

# mot<sup>7</sup> sprint

SPECIALE  
MESE

SETTIMANALE - N.7 (370) - Anno IX - Lire 2000  
16/22 febbraio 1984 - Sped. in abb. post. gr. II/70

**ESCLUSIVO**

VIOLENTA SFIDA AI RIVALI  
NEL LORO MOMENTO DI STASI.  
SARÀ IL COLPO DI GRAZIA?

# HONDA ATOMICA

ABBIAMO MESSO  
SOTTO TORCHIO  
20 MOTO DA CROSS



<b>SPECIALE</b>	<b>4</b>	Honda atomica - Le moto da corsa di tutte le specialità del colosso di Hamamatsu
<b>STARTER</b>	<b>8</b>	Yamaha OK, pardon TZ - Wimmer a Misano con la 250 da GP versione '84
<b>DOMENICA IN PISTA</b>	<b>10</b>	Rinaldi da spiaggia - Al pilota Suzuki la seconda prova del Supercross disputata a Cattolica
	<b>14</b>	Kolossal - 1144 partecipanti e 250.000 spettatori all'enduro del Touquet
	<b>20</b>	Test a Misano per Becheroni e Valesi - Gallina e Agostini presentano i loro team
	<b>21</b>	Eric Geboers ha provato la Honda 500
	<b>22</b>	Lucchinelli a Misano con la nuova Cagiva 500 GP
<b>PADDOCK</b>	<b>24</b>	Sbarco in Sardegna - Tutto ciò che bisogna sapere per partecipare al primo Rally dell'isola
<b>ATTUALITÀ</b>	<b>32</b>	Yamaha X Trophy - Un modo nuovo di fare avventura in monomarca
<b>MULTITEST</b>	<b>33</b>	Undici 125 e nove 250 da cross a confronto
<b>TECNICA</b>	<b>98</b>	Il cambio - Il compito che svolge, com'è fatto e come funziona
<b>VIAGGI</b>	<b>106</b>	Marocco - In Africa in sella ad una vecchia Vespa 125
<b>RUBRICHE</b>	<b>3</b>	Pole Position - 26 Velocissime - 28 GP Guida - 29 Notes - 30 Lettere - 82 Accessori, prova d'uso - 84 Il mercatino - 86 Il parere degli altri - 88 Revival - 90 I prezzi delle moto - 94 Il tecnico, a domanda risponde - 95 L'ABC della tecnica - 102 Made in - 104 Giramoto - 110 In tv



**IN COPERTINA** - Tema della settimana la sfida Honda. La più grande Casa motociclistica del mondo non solo crede nelle corse ma di esse ne ha fatto una bandiera che sventola molto in alto. Nella foto la 500 quattro cilindri a V di Freddie Spencer

## POLE POSITION

### Casco sì

**PARLIAMOCI** con franchezza. Al punto in cui stanno le cose essere contro il casco obbligatorio è come essere col boia. Primo perché nessuno può confutare che il casco è strumento indispensabile di protezione per la testa, secondo perché è tale la grancassa messa su da mass-media, show-man, politici e uomini di spettacolo che il movimento emozionale è irrefrenabile e deciso a tutto, anche a barare. Come resistere, del resto, al fascino di un Maurizio Costanzo che sul palco del Sistina in Roma brucia ogni contraddittorio ripetendo a mezza voce, sulle parole dell'intervistato: «e intanto i giovani continuano a morire?».

Ha ragione Costanzo, napoleonico del video privato: viva il casco obbligatorio e fate presto. Facciamola finita. Non ci sono più difese. Qualsiasi argomentazione contraria, qualsiasi puntualizzazione ti fa stare dalla parte di Eros.

Facciamola finita; ma attenzione: c'è un problema. Se uno Stato civile deve (è suo diritto-dovere) tutelare la vita dei suoi cittadini, quello stesso Stato deve anche tutelare (è suo diritto-dovere) l'occupazione dei suoi cittadini.

Con l'introduzione del casco obbligatorio (il disegno di legge è già all'esame del Senato) le vendite dei ciclomotori e degli scooter andranno a picco (mi si creda sulla parola: faccio appello alla mia cultura di settore). Mi chiedo: cosa intende fare lo Stato per questi lavoratori (decine di migliaia) perché non restino a spasso?

Alle moto vere e proprie non accadrà nulla, continueranno ad essere vendute, come sempre. Chi va in moto il casco se l'è sempre messo. Se non se l'è messo se lo metterà, della motocicletta non sa fare a meno. Il problema, senza mezzi termini, è questo; inutile girarci intorno con ipocrisia. Bene farebbe l'ANCMA e bene farebbero le aziende interessate a porre la questione in questi termini. Inutile darsi da fare con statistiche, riferimenti, argomentazioni che lasciano nell'opinione pubblica il tempo che trovano. La gente ha già scelto. Ha ragione Costanzo, ha ragione Jerry Calà, ha ragione Stefano Satta Flores, ha ragione l'onorevole Altissimo, ha ragione Uncini (tutti ospiti più o meno recenti del Costanzo Show). Ha torto l'avvocato Zerbi quando cerca di convincere la platea con le cifre. Dire: sì, ma, però, è controproducente. Può un presidente di una Federazione sportiva dove i piloti «anche» per regolamento indossano il casco fare dei distinguo, prendere le distanze e non schierarsi tout-court a favore? Dico: non può. L'opinione pubblica è indotta a pensare che questo settore delle due ruote sia composto da cinici. Costanzo è con la vita, gli altri, quelli che parlano di cifre, no.

Insomma rimboccatevi le maniche, antiche aziende. Chiedete sostegni finanziari ma cercate di trovare innanzitutto in voi

stesse la chiave del problema. Per guardare con serenità al futuro. Aveva detto Vittorio Levi, da lunedì 13 febbraio ex amministratore delegato della Piaggio-Gilera: ogni azienda ha una sua cultura, quella Piaggio è di fare veicoli a due o tre ruote. Bene. Ci mancherebbe. Non vorrei però che vocazione a fare due ruote significasse vocazione ostinata a fare solo Vespa. Perché potrebbe capitare quello che è capitato alla Volkswagen col Maggiolino.

Si al casco, dunque. Senza chiedersi se Costanzo lo faccia perché preso dal demone dello spettacolo o dallo sponsor delle lampadine. O perché lo facciano i grandi giornali o perché i politici. È battaglia persa. E così sia.

Peccato soltanto che questo esercito di predicatori non si sia accorto che se la vita ha un prezzo questo prezzo per i giovanissimi è anche un prezzo di libertà.

Tommaso Valentineti

*Altri tempi, ma nemmeno un graffio (da «The Bike book of crashing»)*



# Honda atomica

**SEMPRE PIÙ MASSICIA LA PRESENZA DEL COLOSSO DI HAMAMATSU NEI CAMPI DI GARA DI OGNI SPECIALITÀ PROPRIO MENTRE LE ALTRE CASE NIPPONICHE ACCUSANO IL MOMENTO DI CRISI E RIDUCONO IL LORO IMPEGNO. «CONTINUIAMO PERCHÈ DALLE CORSE IMPARIAMO I LIMITI DELLE NUOVE TECNOLOGIE» HA DETTO MR. YOSHIDA**

di Ken Frankel

TOKYO — Dichiarando che la Honda continuerà ad impegnarsi nello sport motociclistico con lo stesso slancio con cui ha cominciato, Mr. Yoshida, direttore delle relazioni esterne della Honda, ha aperto la conferenza stampa di presentazione del programma corse 1984 e delle dodici macchine che saranno impiegate nelle competizioni, tre di queste completamente nuove. Yoshida ha posto in rilievo la difficile situazione finanziaria che tutte le industrie

del settore stanno attraversando in un periodo di recessione mondiale ed ha annotato come alcune di queste abbiano deciso di ritirarsi dalle competizioni. «Ciò — ha detto Yoshida — sta portando ad una situazione unica nella storia del motociclismo sportivo con piloti e costruttori rimasti senza le macchine nelle quali erano specializzati e con le quali avevano gareggiato. Noi non prenderemo in considerazione l'eventualità di abbandonare le competizioni motociclistiche, specialmente in un momento in cui il mondo delle corse sembra espandersi a dispetto di

quanto potranno fare le altre Case. Noi intendiamo continuare con le corse ed avere sempre più macchine preparate per misurare i limiti della tecnologia in tutte le classi, per il divertimento degli appassionati di tutto il mondo».

«Tuttavia — ha continuato Yoshida — se soltanto la Honda continuerà ad impegnarsi nelle competizioni con un team ufficiale il futuro sarà molto difficile. Perciò oggi noi presentiamo anche macchine competitive a disposizione dei privati e avremo disponibili dei kit di potenziamento affinché nel futuro

*Sotto la Honda NSR 500 di Freddie Spencer e a sinistra i tubi che collegano il serbatoio del carburante posizionato sotto il motore con il piccolo serbatoio supplementare che consente l'alimentazione per gravità. A destra la RS 250 R vista da dietro*



sempre più team abbiano la possibilità di sviluppare ed accrescere il loro margine di competitività nelle gare in pista, nel cross e nel trial.

Yoshida ha poi elencato tutti i successi ottenuti dalla Honda in campo sportivo nella passata stagione aggiungendo: «Continueremo ad impegnarci in tutte le specialità: noi sentiamo che quanto stiamo facendo è apprezzato dagli appassionati, è lo strumento per far crescere l'immagine del motociclismo agli occhi del pubblico. Inoltre è il mezzo per ottenere un valido bagaglio informativo e tecnologico che in un secondo tempo può venire applicato sulle moto stradali per ottenerne la sempre migliore efficienza, economia e sicurezza».

Per tutte queste ragioni continueremo il nostro impegno, sapendo che in questo modo potremo favorire la costante crescita di interesse verso il motociclismo sportivo. A questo fine coopereremo al meglio delle nostre possibilità convinti che tutte le persone impegnate nel mondo delle corse siano sulla nostra lunghezza d'onda».

È toccato poi al Motor Recreation manager Mr. Ueno presentare le moto da gara per l'84.

HONDA NS 500 «UFFICIALE»



HONDA RS 500 R «PRIVATA»



HONDA RS 250 R





## HONDA ATOMICA

«Sfortunatamente non possiamo mostrarvi oggi tutti i nostri nuovi modelli — ha affermato Ueno — mancano infatti all'appello, perché non sono state ancora ultimate, le 750 V 4 (raffreddate ad aria e ad acqua) per l'endurance e le gare TT di Formula 1. Fortunatamente — ha aggiunto senza falsa modestia — potrete vederle vincere sui campi di gara».

Al termine dei discorsi di presentazione i responsabili della Honda hanno risposto alle domande dei giornalisti. Questo l'esito del «botta e risposta».

Qual è la differenza tra la NS 500 a tre cilindri ufficiale e le RS 500 R in vendita ai privati nel 1984?

«Fondamentalmente si tratta della stessa moto, ma con alcune parti differenti, per



Sopra la RC 125 M, a sinistra la RC 250 M e sotto la RC 500 M. Dei tre modelli da cross «ufficiali» in Europa verrà soltanto la mezzo litro, ma saranno addirittura quattro i piloti a portarla in gara: André Malherbe, Eric Geboers, David Thorpe e André Vromans. La moto da trial è la RS 250 T, sorella minore della RS 360 T portata in gara dal campione del mondo Eddie Lejeune. Con il numero 1 sulla cavenatura campeggia la NSR di Spencer

### LE SCHEDA TECNICHE

DIMENSIONI	lunghezza (mm)	
	larghezza (mm)	
	altezza (mm)	
	interasse (mm)	
	altezza da terra (mm)	
PESO	a secco in kg	
	tipo	
MOTORE	distribuzione	
	cilindrata	
	alesaggio e corso	
	potenza (in CV)	
	coppie	
TELAIO		
GOMME	anteriore	
	posteriore	
SOSPENSIONI	anteriore	
	posteriore	
CAPACITÀ SERBATOIO	in litri	



esempio la camera di scarico ATAC e le gomme».

Che cosa sta a significare la «R» nella sigla NSR 500?

Ci sono più di una macchina con questa sigla?

«La «R» sta per «ricerca». Durante la stagione apporteremo alla moto diverse piccole modifiche ma, per rispondere alla domanda, c'è un solo tipo di NSR 500. E una quattro cilindri a V a due tempi raffreddata a liquido con ammissione lamellare che sviluppa oltre 140 CV di potenza».

Quanto di più?

«... Non lo sappiamo ancora. Aspettiamo e vedremo...».

Come avete giudicato i risultati dei test sulla pista australiana di Surfer's Paradise?

«Abbiamo ottenuto ottimi risultati, ma i dati più positivi sono venuti dai più recenti test effettuati a Riverside in California».

k. f.



CROSS			VELOCITÀ					ENDURANCE		TRIAL	
RC 500 M	RC 250 M	RC 125 M	NSR 500	RS 125 R	RS 250 R	RS 400 R	RS 500 R	RS 750 R	VF 750 RK	RS 360 T	RS 250 T
2.190	2.170	2.145	1.980	1.820	1.950	1.975	2.002	2.050	2.115	1.990	1.990
840	840	840	570	510	600	620	640	600	640	840	820
1.170	1.170	1.170	1.115	1.050	1.085	1.100	1.105	1.190	1.120	1.100	1.110
1.500	1.480	1.455	1.375	1.230	1.350	1.385	1.380	1.415	1.500	1.300	1.314
330	340	350	105	115	120	110	105	115	110	315	270
-	-	-	-	72	97	161	127	175	195	-	87
2 tempi raff. ad acqua lamellare	2 tempi raff. ad acqua lamellare	2 tempi raff. ad acqua a disco rot.	2 tempi 4 cil. a V raff. ad acqua lamellare	2 tempi raff. ad acqua lamellare	2 tempi 2 cil. a V raff. ad acqua lamellare	2 tempi 4 cil. raff. ad aria DOHC	2 tempi 4 cil. raff. ad acqua lamellare	4 tempi 4 cil. raff. ad acqua DOHC	4 tempi 4 cil. raff. ad acqua DOHC	4 tempi raff. ad aria OHC	4 tempi raff. ad aria OHC
498	248	124	499	124	249	399	499	748	748	359	259
-	-	-	-	56x50.7	56x50.8	55x42	82.6x54	70x48.8	70x48.8	-	70x64.9
61	42	33	140	33/11500	68/11500	63/13000	125/11000	120/12500	112.5/11500	20	15.5/6000
-	-	-	-	2.05/11.250	4.0/11.250	3.5/10.000	8.0/10.500	7.4/10.500	7.5/9.500	-	2.0/4.000
monoculla sdoppiato	monoculla sdoppiato	monoculla sdoppiato	struttura composita	doppia culla	doppia culla tubi quadri	doppia culla tubi quadri	doppia culla tubi quadri	doppia culla tubi quadri	doppia culla	a diamante	a diamante
3.00x21	3.00x21	3.00x21	16	18	18	18	18	18	18	21	21
5.10x18	5.10x18	5.10x18	17	18	18	18	18	18	18	18	18
forcella telescopica	forcella telescopica	forcella telescopica	forcella telescopica	forcella telescopica	forcella telescopica	forcella telescopica	forcella telescopica	forcella telescopica	forcella telescopica	forcella telescopica	forcella telescopica
pro-link	pro-link	pro-link	pro-link	forcell. osc.	pro-link	pro-link	pro-link	pro-link	pro-link	forcell. osc.	forcell. osc.
9	8	8	32	11	24	18	32	24	24	4.7	3



## I piloti Honda al mondiale '84

### VELOCITÀ CLASSE 500

Freddie Spencer Honda NSR 500

Takazumi Katayama Honda NS 500

Ron Haslam Honda NS 500

### ENDURANCE

Marc Fontan-Guy Bertin Honda RS 750 R

Gerard Coudray-Patrick Igoa Honda RS 750 R

Christian Sarron (riserva)

### TT FORMULA 1

Wayne Gardner Honda RS 750 R

Joey Dunlop Honda RS 750 R

Roger Marshall Honda RS 750 R

### MOTOCROSS CLASSE 500

André Malherbe Honda RC 500 M

Eric Geboers Honda RC 500 M

David Thorpe Honda RC 500 M

André Vromans Honda RC 500 M

### TRIAL

Eddie Lejeune Honda RS 360 T