

# moto sprint.

26

# A TUTTO ENDURO

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

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



**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 125 Squalo della Unimoto raccoglie più che onorevolmente l'eredità dei modelli sportivi che caratterizzavano la produzione Aspes, continuandone la tradizione*



# Lo Squalo

**CHI NON RICORDA GLI SPORTIVISSIMI MODELLI ASPES? LA UNIMOTO HA RILEVATO LA DITTA DI GALLARATE, HA RISTUDIATO I MODELLI E SI PRESENTA OGGI SUL MERCATO CON UNA AGGUERRITISSIMA 125 DETTA «SQUALO», UN MODELLO ALL'ALTEZZA DELLA CONCORRENZA, CON UN' ESTETICA ASSOLUTAMENTE ORIGINALE**

di **Claudio Braglia**  
Foto di **Isotta Messori**

NATA DALLE «ceneri» della Aspes di Gallarate (che conobbe il suo momento di gloria sul finire degli Anni '70 con macchine da fuoristrada e sportivissime stradali), la Unimoto di Longiano (Forlì) si affaccia sulla scena motociclistica italiana con tante idee in testa ed altrettanto dinamismo. Guidata da un manipolo di giovani con tanta voglia di fare, la Unimoto non ha alcun timore reverenziale ad inserirsi in un settore particolarmente combattuto, di questi tempi in Italia, ove si destreggiano oltre a numerosissime Case di medie dimensioni anche parecchi grossi nomi della nostra industria dueroistica.

Dopo un inizio interlocutorio, si è presentata lo scorso anno alla ribalta del Salone di Milano con una gamma completa, varia ed articolata, nell'ambito della quale spiccavano due proposte decisamente originali ed accomunate da una estetica con soluzioni piuttosto ardite: la 125 Squalo stradale e la TK 125 enduro, entrambe motorizzate col propulsore Tau monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido.

In questa sede ci occupiamo della prima, rimandando il test di assaggio della TK ai primissimi numeri di luglio.

**COM'È FATTA** - In fatto di estetica la «Squalo», oltre che tenere fede al suo nome, è senza dubbio una macchina che sa farsi notare. Lo styling, sotto certi aspetti discutibile, attira comunque l'attenzione di chiunque per la notevole originalità delle forme, sempre tondeggianti, ed in particolare per il singolare parafrangente anteriore avanzatissimo, che copre gran parte della ruota, per il codone integrato da due «pinne» carenanti gli indicatori di direzione posteriori, ed infine per il vistoso quanto vasto cupolino.

In tema di finiture la macchina emiliana è sui livelli che caratterizzano la produzione nazionale, il che non vuole purtroppo essere certo un complimento, ma che comunque sottolinea come sotto questo profilo non sia, perlomeno, l'ultima della classe. Così troviamo cose che lasciano un po' a desiderare come i blocchetti di deviazione elettrica (di estrazione ciclistica) le fusioni e le lavorazioni del propulsore non ineccepibili, verniciature e decorazioni non brillantissime, ma anche cose di pregio come le belle pedanine in alluminio, il parafrangente con montaggio elastico, come pure si riscontra perlomeno la buona volontà di «organizzare» una strumentazione che soddisfi un poco di più l'occhio, pur utilizzando

quello che continua a passare il convento, vale a dire strumenti inefficienti e poco affidabili. Comunque, in un cruscottino dal piacevole disegno sono ospitati con bella disposizione un tachimetro/contachilometri di piccolo diametro, un contagiri di maggior diametro, un termometro del liquido di raffreddamento e quattro spie luminose: folle, abbagliante, riserva olio e luci di posizione.

Ciclisticamente si è seguita da un lato la scuola classica impiegando un collaudato telaio a doppia culla continua in tubi di acciaio accoppiato ad una sospensione anteriore Paioli con steli da 32 mm Ø teleidraulica (da 110 mm di escursione), mentre per il retrotreno si è optato per una soluzione avanzata quanto il sistema UPS (Unimoto Progressive System) ad articolazione progressiva, provvisto di un ammortizzatore Corte & Cosso trascinato in compressione da un forcellone a sezione ovoidale teleidraulico, regolabile senza soluzione di continuità nel precarico molla. Tutto Grimeca è l'impianto frenante, composto da un disco singolo anteriore da 260 mm Ø e da un tamburo cilindrico monocamma da 160 mm Ø al retrotreno.

Per la motorizzazione i tecnici della Unimoto hanno scelto la motorizzazione Tau TVR 30 di derivazione fuoristradistica, contraddistinta da tutti quegli «accessori» che gratificano ampiamente l'utenza più esigente, oltre che apportare indubbi miglioramenti qualitativi al funzionamento del propulsore. Si tratta insomma di un «pezzo» piuttosto moderno, monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido, con induzione lamellare e provvisto di impianto di miscelazione automatica che tramite una pompa opportunamente collegata all'albero motore, inietta, in funzione del regime di rotazione e dell'apertura dell'acceleratore, una proporzionata quantità di lubrificante nel condotto di aspirazione.

L'accensione è elettronica a scarica di condensatore (CDI), mentre il carburatore è un Dellorto PHBH 28 BS. Il tutto assecondato da una frizione multidisco in bagno d'olio e da un cambio a sei velocità con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali, con la possibilità di procedere all'avviamento (eredità «naturale» di ogni propulsore di estrazione crossistica) con qualsiasi marcia inserita.

**COME VA** - L'impostazione in sella lascia subito un pochino perplessi poiché non ci si aspetterebbe proprio, da una motocicletta impostata così sportivamente, di impugnare un manubrio così ampio e rialzato. Le

pedane, piccole, in alluminio oltreché arretrate, sono anche decisamente aderenti rispetto al corpo macchina ed il serbatoio è estremamente rastremato in senso trasversale, come quello di una piccola cilindrata da competizione, ben raccordato alla sella, il marcato inserimento nel veicolo completa una impostazione sportiva che cozza un poco quindi con la conformazione del manubrio. Se l'utenza più eclettica lo saprà apprezzare per la più favorevole manovrabilità che sa offrire, i sedicenni più smanettoni senz'altro preferiranno adottare un bel «due pezzi».

La sella, che viene continuata da un lungo cuscinetto fin sul dorso del serbatoio (che risulta comodissimo quando ci si «sdraia» per conseguire le massime prestazioni), è risultata un poco carente di imbottitura tanto che si sente la struttura portante. Questo problema non dovrebbe essere accusato dalle macchine in vendita al pubblico, poiché la Unimoto ci ha fornito per questo test un esemplare di pre-serie provvisto di una sella non ancora definitiva.

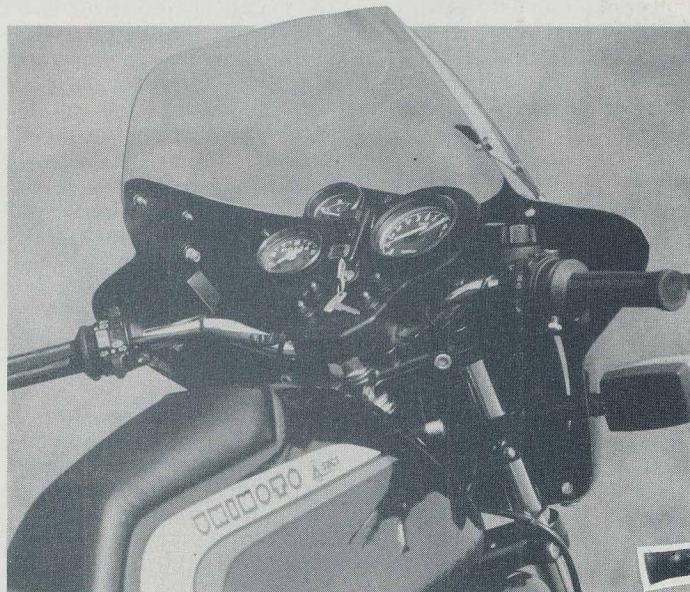
A dispetto di un interesse piuttosto sostanzioso, la maneggevolezza è piuttosto buona anche senza aver scomodato quella celebrata ruota anteriore da 16" che numerose concorrenti hanno recentemente adottato. Un po' meno buona è invece l'agilità in manovra per il troppo ampio raggio di sterzo. Ad ogni buon conto la macchina risulta molto fluida e pulita negli inserimenti in curva ed offre una conduzione divertente e sicura, anche considerando che è veramente difficile arrivare a strisciare (lo scarico sulla destra).

La taratura della sospensione posteriore stabilita in origine è un po' rigida, e visto che non si può facilmente addolcire la forcella consigliamo di scaricare un poco la molla dell'ammortizzatore UPS per rendere il veicolo meno incline ad imprecisioni di assetto sul veloce. Anche in questo caso le coperture hanno mostrato il fianco a critiche: le Michelin M 38 si sono mostrate buone nella conduzione normale e protagoniste di una buona resa chilometrica, ma nella guida sportiva mostrano la corda introducendo saltellamenti e perdite di aderenza al limite.

Il motore si avvia con grande facilità e subito produce un rumore allo scarico che sembra persino «affogato». Basta però far salire il regime perché si trasformi in squillante e grintoso. Come tutti i propulsori con origini crossistiche, vibra abbastanza con picchi fastidiosi su manubrio, pedane, staffe, e struttura sella/serbatoio nell'arco compreso fra 6 ed 8000 giri.



*Una bella immagine della moto intera, caratterizzata dalla carrozzeria con linee tondeggianti ed aerodinamiche. Nei particolari: il pratico cupolino che «riempie» la zona anteriore, la strumentazione asimmetrica come sulle sorelle di ben maggiori pretese, la parte iniziale della sella che arriva a coprire una buona porzione del serbatoio. Nella pagina accanto il motore, di ridottissime dimensioni grazie alla evidente derivazione crossistica. In basso, infine, la zona posteriore della motocicletta, forse la più originale. Il freno anteriore, invece, è un Grimeca già conosciuto e collaudato*



# LO SQUALO

L'erogazione, che ricorda parecchio quella di una macchina da fuoristrada, è discreta in basso ma il meglio lo fornisce oltre i 6500 giri, con una netta entrata in coppia che conduce, con notevole impeto, a circa 10.500 giri. Regime questo che si «legge» anche in sesta, a cui corrispondono circa 125 km/h indicati, che si raggiungono con facilità. Ad occhio ci è sembrato che la velocità reale fosse addirittura superiore al valore indicato e che quindi il tachimetro approssimi per difetto.

La frizione è bella secca, abbastanza modulabile anche se non troppo progressiva, ma sopporta stoicamente le strapazzate, mentre il cambio, contraddistinto da una corsa della leva un po' lunga, è risultato apprezzabilmente preciso e contraddistinto da una spaziatura dei rapporti molto buona (con una sesta forse un pelo corta) per sfruttare le caratteristiche di erogazione del generoso Tau.

L'impianto frenante, tutto Grimeca, fornisce prestazioni proporzionate alle prestazioni del veicolo, anche se non entusiasmanti. Sulla leva del disco anteriore è infatti necessario applicare notevoli trazioni, mentre per quanto riguarda il tamburo posteriore, risultato poco efficace, pensiamo che il fatto dovrebbe dipendere dall'astina di comando mal posizionata rispetto al fulcro di articolazione del pedale, i cui spostamenti agiscono più con una azione deformante (flessione) della citata astina di comando, che di trazione sulla leva di apertura delle ganasce del tamburo posteriore.

c. b.

## SCHEDE TECNICHE

**MOTORE:** monocilindrico a due tempi, raffreddato a liquido. Distribuzione regolata dal movimento del pistone con induzione lamellare. Alesaggio e corsa: 56x50,6 mm. Cilindrata: 124,63 cc. Rapporto di compressione: 14,3:1. Alimentazione a miscela con carburatore Dellorto PHBH 28 BS. Potenza massima 22,5 CV (16,5 kW) a 7800 giri. Coppia massima 2,12 kgm (20,8 Nm) a 7300 giri. Lubrificazione a tutta perdita con miscelatore automatico. Avviamento a kick-starter.

**TRASMISSIONE:** primaria ad ingranaggi, secondaria a catena. Frizione multidisco 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. Sospensione anteriore a forcella teleidraulica con escursione di 110 mm. Posteriore con sistema UPS (Unimoto Progressive System) monoammortizzatore regolabile con escursione ruota di 140 mm. Pneumatici: anteriore 3,00-18; posteriore 3,50-18/. Freni: anteriore a disco singolo da 260 mm Ø. Posteriore a tamburo monocamma da 160 mm Ø.

**DIMENSIONI E PESO:** lunghezza 2060 mm. Interasse 1370 mm. Peso a secco 110 kg.

**CAPACITÀ SERBATOIO:** 12 litri.

**PREZZO F.C. IVA INCLUSA:** Lit. 2.790.000.

