

# Motocross

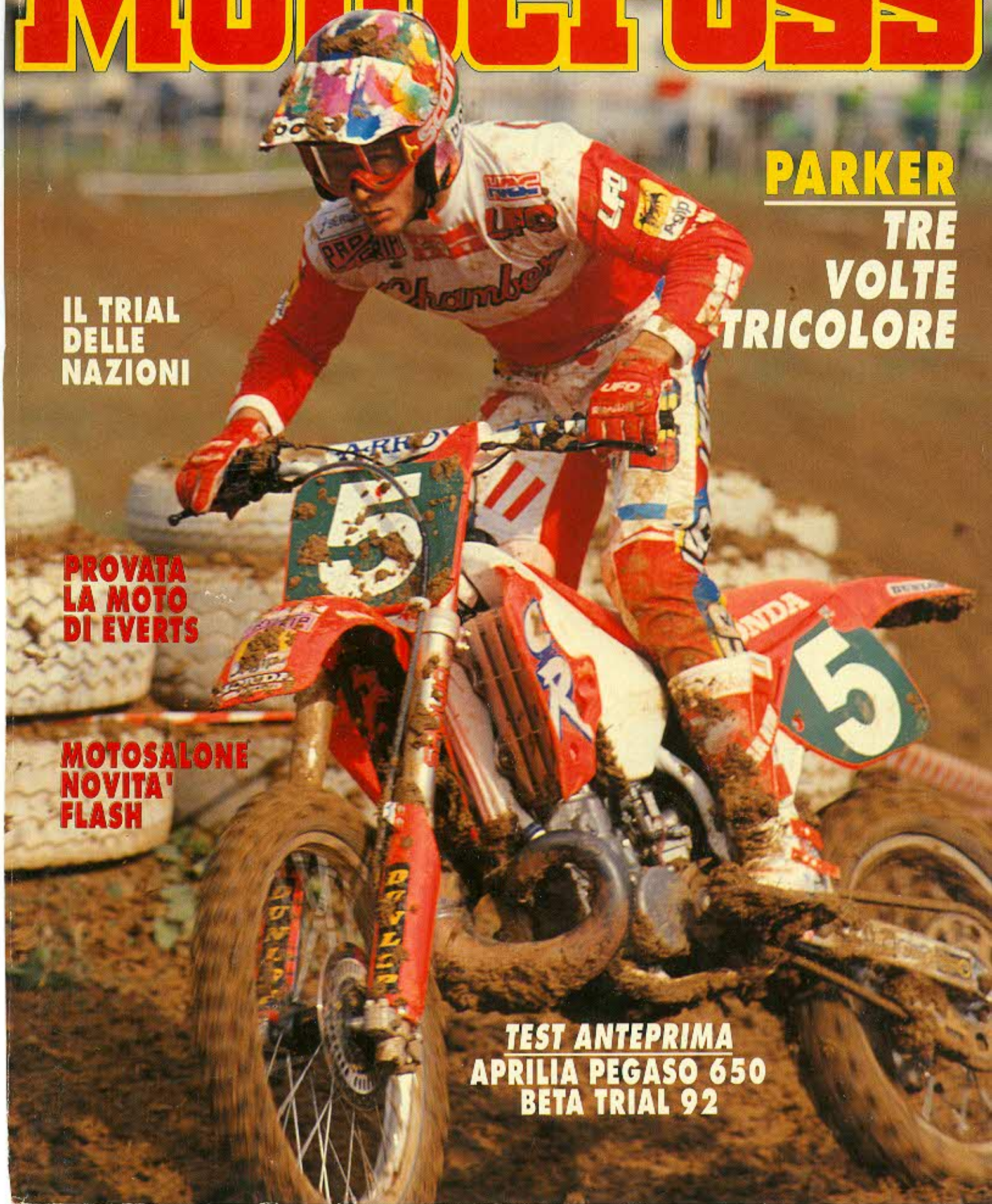
**IL TRIAL  
DELLE  
NAZIONI**

**PROVATA  
LA MOTO  
DI EVERTS**

**MOTOSALONE  
NOVITA'  
FLASH**

**PARKER**  
**TRE  
VOLTE  
TRICOLORE**

**TEST ANTEPRIMA  
APRILIA PEGASO 650  
BETA TRIAL 92**



**ESCLUSIVO**

In sella alla ottavo di litro campione del mondo

# LA SUZUKI DI STEFFAN EVERTS

La moto che ha dato alla casa giapponese il suo dodicesimo titolo mondiale nella ottavo di litro, per buona parte prefigurava il modello 92 posto in commercio il mese scorso. Il resto è da vera special, come il forcellone, il mozzo posteriore e tutti quei particolari che nell'insieme concedono una funzionalità superiore. Superlativo in pista il propulsore.



DI EMILIANO RANIERI  
Collaborazione ing. Massimo Ranieri



**E**ra un' occasione troppo ghiotta per farcela sfuggire di mano: poteva essere l'ultima opportunità per chissà quanti anni di stringere tra le mani il manubrio di una Suzuki 125 interamente ufficiale.

Sylvain Geboers, team manager della squadra che con Schmit ed Everts si è aggiudicata gli ultimi due mondiali della classe 125, era in partenza dal Belgio per l'Italia, dove i suoi due piloti erano attesi per disputare una gara internazionale 250; è bastato un colpo di telefono con la richiesta di portare con sé anche una 125 ufficiale, e la nostra prova ha preso corpo. Ci siamo così ritrovati insieme a Sylvain e ad Harry Nolte, responsabile tecnico del team, sulla pista di Fara Novarese, un tracciato dal fondo compatto con saliscendi e curve impegnative, ideale per mettere alla prova le doti di motore e ciclistica della moto campione del mondo. Beppe Andreani, che per un giorno ha abbandonato la sua scuola di motocross, ha provato in pista la RM 125 N che il team Suzuki ha iniziato ad



utilizzare dal Gran Premio di Gran Bretagna del 23 giugno e che è entrata in produzione di serie per il 1992: il nostro test si è basato quindi sul confronto tra la RM 125 N ed il modello standard '91. A differenza della 250 del team Rinaldi, vestita dei colori dello sponsor, la moto del team di Sylvain Geboers ha conservato l'originale colore giallo che da tempo immemorabile caratterizza la produzione "racing" della casa di Hamamatsu. Il telaio è un monoculla chiuso sdoppiato all'altezza dello scarico, che ripropone

*Beppe Andreani in azione sulla pista di Fara Novarese in sella all'ultima delle ottavo di litro che Stefan Everts ha guidato nella seconda parte della stagione.*

*La moto del pilota belga nell'assetto è caratterizzata da manubrio e sella un po' più alti rispetto alla serie poiché Everts ha una statura abbastanza elevata.*

le stesse misure del modello di serie, ma dotato di tubi di dimensioni e di disegno diverso: il trave centrale ed i due montanti che partono dalle pedane e si congiungono con il trave superiore sono a sezione rettangolare e sono dotati di ampi rinforzi nei punti di congiunzione; tutto questo per assicurare maggiore rigidità e precisione nelle condizioni più esasperate. La forcella è una Showa ufficiale upside-down con steli da 43 mm di  $\phi$  e corsa di 310 mm, dotata di doppia regolazione esterna. L'angolo di sterzo è uguale a quello del modello di serie e le piastre sono in alluminio. L'ammortizzatore è uno Showa pure ufficiale con corsa di 115 mm per 325 mm di escursione alla ruota. Il sistema progressivo è standard, mentre il forcellone è di disegno rastremato: rispetto a quello di serie a sezione costante, si allarga appena dopo il perno di fissaggio al telaio e si assottiglia progressivamente verso il perno ruota. Il freno anteriore è un Nissin ufficiale con disco da 250 mm di  $\phi$  e pinza a due pistoncini che spingono sul disco in posizione diversa. Il freno posteriore è pure un Nissin ma di serie con disco da 220 mm e pistoncino singolo. Il mozzo posteriore è ufficiale ed è realizzato in magnesio, mentre quello anteriore è di serie.

Il guidacatena è più lungo come dimensioni e realizzato in fibra di carbonio, le corone sono della Renthal in lega di alluminio. La cassa filtro è "speciale" e le sovrastrutture plastiche sono standard. Stefan Everts ha utilizzato sulla sua moto pedane poggiatepiedi più larghe di circa 5 mm; i cerchi differiscono dal modello standard solo per la colorazione oro. In base alle caratteristiche del tracciato sono stati utilizzati due serbatoi speciali, il primo in alluminio da 9,5 litri, ed il secondo in plastica da 8,5. I due piloti del team, hanno portato in gara gomme Dunlop ed hanno quasi sempre utilizzato la mousse.

Il motore è il classico monocilindrico due tempi raffreddato a liquido, con misure standard di 54 x 54,5 mm. Cilindro e pistone ad un segmento sono di serie per quanto riguarda le fusioni, ma hanno ricevuto un trattamento termico particolare e sono stati "lavorati" all'interno del reparto corse Suzuki.

L'accensione è elettronica C.D.I. ad anticipo variabile, mentre l'aspirazione diretta nel carter è assicurata tramite un condotto più corto rispetto al modello di serie e dotato di pacco lamellare dichiarato a quattro petali in fibra di carbonio. Il carburatore è un Mikuni XTM da 38 mm di  $\phi$  ed è scomponibile in senso verticale, mentre il cambio è completamente diverso dal modello di serie, sia nei rapporti interni che per la robustezza ed il trattamento termico degli ingranaggi. Come rapporto finale, in base alle caratteristiche del tracciato, sono state utilizzate soluzioni che vanno dal 12/47 al 12/49. Anche i carter sono diversi rispetto alla serie, così come modificata è la frizione, dotata di dischi in alluminio più grossi per sopportare meglio le maggiori sollecitazioni. Le masse volantiche sono leggermente maggiori rispetto al modello standard per dare inerzia nelle buche ed in staccata.

"Fuoriserie" sono pure pompa dell'acqua e radiatori, che assicurano un migliore scambio termico. La marmitta sembra standard mentre in realtà è dotata di diverse misure nel punto di congiungimento con il silenziatore: anche in questo caso sono state adottate soluzioni diverse in base alle caratteristiche del tracciato. Il silenziatore è invece in alluminio ed è uguale a quello montato sul modello di serie.



Primo piano dello specialissimo forcellone con bracci di forza a sezione variabile e del propulsore lamellare ad alimentazione nel carter. L'espansione, a sviluppo obliquo con terminale alto come sulle RM di serie, è diversa nella zona di collegamento col silenziatore, il monoammortizzatore è uno Showa ufficiale montato su leveraggio progressivo Full Floater.



Prefigurazione 92 anche il copridisco, mentre le aste cromate della forcella sono protette solo nella parte anteriore. Il disco è un Nissin ufficiale da 250 mm con pinza a doppio pistoncino.

Nella zona delle pedane il telaio è formato da stampati in lamiera cui sono saldati i montanti, i rami della culla ed il supporto perno forcellone. La soluzione è stata riproposta pari pari per le macchine standard così come il montante reggisella in lega asportabile.

### SUZUKI RM 125 N

**Motore** Suzuki monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido con valvola AETC sul condotto di scarico alesaggio corsa 54 x 54,5 mm cilindrata 124,8 cc. rapporto di compressione 9,1-11,2:1 potenza massima 39,5 hp a 11.000 g/m coppia max 2,65 kgm a 9.500 g/m aspirazione lamellare sul carter carburatore Mikuni XTM35SS lubrificazione miscela olio benzina al 2 % accensione elettronica Suzuki PEI ad anticipo variabile trasmissione primaria ad ingranaggi a denti dritti frizione multidisco in bagno d'olio cambio a sei rapporti. Telaio monotrave sdoppiato con montante sinistro codino scomponibile sospensioni forcella ant. Showa u.d.  $\phi$  45 mm esc. 310 mm a doppia regolazione, post. Full Floater con mono Showa esc. ruota 324 mm freni a disco ant. e post.  $\phi$  250 e 240 mm cerchi Takasago pneumatici Dunlop, ant. 80/100-21, post. 100/90-19 serbatoio capacità litri 8,5.





*Testa della forcella con le piastre in lega e le canne abbondantemente ribassate nel diametro nella zona intermedia. Da notare sul canotto di sterzo nella parte anteriore la centralina d'accensione fissata elasticamente.*



forcella in avvio. Detto fatto. La moto ha cambiato volto mostrando la sua vera natura: il motore è pronto, progressivo, potente, con ottime doti di allungo senza incertezze di erogazione. La potenza è ben distribuita e pur senza essere impressionante è comunque estremamente sfruttabile in tutto l'arco di utilizzo del motore. Anche insistendo con il gas oltre il limite del fuorigiri, il motore non tende a fare il muro, ma anzi continua a girare anche se si nota un leggero calo di potenza. La frizione svolge molto bene il suo lavoro ed il cambio, con la prima molto lunga e le altre marce molto ravvicinate tra di loro, si è rivelato estremamente preciso negli innesti. La forcella è molto dura, ma estremamente scorrevole ed efficace.

Stesso discorso per l'ammortizzatore, duro ma progressivo, ed in grado di assorbire molto bene ogni tipo di asperità. Il telaio è estremamente bilanciato soprattutto nelle buche, sia in accelerazione che in staccata; rigido ma maneggevole permette repentine variazioni di traiettoria senza accusare la

*A fianco e sotto: parte oscillante della sospensione posteriore, in particolare il forcellone ufficiale Did che termina con bracci affusolati per ridurre il peso delle masse non sospese. Per lo stesso motivo il mozzo è fuso in lega di magnesio e corona e disco freno sono abbondantemente alleggeriti. Speciale il guidacatena in fibra di carbonio.*

*In basso: particolare cura i tecnici hanno dedicato al circuito di raffreddamento. Questo è potenziato per garantire al motore condizioni di esercizio sempre ottimali anche in situazioni estreme come nelle gare di campionato del mondo.*



## Impressioni di guida

La prima cosa che si nota salendo in sella è la posizione del manubrio, leggermente più alto rispetto a quello di serie e soprattutto montato piuttosto avanti, e quindi con le manopole molto alte; anche la sella è leggermente più alta (circa 2 cm) e più dura rispetto alla serie. La moto che abbiamo avuto a disposizione era la stessa che Stefan Everts aveva utilizzato la settimana precedente al Cross delle Nazioni di Valkenswaard: la carburazione, adatta ad un percorso sabbioso nel quale si procede a lungo con il gas tutto spalancato, era molto ricca, e quindi poco adatta ad un percorso tormentato come quello di Fara Novarese, ed anche la forcella si è rivelata molto dura a "partire". L'approccio con la moto non è stato quindi dei più semplici, e dopo aver "sofferto" per qualche giro, abbiamo chiesto di poter smagrire la carburazione e di ammorbidire la

tendenza a "puntare". La Suzuki ufficiale si è rivelata veramente sorprendente nelle lunghe discese, dove resta attaccata molto bene al terreno senza evidenziare la tendenza a rimbalzare e dove, più si insiste con il gas, più tende a mantenere la posizione e la traiettoria. Il freno anteriore lavora molto bene, anche se la leva, che Everts usa con molta corsa, tende ad andare ad urtare la mano quando si frena con due dita.

Ottimo anche il freno posteriore, molto dolce e modulabile e che difficilmente tende a bloccare. L'impressione complessiva che abbiamo avuto da questa prova è di avere a che fare con una moto il cui motore è soprattutto completo ed estremamente equilibrato, e che alla Suzuki siano riusciti a trovare un ideale compromesso. Un motore potente quanto basta e soprattutto ben sfruttabile, che in mano a Stefan Everts si è rivelato una vera "arma letale".