

MOTOCICLISMO

Dicembre 1990 - Anno 77 - Lire 5.000

Motorshow in anteprima

TUTTO LO SPORT '90
e i test delle moto di
CAPIROSSI
E PUZAR



11 moto provate per voi

Suzuki DR 350 S, RGV 250 e GSX-R 750
Yamaha XV 250 Virago e FJ 1200
Guzzi California 1000, Bimota Dieci
Trial: Aprilia Climber, Beta Zero
Atala 50 Idea Wow, Lem 50 Malibu

TEST DA CORSA

di NICO CEREGHINI
e MARCO RICCARDI
con la collaborazione
di PIETRO MICCHELI

Fotografie di LE BARDE
e M. RICCARDI

In azione con le moto di Caprossi e Puzar alla Pista Pirelli di Vizzola Ticino e al campo cross di Lesignano Bagni, vicino a Parma. Sotto le due "campionesse" che recano orgogliosamente sulle tabelle il numero uno dei prossimi mondiali, stero vi si recano in pellegrinaggio. In alto a destra, sosta per il giornaliero rito del tè.



IN SELLA A DUE TITOLI



Honda RS 125 R dalla serie al titolo

Una moto di serie, un kit tutto d'oro. La Honda RS 125 R, costruita dalla HRC in quasi duemila esemplari nel '90, è venduta ai piloti di tutto il mondo ad un prezzo accessibilissimo: in Italia, meno di quindici milioni. Se prima di quest'anno non aveva potuto ancora conquistare un titolo mondiale — benché ci provasse dall'87, con Gianola impegnato quell'anno contro le bicilindriche all'ultima stagione della loro storia — è facile comprenderne il motivo: la Honda puntava a vendere, più che a vincere. E così era

stato lasciato lo spazio per i successi europei di Derbi e Cobas.

Quest'anno, una svolta netta: la moto standard finalmente competitiva per tutti, un kit (siglato A) riservato a pochissimi e comprendente un cilindro dotato di valvola RC allo scarico, un carburatore ed uno scarico speciale, la frizione a secco, una biella più robusta, la testa più leggera, il carter nervato. Costo salatissimo: poco meno di quaranta milioni di lire. I piloti prescelti saranno soltanto Gresini e Spaan, poi anche Capirossi in seconda battuta.

La Honda del team Pileri è dunque tutta qui: la base di serie (telaio, parte del motore), il kit milionario, pneumatici Dunlop di prima scelta e poche altre migliori apportate dai tecnici della squadra: un freno a disco Brembo all'avantreno, con pinza della stessa marca, i cerchi Marchesini.

Moto ufficiale per modo di dire. Ben altro carisma aveva l'ultima 125 Honda capace di vincere un mondiale, con lo svizzero Taveri, nel 1966; quello era un gioiello della meccanica: quattro tempi, cinque cilindri, venti valvole, ventimila giri. Ma i tempi

cambiano: oggi bisogna che alle vittorie segua un adeguato business: quelle duemila moto diventeranno anche tremila...

Senza soggezioni particolari mi appresto dunque ad assaggiare sulla pista Pirelli di Vizzola Ticino la 125 campione del mondo, la Honda di Loris Capirossi. E' piccola, troppo piccola per i miei (peraltro modesti) 170 centimetri. Guidare tutti rattrappiti, ed azionare velocemente i comandi come la pista richiede, non è il massimo: vorrei la sella più alta di un paio di centimetri, le pedane leggermente arretrate e i due semi-manubri un





Il telaio è quello della versione standard a doppio trave laterale con l'ammortizzatore White Power piazzato praticamente orizzontale. I freni sono differenti da quelli di serie con l'anteriore tutto Brembo ed il posteriore con pompa Honda e disco in alluminio e non in ghisa come sulla standard.

pò più aperti. Ma Capirossi e Gresini hanno le gambe corte, come si addice ai fantini della più piccola cilindrata.

Sorprende, dopo il difficile approccio dimensionale, l'insospettata elasticità del motore: quello "ufficiale", con la valvola allo scarico, potrebbe circolare in città con una disinvoltura superiore a quella di una 125 stradale, sonorità di scarico a parte. Basta infatti zampettare per quattro o cinque metri e poi lasciare la frizione a gas socchiuso: immediatamente il monocilindrico Honda fa sentire il suo borbottio; poi basta accelerare con moderazione: fin dai tremila giri la progressione c'è, senza incertezze e senza necessità di sfrizionare.

Ovvio che in gara valgano altri parametri. La migliore utilizzazione è quella compresa tra gli 8.000 ed i 13.000 giri: un bel vantaggio rispetto al motore standard che (come dice Capirossi) non può essere sfruttato sotto quota diecimila.

Un trottolino che spinge forte, la RS 125 R. Pur disponendo di poco più di quaranta ca-

Il parere del tecnico «Vicini alla "standard"»

■ Nello staff del team Pileri, Mario Ciamberlini è il tecnico responsabile dei motori (mentre Mario Galeotti cura le ciclistiche). Cinquantasei anni, da sempre appassionato di tecnica ma noto soltanto dal '73 (quando lavorava sulle Laverda SFC di Uncini e Perugini), Mario abita a Recanati, è sposato con Antonella e ha una bimba di sette anni, Tiziana, che riesce a vedere poco durante la stagione.

Il giudizio di Mario sul motore della Honda "ufficiale" '90 è lapidario. «La parte inferiore non è da Gran Premio — sintetizza il tecnico — ma un semplice rimaneggiamento di un motore da cross CR 125. La parte

alta, quella termica, è invece decisamente buona.»

I limiti del motore stanno, per Ciamberlini, nella non estraibilità del cambio, nella economicità dell'albero a gomiti, e poi nello stesso carter: quello del kit A è rinforzato sul lato destro, quello della frizione, ma è sul sinistro che manca la rigidità ottimale.

«Anche se — precisa — l'affidabilità è buona, la biella più robusta di quella standard consente un regime di rotazione superiore, il cilindro e la camera di scoppio sono tradizionali ma soddisfacenti.»

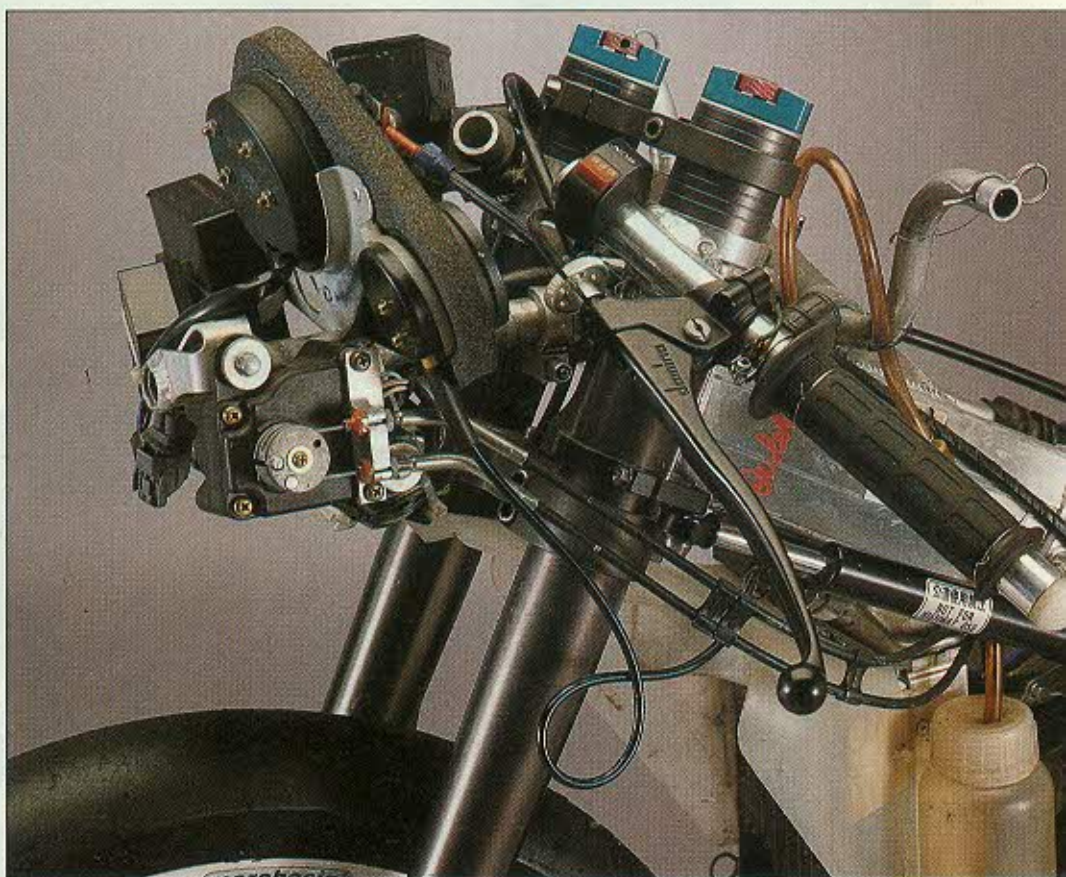
Il lavoro di Ciamberlini si è concentrato su qualche esperimento (a fine stagione) sulla termodinamica del motore di Gresini. E poi sull'elaborazione del carburatore e del pacco lamellare, ricavato, di base, dalla Honda 500 tre cilindri.

TEST DA CORSA

valli alla ruota, agevolata dal suo peso piuma di 65 chili sa eguagliare le prestazioni di un'ottima sportiva stradale com'era la Honda VF 500 — tanto per restare in ambito Honda — ed avvicinare i livelli della NS 400 R due tempi.

La sua inusitata leggerezza è avvertibile a moto ferma, quando la si fa dondolare tra le ginocchia come un ciclomotore troppo basso. In azione è invece rassicurante e stabile come una moto vera: merito delle ottime coperture Dunlop e delle qualità delle sospensioni White Power. Facile sentirsi a casa, prenderci gusto e crederci un autentico Loris (taglia a parte). Salvo poi sorprendersi davanti alle fotografie: tutte qui le gran pieghe che mi sembrava di ottenere? Per avvicinare Capirossi bisogna farne ancora, di strada: con una 125 così leggera, ogni curva va affrontata con ben altra velocità; occorre dunque abituarsi al fatto che una 125 da Gran Premio è in assoluto la moto che sa curvare più velocemente.

Sotto, anche la forcella è dell'olandese White Power regolabile nella parte idraulica con le manopole superiori di controllo della forza idraulica. Sotto gli strumenti si nota il motorino elettrico che aziona la valvola allo scarico. Nella pagina a fianco in evidenza il carburatore e la frizione a "secco" ed il "ponte di comando" con il contagiri ed il termometro del liquido di raffreddamento.



La scheda

■ **Motore:** due tempi, monocilindrico raffreddato a liquido, con ammissione lamellare e valvola allo scarico RC controllata elettronicamente. Alesaggio e corsa mm 54x54,5 = 124 cc. Alimentazione con carburante speciale da 124 ottani teorici e lubrificante al 2%. Carburatore PJ da 38 mm. Accensione elettronica CDI. Frizione multidisco a secco, cambio a sei marce.

■ **Ciclistica:** a doppio trave discendente, in lega leggera. Interasse 1.260 mm. Forcella White Power a steli da 35 mm rovesciati; sospensione posteriore progressiva con elemento White Power oleopneumatico. Cerchi Marchesini d'alluminio da 2.15-17 anteriore e 3.00-17 posteriore. Pneumatici Dunlop (il posteriore radiale) da 2,65/3,25-17 ant. e 2,85/4,00 R-17 post.

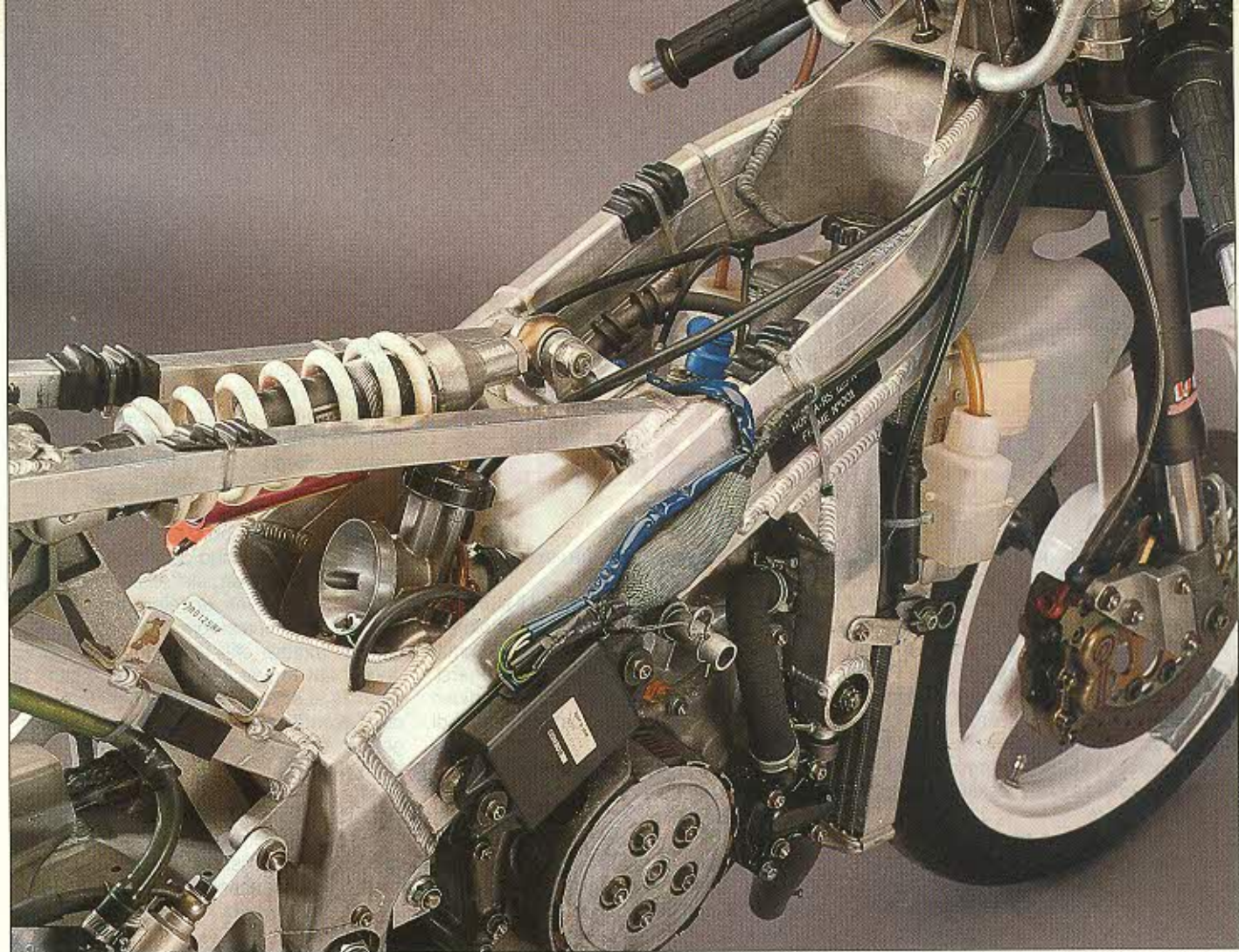
■ **Freno anteriore** a disco Brembo, in ghisa, da 276 mm con pinza Brembo e pompa Honda; disco posteriore d'alluminio da 186 mm.

■ **Dimensioni (in mm):** lunghezza massima 1.285, larghezza 560, altezza 995, luce a terra 110. Serbatoio da 12 litri. Peso 68,5 kg a secco.

Curiosità: Lo sprint sui 400

■ Rapportata corta per l'ultima gara (i campionati italiani di Vallelunga), la Honda RS 125 R è capace di percorrere i 400 metri con partenza da fermo in 12" e 769 millesimi, uscendo dalla base a 176,470 km/h. Era, questa, una prova strumentale che volevamo misurare e che la pista attrezzata della Pirelli ci ha consentito. E' un gran bel risultato: tanto per fornire un termine di confronto, sappiate che la migliore stradale 125 della Honda, la NSR 125 R da noi provata sul fascicolo di aprile dell'anno scorso, era arrivata al tempo record di 14"756 (velocità di uscita 139,530 km/h). Due secondi dunque, e quasi quaranta orari, tra una moto da strada e quella che ha vinto il mondiale.





La parola a Capirossi «La vorrei più agile»

■ «La mia Honda è potente, veloce, affidabilissima: difficile dire — afferma Capirossi — dove potrebbe migliorare.»

Il giovanissimo pilota di Pileri si è trovato molto bene, alla guida della RS 125 R. Come gli altri piloti, l'ha trovata facile da usare e portare al limite fin dalle prime corse: quando la moto era in configurazione standard. Poi, con il kit A, l'ha vista crescere nelle prestazioni ciclistiche e motoristiche.

«La valvola allo scarico — continua Loris — offre un vantaggio sensibile quando l'asfalto è bagnato: sull'asciutto i privati, benché alle prese con motori meno elastici, stanno con gli ufficiali senza difficoltà. Qualche problema per aggiustare le sospensioni White Power sulle piste più tecniche, poi superato con l'esperienza.»

Non c'è proprio nulla di migliorabile nella Honda 125?

«Nell'inserimento in curva — ammette Capirossi — le Cobas sono più rapide. Sì, forse su questo piano la Honda deve ancora crescere.»