

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

Abbiamo provato le moto che hanno laureato Loris Capirossi ed Alessandro Puzar campioni del mondo nel '90. La Honda RS 125 R del team Pileri è molto vicina al prodotto di serie, specialissima invece la Suzuki RM 250 WS del team Rinaldi.

MONDIALI



Suzuki RM 250 WS l'irraggiungibile

Il nome Puzar, rimbalzato dai giornali specializzati, per divulgarsi nei quotidiani ed in televisione è diventato molto popolare tanto che lo conoscono anche le nonne. Dopo la vittoria mondiale, il postino di Ceva consegna a casa Puzar nutriti pacchi di lettere che contengono le più svariate richieste: dai semplici autografi a offerte di matrimonio indirizzate da bambini che accludono la fotografia della loro mamma, nella speranza che Alessandro diventi il loro nuovo padre.

Ma c'è un nome, o per meglio dire una sigla, che non suscita altrettanta eccitazione, ma che è parte del successo mondiale di Alessandro. La sigla è RM 250 WS ed identi-

fica la Suzuki ufficiale che ha vinto il mondiale quest'anno.

Quanto sia stato determinante il suo contributo lo abbiamo scoperto provandola sul campo di Lesignano Bagni, vicino a Parma, uno dei circuiti dove Puzar è solito allenarsi. E' un campo di media difficoltà ma insidioso per la grande quantità di buche e varietà di situazioni.

Una moto "ufficiale" è sempre un pò "speciale" e ci si accosta alla prova con un giustificato carico di emozioni che spaziano dalla gratificazione personale «siamo in pochissimi ad averla usata», alla vergogna completa per la figuraccia in caso di caduta, alla rabbia finale per l'impossibilità di portarsela

a casa. Sensazioni che abbiamo ritrovato anche con la Suzuki 250.

E' una moto facile anche se non è immediatamente intuitiva. Prima di tutto la posizione di guida che adotta Puzar, con una sella più bassa rispetto alla moto di serie. Anche il manubrio non è nella consueta posizione ma molto arretrato ed anche più stretto del solito.

Qualche giro per assuefarsi e poi si comincia con la prova avendo fresche nella memoria le impressioni ricavate dalla RM di serie la moto da cui, in teoria deriva, la Suzuki "mondiale". Al primo assaggio quello che emerge è la grande potenza. I cavalli sono nettamente superiori a quelli di serie e tanti quanto sa dare una moto di cilindrata superiore. Ma è anche un motore ben dosabile con un grande allungo certamente migliore rispetto alla RM "normale". E' impressionante anche la maggiore accelerazione all'uscita delle curve: una progressione rapidissima con un motore che riprende ottimamente anche dai regimi più bassi. La "botta" di potenza si evidenzia però in tutte le marce con l'avantreno che tende sempre ad alleggerirsi; ma allo stesso tempo la moto resta ben guidabile.

Altre notevoli differenze con la RM standard si evidenziano dalle sospensioni e dai freni. Le prime sono praticamente perfette: la forcella scorrevolissima non accusa praticamente mai le asperità del terreno, sia che la difficoltà consista in un atterraggio di un





La Suzuki di Puzar rivela un telaio monotrave come quello di serie ma strutturato in maniera diversa con la zona del canotto di sterzo irrobustita con forcelle rovesciate da 45 mm di diametro. Il materiale di costruzione è diverso da quello standard ed il telaio viene sostituito ogni quattro gare. La marmitta è in lamiera d'acciaio; il silenziatore in fibra di carbonio.

Il parere del tecnico «Affidabilità raggiunta»

■ Quello di "capo meccanico" è un titolo che sminuisce le reali capacità di Iller "Aldo" Aldini, il responsabile tecnico del team Rinaldi: 34 anni sposato con Lorella, due figli, Elena di 4 anni e Marco di 4 mesi, è molto più di un semplice assemblatore di pezzi meccanici. E' infatti un vero tecnico che lavora in completa autonomia tanto che i giapponesi si fidano ciecamente del suo operato; può intervenire direttamente su sospensione e motore modificandone il comportamento. La sua carriera di tecnico coincide con quella di pilota e poi manager di Michele Rinaldi.

Hanno iniziato insieme alla TGM nel 1974 ed hanno proseguito nella collaborazione per tutti questi anni tranne una breve parentesi nel 1981 e 1982, quando Michele ha gareggiato per la Gilera.

— *C'è un segreto nelle vittorie di Puzar?*

«Nessun segreto ma la disponibilità di una moto molto competitiva oltre ad una metodologia di lavoro ben precisa che garantisce una notevole affidabilità. Agisco secondo un piano di lavoro che prevede lo smontaggio completo delle motociclette dopo ogni gara. In officina le moto vengono letteralmente fatte a pezzi ed analizzate nei vari componenti che vengono sostituiti quando mostrano segni di usura o per ragioni di sicurezza: per esempio, il telaio si

sostituisce ogni quattro gare. Potrebbe farne tranquillamente di più ma preferiamo non rischiare inutilmente.»

— *Cosa è stato modificato rispetto alla moto dello scorso anno?*

«La RM ufficiale non è cambiata molto ma ogni particolare è stato rivisto e migliorato. Il telaio è compattato arretrando il canotto di sterzo di 7 mm ed inclinandolo diversamente, lo stesso angolo utilizzato per la moto di serie del prossimo anno. Le sospensioni sono Showa al posto delle Kayaba dello scorso anno con una grossa forcella da 45 mm di diametro. Conseguentemente è stata ulteriormente irrobustita la zona del canotto di sterzo. Il motore è basato su quello di serie con gli stessi carter centrali mentre quelli laterali sono in magnesio e fusi in terra. La potenza è superiore alla moto standard e maggiore di quanto abbiamo ottenuto lo scorso anno inoltre è superiore l'allungo e l'erogazione è migliore ai medi regimi. Il carburatore è molto diverso internamente con un polverizzatore smontabile, una vaschetta più grande e valvola trattata per una migliore scorrevolezza. Per la parte termica

oltre a diverse marmitte accordate ai vari tipi di percorso, abbiamo un albero motore più pesante, mentre le "luci" nel cilindro sono modificate dal nostro team alla ricerca di un maggiore allungo. La camera di scoppio è variata nella forma per adeguarla alla benzina speciale da 110 ottani; le valvole allo scarico hanno diverso profilo ed inclinazione e la seconda marcia è più lunga per agevolare la partenza.»

— *Come si differenziano le moto di Puzar e Van Den Berk?*

«Sono praticamente uguali e differiscono a livello di regolazioni di sospensioni e motore. Alessandro vuole un motore molto potente mentre John ha bisogno di minore potenza e maggiore "rotondità". Per le sospensioni, Puzar non usa praticamente la sospensione posteriore per la sua guida spostata tutta in avanti; l'olandese in contrapposizione carica molto il retrotreno con un maggiore lavoro dell'ammortizzatore e conseguente diversa taratura. In generale Van Den Berk necessita una moto particolarmente a punto mentre Puzar ha una guida più istintiva e richiede minore tempo per la regolazione della moto.»

TEST DA CORSA

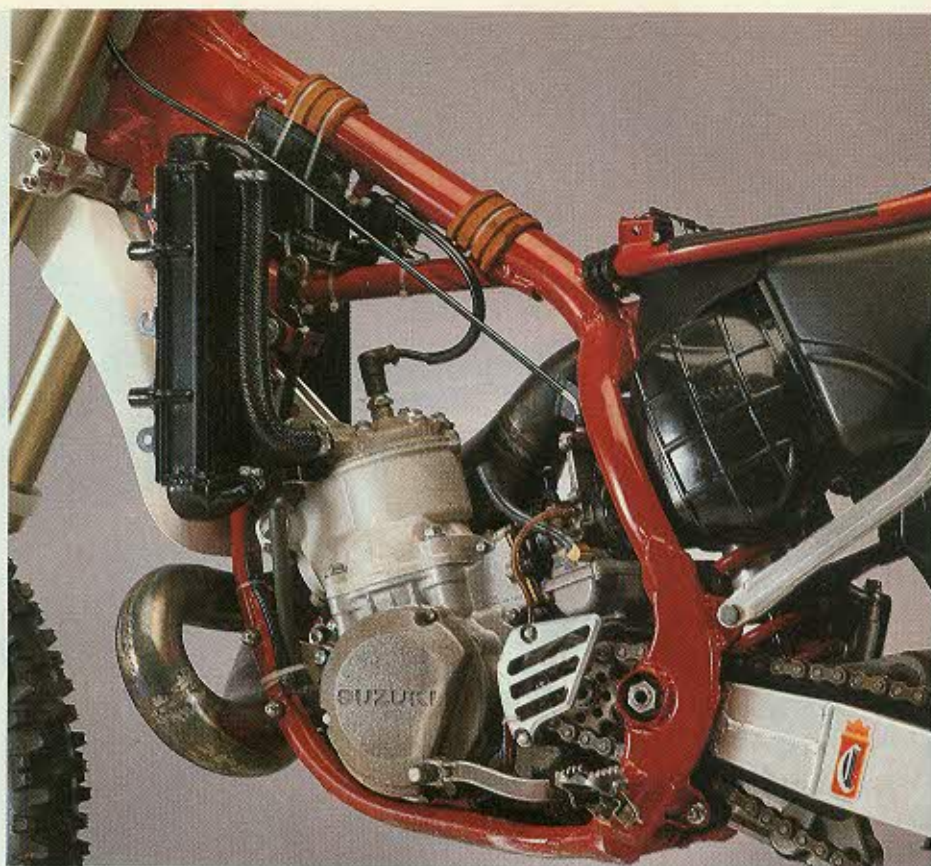
salto sia nelle buche in rapida successione. Ed altrettanto efficace è anche il comportamento del monoammortizzatore che consente una grande motricità alla ruota posteriore. Insieme ad un telaio compatto, il tutto garantisce una grande maneggevolezza che si traduce anche in un minore affaticamento. I freni sono anch'essi superiori a quanto sia possibile riscontrare in serie, non solo per la potenza assoluta ma, in special modo, per la grande modulabilità. Sono dosabili a piacimento sino all'arresto completo senza che le ruote si blocchino e scivolino. Si arriva a "staccare" vicinissimo alle curve senza doversi occupare troppo di un possibile bloccaggio. Praticamente perfetti.

Dalla moto campione del mondo era lecito riscontrare un miglioramento rispetto a quanto sia in grado di offrire quella di serie ma davvero non ci aspettavamo una tale differenza nelle prestazioni. Ma le moto "ufficiali" sono anche il banco di prova per le future moto di serie, tanto è vero che la RM della prossima stagione ha un compatto telaio simile a quello della moto di Puzar mentre per il motore occorrerà aspettare un altro anno di trepidante attesa.

La scheda

■ **Motore:** monocilindrico due tempi raffreddato a liquido con ammissione lamellare diretta nel carter. Doppia valvola allo scarico con comando meccanico-centrifugo. Alesaggio x corsa: 67x70,8 mm, cilindrata 249 cc. Alimentazione con carburante da 110 ottani teorici e lubrificante al 2%. Carburatore Mikuni NTM da 38 o 40 mm di diametro. Accensione elettronica: PEI. Cambio a cinque rapporti. Potenza dichiarata: oltre 50 cavalli.

Ciclistica: telaio monotrave con parte posteriore smontabile. Cannotto di sterzo inclinato di 27,15 gradi. Forcella Showa teledraulica a steli rovesciati da 45 mm di diametro, escursione 305 mm. Ammortizzatore Showa, escursione ruota posteriore 324 mm. Cerchi in lega leggera da 21 ant. e 19 post. Pneumatici Pirelli con "mousse" da 90/90-21 ant. e 130/80-19 post. Freni a disco ant. e post. Diametro dischi 250 mm ant. e 220 mm post. Capacità serbatoio da 9 a 12,5 litri. Peso dichiarato: 98 kg. **Dimensioni (in mm):** lunghezza 2.167, interasse 1.467, larghezza massima 790, altezza sella 930, altezza minima da terra 360.



In alto, il motore, derivato da quello di serie da cui eredita i carter centrali, mentre quelli laterali sono in magnesio e fusi in terra. All'interno viene modificato l'albero motore (più pesante), il rapporto della seconda marcia (più lungo) ed il pistone con un maggiore tenore di silicio. I radiatori sono più grandi e presentano un diverso percorso interno del liquido di raffreddamento. Sopra, primo piano sulla panciuta espansione e la pompa del raffreddamento.



Un'altra vista della moto: la sella è più bassa. Forcella ed ammortizzatore sono Showa costruiti a mano. Molti particolari ricavati dal "pieno" per la forcella come le piastre superiori ed i supporti della pinza freno e del perno ruota. Il forcellone è una struttura composta di lega leggera ed alluminio scatoato.



La parola a Puzar «La vorrei più dolce»

■ Quanto è stata determinante nella vittoria del titolo mondiale per Alessandro Puzar la sua Suzuki? «Ritengo la mia Suzuki la migliore moto del mondiale. Non è una opinione solo mia ma è avvalorata dai risultati e dai confronti diretti con gli avversari. Inoltre è super affidabile; non si è mai fermata per guasti meccanici, tranne in Venezuela, ma la colpa era dell'eccessivo fango che ha messo fuori causa il radiatore. E' una moto facilissima da guidare con una grande maneggevolezza. Sempre a punto di motore e di ciclistica

per ogni tipo di pista e di terreno. Ma c'è ancora spazio per migliorarla: vorrei un motore più dolce nell'erogazione della potenza. Quello odierno è molto potente, credo il più potente del mondiale 250, e dimostra anche tanto "tiro" ai bassi regimi ma, in qualche occasione, tanta potenza è anche eccessiva. Per esempio: nelle piste dove si deve curvare senza appoggio (la curva con appoggio è quella che presenta una parete rialzata di terra all'esterno della svolta n.d.r.) la moto si pone di traverso perchè la potenza si sprigiona e bruscamente. Per il prossimo anno chiederò ai giapponesi un motore con maggiore coppia ai bassi regimi ed una più facile e progressiva erogazione.»