

MOTOCROSS

ENDURO •

RALLY • TRIAL

NOVEMBRE 1990
ANNO XX - L. 5.000

11

GRITTI
TRICOLORE
«OVER 43»

**CROSS: DAI MASTERS
AI CAMPIONATI
JUNIOR E CADETTI**

**TEST:
LA SUZUKI DI PUZAR
HUSQVARNA 125 WR
BETA «ZERO» 91**

**ECCO LE HONDA
CROSS-ENDURO 91**

COLONIA PARTE II



**A TU PER TU CON LA SUZUKI
CAMPIONE DEL MONDO
DELLA 250**



Un giorno da leoni sulla RAM di ALEX PUZZAR

Di G. GOBBI
ed E. PACINI



Materiali compositi per il silenziatore, costruito in fibra di carbonio. È più leggero e, rispetto ad uno analogo in lega di alluminio, consente un certo contenimento delle rumorosità.



Primo piano per l'espansione, ne sono state usate, durante l'anno, di due tipi, una definita standard poiché utilizzata più spesso, e l'altra che fa guadagnare qualcosa in termini di allungo agli alti regimi. La loro configurazione è stata determinata nelle prove di inizio stagione quando sono state sperimentate anche varie soluzioni per i cilindri. Durante la stagione sono state impiegate invece differenti tipi di teste a diverso tasso di compressione. Da notare la centralina per la variazione d'anticipo con la sigla RH.

Cosa serve per vincere un mondiale di motocross? Un pilota, risponderemmo tutti, meglio un pilota come il nostro Alex Puzar che in questa stagione ci ha dato il più bel regalo che, da sportivi, ci potessimo aspettare. Nelle specialità del fuoristrada e in particolare nel motocross dove le gare sono relativamente brevi e il ritmo sostenutissimo, è opinione unanime che nel binomio uomo-macchina prevalga, ai fini del risultato, il fattore umano.

Tutti d'accordo. Non di meno va trascurato il mezzo meccanico, nel nostro caso la moto, la quale a sua volta deve il proprio valore oltre che alla capacità dei progettisti anche alla qualità dei tecnici che la gestiscono, quei meccanici spesso nell'ombra sempre fondamentali quando si vuole puntare in alto.

Di Alex Puzar vi abbiamo già parlato nei mesi scorsi. Ora tocca alla moto salire alla ribalta; la sua bianca Suzuki che, prima cosa da chiarire, deve la sua candida livrea (fin qui erano sempre state gialle) ai colori dello sponsor Chesterfield Scout.

È frutto della migliore tecnologia Suzuki. In Giappone ne sono state realizzate pochissime, per l'esattezza sei, da dividere equamente tra i due uomini del team di Michele Rinaldi, Alex Puzar e John Van den Berk. Quattro erano considerate da gara, le altre due muletto da allenamento.

Tutte sono arrivate dal Giappone a inizio campionato, complete nei minimi dettagli e accompagnate dai ricambi indispensabili per l'intera stagione. A gestirle ci hanno pensato uomini di provata capacità Michele e Carlo Rinaldi in testa poi, per la parte tecnica, l'ormai mitico Iller Aldini, «Aldo» nel mondo delle gare, padrone di

Cronaca di una nostra forzatamente breve avventura passata assieme alla Suzuki quarto di litro sul crossdromo di Lesignano Bagni. È una macchina eccezionale, a prima vista non tanto dissimile dai modelli di serie ma in realtà un vero prototipo curato fino al dettaglio. Ovviamente speciali per esecuzione e funzionalità tutti i vari organi, a partire dalle sospensioni fino all'efficacissimo propulsore



La RM 250 W (o RM 250) di Alex Puzar. Ad ogni gara la moto è stata completamente smontata fino al minimo particolare, sospensioni comprese, e quindi riassembleta senza necessariamente sostituire molti materiali. Ad esempio per l'intero mondiale sono stati utilizzati pochissimi cilindri, le espansioni invece vengono sostituite praticamente ad ogni manche a causa delle sassate che molto spesso provocano la deformazione del tratto iniziale. In questa versione il serbatoio carburante è in lega leggera: tiene 9,5 litri contro gli 8,6 di quello di serie, con un vantaggio in termini di peso, di circa 600 g.



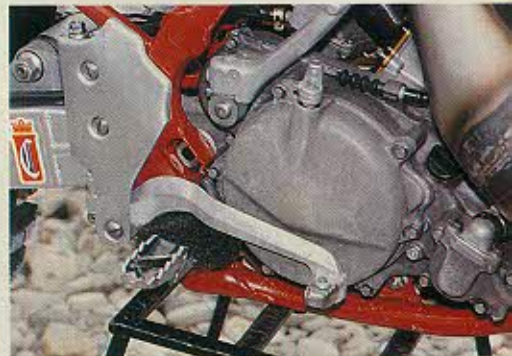
Particolarissimo il carburatore Mikuni fuso in terra, con valvola semi cilindrica tipo quella del Keihin PWK, Venturi a sezione circolare del diametro di 38 oppure 40 mm e, soprattutto, polverizzatore intercambiabile. È stato utilizzato nelle due versioni, pare che Puzar preferisca il grande e Van den Berk l'altro. Le valvole a lamelle hanno 4 petali in materiale composito, il cilindro è il sei travasi Suzuki con due scarichi separati da traversino; il pistone, di diametro identico a quello della moto di serie, è ad una sola fascia.



Esclusa l'uscita dalla testa che è quella delle moto di serie '90, il circuito di raffreddamento è lo stesso delle RM '91. Compagno già, infatti, i tubi che collegano i due scambiatori alla sommità e dalla base facendoli lavorare in parallelo.



Sopra: pezzi specialissimi le piastre sterzo ricavate dal pieno. Reggono una forcella Showa con aste cromate da 45 mm di \varnothing come adottata anche sulle RM di serie del prossimo anno in sostituzione della precedente. Come si può osservare, anche il supporto ruota è ricavato dal pieno, i freni invece sono praticamente gli stessi delle moto normalmente in vendita. Nessuna comunicazione ovviamente per i valori di inclinazione canotto ed avancorsa, due dati coperti da comprensibile riserbo.



Il pedale freno è quello della Suzuki 250 RMX da enduro. La sua foggia rettilinea rende meno probabile che sassi o terra vadano ad incastrarsi tra esso ed il coperchio carter. Come si può osservare quest'ultimo, fuso in terra, ha coperchietto supplementare sulla campana frizione che è la stessa, come l'intero gruppo dischi, della RM normale. Aggiustamenti invece al cambio 5 marce sia per i rapporti di trasmissione che nella robustezza.

A destra: speciale il forcellone Did, utilizzato soltanto nel mondiale in quanto, come noto, nelle gare del Supercross statunitense bisogna utilizzare materiali simili a quelli di serie. La sua configurazione rastremata verso la ruota compendia l'esigenza della massima rigidità abbinata al contenimento dei pesi delle masse non sospese. Particolare anche il mozzo posteriore, fuso in magnesio come pure l'anteriore. Modifiche infine al leveraggio Full Floater che vanta rispetto alla serie, maggiore progressività. In pratica la sospensione è più morbida a inizio corsa e più rigida nel tratto finale.



casa sul van con cui il team ha seguito il mondiale 250.

Aldini è conosciuto da anni nel mondo del motocross dove le sue moto hanno partecipato a centinaia di manches senza accusare alcun inconveniente; un impareggiabile bagaglio tecnico, quindi, un uomo-chiave nella ricerca del miglior risultato.

RH figlie delle RM

Da sempre le Suzuki quarto di litro ufficiali sono contraddistinte con la sigla RH; allo stato attuale però queste moto sono più conosciute come RM 250 W poiché dirette discendenti dei veicoli di serie. Ovviamente le moto da gara differiscono da quelle normalmente in vendita per una infinità di elementi, nel nostro caso comunque il progetto originale è lo stesso. Il telaio ha la medesima struttura delle RM coi caratteristici montanti ellittici, la sospensione vanta cinematica di uguale concezione, il motore è a lammelle sul carter esattamente come sulle quarto di litro di colore giallo.

Le moto ufficiali per l'anno nuovo vengono collaudate a dicembre in Giappone e deliberate a inizio anno; per dare suggerimenti alla produzione di serie il lasso di tempo è poi strettissi-

mo poiché il termine ultimo è verso maggio. Deriva ad esempio che la moto da mondiale del '91 sfrutta le esperienze di quella di serie dello stesso anno (esistente da tempo in fabbrica) sommate a quanto rilevato nella stagione di gare 1990.

In questo momento quello che per noi è un bolide velocissimo, in Suzuki è una moto quasi superata. La nuova, Puzar e Rinaldi la vedranno in occasione dell'indoor di Tokyo, si sa già però che a livello di propulsore non ci saranno radicali novità: miglioramenti in questo senso sono certi, l'architettura sarà la stessa. Grosse innovazioni si attendono invece a livello del forcellone che, osservando quanto di più recente sfornato da Suzuki in questo comparto, potrebbe venire costruito con la stessa tecnica utilizzata per la DR 350, ovverosia parte anteriore stampata collegata mediante viti più speciali adesivi ai bracci pressofusi.

Niente di nuovo riguardo al telaio: il traliccio in lega alla «factory» nipponica gira già da un anno e mezzo, motivi di vario genere non ne hanno ancora consigliato l'utilizzo in gara. Va osservato ad esempio che non servirebbe a ridurre i pesi che, del resto, sono già al limite di regolamento: la RM 250 W di Puzar è attualmente a 98 chili e mezzo, appena cinquecento grammi sopra il limite minimo ammesso.

Per l'anno nuovo le RH saranno simili a quelle attuali. Lo stesso Michele Rinaldi, primo e fino a quest'anno unico campione del mondo italiano nel motocross, è convinto che il potenziale della moto '90 sia ancora suscettibile di sviluppo e, se lo dice lui, vuol dire che è così.

Sulla moto di Alex Puzar

Il sogno di tutti i giovani piloti di provare un «mezzo» ufficiale è per noi diventato realtà quando siamo saliti sulla moto che, grazie anche alle eccezionali prestazioni di Alex Puzar, ha dominato il campionato del mondo della classe 250. È difficile o meglio praticamente impossibile trovare dei difetti in una moto come questa, ci limiteremo così a descriverci le sostanziali differenze rilevate dalla pista rispetto al modello di serie.

L'assetto della RM 250 W o RH 90 (così è siglata questa serie limitata) ricicla grosso modo quello della RM commercializzata al pubblico; Alex predilige un manubrio più rettilineo e piuttosto stretto, con leve freno e frizione posizionate piuttosto orizzontalmente con il comando gas leggerissimo. La sella è più bassa rispetto al modello di serie in particolare nella zona più vicina al serbatoio e nella parte superiore è ri-



La posizione della leva comando freno anteriore è regolabile a piacere sia nella distanza dal manubrio che nel punto di intervento sul pistone. Questo, rispetto alla pompa di serie, ha diametro inferiore per garantire maggiore modulabilità e massima coppia frenante col minimo sforzo.



Il monoammortizzatore Showa ha sistema di controllo esterno della compressione che ne consente di intervenire tanto a velocità di lavoro medio basse (vite rossa piccola centrale) quanto ad alte velocità (esagono più piccolo). I maggiori aggiustamenti, comunque vengono effettuati nel campo delle velocità medio basse. Da segnalare che per le sospensioni nell'arco della stagione sono state utilizzate tre tarature base, per terreni duri, per sabbia e per percorsi indoor. Nessuna differenza in fatto di escursione rispetto alla serie: alla ruota posteriore è di 324 mm, davanti di 310.

coperta dal tessuto antiscivolo. La sospensione anteriore è molto scorrevole ma al tempo stesso abbastanza «dura» e, così come la posteriore, risultata poi efficientissima in pista. Il primo approccio con la Suzuki campione del mondo sulla pista di Lesignano è stato oltre che emozionante piuttosto difficoltoso. Infatti se da fermo stando in sella le differenze con la RM standard non sembravano molte, in pista ci si rende presto conto che la RH è una moto fatta a misura d'uomo, nel caso specifico Alessandro Puzar. Le qualità della ciclistica, già caratteristiche del modello di serie, in questa versione factory vengono ulteriormente esaltate con risultato di guidare una moto dalla stabilità eccezionale, dall'ottima maneggevolezza e dall'incredibile efficienza dell'impianto frenante. Affrontando l'ostacolo con decisione, la moto mantiene sempre la traiettoria ideale e anche sui tratti di pista dal fondo più sconnesso difficilmente perde aderenze e praticamente mai tende a intraversarsi. Il propulsore è velocissimo anche se va guidato con una certa decisione. È dolce in uscita ma dopo soli pochi metri, quando entra in coppia, diventa efficacissimo e velocissimo a pieni giri. Con uno stesso rapporto è possibile insistere senza problemi oltre regime di potenza massima. Ottimo infine il cambio per spaziosità e manovrabilità.



Iller Aldini, responsabile tecnico della squadra, e due immagini dell'interno del van Rinaldi. Vi sono accatastati parecchi pneumatici Pirelli e le relative mousse. Tra i vari pneumatici, i più «gettonati» sono stati la coppia MT 32-MT 32A utilizzata nel 90% dei casi in condizioni particolari sono stati montati anche gli MT 44, MT 46 ed altri speciali scolpiti a



mano per il fango. L'ultima foto è per un gruppo di espansioni. Una, come si può osservare, ha un rigonfiamento sul tratto rettilineo d'uscita, studiato per ridurre la rumorosità. È un modello studiato per le gare in Giappone, dove dal prossimo anno, il limite nelle prove nazionali di motocross è fissato a 98 decibel.

