

Prove

MOTOCICLISMO

SUZUKI RM 125 E 250

GIALLO LEGGERO

Le RM si rinnovano beneficiando dei successi mondiali di Everts e Puzar. Specialmente la 125 è stata profondamente modificata tanto che può essere considerata una vera e propria novità. La 250 viene rivista principalmente nel propulsore. Costano lire 7.550.000 la 125 e 8.600.000 la 250, entrambe franco concessionario.



di MARCO RICCARDI e PIETRO MICCHELI

Da qualche anno le moto "ufficiali" che gareggiano nel campionato mondiale di motocross sono sempre più somiglianti ai mezzi che qualsiasi "privato" è in grado di acquistare dal concessionario più vicino a casa. Il "prototipo fatto a mano" non esiste quasi più e le moto che escono dai reparti corse non sono così dissimili dalle moto standard. In realtà le "ufficiali" sono specialissime ed inavvicinabili come costi e prestazioni e, inoltre, seguono strettamente le necessità fisiche e tecniche dei campioni. Tutta l'esperienza delle moto "ufficiali" viene però travasata normalmente sulle moto di serie come ritroviamo puntualmente sulle Suzuki RM per la stagione 1992. Le RM godono infatti della vittoria mondiale nella 125 con Stefan Everts e del terzo posto nel campionato iridato della 250 con Alessandro Puzar.

Delle due RM, la 125 è stata radicalmente rinnovata tanto che si può parlare di una moto completamente nuova nonostante l'aspetto esterno non sia così dissimile dal modello dello scorso anno. Per la 250, le modifiche sono di minore entità anche se riguardano sia il motore sia la parte ciclistica. Ma cominciamo ad analizzare la 125 partendo dal telaio, una struttura completamente nuova caratterizzata da un trave superiore a sezione rettangolare di dimensioni certamente inconsuete per una 125. Anche il resto del telaio è strutturato generosamente in special modo nella parte anteriore e nella zona del canotto di sterzo. I montanti laterali che prima avevano sezione ovale, hanno ora forma rettangolare. Il disegno del telaio è stato realizzato con l'aiuto del computer seguendo il metodo degli elementi finiti; in questo modo la rigidità torsionale viene ad incrementarsi del 25% rispetto al precedente telaio migliorando di fatto la maneggevolezza e la precisione di guida. Resta immutato l'angolo caratteristico del canotto di sterzo, anche se quest'ultimo viene leggermente arretrato per diminuire l'interasse (di 10 mm) spostando di fatto la ruota anteriore verso il centro di gravità.

Per la RM 250, il disegno del telaio resta il solito con i montanti laterali a sezione ovale per diminuire la larghezza nella zona centrale e il trave superiore in tubo tondo. Al pari della 125, le pedane sono state allargate per un migliore controllo della motocicletta mentre rimane la possibilità di accedere al monoammortizzatore ed alla cassetta del filtro smontando il

rinforzo posteriore sinistro realizzato in tubo d'alluminio a sezione rettangolare. In comune, le due Suzuki, hanno le sospensioni; differiscono però tra di loro per le diverse tarature interne. Rispetto alla forcella ed all'ammortizzatore montati sulle moto della scorsa stagione, restano immutati il diametro degli steli e l'escursione delle ruote. La forcella viene modificata con un pompante più robusto e nuovi parapolvere che consentono un minore attrito per facilitare lo scorrimento delle aste. L'ammortizzatore è stato maggiorato nel diametro del corpo prin-



cipale (da 44 a 46 mm) e la parte idraulica ha nuove valvole, inoltre l'olio è stato cambiato con un altro di diversa viscosità, più fluido. Identità anche per i freni a disco che presentano lo stesso diametro di quelli dello scorso anno ma diversamente forati per smaltire meglio il calore eliminando così problemi di fading. Inoltre il disco anteriore è ora protetto da una abbondante schermatura in materiale plastico che si estende a proteggere anche parte della pinza a doppio pistoncino.

Il motore della RM 125 è stato completamente rivisto per miglio-

rare tutta la curva di erogazione della potenza. Per ottenere maggiore fluidità le lamelle sono state avvicinate all'albero motore e il condotto di aspirazione ha un andamento praticamente rettilineo. Contemporaneamente sono mutati il diagramma di distribuzione, la forma della camera di scoppio e l'andamento della marmitta di scarico che è ora più bassa e più favorevole ad un migliore baricentro. Le modifiche alla parte termica hanno garantito, secondo i costruttori, un aumento di 1 cavallo sulla potenza massima (da 38,5 a 39,5 cv) con un generale miglio-

ramento di tutta la curva di erogazione. Per compensare la maggiore potenza, la frizione è più robusta diventando più larga nel diametro dei dischi ed è anche aumentando il carico delle molle. Altre modifiche riguardano la pompa di raffreddamento più piccola e quindi meno vulnerabile, un cambio più robusto e nuovo rapporto di riduzione per la trasmissione primaria.

Il motore della 250 rimane sostanzialmente lo stesso ad eccezione dell'albero motore che ha le "spalle" diversamente conformate rispetto al precedente motore in modo da aumentare la pressione

150/2000
RM 125

Tanta maneggevolezza unita ad una elevata potenza: questo in sintesi il bilancio delle nuove RM per la stagione di gare 1992. La linea rimane la stessa delle precedenti versioni ma le macchie di colore aumentano in numero e intensità.



all'interno dei carter. Lo scopo è quello di migliorare, anche in questo caso come per il motore della 125, l'erogazione ai medi regimi e di aumentare la potenza massima. Diverso anche il diagramma di distribuzione con le luci di scarico aumentate nella larghezza e nell'altezza per incrementare l'allungo. Anche la frizione di questo motore ha un maggiore diametro ed in più sono stati aggiunti un disco conduttore (da 8 a 9) ed uno condotto (da 7 a 8).

Tante modifiche, quindi, per rendere sempre più competitive le RM. Le due moto sono ancora più facili da guidare, più leggere e meno impegnative da portare al limite. Centoventicinque e duecentocinquanta hanno la medesima impostazione di guida, generalmente un poco infossata. Specialmente sulla 125, il pilota risente delle dimensioni compatte e sarebbe necessaria una sella più alta per dominare meglio la moto; le pedane risultano quindi quasi

troppo alte rispetto alla posizione della sella. Quando si vuole arretrare col peso del corpo si sente nettamente il "gradino" formato dalla parte posteriore della sella. Per il resto entrambe le moto hanno una "carrozzeria" compatta che consente un agile spostamento del peso del corpo. Le linee restano le medesime delle versioni della passata stagione mentre le macchie coloratissime si estendono anche al parafrangente posteriore.

Sulle RM di quest'anno ritrovia-

mo l'ottima maneggevolezza che tanto avevamo apprezzato per le versioni 1991 con una parte ciclistica ben bilanciata alle prestazioni che sanno dare i motori. Il nuovo propulsore del 125 è in effetti risultato più "pieno" del precedente con un discreto tiro ai medi regimi ed una maggiore potenza; migliorato decisamente l'allungo con la capacità di insistere meglio in fuorigiri senza cambiare precocemente il rapporto. È un ottimo compromesso per una utilizzazione universale sia per le capacità di guida dei piloti sia per la forma di adattamento alle difficoltà dei percorsi, compresi quelli "indoor". Leggera la frizione nella trazione alla leva, contemporaneamente modulabile e resistente alle continue sollecitazioni.

Il motore della 250 riproduce lo stesso comportamento di quello di minore cilindrata; ovviamente la potenza è tanto superiore ma il carattere è il medesimo. È facile, sempre pronto a reagire al comando dell'acceleratore, ed è anche davvero potente. Come per la RM precedente, la 250 di quest'anno ha un propulsore ampiamente sfruttabile sin dai bassissimi regimi con un allungo davvero

Le sospensioni sono state riviste per migliorare l'assorbimento dei colpi all'atterraggio dei salti e sulle buche più profonde. Il disco anteriore e parte della pinza vengono ora protetti da una estesa schermatura in plastica. Anche gli steli sono maggiormente riparati dagli urti laterali.



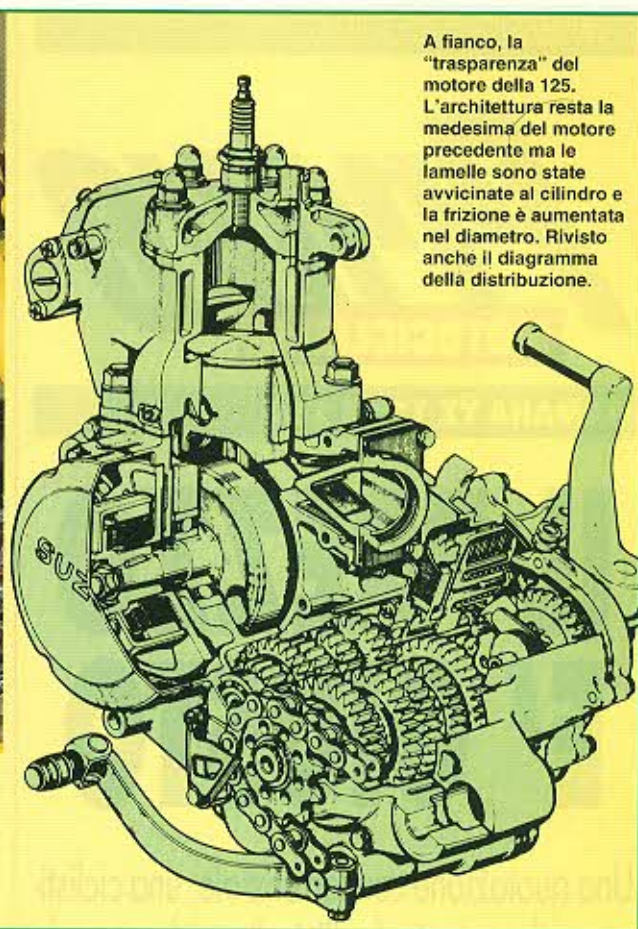
efficace. Ottimo anche il comportamento della frizione e la manovrabilità del cambio.

Entrambe le RM mostrano, come abbiamo già detto, una guida facile e tanta maneggevolezza. In curva e nei rapidi cambiamenti di traiettoria ugualmente le RM sono veloci a rispondere alle esigenze del pilota dando una grande impressione di leggerezza che non si scontra con l'effettiva stabilità. Insomma le moto sono ben controllabili anche sul dritto senza manifestare eccessivi scuotimenti dell'avantreno.

Parlando di sospensioni abbiamo una taratura della forcella più rigida rispetto alle RM precedenti che si ripercuote nel corretto assorbimento degli ostacoli meno pronunciati. All'atterraggio dei salti o nelle buche le sospensioni appaiono invece ben equilibrate ed in grado di ammortizzare meglio rispetto alle precedenti montate sulle RM del 1991. In fase di frenata, il retrotreno perde la corretta aderenza al terreno, innescando un continuo saltellamento. Potentissimi ma anche ben modulabili i freni, specialmente l'anteriore che non accenna quasi mai al bloccaggio della ruota.



Sopra, il motore della 250 è stato rivisto nella parte termica e nell'albero motore per migliorare l'erogazione ai bassi e medi regimi. Sotto, il massiccio telaio della 125 rinnovato nella forma e nelle dimensioni.



A fianco, la "trasparenza" del motore della 125. L'architettura resta la medesima del motore precedente ma le lamelle sono state avvicinate al cilindro e la frizione è aumentata nel diametro. Rivisto anche il diagramma della distribuzione.



DATI TECNICI

(tra parentesi le varianti per la 250)

Motore: monocilindrico due tempi raffreddato a liquido con aspirazione lamellare diretta nel carter motore. Valvola allo scarico AETC con comando meccanico-centrifugo. Alesaggio 54 (67), corsa 54,5 (70,8) mm, cilindrata 124,8 (249) cc, rapporto di compressione 11,2 (10,8):1. Cilindro in lega leggera con canna al nichel-silicio. Accensione elettronica con anticipo elettronico. Carburatore Mikuni NTM 35 (38) SS. Frizione a dischi multipli in bagno d'olio. Cambio a sei (cinque) rapporti con ingranaggi sempre in presa. Valore rapporti interni: prima 2,142 (2,154), seconda 1,750 (1,706), terza 1,438 (1,412), quarta 1,200 (1,158), quinta 1,053 (1,000), sesta 0,950. Trasmissione primaria ad ingranaggi a denti diritti, rapporto 3,368 (2,652). Trasmissione finale a catena, rapporto 4,083 (3,769).

Ciclistica: telaio monotrave in tubi tondi, e quadri (ovali) in acciaio al cromo-molibdeno. Parte posteriore sinistra smontabile realizzata in tubo di lega leggera a sezione quadra. Cannotto di sterzo inclinato di 27°45' (27°15'), avancorsa 111 (108) mm. Forcella Showa teledraulica a steli rovesciati da 45 mm di diametro con escursione 310 mm, regolabile su 18 posizioni in compressione e rilascio. Forcellone in lega leggera scatolata. Monoammortizzatore Showa regolabile nel precarico della molla e su 21 posizioni in compressione e rilascio, escursione ruota posteriore 324 mm. Pneumatici da 80/100-21 ant. e 100/90(110/90)-19 post. Freni a disco da 250 ant. e 220 mm post. Capacità serbatoio 7,8 (8,5) lt.

Prestazioni e pesi dichiarati: potenza massima 39,5 (53,2) cavalli a 11.000 (9.000) giri; coppia massima 2,65 (4,65) kgm a 9.500 (7.500) giri. Peso a secco 88 (98) kg.

Dimensioni in mm: lunghezza 2.130 (2.167), interasse 1.435 (1.467), larghezza massima 815, altezza massima 1.250, altezza sella 960, altezza minima da terra 360.

Importatore: Suzuki Italia S.p.A. - Strada della Campagna, 308 - 10148 Torino - Tel. 011/257888, fax 011/2265959.

Distributore: Carpimotor srl - Via Raffaello Sanzio, 3 - 42100 Reggio Emilia - Tel. 0522/517451, fax 0522/518271.