

moto 43 sprint

CHE COLPO!

**LAWSON PASSA ALLA HONDA
LA RABBIA DI AGOSTINI
IL DISAPPUNTO DI GARDNER**



CHE PAURA!

**ORIOLO KO PER DAKAR
GRAVI INCIDENTI
AL RALLY DEI FARAONI**



YAMAHA YZ 125-YZ 250

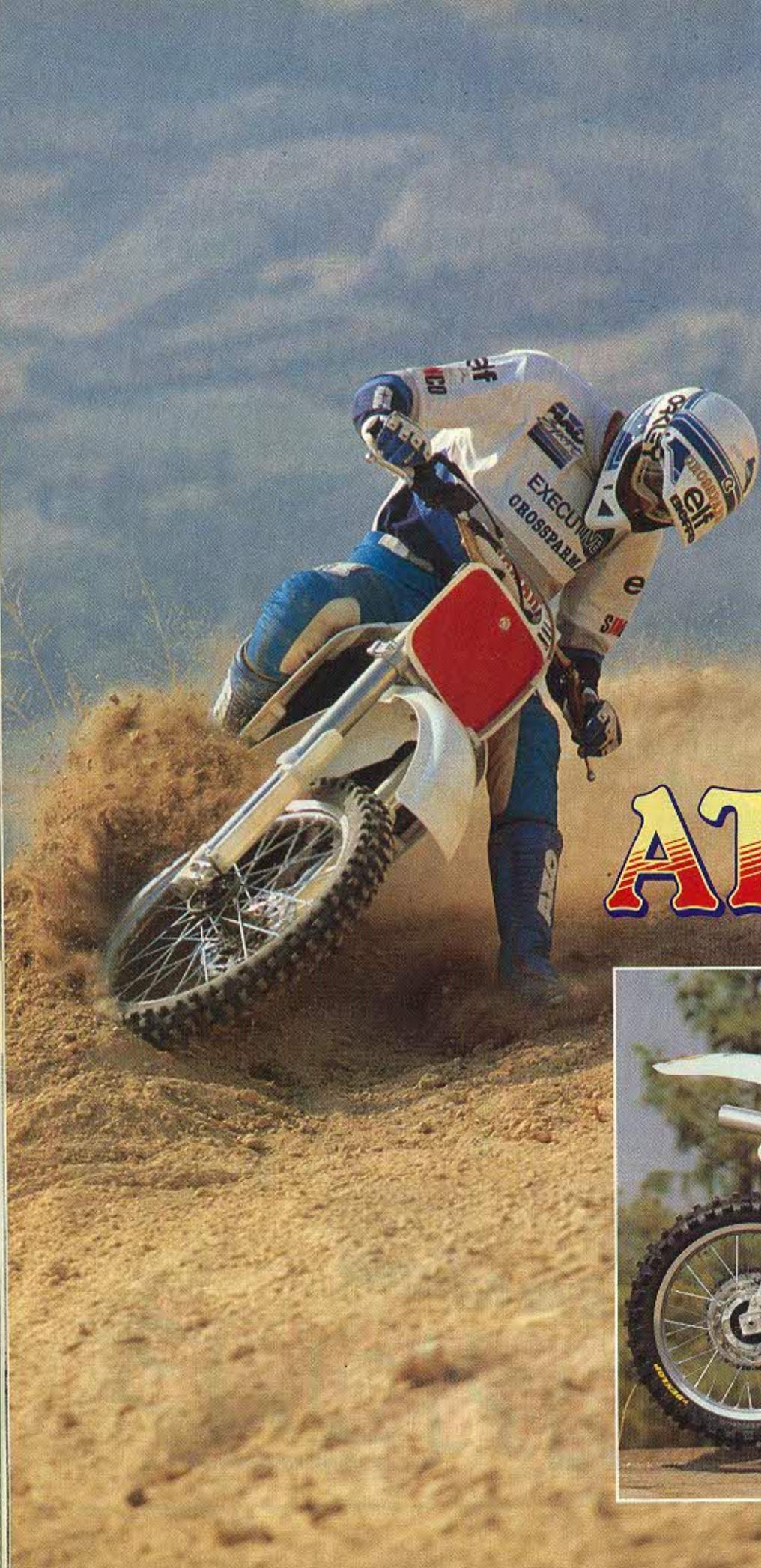
Abbandonata la 500, la Yamaha si dedica solo a 125 e 250 - Due modelli agguerritissimi, discendenti diretti delle moto ufficiali '88

Gianni Prandi - Emiliano Ranieri

LA PRESENTAZIONE ufficiale sui mercati europei dei nuovi modelli Yamaha cross per la stagione '89 ha preceduto di pochi giorni l'inizio della commercializzazione. Con una mossa tutto sommato piuttosto prevedibile, però, la Casa di Iwata ha deciso di dare inizio ad un nuovo corso della sua politica nel settore, proponendosi sui vari mercati solo con macchine da 125 e 250 ed abbandonando totalmente la 500. Una scelta, quest'ultima, dettata da

SEGUE A PAG. 50

ATTENT





TI A QUEI DUE

■ DUE SPETTACOLARI PASSAGGI DI CARLO RINALDI, SULLA YAMAHA 250, IN QUESTA PAGINA, E SULLA YAMAHA 125, NELLA PAGINA OPPOSTA ■





ATTENTI A QUEI DUE

YAMAHA YZ 125 - YZ 250

una approfondita analisi che ha rivelato come alla mezzo litro competa una fetta di mercato decisamente più piccola di quelle riservate invece alle altre cilindrate. Questo fatto, unito alla previsione di un interesse generale sempre più accentrato verso le due classi minori, ha quindi bloccato sul nascere il «progetto 500», e per un precisa scelta commerciale sono finite nel museo Yamaha sia la vetusta moto raffreddata ad aria, sino ad ora prodotta in serie, sia la avveniristica YZM 500 con telaio in alluminio e soluzioni d'avanguardia che ha corso nel mondiale '88, guidata da Vimond e Lijundqvist.

Da ora in poi la Casa giapponese restringe il campo d'interesse a due sole classi, nelle quali però si impegna al massimo. Le moto nuove sono dirette discendenti di quelle che hanno preso parte al mondiale, dalle quali hanno ereditato la tecnologia e le innovazioni tecniche. Oggetto delle maggiori cure, secondo l'alternanza che ha caratterizzato le scelte delle ultime stagioni, è stata la 125, mentre sulla 250, oggetto di un profondo maquillage l'anno scorso, le modifiche sono state minori.

COM'È LA 125 - Il motore, monocilindrico due tempi raffreddato a liquido, con ammissione nel carter controllata da lamelle e cilindro cromato, ha subito un lieve aumento della corsa (dalle vecchie misure di 56 per 50 mm si è passati a 56 per 50,7) con conseguente maggiorazione della cilindrata che è ora di 125 cm³ reali. Nuova è anche la testata che presenta una camera di combustione ridisegnata, così come è

stato completamente rivisto il pistone, che ha subito una riduzione di 2 mm della distanza cielo-spinotto. Sul nuovo cilindro è stata cambiata anche la posizione della valvola YPVS, sia per aumentarne il rendimento grazie al maggiore sfruttamento delle pressioni interne, sia per migliorare la conformazione della luce di scarico. La lubrificazione è a miscela al 2% e l'accensione è elettronica ad anticipo variabile CDI Al posto

■ ECCO LA 125 PRIVA DELLA «CARROZZERIA». DELLE DUE MOTO PRESENTATE DALLA YAMAHA QUELLA DA UN OTTAVO DI LITRO HA SUBITO LE MAGGIORI MODIFICHE, SIA A LIVELLO DI MOTORE CHE DI TELAIO. TUTTA LA PARTE TERMICA È STATA RIFATTA, È STATA MODIFICATA LA VALVOLA YPVS ED È STATO MONTATO UN NUOVO CARBURATORE ■





ATTENTI A QUEL CHE
 DUE SU - 125 SU AP-AN-7

del vecchio carburatore Mikuni TL 34 ora c'è un TM 35 a saracinesca semicircolare, dotato di un differente filtro aria.

Per una maggiore dispersione del calore è stata aumentata la capacità del radiatore di sinistra. Il cambio è a sei marce ad innesti frontali, modificato nel sistema degli innesti, e la frizione a dischi multipli in bagno d'olio dispone di un nuovo sistema di azionamento a trazione anziché a spinta. Il carter di

destra è ora scomponibile in due parti e questo permette di accedere alla frizione con maggiore rapidità.

Il telaio è monotrave sdoppiato all'altezza dello scarico, con il trave discendente anteriore rettangolare anziché circolare, e il canotto di sterzo completamente ridisegnato per ottenere maggiore robustezza e rigidità. Rinforzi sono stati applicati nelle zone della testa di sterzo e del perno del forcellone, anche in questo

caso per dare maggior rigidità all'insieme. Il telaio è stato modificato in modo da ottenere un abbassamento del baricentro, a cui hanno contribuito anche lo spostamento di 25 mm dei due radiatori e quello di circa 20 mm del serbatoio benzina. Il traversino sinistro della mensola reggisella è imbullonato e può essere facil-

mente rimosso per facilitare le operazioni di manutenzione dell'ammortizzatore posteriore.

Anteriormente c'è una forcella Kayaba upside-down con escursione di 300 mm, ed è Kayaba pure l'ammortizzatore posteriore, azionato da un rivisto sistema di leveraggi ad articolazione progressiva. Il freno anteriore a disco da 230 mm \varnothing è dotato di una nuova pinza più potente e più leggera, ed anche il freno posteriore è a disco, di 220 mm \varnothing . Importante l'adozione della ruota posteriore da 19", già sperimentata in gara dalla Casa, che assicura maggiore precisione e stabilità specialmente nelle lunghe sequenze di buche ravvicinate e quando si atterra dai salti. La ruota anteriore è invece da 21" e i pneumatici hanno misure 80/100-21 e 100/90-19. La capacità del serbatoio è di 8 litri e il peso a secco è di 87,5 kg.

COM'È LA 250 - Il motore è un classico monocilindrico due tempi raffreddato a liquido, dotato di ammissione lamellare e di accensione elettronica ad anticipo variabile CDI, con alesaggio e corsa di 68 per 68 mm per una

SEGUE A PAG. 52

SCHEDE TECNICHE

YAMAHA YZ 125

MOTORE: monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido. Ammissione nel carter controllata da lamelle. Alesaggio e corsa: 56 x 50,7 mm. Cilindrata 125 cm³. Carburatore Mikuni 35 ss/1. Lubrificazione a miscela olio-benzina al 2%. Accensione elettronica a scarica di condensatore, ad anticipo variabile. Avviamento a kick starter.

TRASMISSIONE: primaria ad ingranaggi, secondaria a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio e cambio a 6 marce ad innesti frontali.

TELAIO: monotrave sdoppiato all'altezza dello scarico in tubi d'acciaio. Sospensioni: anteriore a forcella telescopica Kayaba upside-down, escursione 300 mm; posteriore ad articolazione progressiva con monoammortizzatore oleopneumatico Kayaba, escursione 310 mm. Pneumatici: anteriore 80/100-21, posteriore 100/90-19, freni: anteriore a disco da 230 mm \varnothing , posteriore a disco da 220 mm \varnothing .

DIMENSIONI E PESO: lunghezza 2135 mm, interasse 1450 mm, altezza sella 945 mm, luce a terra 355 mm. Peso a secco: 87,5 kg.

CAPACITÀ SERBATOIO: 8 litri.



ATTENTI A QUEI DUE

YAMAHA YZ 125 - YZ 250

cilindrata complessiva di 246 cm³. Le modifiche più significative hanno interessato il sistema di luci del cilindro, il pacco lamellare e la valvola YPVS. Nuovi anche il carburatore, Mikuni TM/38 a saracinesca semicircolare, e la camera di espansione, differente nel dimensionamento.

Il cambio è a cinque marce ad innesti frontali e la frizione è a dischi multipli in bagno d'olio.

Diverse le modifiche del telaio rispetto alla versione '88: il trave centrale è ora a sezione rettangolare, e sono cambiate le dimensioni dei tubi nella zona superiore. Sono state inoltre rinforzate le zone del canotto di sterzo e del fulcro del forcellone. La parte sinistra della triangolazione posteriore è asportabile per facilitare l'accesso all'ammortizzatore. Nuovo è anche il forcellone, ridisegnato per diminuire la flessione laterale. Le sospensioni sono le stesse della 125, con la forcella Kayaba a steli rovesciati con escursione di 300 mm, e l'ammortizzatore, pure Kayaba, che tramite i leveraggi ad articolazione progressiva assicura una escursione utile di 310 mm. Le ruote sono da 21" anteriormente e da 19" posteriormente.

Entrambi a disco i freni, da 220 mm Ø quello sulla ruota motrice e da 230 mm Ø l'altro.

La moto è ora dotata di un nuovo silenziatore e di un nuovo pedale del freno posteriore. Parafanghi, fiancattine, convogliatori e sella sono prodotti dalla Yamaha e sono identici nei due modelli. Il serbatoio del carburante invece, pur avendo la stessa capacità di 8 litri, è diverso in quanto i due telai nella parte

posteriore si sdoppiano in maniera differente. Il peso a secco, per la 250, è di 97 kg.

COME VANNO - Nostro tester, in occasione della presentazione delle nuove Yamaha da cross, è stato ancora una volta Carlo Rinaldi, il giovane pilota parmense impegnato nel mondiale 250.

«Ho l'impressione che alla Yamaha abbiano fatto un ottimo lavoro — ha

■ LA 250 È STATA OGGETTO DI MINORI MODIFICHE, RISPETTO ALLA 125. SUL MOTORE SI È LAVORATO SOPRATTUTTO A LIVELLO DI CILINDRO, LAMELLE, VALVOLA, CARBURATORE, E SCARICO. IL TELAIO INVECE È STATO IRROBUSTITO, ED È STATA RIDISEGNATA LA SOSPENSIONE POSTERIORE, PER LA QUALE È STATO ADOTTATO UN NUOVO FORCELLONE ■





spiegato. — La 125 è una moto che dà confidenza fin dalla prime battute e risulta molto piacevole da usare. I comandi sono ben posizionati e l'avviamento è sempre pronto. La frizione è resistente ed efficace anche a freddo, e il cambio ha una corretta spaziatura dei rapporti: è preciso e morbido, e risulta praticamente impossibile sbagliare marcia. La guidabilità della moto è ottima in ogni condizione: precisa sia sul lento che sul veloce,

permette rapidi inserimenti in curva, consente repentine variazioni di traiettoria ed anche nelle buche non denuncia mai la minima incertezza. La forcella Kayaba a steli rovesciati dal canto suo conferisce notevole stabilità all'avantreno, migliorando la precisione di guida, ed anche l'ammortizzatore lavora molto bene in ogni condizione. La frenata è potente e modulabile: sia il disco anteriore da 230 mm Ø che quello posteriore da 220 mm

una ottima potenza massima.

Per quanto riguarda la 250 vale gran parte di quanto è stato detto per la 125, visto che molte componenti sono identiche sulle due moto. I comandi sono comodi e a portata di mano, la forcella non svergola ed è precisa, e l'ammortizzatore è efficacissimo. I freni identici a quelli della 125, sono potenti e progressivi. Il cambio è molto preciso ed è dotato di un'ottima spaziatura dei rapporti, mentre la frizione è resistente e pronta da freddo, ma in complesso un po' poco modulabile.

Per quanto riguarda il telaio la Yamaha ha ulteriormente abbassato il baricentro, migliorando il comportamento nelle fasi di percorrenza e di uscita dalle curve; la moto è sempre ben attaccata al terreno ed ha un'ottima trazione.

D'altra parte la distanza tra le pedane e il gruppo sella-serbatoio è molto ridotta e questo mette in difficoltà il pilota nella guida in piedi e nella fase di inserimento in curva: le ginocchia sono troppo in alto e non spingono bene su sella e serbatoio.

Il motore è progressivo ad ogni regime, ed abbastanza potente: sfodera buone doti di allungo e anche al regime massimo gira pieno e rotondo. Ha però la tendenza a vibrare un po' troppo in alto».

SCHEDA TECNICA

YAMAHA YZ 250

MOTORE: monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido. Ammissione nel cilindro controllata da lamelle. Alesaggio e corsa 68 per 68 mm. Cilindrata 246 cm³. Carburatore Mikuni TM 38 SS/1. Lubrificazione a miscela olio-benzina al 2%. Accensione elettronica a scarica di condensatore ad anticipo variabile. Avviamento a kick starter.

TRASMISSIONE: primaria ad ingranaggi, secondaria a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio, cambio a 5 marce ad innesti frontali.

TELAIO: monoculla sdoppiata all'altezza dello scricio in tubi d'acciaio. Sospensioni: anteriore a forcella telescopica Kayaba upside-down, escursione 300 mm; posteriore ad articolazione progressiva con monoammortizzatore oleopneumatico Kayaba, escursione 310 mm. Pneumatici: anteriore 80/100-21, posteriore 110/90-19. Freni: anteriore a disco da 230 mm Ø, posteriore a disco da 220 mm Ø.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza 2180 mm, interasse 1450 mm, altezza sella 950 mm, luce a terra 340 mm. Peso a secco 97 kg.

CAPACITÀ SERBATOIO: 8 litri.

Ø svolgono egregiamente il loro lavoro, e non denunciano tendenze al surriscaldamento. Il motore invece non sembra perfettamente a punto di carburazione: accusa infatti una certa incertezza nei cambi di marcia ed anche in basso è un po' lento nel prendere i giri. Agli alti regimi invece sfodera buone doti di allungo ed in grado di fornire