelle) nei quali (vista anche le numerose moto da analizzare) abbiamo giocoforza dovuto esprimerci più sinteticamente nei giudizi, che non nelle prove tradizionali.

HANNO PARTECIPATO
GUIDO FULGONI
MIRCO BUFFAGNI
CARLO IOTTI
FRANCO ROSSI
CLAUDIO FERRI

PROSSIMAMENTE A CONFRONTO CAGIVA WMX 500 -
HONDA CR 500R - KTM MX 500 - YAMAHA YZ 490

MX superstar

È QUESTA decisamente la macchina da cross di punta della Casa veneta. Nella versione '85 l'interasse è sceso ad appena 1415 mm (record di categoria) ridisegnando la culla sdoppiata all'altezza della testata (ora più attillata) ed accorciando il forcellone. Anche la geometria di sterzo è stata variata aumentando l'angolo del canotto da 28° a 27°30', per una avancorsa risultante di 116 mm. La forcella è una Marzocchi M1 (monomolla) con steli da 42 mm \varnothing ed una escursione di 280 mm. Al retrotreno troviamo la nota sospensione APS riorganizzata con l'introduzione di un nuovo ammortizzatore Ohlins oleopneumatico con inediti snodi sferici acciaio su teflon.

L'ammortizzatore è regolabile addirittura su 40 posizioni in estensione e 20 in compressione, più il precarico molla, e fornisce 310 mm di escursione utile alla ruota motrice. Per l'impianto frenante si rileva l'adozione di un freno anteriore a disco Brembo da 230 mm \varnothing con montaggio flottante, mentre posteriormente opera un tamburo Rimoldi monocamma da 125 mm.

Per la meccanica va citato il cilindro trattato al Nikasil completamente ridisegnato in funzione dell'adozione della valvola RAVE sullo scarico. La RAVE (Regulation Aprilia Valve Exhaust) è in pratica composta da una ghigliottina che regola l'altezza della luce di scarico ed è azionata dalla pressione dei gas di scarico oltreché fornita di un sistema di apertura a membrana più molla di richiamo. Il cilindro vanta ovviamente l'ammissione lamellare ed un rapporto di compressione incrementato a 15,5:1, oltre alla robusta alimentazione fornita da un carburatore Dellorto PHBE 36 US. Raffreddato a liquido con radiatore in due sezioni, ha l'accensione elettronica Motoplatt ad anticipo variabile.

COME VA - Il pilota ha la possibilità di sistemarsi al meglio e di avanzare od arretrare a piacimento grazie alla fluida raccordatura tra sella, serbatoio ed alette convogliatrici. Il manubrio ha la conformazione giusta, quella che va per la maggiore fra i «manici»: basso, largo e con le estremità cadenti, che ben si accorda alle staffe messe in posizione quasi baricentrica, che portano a caricare naturalmente l'avantreno.

La macchina così compatta, è ora indiscutibilmente agile e leggera e contrasta un poco con la sensazione di avantreno solido e ben caricato che si avverte fin dai primi contatti. Sulle prime sembra persino dura da manovrare ma si scopre presto che la MX Aprilia va condotta da determinazione: non sortirà alcuna reazione anomala in cambio, ma tanta sicurezza e precisione di guida.

La rigidità direzionale dell'avantreno è la migliore in assoluto tanto che si può entrare nelle svolte più anguste a manetta aperta senza timore che l'avantreno deragli dal binario ideale. Ottima in entrambi i casi la taratura delle sospensioni sempre a loro agio. Potente e progressivo il disco anteriore, mentre l'unità posteriore è penalizzata dalla corsa corta della leva di comando che ne riduce la modulabilità.

Anche il motore ci ha impressionato molto. Potente a qualsiasi regime, sfodera una progressione dagli intermedi che ha poco riscontro nella concorrenza (l'unica che le tiene testa è la Cagiva) ed è sempre pieno nel rispondere all'accelerata. Ottimo è pure l'allungo. Il cambio presenta marce ben spaziate, manovre precise ed innesti sicuri. La frizione dolce e scorrevole, sa essere anche progressiva e resistente.



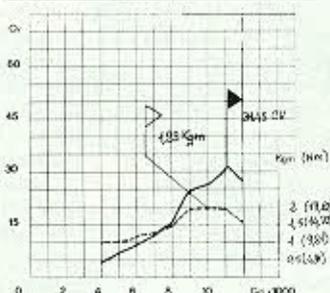
I NOSTRI DATI

LA NOSTRA PAGELLA

LINEA	LODE
FINITURE	28
POSIZIONE DI GUIDA	LODE
SOSPENSIONI	30
MOTORE	LODE
FRIZIONE E CAMBIO	30
FRENI	28
GUIDA	LODE
PRESTAZIONI	LODE
PREZZO	25
TOTALE	296

Rapporto motore/banco: 5,61
 Braccio: 716 mm.
 Temperatura: 28 °C
 Pressione: 1030 mb
 Umidità relativa: 40%
 Fattore di correzione: 1,009
 Potenza massima alla ruota: 31,45 CV a 11200 giri
 Coppia massima alla ruota: 1,93 kgm a 10000 giri

RISPOSTA DEL BANCO



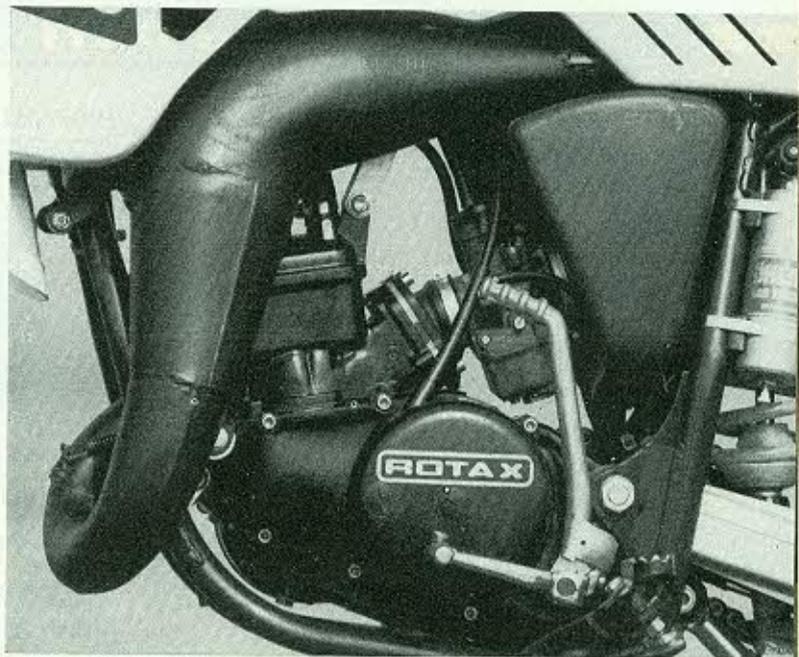
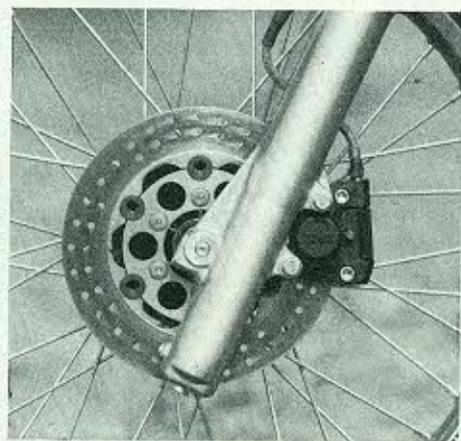
PESO EFFETTIVO

Peso rilevato in ordine di marcia: 94,700 kg (con tutti i liquidi e 4,5 kg. di carburante nel serbatoio)
 Peso dichiarato a secco: 89 kg.





Dotata del sistema RAVE (Regolation Aprilia Valve Exhaust) che varia l'altezza della luce di scarico, l'Aprilia MX 125 è perfettamente all'altezza delle migliori cross della categoria. Le sue doti risiedono nella grande maneggevolezza, nella potenza e nella sfruttabilità



WMX top

ESTREMAMENTE agile e leggera di linee, la WMX '85 offre senza dubbio uno styling originale reso ancor più affascinante dal rinnovato propulsore che ora con 17 kg di peso ha raggiunto l'invidiabile record della KTM MX 125. Estremamente razionale nel progetto, la WMX impiega un bel telaio monoculla sdoppiata all'altezza della testata, al cromo molibdeno, con parte posteriore asportabile.

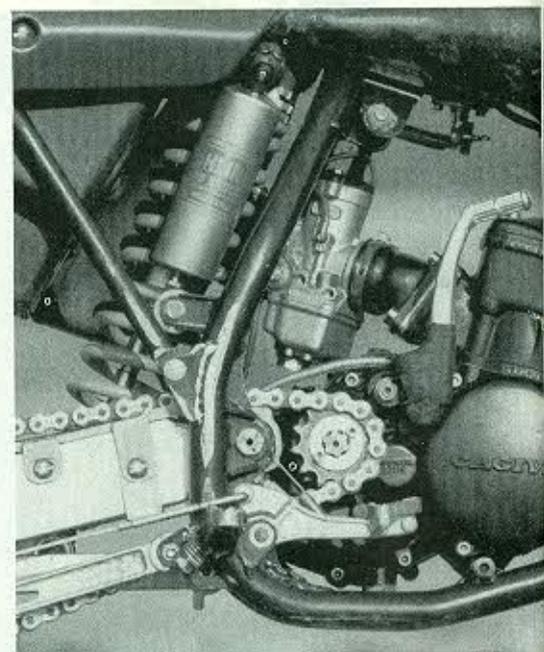
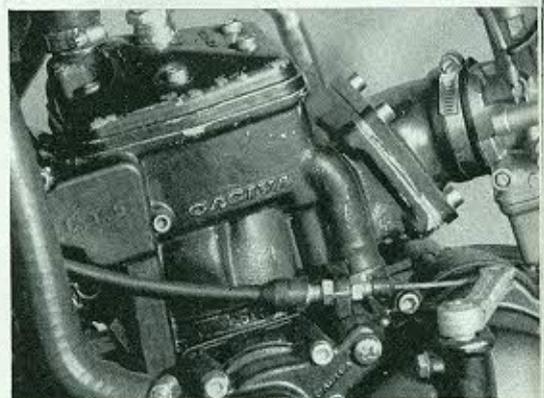
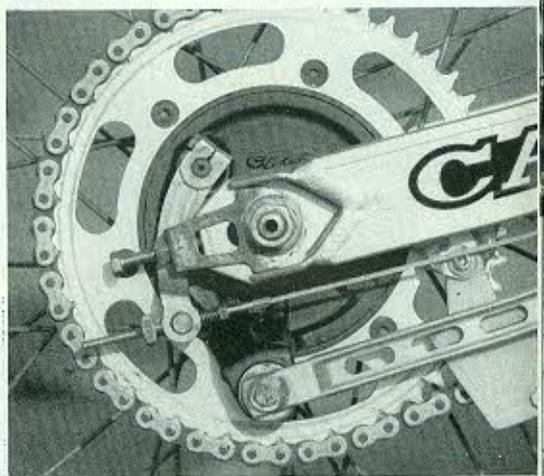
La sospensione posteriore è del tipo Soft-Damp monoammortizzatore migliorata nei cinematismi, accoppiata ad un forcellone in alluminio a sezione rettangolare. L'unità ammortizzante è una Ohlins oleopneumatica a regolazione esterna che garantisce 320 mm di escursione utile alla ruota posteriore. All'avantreno troviamo una forcella Marzocchi teleidraulica a perno avanzato con steli da 42 mm Ø tipo M1 (cioè monomolla) con escursione utile di 285 mm. L'impianto frenante consta di un disco Brembo da 230 mm Ø all'avantreno con montaggio flottante, ed un tamburo monocamma da 130 mm Ø al retrotreno.

La modifica più interessante del nuovo propulsore monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido, riguarda l'adozione del sistema CTS (Cagiva Torque Increase System) consistente in una valvola a controllo meccanico/centrifugo che parzializza la luce di scarico ad un certo regime. Poderosa l'alimentazione fornita (da un carburatore Dellorto PHBE 36 HS) a questo monocilindrico due tempi raffreddato a liquido che gode di un inedito radiatore in alluminio per impieghi aeronautici. La WMX 85 impiega un nuovo cilindro in alluminio con riporto al Gilnisl che vanta l'induzione lamellare, ha un totale di 12 luci e 5 canali di travaso. L'accensione è elettronica Motoplat con anticipo elettronico.

COME VA - A dispetto di una sella invero piuttosto dura, la posizione di guida ci è piaciuta parecchio per il manubrio ampio e con le estremità basse, che invoglia ad una guida molto avanzata, come si conviene per andare forte. Le staffe sono alla giusta altezza, ma le avremmo comunque preferite un pelo più arretrate. La WMX-CTS è pressoché neutra ed anche in staccata ha un assetto irreprensibile.

Pur con un avantreno ben caricato la macchina è decisamente agile e maneggevole ed entra rapida nelle svolte più anguste. È una macchina comunque che va guidata con mestiere ma anche dolcezza, poiché una guida troppo irruenta porta a risposte altrettanto forti del retrotreno che sui terreni duri può saltellare e perdere repentinamente aderenza. La sospensione posteriore si comporta dal canto suo molto coerentemente specie sulle brusche serrate sul veloce ove emerge la sua ottima progressività, mentre è perfettibile la taratura della forcella, non omogenea (è un pelo più brusca) rispetto a quella del retrotreno. In tema di freni abbiamo trovato un po' «legnosa» l'unità anteriore, che comunque offre grande potenza e resistenza se la si sprema a fondo. Semplicemente eccellente l'unità posteriore.

Il motore ha cambiato completamente personalità, ed in meglio. La valvola CTS ha fatto il miracolo trasformando la scorbutica erogazione della precedente versione, aggiungendo bassi regimi grintosi ed estremamente pronti. Immutata l'eccezionale progressione in alto ed il formidabile allungo, come dimostrano la prova al banco. La frizione è morbidiissima ed estremamente redditizia, mentre il cambio è splendido per la corsa breve e gli innesti dolci e precisi.



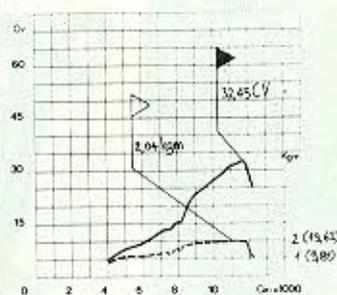
I NOSTRI DATI

LA NOSTRA PAGELLA

LINEA	29
FINITURE	28
POSIZIONE DI GUIDA	29
SOSPENSIONI	28
MOTORE	LODE
FRIZIONE E CAMBIO	LODE
FRENI	29
GUIDA	30
PRESTAZIONI	LODE
PREZZO	28
TOTALE	296

Rapporto motore/banco: 6,2
 Braccio: 716 mm.
 Temperatura: 15 °C
 Pressione: 1036 mb
 Umidità relativa: 15%
 Fattore di correzione: 0,982
 Potenza massima alla ruota: 32,45 CV a 11750 giri
 Coppia massima alla ruota: 2,04 kgm a 11000 giri

RISPOSTA DEL BANCO

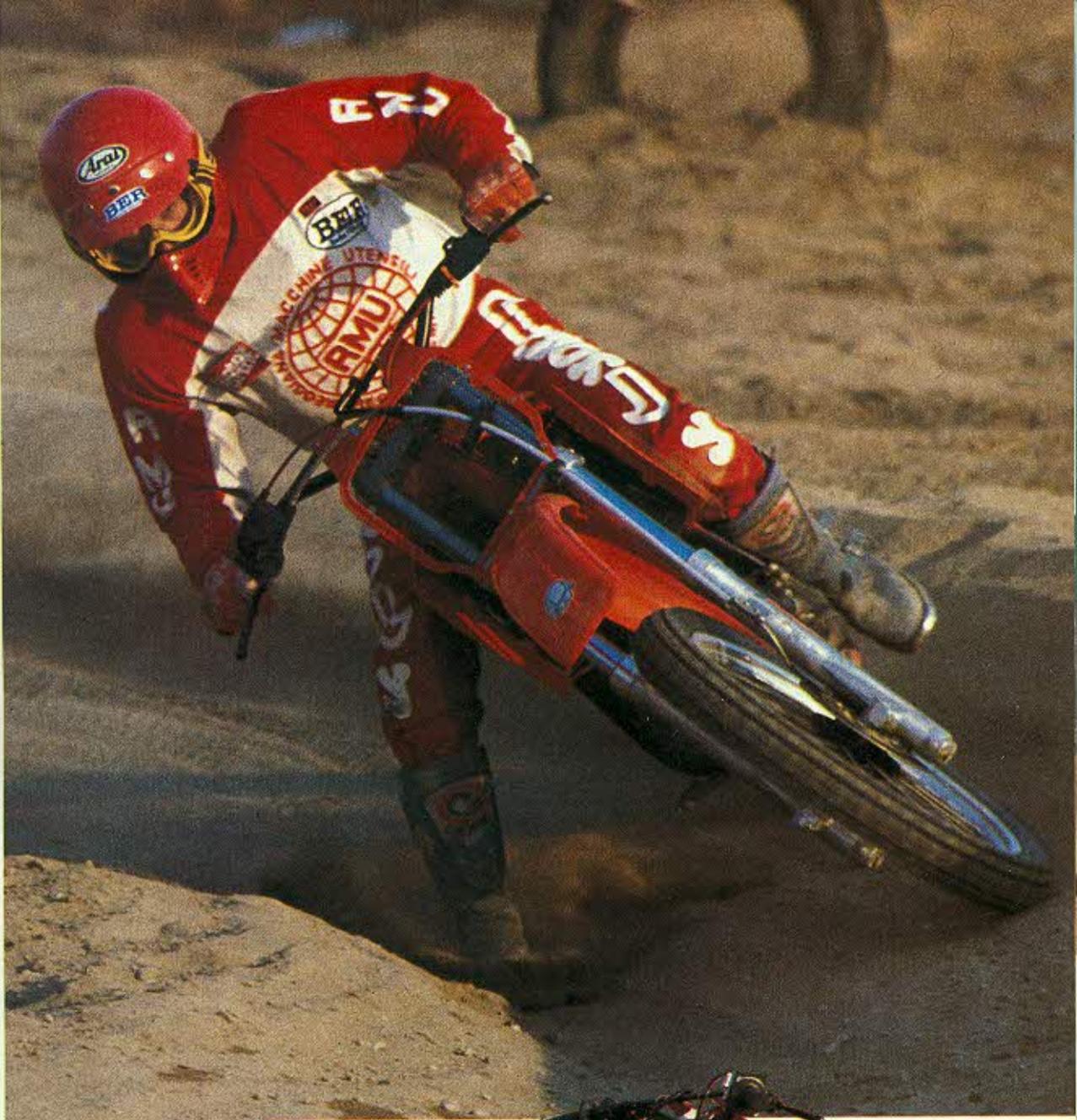


PESO EFFETTIVO

Peso rilevato in ordine di marcia: 96,500 kg (con tutti i liquidi e 4,5 kg. di carburante nel serbatoio)
 Peso dichiarato a secco: 89 kg.



Con il rinnovato propulsore, leggerissimo (17 chili) e capace di erogare oltre 32 cavalli alla ruota, la Cagiva WMX è in assoluto una delle macchine più interessanti della categoria. Anche all'atto pratico le sorprese piacevoli per il pilota sono tante: grande cicli-



stica accoppiata ad un motore potente e sfruttabile. Molto del miglioramento e l'erogazione della potenza dipende dall'adozione del sistema CTS allo scarico. Il Cagiva Torque increase System è una valvola che parzializza la luce di scarico



CR gustosa

COME è solita fare, la Honda ha apportato un completo aggiornamento a tutta la sua gamma cross i cui modelli, a dispetto della differenza di cilindrata relativa, risultano molto simili fra loro. In particolare la 125 impiega un telaio monotrave sdoppiato all'altezza della testata con zona posteriore imbullonata ed asportabile. A differenza delle concorrenti impiega un nucleo ciclistico meglio dimensionato rispetto alla precedente versione. L'interasse è infatti aumentato di ben 30 mm ed è pure stata variata la geometria di sterzo con un canotto inclinato di 26°40' per una avancorsa di 111 mm.

L'impianto ammortizzante è tutto Kayaba: poderosa forcella anteriore oleopneumatica con steli da 43 mm \varnothing con escursione di 300 mm (regolabile in compressione su ben 18 posizioni) mentre la sospensione posteriore è la solita Pro-Link con forcelle in alluminio. L'ammortizzatore oleopneumatico è regolabile su 12 posizioni in estensione e altrettante in compressione. L'escursione ruota è di 310 mm. L'impianto frenante, già a disco nelle precedenti versioni, ha ora un diametro aumentato a 244 mm \varnothing ed una pinza Nissin a doppio pistoncino parallelo, mentre al retrotreno rimane il tamburo monocamma da 130 mm \varnothing .

Completamente inedito è il propulsore che dalle precedenti misure superquadre ha ora alesaggio e corsa quadri di 54x54 mm. Monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido con induzione lamellare, è ora alimentato da un nuovo carburatore Keihin a sezione valvola quadra da 34 mm \varnothing . Nuova è pure la valvola ATAC sullo scarico, ridisegnata e di superiore capacità rispetto alla precedente.

COME VA - Leggerissima e ben manovra-

bile alle basse velocità, vanta un'eccellente impostazione di guida dovuta al manubrio basso e largo, agli ingombri estremamente contenuti ed alla fluida raccordatura fra sella, serbatoio ed alette convogliatrici. Facendo un paragone con la precedente versione abbiamo avuto l'impressione di un avantreno meno agile e leggero, ma decisamente più preciso, visto che mantiene con rigore la traiettoria, insensibile alle malformazioni del fondo. Ottima è la forcella mentre si deve lavorare a fondo sulla taratura dell'ammortizzatore per conseguire un buon rendimento ed evitare fastidiosi scodinzolamenti.

Veramente notevole risulta la frenata. Le qualità migliori sono la grande modulabilità del disco anteriore e del tamburo, la loro azione potente e progressiva e la refrattarietà agli agenti esterni.

Il motore non sembra nemmeno parente della precedente versione. Netto è l'incremento di potenza e la progressione agli alti regimi e veramente gustosa l'entrata in coppia sottolineata da una tonalità di scarico più cattiva della precedente. Decisamente è notevole anche l'allungo in fuorigiri. Dobbiamo dire che il rendimento di questa macchina impressiona molto di più in pista di quanto sia poi l'effettivo responso del banco prova, a dimostrazione che entro certi limiti, la differenza di +2 CV non è poi così determinante come si pensa.

Notevole è rimasta la dolcezza in basso, anche se in questo settore resta superiore la macchina precedente. La frizione ha un comportamento eccellente a caldo, mentre a freddo tende a trascinare ed è un po' brusca. Il cambio è un vero gioiello per precisione e manovrabilità, anche a dispetto della leva di comando posta eccessivamente vicina al carter motore.



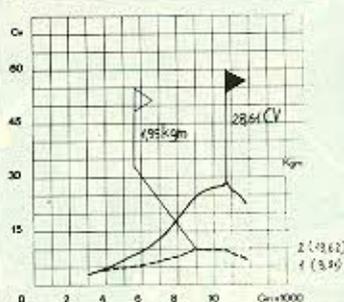
I NOSTRI DATI

LA NOSTRA PAGELLA

LINEA	30
FINITURE	30
POSIZIONE DI GUIDA	30
SOSPENSIONI	27
MOTORE	29
FRIZIONE E CAMBIO	27
FRENI	LODE
GUIDA	30
PRESTAZIONI	29
PREZZO	25
TOTALE	292

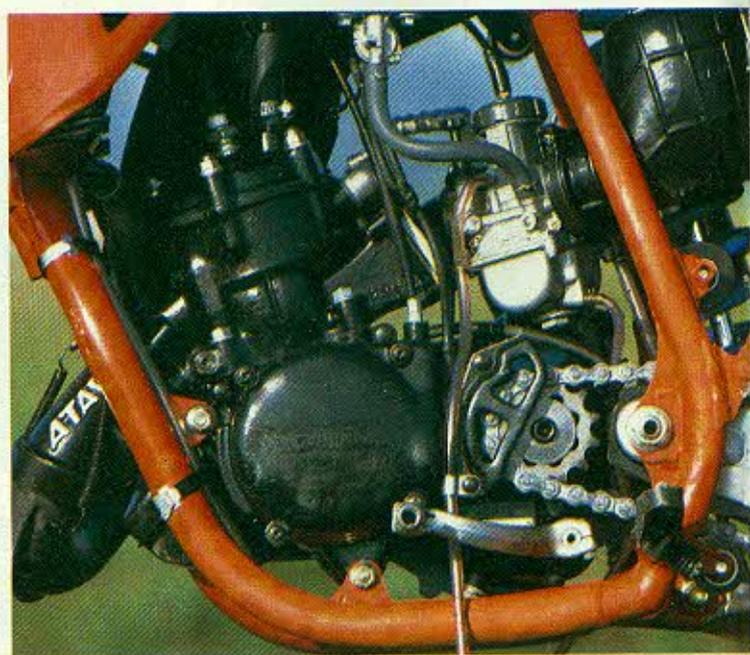
Rapporto motore/banco: 4,95
Braccio: 716 mm.
Temperatura: 10 °C
Pressione: 1022 mb
Umidità relativa: 44%
Fattore di correzione: 0,985
Potenza massima alla ruota: 28,61 CV a 10750 giri
Coppia massima alla ruota: 1,95 kgm a 9000 giri

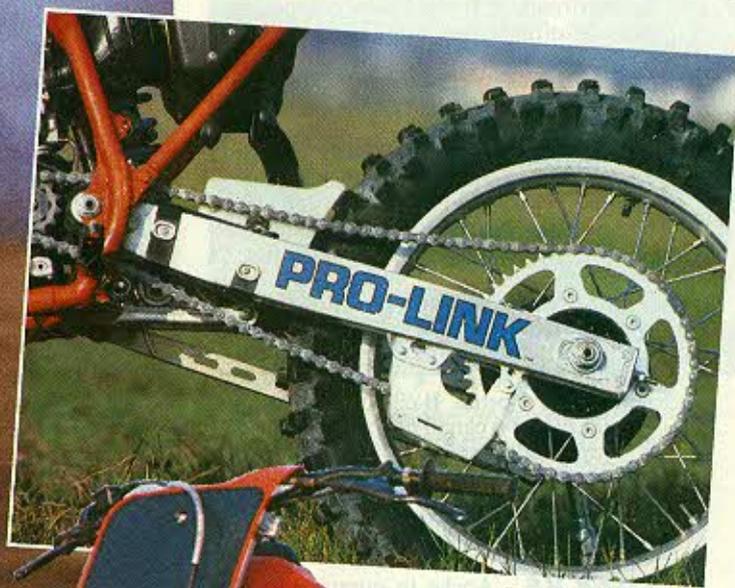
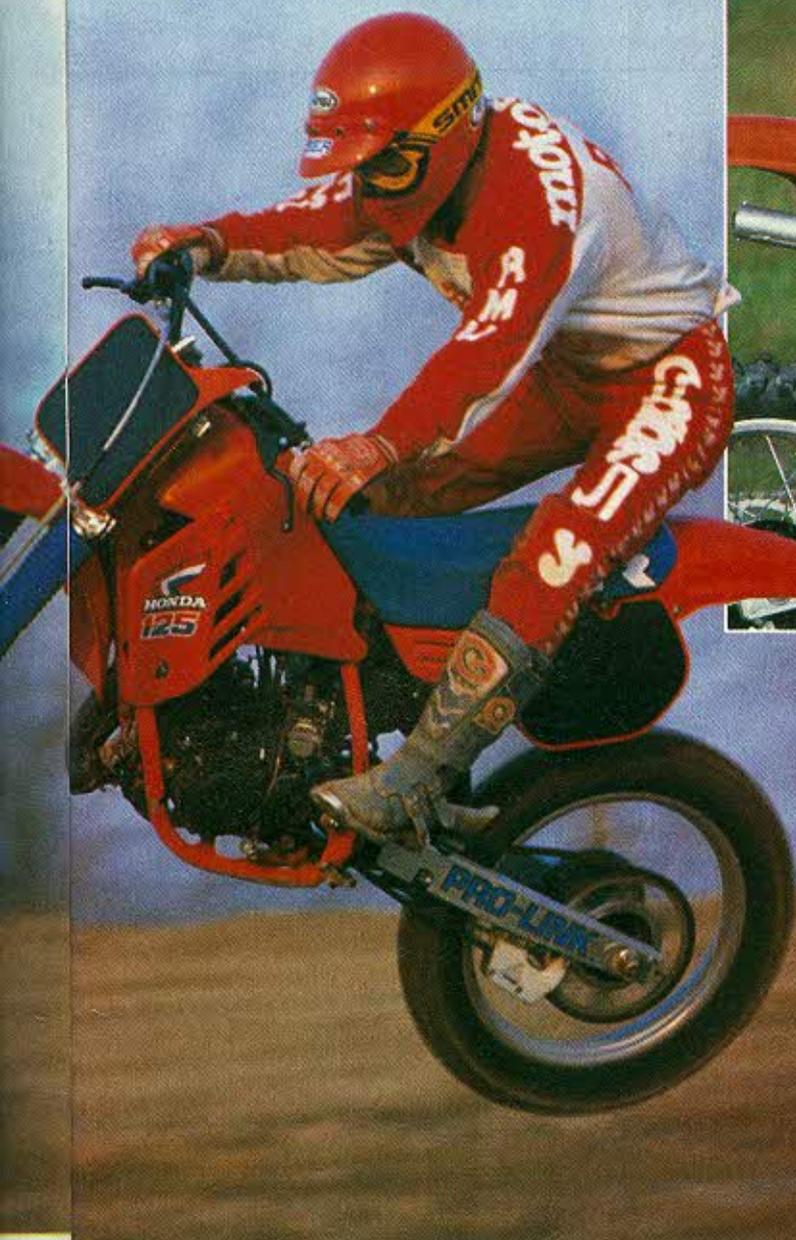
RISPOSTA DEL BANCO



PESO EFFETTIVO

Peso rilevato in ordine di marcia: 94,700 kg
(con tutti i liquidi e 4,5 kg. di carburante nel serbatoio)
Peso dichiarato a secco: 87 kg.





La Honda CR 125, nella sua versione '85, ha una rinnovatissima parte ciclistica dove colpisce soprattutto la grande possibilità di regolazione delle due sospensioni: 18 posizioni per la forcella (una Kajaba con steli da 43 mm. Ø) e 12 per la posteriore con possibilità di operare sia sull'estensione che sulla compressione. Rinnovatissimo anche il propulsore



MX progressivo

DOPO la grande sorpresa destata lo scorso anno, quando presentò una 125 MX completamente rinnovata che ha conquistato la palma di più agile e leggera della categoria, la KTM per il 1985 ha apportato alla sua eccellente ottavo di litro cross soltanto affinamenti meccanici, mentre più importanti sono state le attenzioni riservate alla ciclistica. Il telaio resta strutturalmente simile: monoculla sdoppiata all'altezza del basamento con parte posteriore asportabile, ma all'avantreno c'è una nuova forcella Marzocchi con steli da 42 mm Ø (invece di 40 mm Ø) per una escursione di 300 mm.

Novità importante al retrotreno nella rinnovata sospensione Pro-Lever rivoluzionata nei cinematismi (ora lavorano invertiti e sono in fusione integrale di alluminio) con ammortizzatore White Power oleopneumatico che offre la possibilità di essere tarato oltre che nel precarico molla, anche su 11 posizioni in estensione e 7 in compressione. L'escursione utile della ruota posteriore è di 320 mm. L'interasse è inoltre stato compatto, scendendo da 1460 a 1445 mm. Novità nell'impianto frenante con l'adozione all'avantreno di un disco Brembo da 240 mm Ø con montaggio flottante, mentre al retrotreno è stato mantenuto il doppio camma da 130 mm Ø.

Il compatto propulsore della MX, che resta il più leggero della categoria (ora assieme al Cagiva), ha il cilindro piuttosto inclinato in avanti e vanta l'induzione lamellare a 6 petali. Il cilindro ha la canna al Nikasil con 6 canali di travaso ad 11 luci e l'alimentazione è curata da un invariato carburatore Dellorto PHBE 36. Ovviamente raffreddato a liquido adotta un'accensione elettronica Motoplat ed un cambio a sei velocità.

COME VA - Anche in questa occasione

abbiamo gradito l'impostazione della piccola KTM. Nulla interferisce per la perfetta correlazione fra posto guida, pedane e manubrio. La sella orizzontale (piuttosto duretta) favorisce gli spostamenti a piacere del corpo. Sempre eccellente la maneggevolezza offerta da questa macchina che sfodera inserimenti in curva fulminanti per una guida facile, leggera e redditizia.

Occorre però un certo periodo di assuefazione per poterne sfruttare al meglio il potenziale. Ottima la taratura della forcella che mantiene sempre con rigorosa precisione l'avantreno, e decisamente migliorato rispetto alla precedente versione il rendimento della sospensione posteriore che però, per essere veramente perfetta, dovrebbe migliorare nella curva di progressività e nel freno idraulico in affondata. Mantenendola infatti più rigida, compromette le staccate con evidenti saltellamenti del retrotreno. Sensibilmente migliorata è la frenata grazie al disco. Grazie alla leggerezza del mezzo la potenza frenante è parecchia ma anche ben dosabile, mentre meno sensibile è il tamburo posteriore. La frizione resta una delle migliori unità che sia possibile utilizzare: morbidissima ed estremamente resistente anche eccezionalmente progressiva mentre il cambio è morbido preciso e con rapporti ben spaziati.

Il motore continua ad offrire (grazie anche agli affinamenti) una delle più godibili e sfruttabili curve di erogazione pretendibili. È potentissimo e progressivo sin dai regimi intermedi ed offre una progressione entusiasmante e sibilante fino al regime di potenza massima, ove però è superato, anche se di poco, da Cagiva, Aprilia e Yamaha. Buono ma non eccezionale l'allungo in fuorigiri.

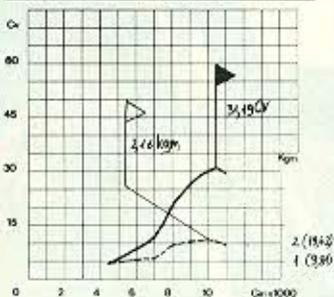
I NOSTRI DATI

LA NOSTRA PAGELLA

LINEA	26
FINITURE	26
POSIZIONE DI GUIDA	30
SOSPENSIONI	28
MOTORE	LODE
FRIZIONE E CAMBIO	LODE
FRENI	30
GUIDA	29
PRESTAZIONI	30
PREZZO	26
TOTALE	295

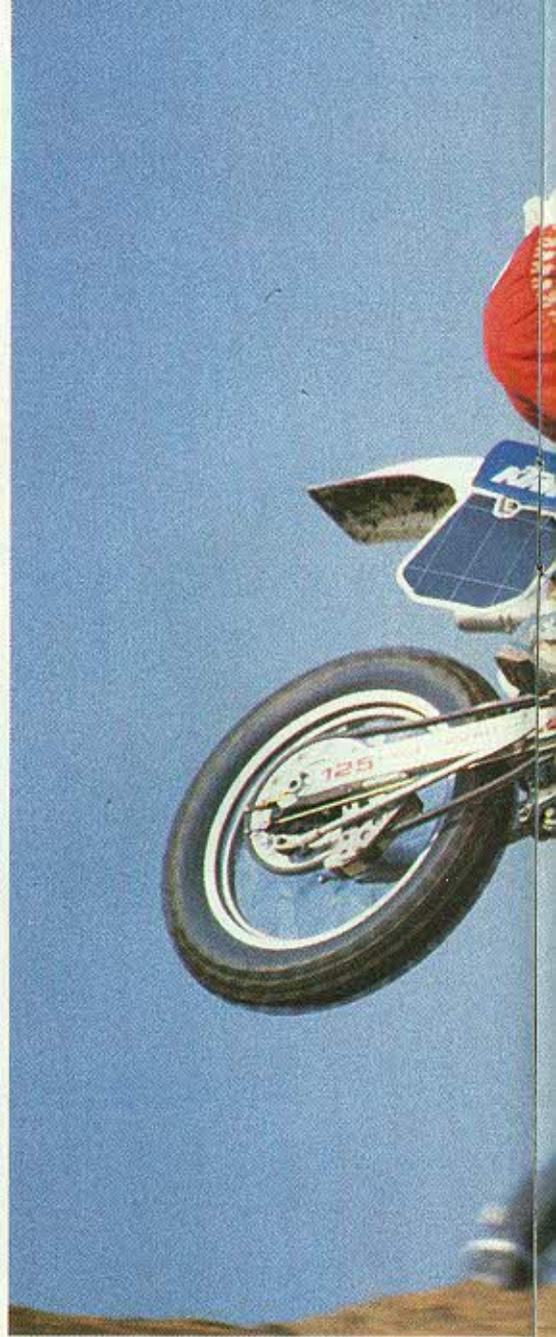
Rapporto motore/banco: 4,82
Braccio: 716 mm.
Temperatura: 14 °C
Pressione: 1036 mb
Umidità relativa: 19%
Fattore di correzione: 0,980
Potenza massima alla ruota: 31,19 CV a 10400 giri
Coppia massima alla ruota: 2,16 kgm a 10000 giri

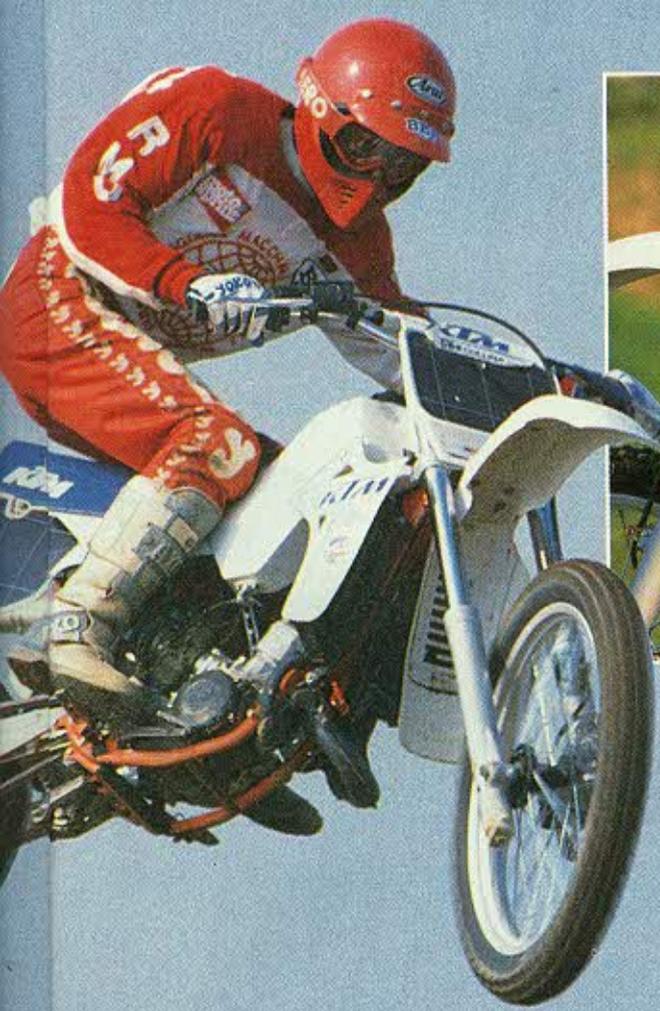
RISPOSTA DEL BANCO



PESO EFFETTIVO

Peso rilevato in ordine di marcia: 90,900 kg (con tutti i liquidi e 4,5 kg. di carburante nel serbatoio)
Peso dichiarato a secco: 86 kg.





Partendo dalla versione '84, agile e leggera, la KTM ha approntato una ottavo di litro maneggevolissima dove si apprezza, soprattutto la grande precisione dell'avantreno. Il miglior biglietto da visita è, però, la potenza massima: oltre 31 cavalli



RM «mondiale»

INUTILE dire che la RM 125 '85 gode di tutti quegli «insegnamenti» appresi nel corso della vittoriosa stagione nel Mondiale '84. Il telaio, in acciaio speciale, è un monoculla sdoppiata all'altezza della testata, con zona retrostante asimmetrica. La forcella è una Kayaba oleopneumatica provvista di valvole che garantiscono un'azione progressiva del freno idraulico. Si tratta di una unità con steli da 43 mm Ø con una escursione di 300 mm, che vanta notevoli possibilità di taratura: ben 17 posizioni in compressione e 21 in estensione.

Il sistema monoammortizzatore posteriore Full-Floater è stato completamente rivisto nei cinematismi e lavora con una unità ammortizzante oleopneumatica provvista di un dispositivo che compensa automaticamente la variazione di viscosità dell'olio. È regolabile su 4 posizioni in compressione e su 21 in estensione oltreché nel precario molla e fornisce una escursione utile di 320 mm. All'avantreno c'è inoltre la novità di un freno a disco da 240 mm Ø con pinza a singolo pistoncino, mentre al retrotreno opera il solito tamburo monocamma da 120,7 mm Ø.

Numerosi interventi sono anche stati riservati al motore: i più evidenti riguardano la nuova camera di combustione ed il passaggio dal pistone con cielo bombato ad una unità con cielo piatto. Il monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido con radiatore «split» vanta l'induzione lamellare, mentre nell'alimentazione troviamo la novità di un carburatore Mikuni di maggiori dimensioni (VM 34 SS anziché VM 32 SS). Il nuovo cilindro in alluminio con canna in ghisa riportata, è corredato di accensione elettronica Suzuki PEI a scarica di condensatore. Il cambio è a sei velocità.

COME VA - L'assetto in sella è probabilmente la qualità migliore della nuova RM, quella che mette subito a proprio agio il pilota. Merito dell'ottima conformazione del manubrio abbassato alle estremità in maniera così corretta da non affaticare mai i polsi. Inoltre la correlazione fra staffe e sella (ben conformata ed avanzata) è fatta per dare il meglio nella grintosa guida in piedi.

La RM 125 si esprime al meglio sul misto stretto ove vengono esaltate le sue notevoli caratteristiche di maneggevolezza. Eccezionalmente redditizia nelle curve di sponda e nell'inserirsi rapidamente in qualsiasi svolta, la RM 125 vanta un avantreno sempre molto preciso ed insensibile al fondo. Peccato che sul veloce le cose peggiorino un poco e sia proprio l'avantreno ad alleggerirsi e a condurre, sulle gobbe più accentuate, a frequenti sbacchettamenti. Eccezionalmente a punto si è mostrata in questa occasione la sospensione Full Floater, veramente a suo agio su qualsiasi tipo di fondo. Eccellente anche il rendimento dei freni, specie il disco anteriore, tanto pronto da prendere quasi alla sprovvista alle prime pinzate e causa anche vistosi svergolamenti. Meno mordente quello posteriore che fornisce però una equilibrante azione morbida.

Il motore ha una erogazione un po' scorbatica in basso, cui segue una entrata in coppia nettissima che prelude ad una progressione in alto veramente eccitante e ad un allungo formidabile, come dimostrano anche le nostre rilevazioni al banco dove la Suzuki ha ottenuto un netto incremento rispetto allo scorso anno. Abbiamo però osservato qualche calo a caldo. Pur se chiamata in causa spesso per la scarsa coppia, la frizione è robustissima, mentre il cambio è spesso ruvido.

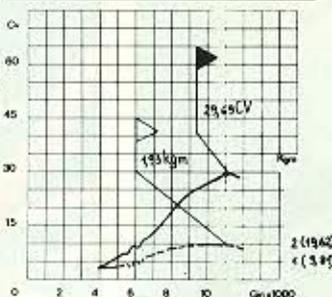
I NOSTRI DATI

LA NOSTRA PAGELLA

LINEA	29
FINITURE	28
POSIZIONE DI GUIDA	LODE
SOSPENSIONI	28
MOTORE	28
FRIZIONE E CAMBIO	28
FRENI	30
GUIDA	29
PRESTAZIONI	29
PREZZO	25
TOTALE	289

Rapporto motore/banco: 3,43
 Braccio: 716 mm.
 Temperatura: 14 °C
 Pressione: 1036 mb
 Umidità relativa: 15%
 Fattore di correzione: 0,980
 Potenza massima alla ruota: 29,69 CV a 11100 giri
 Coppia massima alla ruota: 1,93 kgm a 11100 giri

RISPOSTA DEL BANCO



PESO EFFETTIVO

Peso rilevato in ordine di marcia: 95,700 kg (con tutti i liquidi e 4,5 kg. di carburante nel serbatoio)
 Peso dichiarato a secco: 87 kg.





Reduce dalla vittoria nel campionato mondiale '84, la Suzuki ha messo a frutto le esperienze fatte in corsa portandole nella serie. Le modifiche sono innumerevoli e riguardano la ciclistica, dove si apprezzano le ampie possibilità di regolazione delle sospensioni, ed il propulsore che ora monta un carburatore di diametro maggiore



YZ tutta grinta

ESTREMAMENTE contenuti sono stati gli interventi estetici e sugli ingombri del veicolo che strutturalmente ha quote identiche alla versione '84. È stata tuttavia affinata nella ciclistica, che conserva la struttura portante (monotrave sdoppiato all'altezza della testata) anche se arricchita di più sofisticate sospensioni. All'avantreno opera una forcella Kayaba olcopneumatica regolabile su 8 posizioni in compressione oltre che nel carico pneumatico, che fornisce 300 mm di escursione e vanta steli da ben 43 mm Ø. Al retrotreno, accoppiata alla solita sospensione monocross Rising Rate, fa la comparsa il sistema BASS per il controllo automatico del retrotreno in funzione del relativo sgravio in frenata. L'unità ammortizzante, regolabile sia in compressione che in estensione, fornisce una escursione utile alla ruota posteriore di 310 mm. Anche per la Yamaha si rileva l'adozione del freno a disco anteriore da 240 mm Ø provvisto di pinza a doppio pistoncino parallelo, mentre al retrotreno opera un tamburo monocamma da 130 mm Ø.

Il motore, più che di importanti modifiche strutturali, è stato oggetto di un notevole potenziamento, ottenuto aumentando il rapporto di compressione da 9 a 10,3:1 e con numerose modifiche ai diagrammi ed allo scarico. Si è anche lavorato per non peggiorare l'ottima erogazione in basso, ed in questo rientrano la diminuzione del diametro del carburatore Mikuni VM 34 SS al posto del VM 36 ed anche lo schema di accensione ed anticipo entrambi elettronici sono migliorati. Il monocilindrico a due tempi vanta l'induzione lamellare e la celebrata valvola YPVS che parzializza progressivamente la luce di scarico. Il cilindro è in lega leggera con canna in ghisa.

COME VA - Dal punto di vista del rendimento globale la Yamaha è quella che ci ha dato le maggiori soddisfazioni. Bene impostata ed altamente eclettica si presta anche ad essere usata dai meno esperti. È facile da guidare, leggera ed estremamente maneggevole, e la si gode specialmente nella guida in piedi, ove offre le migliori quote caratteristiche. È facile andare forte subito, ma richiede una certa dose di malizia e mestiere per essere portata veramente al limite. Fantastica nei salti, è una piuma nelle inversioni rapide di inclinazione e senza dubbio la più equilibrata fra rendimento meccanico e ciclistico. Per quanto riguarda il sistema BASS, dobbiamo dire che non ci ha particolarmente impressionato: per quanto risulti efficace in condizioni di fondo moderatamente e regolarmente accidentato, nel caso di colpi o gobbe improvvise sprema troppo l'ammortizzatore e spesso abbiamo preferito disinserirlo. L'impianto frenante ci è piaciuto perché potente e soprattutto completamente sfruttabile e ben resistente.

La frizione inoltre si è subito fatta apprezzare per il ridotto sforzo richiesto e per la notevole resistenza ed anche il cambio è risultato preciso e ben manovrabile. Ed arriviamo infine al motore per il quale, rispetto allo scorso anno, abbiamo rilevato un aumento di potenza di ben 4 CV. Non si direbbe dal suo rumore poco squillante, ma ha grinta da vendere: un pelo meno sostanzioso in basso del precedente, ma pur sempre a livelli notevolissimi di vigore, ha risposte prontissime alle smanettate, che preludono ad una progressione in alto veramente eccitante. Peccato che non vanti un grande allungo, altrimenti sarebbe veramente perfetto!



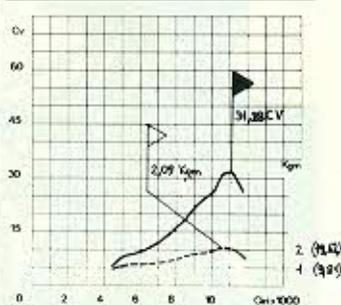
I NOSTRI DATI

LA NOSTRA PAGELLA

LINEA	28
FINITURE	29
POSIZIONE DI GUIDA	LODE
SOSPENSIONI	27
MOTORE	30
FRIZIONE E CAMBIO	30
FRENI	30
GUIDA	30
PRESTAZIONI	30
PREZZO	25
TOTALE	294

Rapporto motore/banco: 5,56
Braccio: 716 mm.
Temperatura: 8 °C
Pressione: 1024 mb
Umidità relativa: 54%
Fattore di correzione: 0,978
Potenza massima alla ruota: 31,88 CV a 11100 giri
Coppia massima alla ruota: 2,09 kgm a 10500 giri

RISPOSTA DEL BANCO



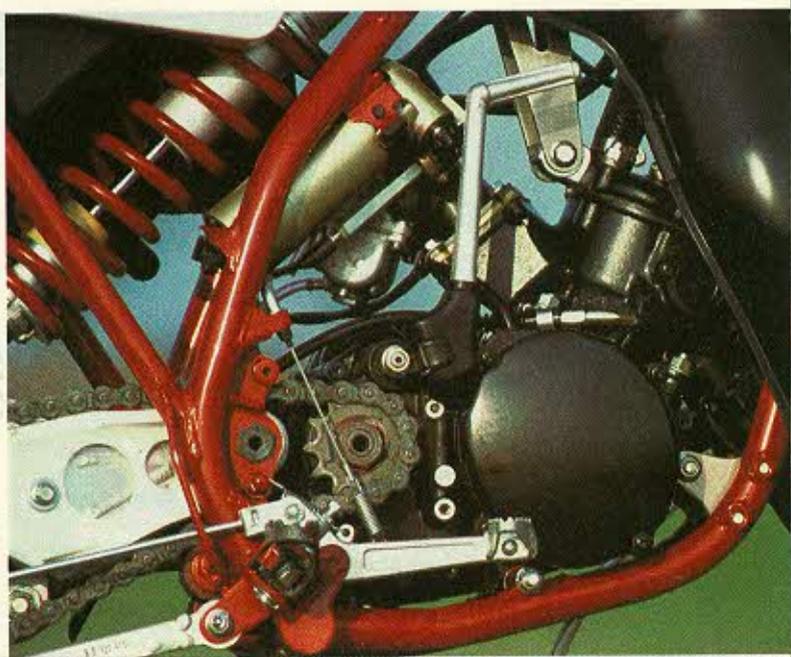
PESO EFFETTIVO

Peso rilevato in ordine di marcia: 95,300 kg (con tutti i liquidi e 4,5 kg. di carburante nel serbatoio)
Peso dichiarato a secco: 88 kg.





La grintosa YZ 125, pur ricalcando la versione '84, sfoggia una ciclistica evoluta dove compare il sistema BASS che controlla la frenata posteriore. Il motore monta la valvola YPVS ed è stato notevolmente potenziato: quattro cavalli in più rispetto allo scorso anno



MX come prima

LA PIÙ «grossa» delle cross di Noale impiega un ben dimensionato telaio mono-trave sdoppiato all'altezza dello scarico in acciaio al cromomolibdeno, che risulta «compattato» rispetto alla precedente versione visto che si è scesi da 1470 a 1430 mm di interasse. Modifiche hanno pure interessato la geometria di sterzo passando da un canotto inclinato di 27° a 28° tondi, mentre l'avancorsa è rimasta immutata a 117 mm. La sospensione anteriore è una Marzocchi PA con steli da 42 mm Ø, del tipo M1, con una escursione utile di 280 mm, mentre al retrotreno opera la «APS» monoammortizzatore progressiva con forcellone in alluminio estruso montato su cuscinetti a rullini e spallamenti in Delrin.

L'unità ammortizzante è una Ohlins oleopneumatica regolabile su infinite posizioni (estensione, compressione e carico molla) che fornisce 330 mm di corsa utile alla ruota posteriore. L'impianto frenante comprende un disco anteriore Brembo flottante da 30 mm Ø, ed un tamburo posteriore monocamma Rimoldi da 124 mm Ø con piatto portaceppi flottante.

Il poderoso monocilindrico austriaco come misure caratteristiche, identico alla precedente versione, è pressoché invariata nelle prestazioni massime. È tuttavia migliorato nella fascia intermedia di erogazione grazie all'adozione della valvola RAVE sullo scarico ad intervento pneumatico. Si tratta di un propulsore monocilindrico a due tempi che mantiene la caratteristica distribuzione a disco rotante calettata sull'estremità destra dell'albero motore e collegata al carburatore Dellorto PHBE 36 US da un manico. Il cilindro con canna in ghisa riportata, vanta un totale di 8 luci. L'accensione è elettronica Bosch ed il cambio a 5 marce.

COME VA - Come al solito l'inserimento

nel veicolo è spontaneo e naturale, per una posizione di guida raccolta e piuttosto avanzata come è lodevole tradizione Aprilia. Il manubrio è piuttosto dritto ed ha le estremità lievemente cadenti, mentre in generale ottimi sono i comandi. La MX 250 è solida e precisa nella guida, soprattutto con un avantreno sempre rigoroso ed insensibile alle malformazioni del fondo. Il rovescio della medaglia è costituito da un certo impegno fisico richiesto nella guida al limite e da una maneggevolezza non eccitante.

La sospensione APS funziona molto bene specie sullo stretto, mentre in caso di profonde buche ed avvallamenti sul veloce, anche modificando le tarature non si riesce ad ottenere una risposta sempre coerente. La forcella risulta molto ben controllata in staccata, ma avremmo preferito una maggior escursione, visto che svariate volte abbiamo raggiunto il fondo corsa e toccato frequentemente terra con la culla del telaio coi conseguenti intraversamenti del caso. Non siamo rimasti particolarmente impressionati dal freno anteriore, che funzionava peggio dell'analogo unità della 125, richiedendo un elevato sforzo, mentre il tamburo posteriore si è mostrato sensibile all'acqua.

Il propulsore è risultato particolarmente equilibrato nell'erogazione anche se non potentissimo ed in particolare ci ha impressionato nella progressività dell'entrata in coppia. È sempre pronto nella risposta in uscita di curva senza richiedere l'intervento della frizione (sempre all'altezza della situazione). Il cambio ha confermato una certa tendenza ad irruvidirsi a caldo. Sul banco, il Rotax non ha particolarmente impressionato per allungo, ed ha fornito risultati peggiori della precedente edizione.



Più corta rispetto allo scorso anno, la MX 250 ha ricevuto parecchi aggiornamenti nella ciclistica. Il motore monta allo scarico la valvola RAVE che migliora la resa ai regimi intermedi

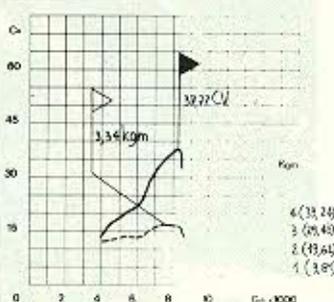
I NOSTRI DATI

LA NOSTRA PAGELLA

LINEA	28
FINITURE	28
POSIZIONE DI GUIDA	30
SOSPENSIONI	27
MOTORE	24
FRIZIONE E CAMBIO	27
FRENI	27
GUIDA	27
PRESTAZIONI	25
PREZZO	24
TOTALE	267

Rapporto motore/banco: 4,37
Braccio: 716 mm.
Temperatura: 28 °C
Pressione: 1030 mb
Umidità relativa: 42%
Fattore di correzione: 1,009
Potenza massima alla ruota: 37,77 CV a 8300 giri
Coppia massima alla ruota: 3,34 kgm a 7500 giri

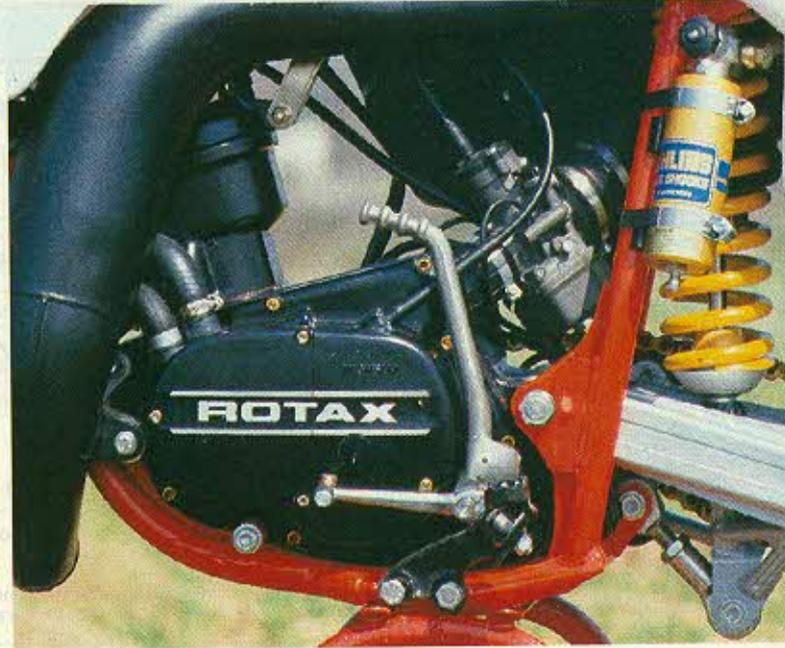
RISPOSTA DEL BANCO



PESO EFFETTIVO

Peso rilevato in ordine di marcia: 107,500 kg (con tutti i liquidi e 4,5 kg. di carburante nel serbatoio)
Peso dichiarato a secco: 99 kg.





NX LC la potenza

FRUTTO di un lungo lavoro di collaudo iniziato nella primavera del 1984, la NX è equipaggiata con un telaio rivisto nella geometria rispetto al precedente, per migliorare l'agilità della macchina. È una monoculla sdoppiata all'altezza della testata in acciaio al cromo-molibdeno, rinforzata da elementi in lamiera e con la zona posteriore imbullonata.

La forcella è una Marzocchi M1 teledraulica a perno avanzato con steli da 42 mm Ø per una escursione di 290 mm. Posteriormente opera il celebre sistema Power Drive monoammortizzatore, con un bel forcellone in alluminio che trascina in compressione un ammortizzatore Ohlins regolabile oltre che nel precarico molla, anche in compressione ed in estensione. L'impianto frenante comprende un disco Brembo flottante da 230 mm Ø con pinza a doppio pistoncino contrapposto, ed un tamburo posteriore monocamma da 125 mm Ø.

Il motore, per dotazione tecnica e come potenziale, è effettivamente uno dei più competitivi della categoria. Monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido, ha la pompa centrifuga nel carter e un bel radiatore split-type (in due pezzi) in alluminio.

Caratteristica esclusiva (assieme al Rotax dell'Aprilia) è la distribuzione regolata da un disco rotante disposto sul lato destro del propulsore, collegato al carburatore (Dellorto PHBE 36) da un opportuno manicotto. L'accensione è elettronica a scarica di condensatore con anticipo anch'esso governato elettronicamente, mentre l'avviamento è possibile anche con la marcia inserita. Il cambio è infine a cinque velocità con frizione multidisco in bagno d'olio e la trasmissione primaria a denti dritti prende il moto dall'estremità destra dell'albero motore.

COME VA - Anche se la posizione di guida appare modificata rispetto alle precedenti Gilera Cross (ora è più raccolta ed avanzata) resta tuttavia, a nostro parere, ancora troppo dedicata ai piloti meglio dimensionati fisicamente. Forse ciò è dovuto all'avvertibile dislivello fra manubrio e sella oltre che al robusto dimensionamento della macchina, solida ed imponente coi suoi 1480 mm di interasse e gli oltre 100 kg di peso.

Anche se più agile come geometria di sterzo, la Gilera resta una delle quarto di litro più impegnative da condurre, specie sullo stretto più sconnesso. È decisamente più fluida e pulita negli inserimenti in curva, ma richiede tuttavia una certa determinazione per essere indirizzata nel verso giusto. In compenso l'avantreno è sempre saldo e controllato anche nelle condizioni difficili e non arriva mai a «prendere sotto». La frenata ci è parsa piuttosto a punto poiché grazie all'apporto del disco anteriore (il piccolo tamburo posteriore svolge soltanto una certa azione equilibratrice), le decelerazioni sono potenti e progressive.

L'avviamento manca qualche colpo specie a freddo per la forte pressione da applicare sulla leva, ma «canta» potente ed esuberante con la sua voce piena, e risulta migliorato nella zona bassa dell'erogazione rispetto al precedente. L'entrata in coppia è potentissima a circa 7000 giri, dopo aver superato quell'incertezza attorno ai 6000 giri (dovuta anche alle vibrazioni) che già manifestava la precedente versione. Nettissimo risulta il miglioramento in potenza massima (è la più potente quarto di litro della prova) e anche in allungo.

La frizione ha accusato un intervento un tantino secco, ma migliora con l'uso, mentre il cambio ha buona manovrabilità e precisione anche se risulta un pelo rumoroso a caldo.

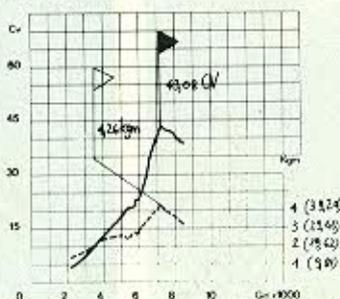
I NOSTRI DATI

LA NOSTRA PAGELLA

LINEA	27
FINITURE	27
POSIZIONE DI GUIDA	27
SOSPENSIONI	28
MOTORE	30
FRIZIONE E CAMBIO	27
FRENI	29
GUIDA	28
PRESTAZIONI	LODE
PREZZO	26
TOTALE	284

Rapporto motore/banco: 4,65
Braccio: 716 mm.
Temperatura: 14 °C
Pressione: 1036 mb
Umidità relativa: 15%
Fattore di correzione: 0,980
Potenza massima alla ruota: 43,08 CV a 7250 giri
Coppia massima alla ruota: 4,26 kgm a 7250 giri

RISPOSTA DEL BANCO



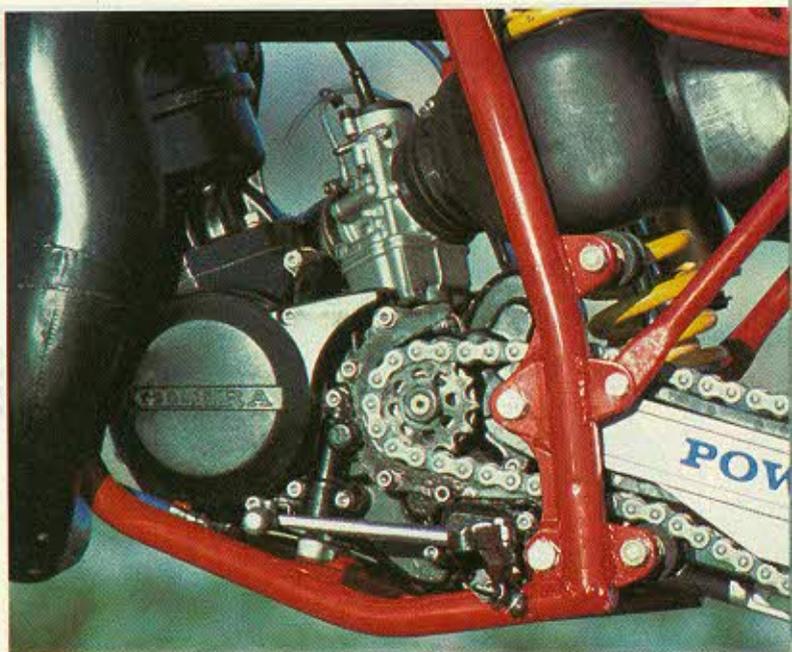
PESO EFFETTIVO

Peso rilevato in ordine di marcia: 107,900 kg (con tutti i liquidi e 4,5 kg. di carburante nel serbatoio)
Peso dichiarato a secco: 99 kg.





Con oltre 43 cavalli alla ruota, la NX 250 LC è la quarto di litro più potente disponibile per i privati. Con una posizione di guida ottimale per i piloti di alta statura, richiede una certa determinazione per essere sfruttata al meglio. Veramente su livelli di eccellenza la frenata, grazie all'ottimo lavoro del disco anteriore



CR entusiasmante

STRETTAMENTE imparentata con la ottavo di litro, la CR 250, pur mantenendo un telaio monotrave sdoppiato all'altezza della testata con zona posteriore asportabile, impiega invece sospensioni Showa. All'avantreno una forcella oleopneumatica a perno avanzato con steli da 43 mm Ø regolabile sempre su 18 posizioni in compressione, ma con una escursione utile di 305 mm. Al retrotreno, cuore della sospensione Pro-Link c'è un ammortizzatore oleopneumatico (più lungo di 15,5 mm del precedente) ampiamente regolabile, in grado di fornire 320 mm di escursione effettiva alla ruota posteriore.

L'interasse è stato soltanto lievemente ritoccato (aumentato da 1475 a 1480 mm), mentre la geometria di sterzo, incentrata su di un canotto inclinato (come la CR 500) di 27°30', vanta un'avancorsa di 112 mm. Come per la sorella minore, identico è l'impianto frenante: disco anteriore da 244 mm Ø con pinza a doppio pistoncino parallelo, e tamburo posteriore da 130 mm Ø.

Gli interventi sulla meccanica, che lo scorso anno era ai vertici, sono giustamente stati contenuti. Le misure caratteristiche restano immutate (motore a «corsa lunga» con alesaggio e corsa di 66x72 mm), ma il propulsore presenta un differente dimensionamento del pistone per modificare i diagrammi. Il cilindro è in alluminio con canna in ghisa. I pur tangibili incrementi di potenza e coppia dichiarati (e rilevati) per questo mono a due tempi raffreddato a liquido con induzione lamellare sono stati ottenuti con un nuovo impianto di scarico, un differente dimensionamento della camera ATAC e con un carburatore Keihin con Venturi a sezione quadra da 36 mm. L'accensione è elettronica a scarica di condensatore mentre il cambio è a cinque velocità.

COME VA - È decisamente la migliore della scuderia Honda, oltretutto la più entusiasmante poiché rappresenta il miglior esempio di equilibrio fra agilità di guida (molto vicina a quella della 125), e le notevoli doti di potenza e coppia che ricordano l'esuberante mezzo litro. La posizione di guida è stupenda, perché raccolta e con una sella comoda e naturale che, raccordata al resto, permette i più ampi spostamenti, bene assecondato dalle staffe appena sotto al perno del forcellone.

La maneggevolezza è elevatissima per una quarto di litro: la CR è prontissima nel rispondere nelle rapide inversioni di traiettoria od inclinazione, qualità che viene esaltata nei tratti più lenti. Anche sui fondi più duri, la forcella mantiene un ottimo comportamento conferendo ulteriore precisione all'avantreno, mentre il retrotreno accusa ancora qualche saltellamento nella guida al limite.

Un vero gioiello insomma, perfettamente assecondato da un impianto frenante di prim'ordine che fornisce decelerazioni potenti e progressive, oltretutto confortato da un assetto in staccata solido e sicuro garantito dalla sospensione Pro-Link.

Il propulsore resta grande protagonista nell'eccellente rendimento globale di questa macchina. Si avvia piuttosto bene e sa riprendere da regimi bassissimi con un'incredibile dolcezza. Più della potenza, elevata ma non eccezionale, stupiscono la sostanza ai regimi intermedi, che rendono spontaneo il paragone con i motori da mezzo litro. Per cogliere la perfezione come si vede dal grafico, manca solo un pelo di allungo. Il solito plauso va a frizione e cambio: modulabile e resistente la prima, e dolce e preciso il secondo anche se ha mostrato una certa tendenza ad irruvidirsi a caldo.



Imparentata da vicino con la CR 125, la quarto di litro Honda ha entusiasmato i collaudatori per la notevolissima agilità con la quale si lascia condurre, accoppiata alle doti di un propulsore potente e sfruttabile. Il telaio, in alto, ha la parte posteriore smontabile



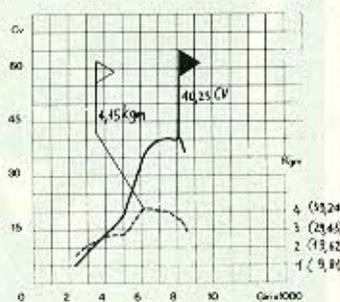
I NOSTRI DATI

LA NOSTRA PAGELLA

LINEA	LODE
FINITURE	30
POSIZIONE DI GUIDA	LODE
SOSPENSIONI	28
MOTORE	30
FRIZIONE E CAMBIO	29
FRENI	LODE
GUIDA	30
PRESTAZIONI	30
PREZZO	26
TOTALE	308

Rapporto motore/banco: 3,57
Braccio: 716 mm.
Temperatura: 10 °C
Pressione: 1020 mb
Umidità relativa: 44%
Fattore di correzione: 0,986
Potenza massima alla ruota: 40,25 CV
CV a 8100 giri
Coppia massima alla ruota: 4,15 kgm a 6100 giri

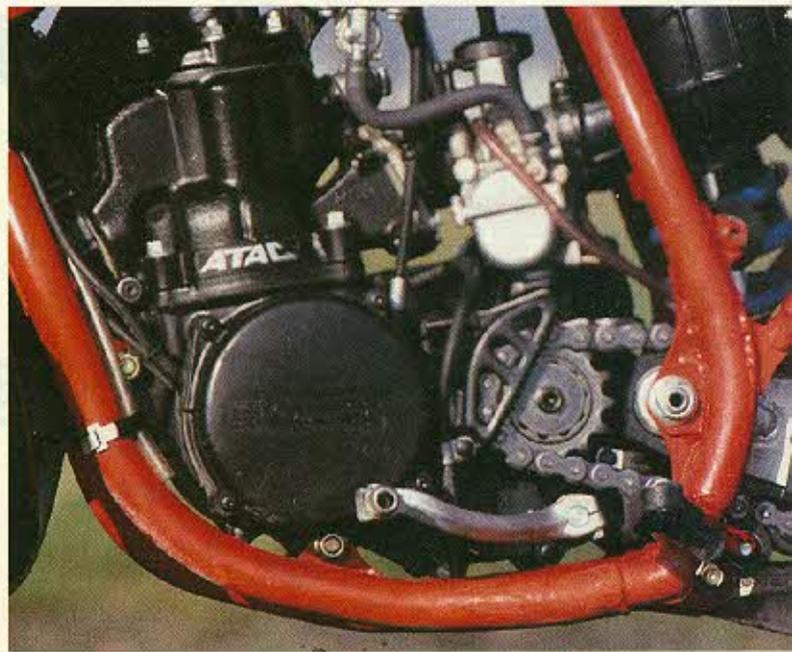
RISPOSTA DEL BANCO



PESO EFFETTIVO

Peso rilevato in ordine di marcia: 104,900 kg (con tutti i liquidi e 4,5 kg. di carburante nel serbatoio)
Peso dichiarato a secco: 96,5 kg.





MX virile

CON la replica della 250 campione del mondo, di Heinz Kinigadner, la KTM ha confermato la sua grande tradizione di efficienza e conoscenza del settore. La «Kini-Replica» si presenta con una sospensione posteriore Pro-Lever migliorata come schema e cinematismi, fornita di ammortizzatore oleopneumatico White Power regolabile su numerose posizioni di freno idraulico in compressione ed estensione, oltre che senza soluzione di continuità nel precarico molla. Il telaio monoculla sdoppiata risulta più corto di 10 mm rispetto allo scorso anno. Il forcellone è in alluminio estruso e l'escursione utile della ruota posteriore è di 330 mm. La forcella è una Marzocchi teleidraulica PA con steli da 42 mm \varnothing e 300 mm \varnothing di escursione. Novità nell'impianto frenante con la comparsa di un disco Brembo da 240 mm \varnothing anteriore forato ad asole tangenziali con montaggio flottante e un tamburo posteriore al magnesio a doppia camma da 130 mm \varnothing .

Il motore per quanto conservi la fisionomia tipica dei propulsori KTM è tuttavia completamente modificato strutturalmente, visto che dalle precedenti misure superquadre di 71x62 mm si è passati alle attuali (lievemente sottoquadre) di 67,5x69 mm, soprattutto per restituire al propulsore buone doti di erogazione ai medi regimi senza inserire valvole od altri dispositivi sullo scarico.

Pressoché simili alla precedente versione sono invece gli altri «accessori» a cominciare dall'induzione lamellare col classico «pacco» a diedro alimentato da un robusto carburatore Bing da 38 mm \varnothing , e con la collaudata accensione elettronica Motoplatt. La macchina risulta ulteriormente alleggerita, la frizione è multidisco in bagno d'olio ed il cambio è sempre a 5 velocità.

COME VA - Sostanzialmente l'impostazione di guida non sembra granché mutata rispetto alla precedente versione: sempre «maschia», col pilota piuttosto in alto ed il manubrio decisamente aperto. Meglio ricordata è ora la struttura sella/serbatoio che permette anche un maggior avanzamento nella guida al limite. Il controllo sul veicolo è dunque migliorato e permette di godere appieno delle valide caratteristiche di guida offerte da questa quarto di litro.

Agile e leggera nei salti, ma bene equilibrata nelle discese ripide, vanta un'ottima taratura della forcella, che è effettivamente in grado di assorbire completamente le asperità sia sullo stretto come sul veloce, col risultato di un avantreno sempre preciso. Il retrotreno grazie al modificato Pro-Lever, risulta effettivamente più preciso sullo sconnesso, ma accusa ancora qualche risposta secca sul veloce tormentato.

Resta però una macchina non maneggevolissima, che richiede un certo impegno di guida soprattutto sullo stretto. Il freno a disco montato anteriormente sulla «K» 250 non ci ha particolarmente entusiasmato, poiché richiedeva un notevole sforzo per essere azionato. Ci è piaciuta tuttavia la sua resistenza agli sforzi prolungati. Meglio invece il doppia camma posteriore, solido e potente. Il motore ci ha convinto appieno, oltre che per la robusta potenza erogata, anche perché sa essere molto pronto soprattutto nella fase intermedia dell'erogazione anche senza l'ausilio delle valvole sullo scarico. Riprende progressivo ed ha fornito notevoli valori di coppia, peccato che manchi un poco di allungo. Lodevole la frizione, robusta e con stacchi estremamente puliti, mentre il cambio per quanto ben manovrabile, ha mostrato imprecisione a caldo, specie nell'aggancio della seconda.



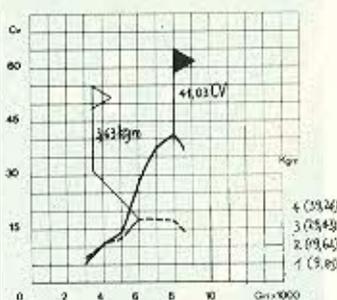
I NOSTRI DATI

LA NOSTRA PAGELLA

LINEA	27
FINITURE	28
POSIZIONE DI GUIDA	28
SOSPENSIONI	28
MOTORE	30
FRIZIONE E CAMBIO	28
FRENI	27
GUIDA	29
PRESTAZIONI	30
PREZZO	25
TOTALE	280

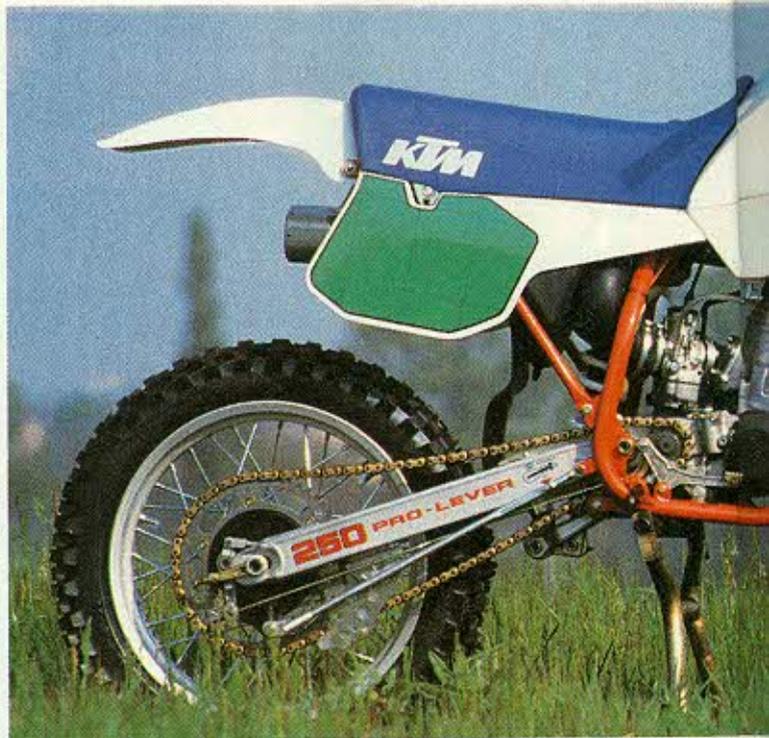
Rapporto motore/banco: 3,33
 Braccio: 716 mm.
 Temperatura: 9 °C
 Pressione: 1024 mb
 Umidità relativa: 49%
 Fattore di correzione: 0,981
 Potenza massima alla ruota: 41,03 CV a 8000 giri
 Coppia massima alla ruota: 3,63 kgm a 6000 giri

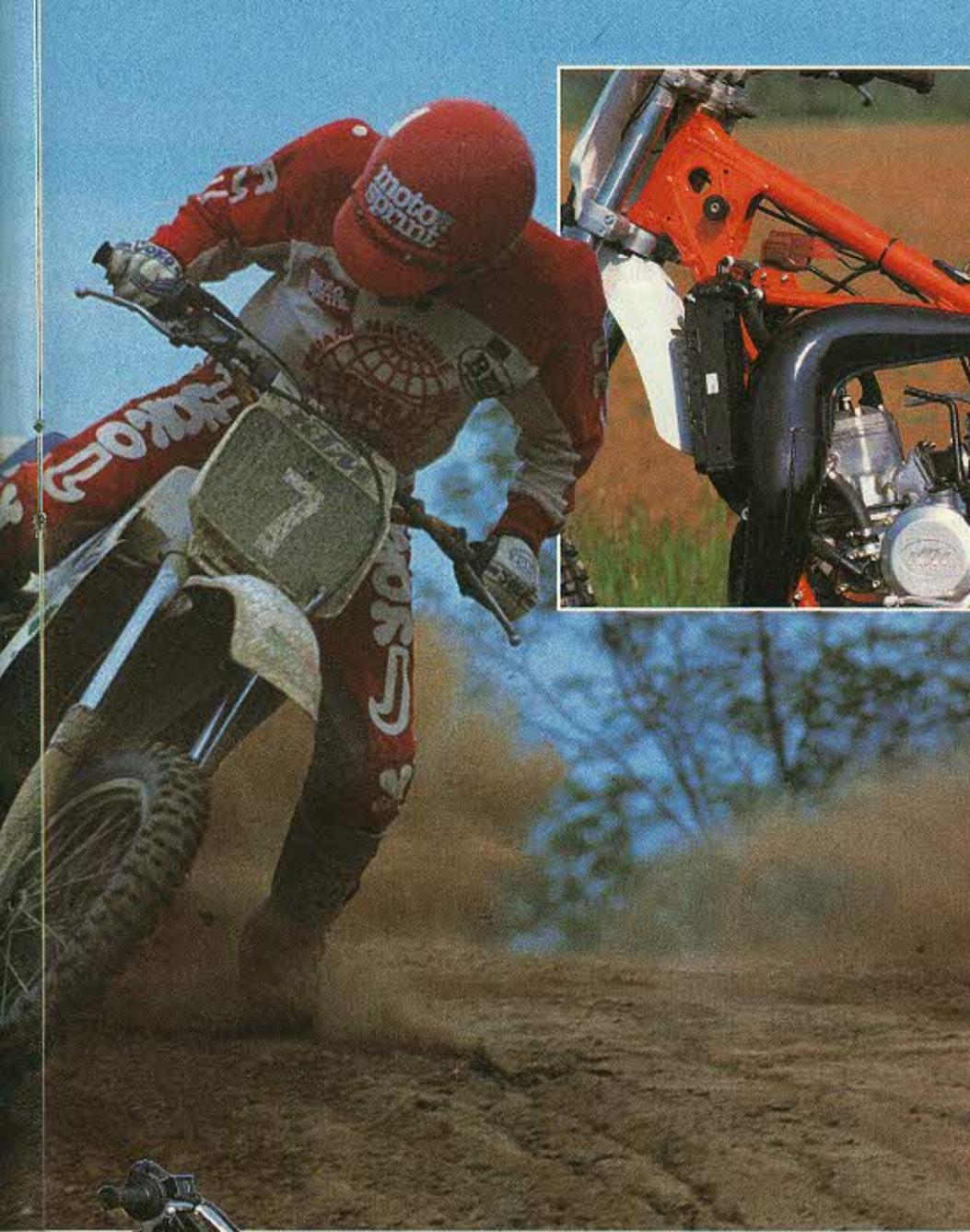
RISPOSTA DEL BANCO



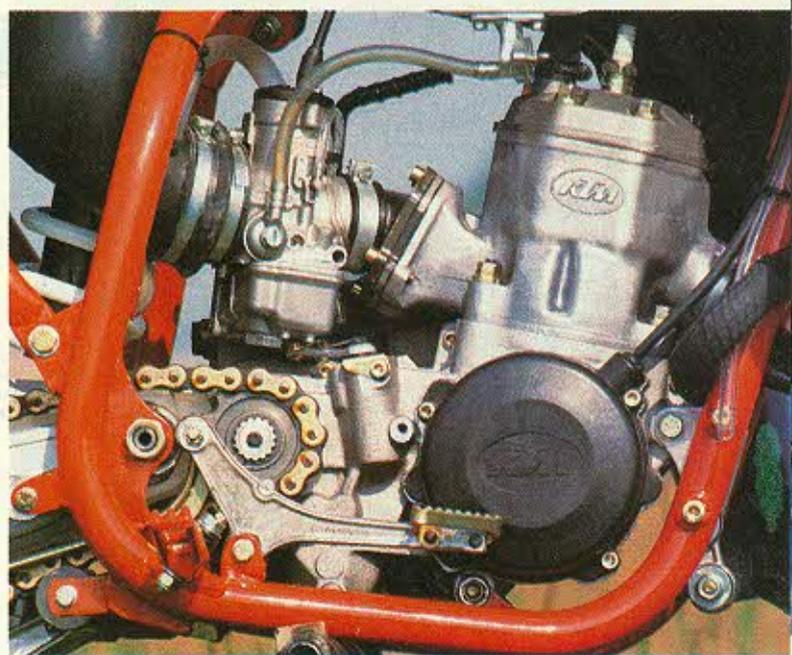
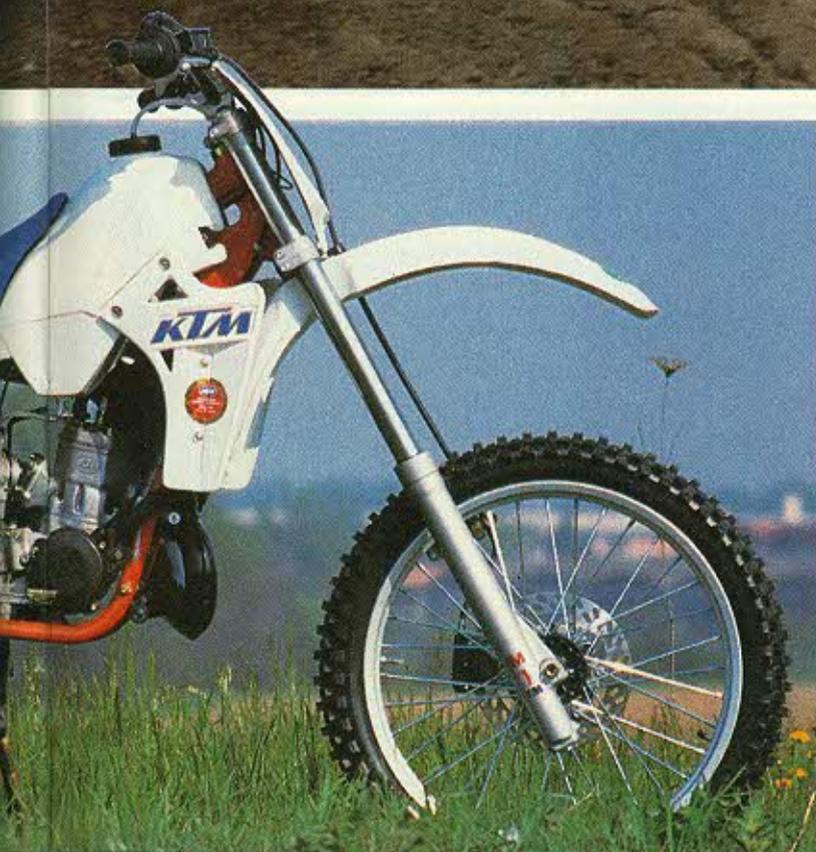
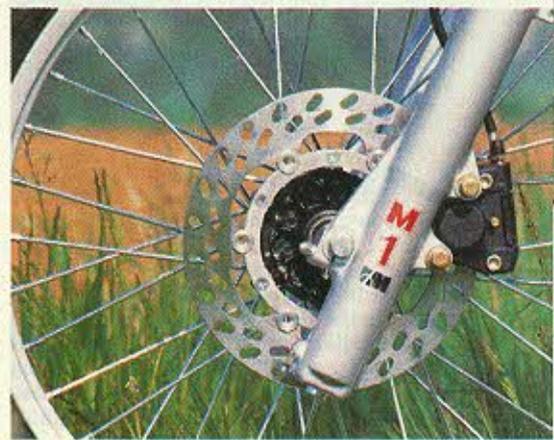
PESO EFFETTIVO

Peso rilevato in ordine di marcia: 102,500 kg
 (con tutti i liquidi e 4,5 kg. di carburante nel serbatoio)
 Peso dichiarato a secco: 96,5 kg.





Quasi una replica dalla moto vittoriosa nel mondiale '84 con Kinigadner, la MX 250 monta ora un rinnovato sistema monoammortizzatore Pro-Lever con unità White Power oltre a tante altre modifiche di dettaglio. Richiede una guida decisa per dare il meglio di sé



RM professionale

ABBASTANZA vicina come impostazione di massima alla RM 125, la quarto di litro ne ricalca a grandi linee il telaio, monoculla sdoppiata all'altezza del cilindro con la culla (asimmetrica) che continua sul lato destro fino al sottosella. Poderosa la nuova forcella Kayaba da 43 mm Ø (con una speciale valvola ad ammortizzamento progressivo) oleopneumatica con escursione di 300 mm prevede ben 17 possibilità di taratura in compressione ed addirittura 21 in estensione.

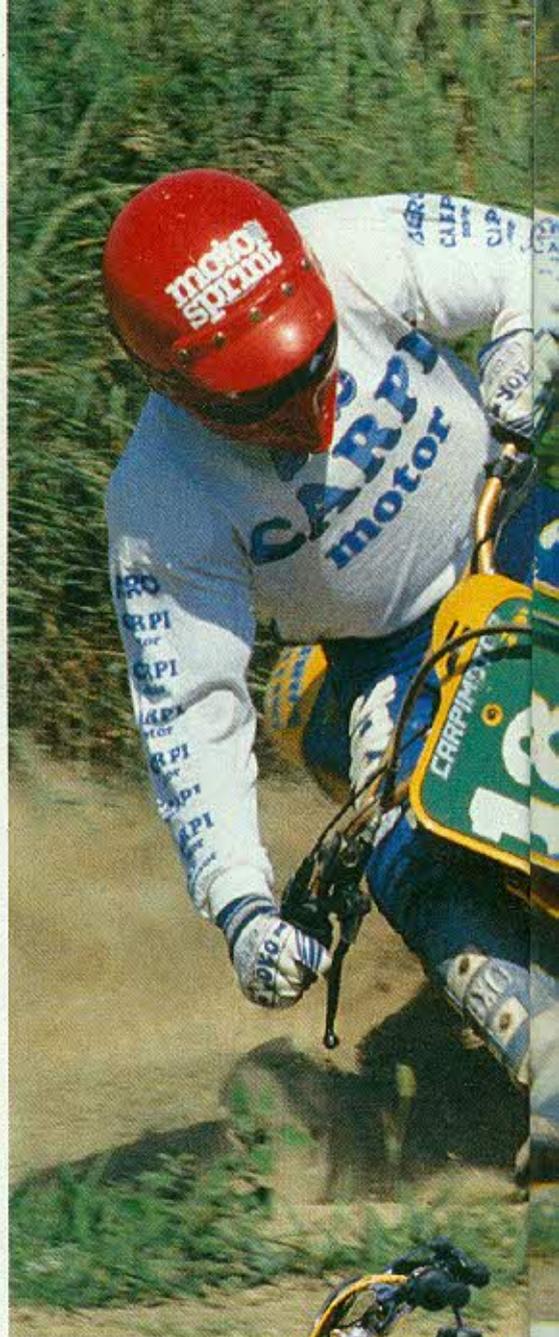
Anche al retrotreno, ove non manca la sospensione Full Floater monoammortizzatore, ci sono notevoli interventi sull'ammortizzatore oleopneumatico di nuovo tipo che offre 4 posizioni di taratura in compressione e ben 21 in rilascio, oltre che ovviamente nel precarico molla. L'escursione fornita alla ruota posteriore è di 320 mm. Anche l'impianto frenante presenta grosse novità: è stato infatti adottato come per la 125 RM un bel freno anteriore a disco da 240 mm Ø forato ad evolvente, mentre al retrotreno è stato mantenuto il noto tamburo da 130,7 mm Ø monocamma.

Il buon incremento registrato nelle prestazioni erogate dalla nuova Suzuki RM 250, è dovuto (dal precedente Mikuni VM 36 SS ora siamo passati al VM 38 SS) correlato alle modifiche strutturali che hanno subito testa e cilindro. Ora il pistone ha cielo piatto (e non bombato) e la testata è stata conseguentemente modificata anche se non ha praticamente subito ritocchi il rapporto di compressione. Il motore è ovviamente raffreddato a liquido con un nuovo radiatore in due sezioni, e l'induzione è lamellare con sistema «Power Reed Intake System». L'accensione è la classica Suzuki-Pei a scarica di condensatore, mentre il cambio è a «sole» cinque velocità.

COME VA - Mantenendo fede alla tradizione, la Suzuki ben poco ha voluto cambiare nell'assetto di guida della sua quarto di litro, caratterizzata da un ottimo inserimento nel veicolo e da immutate quote sella/serbatoio/manubrio/pedane. Non si tratta di una macchina propedeutica cioè adatta anche ai principianti com'è ad esempio la Yamaha, ma per essere sfruttata a fondo va impiegata con forza e determinazione. Negli inserimenti in curva occorre infatti decisione ed è necessario aprire prima possibile l'acceleratore, altrimenti si manifesta un evidente sottosterzo.

La forcella ci è sembrata fra le migliori disponibili soprattutto per la grande possibilità di taratura sulle quali abbiamo effettivamente potuto contare per adattare la macchina al percorso affrontato. Il potenziale di questa moto è evidente sulle piste veloci anche accidentate, ove emerge l'effettiva tangibile progressività della sospensione Full Floater che incassa con disinvoltura anche gli atterraggi dai grandi salti. Anche la frenata è ineccepibile; mordente e progressiva come quella della Yamaha, ben coadiuvata da una stupenda unità posteriore.

La rapportatura del cambio (precisissimo) è un pelo lunga, adatta appunto alle piste veloci; questo, unito alla coppia non eccezionale, impone un certo uso della frizione sui percorsi tortuosi. Quest'ultima, pur non essendo morbida, non si lamenta mai del trattamento anche se duro. Il motore è probabilmente il migliore della categoria in fatto di allungo e come si vede dal grafico anche fra i più dotati in potenza massima. Entra però in coppia in maniera un pelo brusca e non è dei più brillanti nei regimi intermedi di utilizzazione.



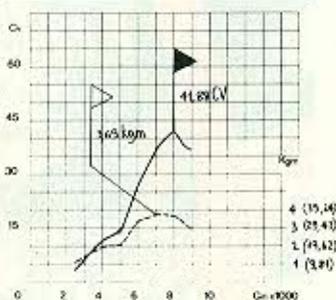
I NOSTRI DATI

LA NOSTRA PAGELLA

LINEA	28
FINITURE	29
POSIZIONE DI GUIDA	30
SOSPENSIONI	LODE
MOTORE	30
FRIZIONE E CAMBIO	30
FRENI	LODE
GUIDA	30
PRESTAZIONI	29
PREZZO	26
TOTALE	302

Rapporto motore/banco: 3,91
 Braccio: 716 mm.
 Temperatura: 13 °C
 Pressione: 1010 mb
 Umidità relativa: 58%
 Fattore di correzione: 1,007
 Potenza massima alla ruota: 41,88 CV a 8000 giri
 Coppia massima alla ruota: 3,69 kgm a 7000 giri

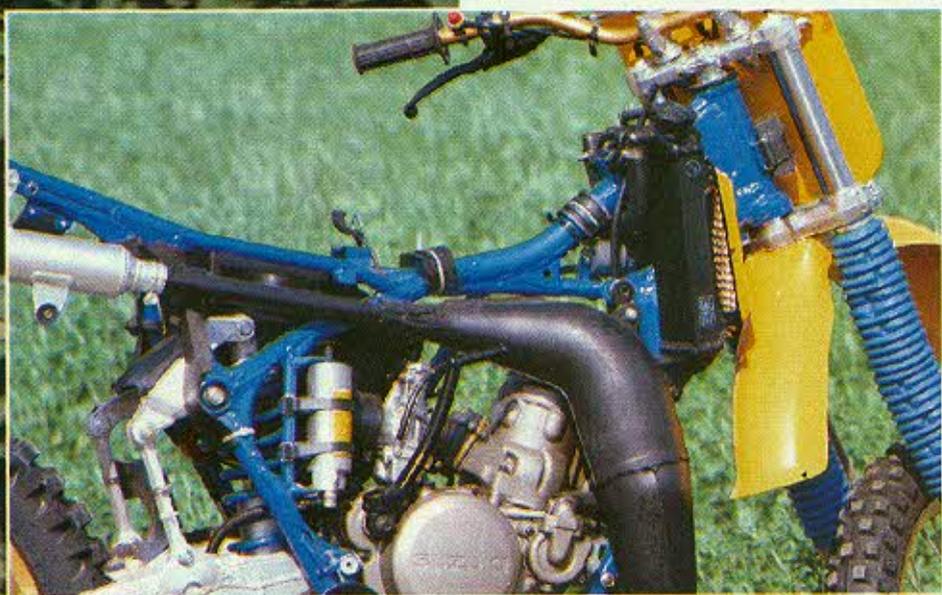
RISPOSTA DEL BANCO



PESO EFFETTIVO

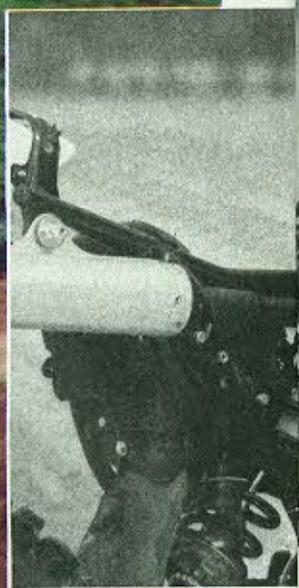
Peso rilevato in ordine di marcia: 102,100 kg (con tutti i liquidi e 4,5 kg. di carburante nel serbatoio)
 Peso dichiarato a secco: 97 kg.





Imparentata da vicino con la 125, la Suzuki RM 250 è una cross particolarmente a punto dove impressionano i lavori di potenziamento del propulsore e l'ottima forcella Kayaba con steli da 43 mm Ø. Va guidata con forza e determinazione da piloti esperti. Il motore è ai vertici della categoria in fatto di allungo





YZ virtuosa

ANCHE per la YZ 250 gli interventi si sono rivolti principalmente agli affinamenti ciclistici e ad interventi sulle sospensioni. Il telaio è un bel monotrave sdoppiato all'altezza della testata con un robusto montante sotto al serbatoio. Come per la YZ 125 all'avantreno viene impiegata una forcella Kayaba da 43 mm \varnothing oleopneumatica a perno avanzato con escursione di 300 mm, provvista di numerose possibilità di taratura. Oltre al carico pneumatico infatti è possibile regolarla su 8 posizioni di freno idraulico in compressione.

La sospensione posteriore New Monocross Rising Rate ad articolazione progressiva con cinematismi integralmente in alluminio, presenta un ammortizzatore costruito su principio De Carbon (gas + olio) molto inclinato, che garantisce 310 mm di escursione alla ruota posteriore. Notevoli anche in questo caso le possibilità di intervenire sulla taratura: precarico molla, compressione ed estensione, oltre al sistema BASS per il controllo dell'ammortizzatore in frenata. L'impianto frenante, identico alla ottavo di litro, prevede un disco forato da 240 mm \varnothing all'avantreno provvisto di pinza a doppio pistoncino, oltre ad un tamburo da 130 mm \varnothing al retrotreno.

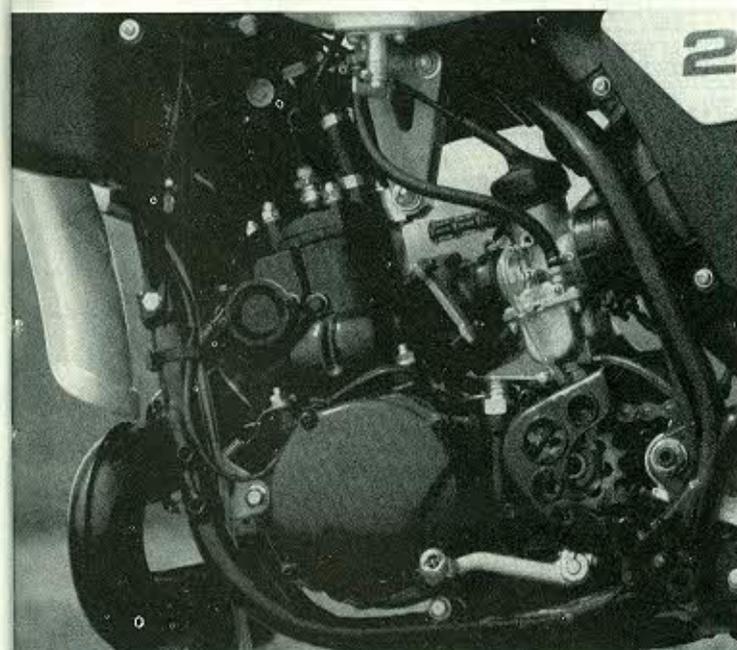
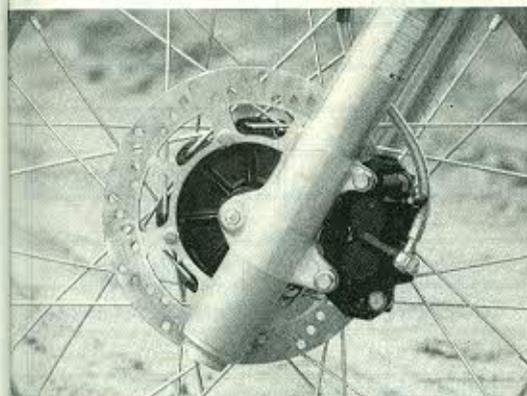
Anche il motore ha subito una robusta cura ricostituente che non ne ha intaccato la struttura: sempre mono cilindrico a due tempi, lamellare, con cilindro in alluminio e canna in ghisa riportata. Vanta l'esclusiva «chicca» della valvola YPVS sullo scarico comandata per via meccanica. L'alimentazione è incrementata con l'adozione di un grosso carburatore Mikuni VM 38 SS. Il cambio è a cinque velocità.

COME VA - Ampie conferme delle tradizioni pure in questo caso. Da sempre la Yamaha fa moto da cross adattissime anche ai meno esperti ed anche questa YZ 250 per la grande leggerezza, l'impostazione di guida non esasperata e la grande maneggevolezza sembra fatta apposta per i principianti. Ma anche i «manici» vengono messi nelle migliori condizioni per rendere al massimo. Come in precedenza il manubrio risulta un tantino alto rispetto al piano sella e questa è l'unica critica che facciamo all'impostazione di guida visto che per il resto è ben avanzata con comandi pressoché perfetti.

Nella guida questa Yamaha sa dare tanto richiedendo il minimo impegno. Docile e pronta nell'obbedire agli ordini vanta una sospensione posteriore che «copia» con perfezione i fondi più accidentati mantenendo un assetto ben controllato e sempre sicuro. Il suo terreno ideale è quello sabbioso ma si esalta comunque sui percorsi più stretti. La forcella è tuttavia risultata un pelo morbida in compressione. Eccellente la frenata come per la 125, soprattutto in ragione della grande modulabilità del freno anteriore.

Il propulsore si qualifica come il più dolce nell'erogazione, sempre morbida e progressiva in qualsiasi frangente. È tuttavia bene avvertibile il lavoro effettuato dai tecnici Yamaha (visibile anche leggendo le curve ottenute al banco) visto che rispetto alla precedente versione c'è maggior grinta in alto in fatto di potenza mentre non è da giudicarsi buono l'allungo. La frizione è eccellente: morbida e progressiva, non mostra tendenza a surriscaldare, mentre il cambio è dolce e preciso, anche se rivedremo la rapportatura delle prime tre marce.

La YZ 250 versione '85 continua degnamente la tradizione della casa dei tre diapason che ogni anno mette sul mercato delle cross da un quarto di litro molto sfruttabili e facili da condurre. Interessante la dotazione tecnica con il sistema BASS, che controlla la frenata posteriore, e la valvola YPVS



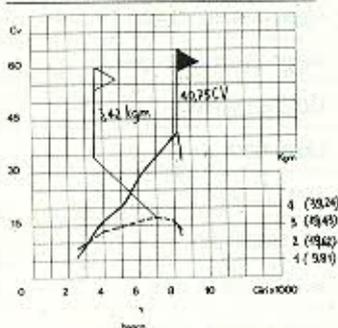
I NOSTRI DATI

LA NOSTRA PAGELLA

LINEA	28
FINITURE	29
POSIZIONE DI GUIDA	30
SOSPENSIONI	28
MOTORE	30
FRIZIONE E CAMBIO	29
FRENI	LODE
GUIDA	30
PRESTAZIONI	30
PREZZO	24
TOTALE	293

Rapporto motore/banco: 3,19
 Braccio: 716 mm.
 Temperatura: 28 °C
 Pressione: 1030 mb
 Umidità relativa: 40%
 Fattore di correzione: 1,009
 Potenza massima alla ruota: 40,75 CV a 8200 giri
 Coppia massima alla ruota: 3,42 kgm a 7000 giri

RISPOSTA DEL BANCO



PESO EFFETTIVO

Peso rilevato in ordine di marcia: 100,900 kg (con tutti i liquidi e 4,5 kg. di carburante nel serbatoio)
 Peso dichiarato a secco: 96,5 kg.

	APRILIA MX 125	CAGIVA WMX 125	HONDA CR 125 R	KTM MX 125
MOTORE	2T	2T	2T	2T
CILINDRI	1	1	1	1
RAFFREDDAMENTO	a liquido	a liquido	a liquido	a liquido
INDUZIONE	lamellare	lamellare	lamellare	lamellare
ALESAGGIO E CORSA (mm)	54 x 54	56 x 50,6	54 x 54	54 x 54
CILINDRATA (cc)	123,67	124,63	123,67	123,67
RAPPORTO DI COMPRESIONE	15,5:1	15:1	8,4:1*	14:1
CARBURATORE	Dellorto PHBE 36 US	Dellorto PHBE36 SS	Keihin 34	Dellorto PHBE 36
LUBRIFICAZIONE	mix 2% Bardahl RMC	mix 2%	mix 2% synt	mix 2,5% Shell
ACCENSIONE	elettronica Motoplat	elettronica Motoplat	elettronica CDI	elettronica Motoplat
CANDELA	Champion N 84G	Champion N 82G	NGK BR9 EG ND W27ESR-V	Bosch W 07 CS
TRASMISSIONE PRIMARIA	ingranaggi (3,619)	ingranaggi (3,555)	ingranaggi (3,200)	ingranaggi (3,050)
TRASMISSIONE FINALE	catena (3,769)	catena (4,083)	catena (3,923)	catena (3,875)
RAPPORTO 1.	2,385	2,150	2,333	2,780
RAPPORTO 2.	1,933	1,786	1,875	2,067
RAPPORTO 3.	1,588	1,466	1,555	1,647
RAPPORTO 4.	1,316	1,250	1,300	1,368
RAPPORTO 5.	1,095	1,105	1,136	1,190
RAPPORTO 6.	0,955	0,952	1,000	1,050
FRIZIONE	multidisco in olio	multidisco in olio	multidisco in olio	multidisco in olio
CAMBIO	6 marce	6 marce	6 marce	6 marce
TELAIO	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata
SOSPENSIONE ANTERIORE	Marzocchi teleidraulica	Marzocchi teleidraulica	Kayaba oleopneumatica	Marzocchi teleidraulica
ESCURSIONE (mm)	280	300	300	300
SOSPENSIONE POSTERIORE	monoammort. APS	monoammort. Soft Damp	monoammort. Pro-Link	monoammort. Pro-Lever
ESCURSIONE (mm)	315	315	310	320
PNEUMATICO ANTERIORE	3,00-21	3,00-21	3,00-21	3,00-21
PNEUMATICO POSTERIORE	4,25-18	4,25-18	4,00-18	4,60-18
FRENO ANTERIORE (mm Ø)	disco (230)	disco (230)	disco (244)	disco (240)
FRENO POSTERIORE (mm Ø)	doppia camma (124)	monocamma (130)	monocamma (130)	doppia camma (130)
LUNGHEZZA (mm)	2150	2150	2140	2130
LARGHEZZA (mm)	850	830	825	850
ALTEZZA (mm)	1220	1220	1215	1220
INTERASSE (mm)	1415	1492	1460	1445
ALTEZZA SELLA (mm)	940	920	930	935
LUCE A TERRA (mm)	365	355	355	380
PESO A SECCO (kg)	89	89	87	86
CAPACITÀ SERBATOIO (litri)	8,5	8,8	6,5	9,5
PREZZO F.F. O F.I. IVA INCL. (L)	4.550.000	4.199.620	4.830.000	4.450.000

calcolato secondo il metodo giapponese.

SUZUKI 125 RM	YAMAHA YZ 125 L
2T	2T
1	1
a liquido	a liquido
lamellare	lamellare
54 x 54	56 x 50
123,67	123,15
8,5/1*	10,3/1 *
Mikuni VM 34 SS	Mikuni VM 34 SS
Mix 5% (o 2,5% synt oil)	mix 2% Shell
elettronica Suzuki - PEI CDI	elettronica CDI Hitachi
IGK B 9 EGV ND W 27 ES-GU	Champion N 84 G
ingranaggi (3,157)	ingranaggi (3,333)
catena (4,083)	catena (4,167)
2,143	2,462
1,750	1,857
1,444	1,500
1,250	1,250
1,095	1,105
1,000	1,000
multidisco in olio	multidisco in olio
6 marce	6 marce
monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata
Kayaba oleopneumatica	Kayaba teleidraulica
300	300
monoammort. Full-Floater	monoammort. New Monocross
320	310
90/80-21	90/40-21
120/80-18	120/80-16
disco (240)	doppia camma (130)
monocamma (120,7)	monocamma (130)
2160	2135
855	850
1265	1230
1475	1450
950	930
320	350
87	88
7	7,5
4.720.000	4.800.000



L'Aprilia 125 ha ottenuto il top del punteggio nella nostra pagella (a pari merito con la Cagiva, ma con ben cinque «lode») impressionando favorevolmente i nostri tester soprattutto per la guida e le prestazioni. Grande parte del merito va al propulsore che ha fatto vedere al banco ben 31,45 cavalli alla ruota

LE CARATTERISTICHE FONDAMENTALI

	APRILIA MX 125	CAGIVA WMX 125	HONDA CR 125	KTM MX 125	SUZUKI RM 125	YAMAHA YZ 125
ALESAGGIO X CORSA (mm)	54x54	56x50,6	54x54	54x54	54x54	56x50
CILINDRATA (cc)	123,67	124,63	123,67	123,67	123,67	123,15
RAPPORTO CORSA/ALESAGGIO	1	0,9	1	1	1	0,89
INDICE DI ELASTICITÀ	1,18	1,11	1,25	1,05	1	1,06
VELOCITÀ LINEARE MEDIA PISTONE (m/s)	20,16	19,82	19,35	18,72	19,98	18,50
POTENZA SPECIFICA (CV/litro)	254,31	260,37	231,34	252,20	240,07	258,87
POTENZA PER UNITÀ SUPERFICIE STANTUFFO (CV/cm²)	1,37	1,32	1,25	1,36	1,30	1,29
P.M.E. AL REGIME DI POTENZA MASSIMA (kg/cm²)	10,22	9,97	9,68	10,91	9,73	10,50
P.M.E. AL REGIME DI COPPIA MASSIMA (Kg/cm²)	10,33	10,30	9,92	11,03	9,73	10,57
PESO IN ORDINE DI MARCIA (Kg)	94,7	96,5	94,7	90,9	95,7	95,3
RAPP. PESO/POT. CON PILOTA IN ASSETTO DI MARCIA (Kg/CV)	5,24	5,13	5,76	5,16	5,58	5,29

	APRILIA MX 250	GILERA HX 250	HONDA CR 250 R	KTM 250 MX
MOTORE	2T	2T	2T	2T
CILINDRI	1	1	1	1
RAFFREDDAMENTO	a liquido	a liquido	a liquido	a liquido
DISTRIBUZIONE	disco rotante	disco rotante	lamellare/ATAC	lamellare
ALESAGGIO E CORSA (mm)	72 x 61	71,5 x 62	66 x 72	67,5 x 69
CILINDRATA (cc)	246,36	248,94	246,33	246,91
RAPPORTO DI COMPRESSIONE	14:1	15:1	8,6:1*	14:1
CARBURATORE	Dellorto PHBE 36 US	Dellorto PHBE 36	Keihin PE 40 D	Bing 38
LUBRIFICAZIONE	mix 2% Bardahl RMC	mix 1% Agip	mix synt 2%	mix 2,5% Shell
ACCENSIONE	elettronica Bosch	elettronica CDI	elettronica CDI	elettronica Motoplatt
CANDELA	Champion N 84G Bosch W 300T2	Champion N 82 S	NGK BR8 EG NB W24ESR-V	Bosch W 08 CS Champion 82 S
TRASMISSIONE PRIMARIA	ingranaggi (2,210)	ingranaggi (2,740)	ingranaggi (3,000)	ingranaggi (2,414)
TRASMISSIONE FINALE	catena (2,750)	catena (3,385)	catena (3,642)	catena (4,000)
RAPPORTO 1.	2,385	2,077	1,800	2,000
RAPPORTO 2.	1,769	1,667	1,470	1,625
RAPPORTO 3.	1,400	1,375	1,210	1,333
RAPPORTO 4.	1,118	1,667	1,000	1,100
RAPPORTO 5.	0,955	1,000	0,833	0,955
RAPPORTO 6.	—	—	—	—
FRIZIONE	multidisco in olio	multidisco in olio	multidisco in olio	multidisco in olio
CAMBIO	5 marce	5 marce	5 marce	5 marce
TELAIO	monoculla sdoppiata	doppia culla	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata
SOSPENSIONE ANTERIORE	Marzocchi teleidraulica	Marzocchi teleidraulica	Showa oleopneumatica	Marzocchi teleidraulica
ESCURSIONE (mm)	280	300	305	300
SOSPENSIONE POSTERIORE	monoammort. APS	monoammort. Power Drive	monoammort. Pro-Link	monoammort. Pro-Lever
ESCURSIONE (mm)	330	342	320	320
PNEUMATICO ANTERIORE	3,00-21	3,00-21	90/90-21	3,00-21
PNEUMATICO POSTERIORE	4,25-18	4,25-18	130/80-18	4,60-18
FRENO ANTERIORE (mm Ø)	disco (230)	disco (230)	disco (244)	disco (240)
FRENO POSTERIORE (mm Ø)	doppia camma (124)	monocamma (130)	monocamma (130)	doppia camma (130)
LUNGHEZZA (mm)	2170	2155	2180	2180
LARGHEZZA (mm)	830	850	825	850
ALTEZZA (mm)	1220	1300	1215	1240
INTERASSE (mm)	1430	1480	1480	1460
ALTEZZA SELLA (mm)	960	960	960	950
LUCE A TERRA (mm)	365	360	340	350
PESO A SECCO (kg)	99	99	96,5*	96,5
CAPACITÀ SERBATOIO (litri)	8,5	7	7,5	9,5
PREZZO F.F. O F.I. IVA INCL. (Lire)	4.850.000	4.282.220	5.330.000	4.950.000

* senza scarico, candela, e accessori motore ** calcolato secondo il metodo giapponese.

TO CROSS DE TECNICHE

SUZUKI 250 RM	YAMAHA YZ 250
2T	2T
1	1
a liquido	a liquido
lamellare	NG 82 G lamellare/YPVS
70 x 64	68 x 68
246,30	246,95
8,4:1**	8,5:1**
Mikuni VM 38 SS	Mikuni VM 38 SS
mix 5% (o 2,5% synt)	mix Shell 2%
elettronica Suzuki - PEI CDI	elettronica CDI
NGK B8 EGV	Champion N 86
ingranaggi (2,565)	ingranaggi (2,625)
catena (3,571)	catena (3,692)
2,076	2,142
1,722	1,750
1,380	1,444
1,174	1,200
1,000	1,000
—	—
multidisco in olio	multidisco in olio
5 marce	5 marce
monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata
Kayaba oleopneumatica	Kayaba oleopneumatica
300	300
monoammort. Full-Floater	monoammort. N. Monocross
317	320
100/80-21	90/90-21
130/80-18	130/80-18
disco (240)	disco (240)
monocamma (130,7)	monocamma (130)
2165	2170
855	850
1265	1220
1475	1470
955	965
370	340
97	96,5
9	8,5
5.428.000	5.600.000



Nella combattutissima classe 250 c'è un grande equilibrio dato dall'alto livello tecnico delle realizzazioni dei costruttori europei e giapponesi. Alla fine ha primeggiato la Honda CR che offre al pilota una posizione di guida razionale ed un grande equilibrio tra prestazioni, finiture e sfruttabilità

LE CARATTERISTICHE FONDAMENTALI

	APRILIA MX 250	GILERA HX 250	HONDA CR 250 R	KTM MX 250	SUZUKI RM 250	YAMAHA YZ 250
ALESAGGIO X CORSA (mm)	72x61	71,5x62	66x72	67,5x69	70x64	68x68
CILINDRATA (cc)	248,36	248,94	246,33	246,92	246,30	246,95
RAPPORTO CORSA/ALESAGGIO	0,85	0,87	1,09	1,02	0,91	1
INDICE DI ELASTICITÀ	1,13	1	1,43	1,42	1,15	1,25
VELOCITÀ LINEARE MEDIA PISTONE (m/s)	16,88	14,98	19,44	18,40	17,07	18,59
POTENZA SPECIFICA (CV/litro)	152,08	173,05	163,40	166,17	170,04	165,01
POTENZA PER UNITÀ SUPERFICIE STANTUFFO (CV/cm²)	0,93	1,07	1,18	1,15	1,09	1,12
P.M.E. AL REGIME DI POTENZA MASSIMA (kg/cm²)	8,25	10,74	9,08	9,30	9,57	9,06
P.M.E. AL REGIME DI COPPIA MASSIMA (Kg/cm²)	8,46	10,74	10,54	9,31	9,59	9,09
PESO IN ORDINE DI MARCIA (Kg)	107,5	107,9	104,9	102,5	102,1	100,9
RAPP. PESO/POT. CON PILOTA IN ASSETTO DI MARCIA (Kg/CV)	4,7	4,13	4,35	4,20	4,11	4,19