

moto sprint.

26

A TUTTO ENDURO

SETTIMANALE - N. 26 (389) - Anno IX - Lire 2.000
28 giugno/4 luglio 1984 - Sped. in abb. post. gr. II/70

**ROBERTS TORNA IN PISTA
PER AIUTARE LAWSON?**



ABBIAMO PROVATO LE MOTO DELL'ATLAS (YAMAHA 490 IT / KTM 560 GS / CAGIVA ELEFANT 650 / KAWASAKI 600 KLR / DUCATI M.E. 650), LA BETA RX/A 125. PRESENTIAMO LE MOTO DEL RALLY DI SARDEGNA (APRILIA TUAREG 125-250 / KTM 495 / HONDA XL 600 / GILERA RX 125 ARIZONA). IN CORSICA CON LA HONDA XL 125 PARIS-DAKAR

La nuova generazione

FORTE DELLA SUA TRADIZIONE CROSSISTICA E REGOLARISTICA, LA CASA TOSCANA HA MESSO A FRUTTO L'ESPERIENZA PASSATA PER INSERIRSI ANCHE NEL SETTORE «ENDURO». IL MODELLO CHE PRESENTIAMO È LA PRIMA VERA ENDURO DELLA BETA, ED IL GIUDIZIO CHE SCATURISCE È CERTAMENTE POSITIVO

di **Claudio Braglia**

COME TUTTE le Case motociclistiche nazionali che hanno sfruttato a fondo gli anni d'oro delle specialità fuoristradistiche coi mitici settori del «cross» e della «regolarità» che, anche per i non addetti ai lavori, fuoreggiarono per circa due lustri fra il 1970 ed il 1980, anche la Beta, sul finire degli anni '70, si è trovata costretta a trovare nuovi sbocchi produttivi in seguito alla intervenuta crisi del settore.

Dapprima ha intensificato l'attività in campo ciclomotoristico, che in seguito cadendo anch'esso in una profonda crisi, ha giocoforza dirottato i suoi interessi sul settore trialistico (specialità che ancora oggi sa dare grosse soddisfazioni alla Casa di Rignano sull'Arno) ed in seguito verso il settore propriamente stradale. Una inaspettata ancora di salvezza è stata l'esplosione del settore enduro, arrivata come una manna per la Beta e per tutte le concorrenti dirette, che hanno così inopinatamente potuto mettere a frutto, condensando in una nuova ma non eccessivamente distante direzione, tutta l'esperienza accumulata nel settore delle ruote artigliate.

Dopo gli interlocutori modelli «Scrambler» dello scorso anno, ancora troppo marcatamente stradali, è arrivata quest'anno la prima vera enduro della nuova generazione concepita in Casa Beta: la 125 RX/A della quale ci occupiamo in questo test di assaggio.

COM'È FATTA - Forse la personale veste cromatica — nera con decorazioni rosse — spegne un poco lo styling della nuova enduro fiorentina contraddistinta tuttavia da una linea slanciata e leggera, dominata dal fluido serbatoio piramidale da un avanzato imponente con una riuscita mascherina portafaro e da un compatto propulsore. Con una quota di commercializzazione che è fra le più abbordabili della categoria non ci si possono attendere finiture eccezionali. E così è, anche se nei particolari «di sostanza» come il motore molto ben fatto ed il telaio non si è eccessivamente lesinato.

Per cui la costruzione e confezione della macchina è discreta, mentre offrono invece il fianco a critiche alcuni particolari come le decorazioni un po' deboli, i colori poco brillanti e la dotazione del «ponte di comando» con comandi ciclomotoristici e soprattutto una strumentazione spartana composta soltanto da un modesto tachimetro/contachilometri ed una serie di spie luminose: luci, folle, riserva carburante, indicatori di direzione, riserva olio. Inoltre manca la stampella laterale, che su questo tipo di

motocicletta è sempre cosa apprezzabile ed utile. Fra le cose che ci sono piaciute citiamo invece il parafango anteriore dotato di una capace «protesi» che lo rende decisamente protettivo, ed il vasto quanto robusto portapacchi posteriore.

Tecnicamente la ciclistica non offre sprazzi eccessivamente sofisticati ma soluzioni solide e collaudate. Così abbiamo un avvolgente telaio a doppia culla continua in acciaio, accoppiato ad una sospensione anteriore a forcella teleidraulica Marzocchi a perno avanzato con steli da 32 mm Ø e posteriormente una sospensione a forcellone oscillante (a sezione rettangolare) provvisto di una capriata superiore di compressione dell'ammortizzatore (teleidraulico e sistemato in posizione inclinata, al centro del veicolo) che scarica nella parte bassa del montante obliquo sotto al serbatoio. L'ammortizzatore, Marzocchi regolabile nel precarico molla, fornisce una escursione di 60 mm. L'impianto frenante, di tipo ibrido, si avvale di un efficace disco anteriore da 240 mm Ø con comando idraulico e di un tamburo posteriore a mozzo conico, monocamma da 125 mm Ø.

Passando alla meccanica si nota subito un propulsore caratterizzato da un compatto sviluppo del basamento che sembra quasi quello di un ciclomotore, che solo parzialmente, sul lato sinistro, viene impinguito dalla presenza della scatoletta della pompa del miscelatore automatico, che come su tutti i dispositivi analoghi è collegata all'albero motore a mezzo ingranaggi e inietta nel condotto di aspirazione (immediatamente a valle del carburatore) una quantità di lubrificante ponderata in funzione dell'apertura dell'acceleratore e del regime di rotazione.

Ovviamente si tratta di un propulsore al passo coi tempi, provvisto di induzione lamellare (servita da un carburatore Dell'Orto PHBL 25 BS), accensione elettronica Motoplat e raffreddamento a liquido a circolazione «naturale» (o a termosifone). Il monocilindrico a due tempi toscano si distingue anche per il compatto albero motore in tre pezzi, la solida biella su gabbiette ad aghi, la frizione multidisco in bagno d'olio con 5+4 dischi, ed il cambio a sei velocità con alberi montati su gabbiette divisibili.

COME VA - L'assetto in sella è decisamente riuscito, comodo e piacevole in raffronto alle caratteristiche del veicolo. La sella offre un ottimo appoggio ed anche se appare un po' alta rispetto al piano della testa di forcella, risulta tuttavia ottimale perché le pedane sono basse e giustamente distanziate e l'imbottitura sin sul dorso del serbatoio,

consente quando lo si desidera o sia necessario, di avanzare per caricare per bene l'avantreno sicuri che la manovra sarà agile e fluida, visto che nessun elemento, neppure le alette convogliatrici del radiatore, interferisce.

La macchina risulta ben caricata davanti e lo si avverte sin dai primi chilometri, grazie alla solida sensazione di sicurezza che trasmette l'avantreno in ogni frangente. Certo la RX/A non è la più maneggevole della categoria, ma il fatto resta ampiamente trascurabile e circoscritto entro limiti ragionevoli, dal momento che ci troviamo pur sempre alle prese con un ottavo di litro che pesa meno di 100 kg e quindi strutturalmente agile. Per la geometria di sterzo, la distribuzione dei pesi e soprattutto la ruota anteriore da 21", la precisione direzionale aumenta proporzionalmente all'incremento della velocità, per cui nelle variazioni di traiettoria o inversioni di inclinazione la macchina va impiegata di forza in velocità. Le sospensioni sono tarate sorprendentemente un po' sul rigido (in confronto alla concorrenza) e si avverte anche che l'escursione è un po' ridotta, visti gli indirizzi del veicolo, e quindi più da moto stradale che enduro. Certo se ne avvantaggia la precisione nella guida su asfalto, ma fuoristrada sarebbero preferibili maggiori doti incassatorie, specialmente dal retrotreno che risulta poco progressivo e qualche volta va in crisi sulle serie di buche molto serrate.

La guida su strada è fonte di notevoli gratificazioni per il pilota, soprattutto per l'eccezionale equilibrio nelle svolte a bassa velocità che consente anche su strettissimi tornanti di buttare giù la macchina con pieghe incredibili senza temere perdite di aderenza incontrollabili e, sempre assecondati dal solido apporto delle coperture Pirelli MT 30, il comportamento resta preciso e sicuro anche sulle curve più veloci. Fuoristrada le buone caratteristiche della ciclistica si mantengono integre: la precisione è buona su qualsiasi terreno, anche se la tassellatura delle coperture si estrinseca al meglio sullo sterrato compatto, sulla ghiaia o fondi comunque sassosi, mentre sull'erba come sul fango, la macchina diventa giocoforza più scivolosa.

Il motore è caratterizzato da un avviamento prontissimo (e da una tonalità di scarico sorda al minimo e grintosa agli alti) ma anche contraddistinto da un tasso di vibrazioni avvertibili dai regimi medioalti in su, che pur non diventano mai particolarmente fastidiose, risultano localizzate sotto il piano portasella, e sulle staffe ed in minor misura sul manubrio. Ad orecchio, anche senza aver effettuato confronti diretti con le

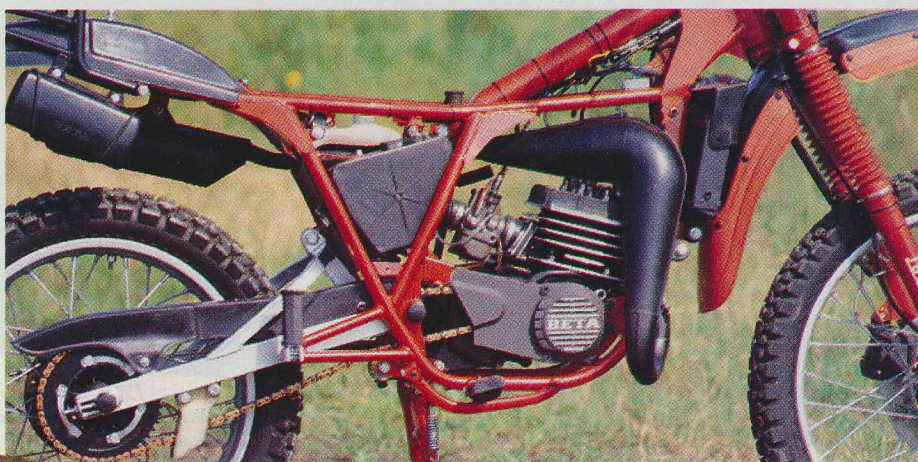
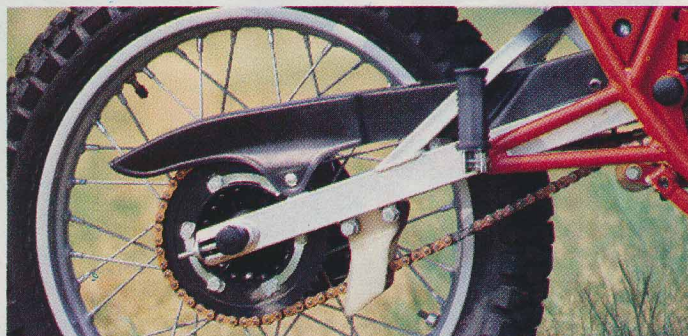
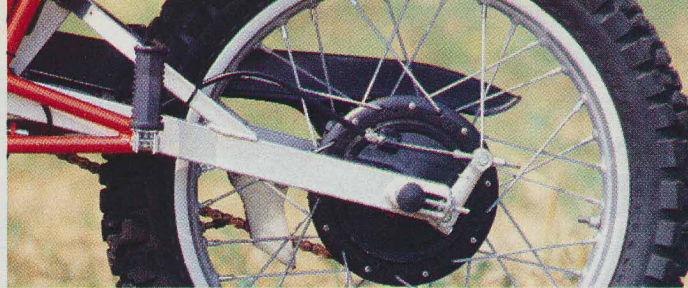




Alcuni particolari della 125 RX/A. Si notano in particolare il cupolino che «riempie» piacevolmente l'avantreno, la particolare forma a piramide del serbatoio sormontato dalla parte iniziale della sella, il complesso frenante anteriore che svolge efficacemente il compito assegnatogli. In basso, infine, un momento della nostra prova, che ha evidenziato l'ottima posizione in sella e la piacevole nonché sicura condotta di guida



Nelle due foto a destra il retrotreno, tanto semplice come disegno quanto efficace nell'uso pratico sia su strada che fuori. In basso il motore, che usufruisce naturalmente della preziosa esperienza accumulata dalla Beta in campo crossistico cui si aggiunge la comodità del miscelatore automatico. In linea con la filosofia costruttiva anche il telaio, un doppia culla continua dal disegno tradizionale che non dà mai problemi qualunque sia il tipo di terreno



LA NUOVA GENERAZIONE

concorrenti, il piccolo propulsore toscano ci è sembrato forse il meglio dotato in fatto di tiro ai bassi regimi, visto che anche a pieno carico sa riprendere senza incertezze fin dai 30 km/h in sesta e progredisce poi con piacevole sostanza. Anche in fatto di alti regimi comunque il monocilindrico Beta con scherza: l'entrata in coppia è sempre molto netta, avvertibile e piacevole in qualsiasi marcia e la progressione, sempre molto gustosa, fa «finire» rapidamente le sei marce. In sesta non abbiamo faticato a raggiungere i 140 km/h indicati ed anche considerando un evidente errore dello strumento senz'altro le prestazioni velocistiche dovrebbero essere di un ottimo standard. Nell'ambito della trasmissione ci troviamo alle prese con organi affidabili: la frizione ha uno stacco preciso, alla maniera crossistica, ed un disinnesto sufficientemente morbido anche se non è eccessivamente progressiva.

Il cambio ha invece una corsa della leva di comando un poco lunga, innesti un tantino ruvidi, ed accusa la tendenza in manovra ad «incappare» nel folle fra una marcia e l'altra (specialmente fra le prime tre marce).

Sulla scia della notevole esperienza fuoristradistica, alla Beta sono riusciti a concretizzare un impianto frenante eccellente: ottimo compromesso fra le esigenze della guida su asfalto e quelle fuoristrada. Il disco anteriore, potente e progressivo, vanta una ottima modularità: nella prima fase di escursione della leva risulta infinitamente dosabile, mentre nella seconda è mordente e vigoroso. Ottimo è pure il tamburo posteriore, ma se viene usato senza complimenti tende al bloccaggio, inducendo saltellamenti della ruota motrice.

foto di **Isotta Messori**

SCHEDA TECNICA

MOTORE: monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido. Distribuzione regolata dal movimento del pistone con induzione lamellare. Alesaggio e corsa: 54x54 mm. Cilindrata: 123,67 cc. Rapporto di compressione: 11,7:1; Alimentazione a miscela con carburatore Dellorto PHBL 25 BS. Potenza e coppia non dichiarate. Lubrificazione a tutta perdita con miscelatore automatico. Avviamento a kick-starter.

TRASMISSIONE: primaria ad ingranaggi, secondaria a catena. Frizione a dischi multipli in bagno d'olio e cambio a sei velocità con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali.

TELAIO: a doppia culla continua in tubi di acciaio. Sospensioni anteriori a forcella telescopica con escursione di 170 mm; posteriore a forcellone oscillante e singolo ammortizzatore sistemato centralmente con escursione di 60 mm. Pneumatici: anteriori 2,75-21; posteriore 4,10-18. Freni: anteriore a disco singolo da 240 mm Ø; posteriore a tamburo monocamma da 125 mm Ø.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza 2030 mm; interasse 1370 mm; peso a secco: 95 kg.

CAPACITÀ SERBATOIO: 11 litri (di cui 2,5 di riserva).

PREZZO F.F.: Lit. 2.681.000.

