

Eccezionale test su una pista francese della moto ufficiale di Vimond e compagni

# YAMAHA YZM 500

ovvero com'è bello il cross in... lega leggera

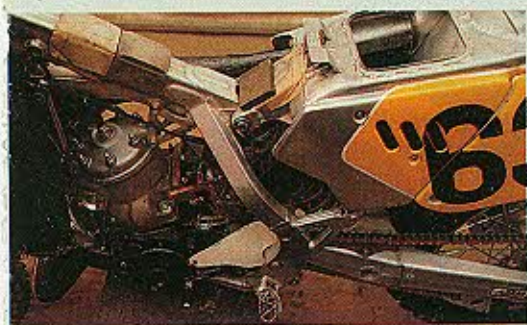


Per poter provare (e per di più brevemente) questa specialissima moto abbiamo dovuto recarci su una pista nel Sud della Francia. Ma ne è valsa la pena perché la Yamaha YZM è la 500 da cross più avveniristica fino ad ora costruita e usata in gara, anche se non ancora posta in vendita e non sappiamo se ciò avverrà. La cosa che più ci ha impressionati durante questa rapida presa di contatto è stata la «dolcezza» di erogazione della potenza ai bassi regimi (quasi come fosse una 250) e la progressione sorprendente con cui raggiunge gli oltre 60 CV della massima.





A destra: ecco un primo piano della YZM 500 che vi riproponiamo (in effetti lo avevamo già fatto alla sua apparizione ad inizio 87) in occasione di questo test in pista.



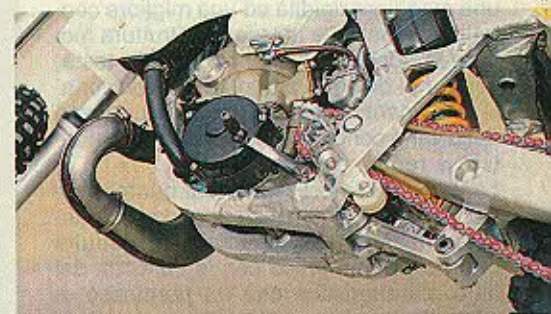
Durante questo test «informale» i francesi si sono rifiutati di smontare serbatoio, sella e fiancattine e così abbiamo preso dal nostro archivio la foto che vi mostriamo per evidenziare il telaio in lega leggera. (Foto Zanzani).



Poco visibile il motore dal lato sinistro, in gran parte coperto dal serbatoio che scende fin quasi al livello della vaschetta del carburatore.



Primo piano del motore in cui spicca, sulla destra, il leverismo (parzialmente visibile nel tubetto di protezione trasparente) e il grosso alloggiamento del pacco lamellare alla cui estremità è fissato elasticamente un carburatore Mikuni da 38 mm.



Il leveraggio che rende progressivo (cioè aumenta la velocità di movimento del pistone dell'ammortizzatore rispetto a quella del forcellone oscillante) il sistema di sospensione posteriore, cioè l'ultima evoluzione del famoso «monocross» Yamaha.





## ...IL CROSS IN LEGA LEGGERA

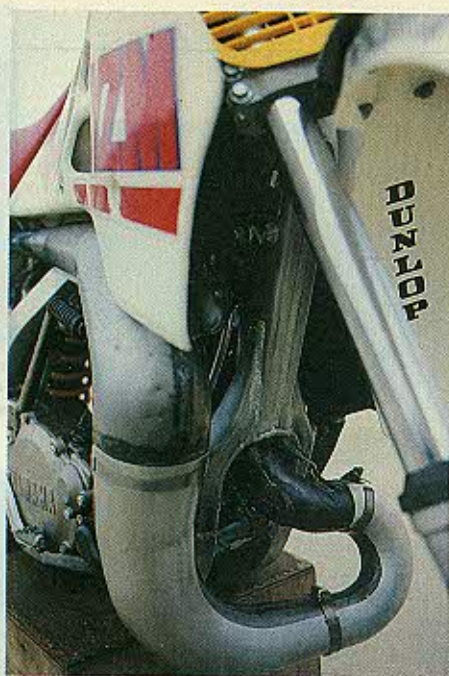
Con la YZM 500 lo scorso anno la Yamaha si è ampiamente riscattata dal lungo periodo di letargo, sul piano tecnico, rispetto alle concorrenti più agguerrite presenti nel mondiale della massima categoria. Per numerose stagioni i piloti ufficiali della casa di Iwata sono infatti stati costretti a competere con il medesimo propulsore raffreddato ad aria sempre più "dotato" con il passare degli anni. Con una mossa degna della fama conquistata con una lunga militanza nei mondiali cross delle tre categorie all'inizio dell'87 la Yamaha si è presentata non solo con un propulsore sostanzialmente modificato e rinnovato, ma anche con un inedito telaio in alluminio che ha fatto della YZM, questa la sua sigla ufficiale, più innovativa ed evoluta dello scorso anno.

### La tecnica

Come anticipato, la novità più eclatante introdotta dai tecnici Yamaha sulla propria 500 da gran premio è il telaio in tubi d'alluminio, soluzione derivatagli dall'esperienza maturata nelle competizioni di velocità in pista e nella produzione di serie, che comporta una estrema leggerezza, una maggiore rigidità ed una migliore centralizzazione delle masse. La struttura mototrave sdoppiata all'altezza della testa, seppur di disegno piuttosto convenzionale, si evidenzia per l'estrema accuratezza delle varie congiunture operate con saldature a regola d'arte.

La parte più interessante dal punto di vista tecnico è quella posteriore con la triangolazione smontabile in alluminio costruita in un elemento unico con la cassetta del filtro, caratteristica che ha permesso di semplificarne l'assemblaggio contenendo il peso e aumentando il volume a disposizione per la respirazione del motore.

La parte ammortizzante è affidata anteriormente ad una forcella ufficiale Kayaba di disegno tradizionale, ovvero con i foderi in basso e gli steli, da 43 mm., in alto, preferita dopo una serie di collaudi a quelle di



Altre immagini che ci consentono di conoscere meglio questa eccezionale moto e in cui si nota la grande cura posta nell'esecuzione di certi particolari. Ad esempio la parte scatolata con il passaggio per il silenziatore ci riporta indietro di decenni (singolare contrasto in questo mezzo d'avanguardia) quando i pezzi in alluminio fatti a mano costituivano oggetto di ammirazione da parte degli appassionati e chi era in grado di farli bene veniva considerato un artista.

tipo "upside-down" in quanto più rispondente alla maggior parte dei terreni delle prove di campionato del mondo. Il suo schema interno è top secret, come molti altri particolari di questa YZM, anche se sappiamo che per la sua costruzione sono stati utilizzati per larga parte leghe leggere a basso coefficiente d'attrito.

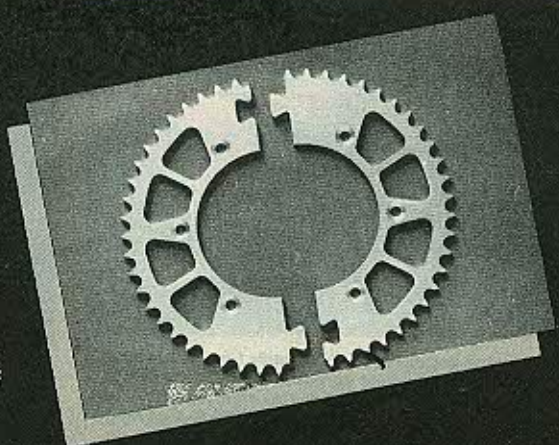
Il sistema interno dovrebbe comunque essere quello evoluto a cartuccia con una corsa di 310 mm. Estremamente interessante è la possibilità di variare il suo angolo di lavoro, tramite boccole all'interno del canotto, da 26 a 27 gradi in funzione delle caratteristiche del circuito e delle caratteristiche di guida del pilota.

# SOLO DA PBR CORONA TWIN-CROSS

- \* L'UNICA SCOMPONIBILE IN DUE PEZZI PER CROSS, ENDURO E RALLY
- \* SI TOGLIE SENZA SMONTARE LA RUOTA POSTERIORE
- \* REALIZZATA IN AVIONAL 20/24
- \* DISPONIBILE NELLE VERSIONI LIGHT CROSS, STANDARD O CON SCARICHI PER FANGO



PBR di B. Palladino  
via Lombardia 1 - 40060 Osteria Grande (BO)  
Tel. (051) 946746 - Telex 503364 PBR

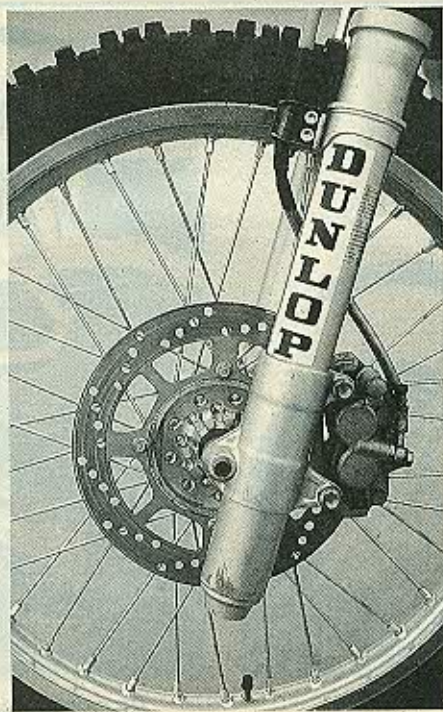






*Offrendovi queste due ultime inquadrature, riassumiamo i dati tecnici (quelli che ci hanno voluto far sapere) di questa YZM. Nel telaio monotrave sdoppiante a culla chiusa in tubi di alluminio è installato un motore monocilindrico a 2 tempi da 498 cc, con aspirazione regolata da lamelle e con dispositivo YPVS per la parzializzazione dello scarico. Il cambio è a 4 marce con trasmissione primaria a ingranaggi e frizione a dischi multipli in bagno d'olio. Altre indicazioni le trovate nel testo qui a fianco; a queste possiamo aggiungere che i pneumatici sono montati su ruote dai classici diametri di 18 e 21 pollici e che il peso della moto è di circa 102 kg.*

Il monoammortizzatore, montato sulla versione più evoluta del sistema Monocross con biellette in alluminio ad alta progressività, è invece una sofisticata realizzazione Ohlins, l'azienda svedese con la quale la Yamaha ha da tempo un rapporto di collaborazione per lo sviluppo delle sospensioni per fuoristrada. I freni sono entrambi a disco con pinze Nissin a doppio pistoncino, l'anteriore da 240 mm ed il posteriore da 220 mm. di diametro, mentre i cerchi sono i giapponesi Excel. Anche riguardo il motore i responsabili giapponesi, per voce del Team manager Lin Jarvis, sono



piuttosto restii a fornire informazioni dettagliate.

Di certo il minuto cilindro è raffreddato ad acqua, con circuito munito di due radiatori asimmetrici collegati sopra al trave superiore del telaio, ha una cilindrata di 498 cc., l'accensione è una elettrocica CDI dotata di un grosso volano, il cambio è a quattro rapporti, l'aspirazione è lamellare e lo scarico è regolato da un dispositivo ed è simile a quella standard YPVS montata di serie sulle cilindrato inferiori, con possibilità di variare il suo azionamento tramite molle di diversa taratura. Il carburatore è un Mikuni da 38 mm. Infine il suo aspetto esteriore è caratterizzato dai bellissimi ed originali convogliatori dell'aria che gli rendono una personalità molto grintosa e moderna.

## Le impressioni di guida

È proprio il caso di dire che a volte i sogni si avverano. Dopo averla vista correre tutto l'anno con Persson e Ljungqvist, oltre a Vimond ad inizio e fine stagione, è venuto anche il nostro turno di salire in sella a questa Formula Uno del motocross. Come vi potete immaginare, più che di un test approfondito si è trattato di una "veloce" scorazzata per saggiare le caratteristiche di una moto ufficiale degli anni '90 costruita su misura per i numeri uno del motocross. La posizione di guida è impeccabile: la sella è piuttosto stretta e di durezza intermedia, il serbatoio in alluminio a dispetto delle dimensioni è estremamente affusolato e non impaccia minimamente e l'altezza di pedane/sella/manubrio è ottimale per piloti di statura media e alta. La lunga leva di messa in moto semplifica l'avviamento, peraltro molto agevole a dispetto della sua cilindrata, rivelandosi pronta sia a caldo che a freddo. Cambio e frizione si comportano egregiamente, grazie alla loro morbidezza, come conviene in una macchina così scrupolosamente progettata. La dote per cui questa YZM si fa maggiormente apprezzare è comunque l'eccezionale erogazione e progressività del suo propulsore, che risponde in modo dolcissimo ad ogni sollecitazione della manopola del gas rendendola più simile ad una quarto di litro che alle nervose e potenti 500 di questi ultimi anni. Questa favorevole erogazione ai bassi regimi è seguita da una considerevole dose di cavalli che la spingono a livelli difficilmente alla portata di piloti poco preparati. La docilità del motore facilita sensibilmente la guida, specie in condizioni difficili, come su fango o sassi. Tali vantaggi si avvertono ad esempio all'uscita dalle curve, dove le reazioni della YZM sono estremamente controllabili, complice anche la buona maneggevolezza, necessitando di una certa decisione solo nell'impostazione iniziale. All'altezza della situazione anche il lavoro offerto dai freni e dalle sospensioni che di concerto con le doti del telaio, hanno trasmesso un senso di precisione e stabilità anche nelle asperità più consistenti.

MASSIMO ZANZANI