



Importata dalla Suzuki Italia, la RM 125 versione 1988 è la degna erede della moto che ha vinto i primi dieci titoli mondiali della breve storia di questa cilindrata. Potente e maneggevole, si presenta come un mezzo adatto per ridare alla gloriosa marca giapponese lo spazio che merita nel panorama crossistico internazionale.

MOTOCROSS

Test Team

**PROVA
ANTEPRIMA**

**SUZUKI
RM 125**

ILFORD
PHOTO





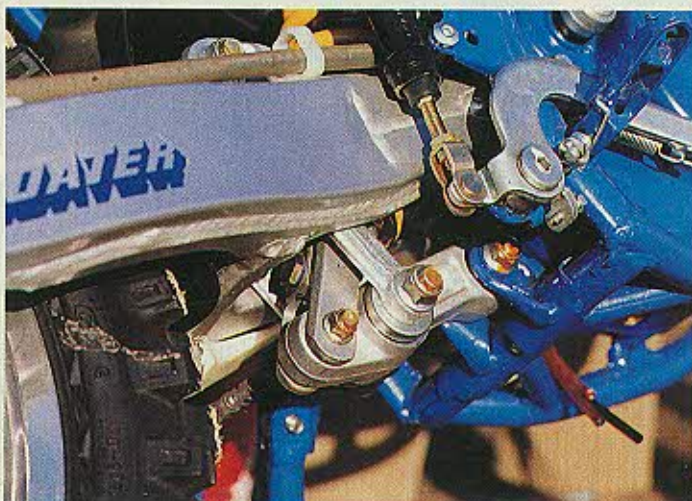
Sopra: la RM svestita evidenzia la particolare conformazione dei vari elementi del telaio. Da osservare il montante smontabile del codino, la voluminosa cassa filtro e, davanti, la nuova forcella da 43 mm di \varnothing con disco da 240 mm e pinza a pistoni affiancati. A sinistra: la Suzuki viene fornita con paratie antifango sui radiatori. Sono molto utili nella stagione invernale ma vanno asportate col caldo per migliorare il raffreddamento. Dietro di loro è presente una griglia parasassi.



A fianco: la cassa filtro ha un'appendice superiore che provvede a proteggerla dall'infiltrazione di schizzi d'acqua.

In basso a sinistra: primo piano del Full Floater col dado esagonale sull'asta del mono per il controllo della frenatura idraulica di ritorno. Il pedale freno ha un'asola sul perno di accoppiamento con l'asta di comando pompa per ottenere un po' di corsa a vuoto (un centimetro).

Sotto: la RM viene fornita con la stampella laterale. Efficaci le protezioni sulla linea catena.



NOTE GENERALI

Suzuki nella 125 vanta l'irripetibile curriculum di ben dieci titoli mondiali conquistati fra il '75 e l'84 poi, dopo l'alloro iridato conseguito da Michele Rinaldi, ha praticamente abbandonato il campo rimanendo ferma anche con lo sviluppo delle moto di serie.

Una svolta importante si è avuta nel 1986 quando la casa giapponese ha deciso di rinnovare completamente le proprie macchine infatti, in quella stagione vennero riveduti sia il motore che il telaio. Il lavoro eseguito si rivelò inefficace e, a distanza di un anno, la moto dovette essere quasi completamente ricostruita con nuove soluzioni sia ciclistiche sia motoristiche. Le cose cominciarono ad andare meglio ma certamente era necessario un lavoro più incisivo poiché nello stesso periodo tutti i grandi costruttori stavano alacremente lavorando sulle rispettive macchine da cross. Ci voleva anche un pilota di provate capacità in grado di portare utili suggerimenti e Suzuki non tardò a trovare in Bob Hannah un collaboratore d'eccezione.

Il lavoro svolto negli States in una stagione di gare si è fatto sentire immediatamente così le RM '88 appaiono migliorate in settori fondamentali come quello dei freni con l'introduzione definitiva del disco posteriore, hanno una nuova forcella e motori in generale più efficienti grazie anche all'impiego di nuovi accessori quali ad esempio il carburatore Mikuni con valvola «slingshot».

A questa serie di novità tecniche si aggiunge per noi il fatto che le RM '88 vengono nuovamente distribuite dalla Suzuki Italia la quale in questo modo assicura la presenza di un cospicuo lotto di esemplari e dei relativi ricambi reperibili presso tutti i concessionari. Per i prezzi, quello della RM 125, che presentiamo in questo servizio, è fissato in 6.159.000 lire; la moto è anche corredata da un sostanzioso kit contenente il solito pistone, serie guarnizioni, fasce elastiche, getti carburatore, o-ring vari, boccole scorrimento valvole scarico più le due leve al manubrio cioè tutto quanto serve per una revisione completa.

ESTETICA

La RM 125 non porta grandi innovazioni se non per la presenza del disco posteriore che va a inserirsi efficacemente nel quadro estetico d'assieme.

Il serbatoio ha la caratteristica di essere staccato dai convogliatori per un motivo di carattere stilistico ma anche per ottenere due ampie feritoie attraverso le quali scaricare l'aria calda proveniente dai radiatori; i parafanghi sono gli stessi di sempre tondeggianti e personali ma ormai anzianotti e per questo criticati da più parti, sella e fianchetti infine hanno un disegno clas-

sico che non concede alcunché a innovazioni e nuove proposte. In sostanza la RM è una macchina di linee convenzionali; rimarca comunque l'immagine delle Suzuki cross a vantaggio ad esempio di quanti si trovano a commercializzare usata la loro vecchia RM. Le finiture sono da definire buone, in linea con quanto offre la produzione giapponese che, quando i telai sono troppo in evidenza, lasciano trasparire l'esecuzione robotizzata; molto belli altri elementi come ad esempio il forcellone in lega e le sovrastrutture plastiche.

PARTE CICLISTICA

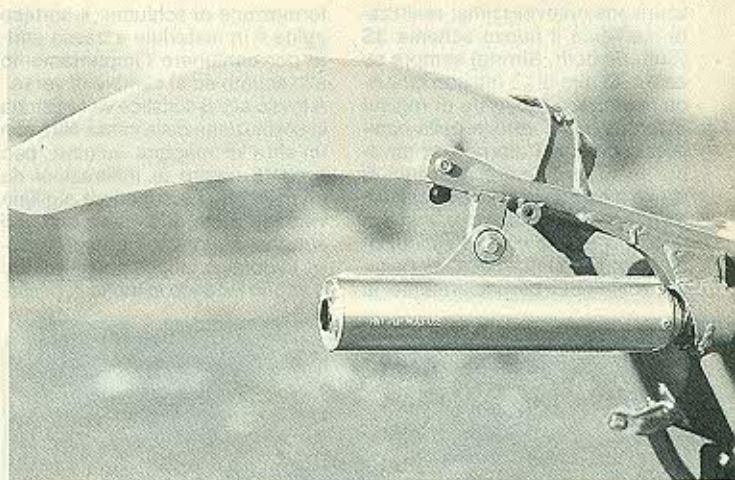
Unico traliccio al cromo molibdeno tra quelli delle quattro giapponesi, il telaio Suzuki è un monotrave sdoppiato con tubi superiore e discendente da 42 mm di \varnothing ; la culla è in tubo da 25 mm mentre dalla zona del perno, forcellone i montanti sono ovali da 20 x 30 mm in modo da contenere l'ingombro laterale garantendo sempre grande robustezza. La struttura evita il più possibile elementi disposti per linee geometriche, evidentemente per un migliore assorbimento delle vibrazioni e degli urti che, in questo modo, non sollecitano zone troppo circoscritte.

La parte posteriore è in blocco col resto del traliccio, il montante sinistro da 19 mm di \varnothing è però scomponibile dal resto del codino per facilitare lo smontaggio della cassa filtro consentendo contemporaneamente un rapido accesso al monoammortizzatore. Questo è vincolato all'estremità posteriore dell'elemento longitudinale del Nuw Full Floater ancorato sul davanti al telaio; al centro questa leva è sollecitata da due bielle che vanno a congiungersi al forcellone sopra la linea dei bracci di forza, con articolazioni anche qui su gabbie a rulli per ottenere una buona precisione di lavoro.

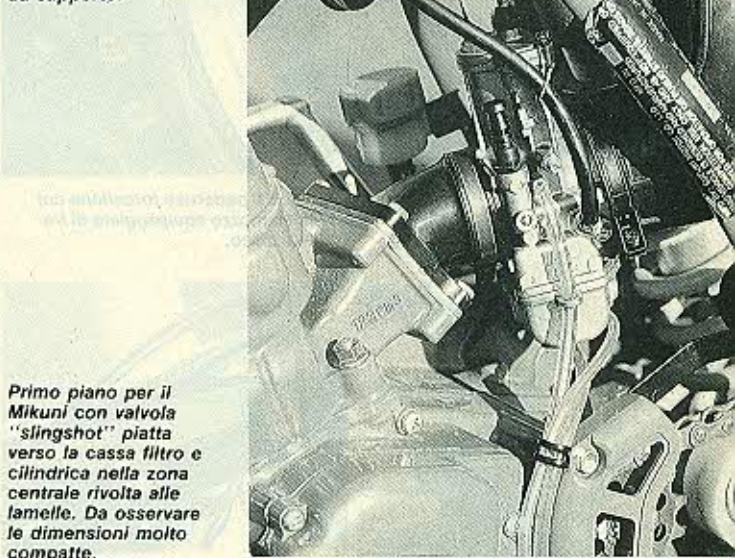
Nella realizzazione del forcellone, Suzuki non ha certo lesinato in robustezza, infatti le aste di alluminio utilizzate per i due bracci hanno lati da 35 e 70 mm; il tendicatena è di tipo convenzionale, con i classici dado e controdado montati sul cavallotto in acciaio dove è infilato il perno ruota.

Il mono è un Kayaba a doppia regolazione controllabile mediante registri esterni in 21 differenti modi per la frenatura di andata e di ritorno, attraverso il New Full Floater, permette alla ruota il consistente sbattimento di 325 mm. Sul mozzo ridisegnato per alloggiare il nuovo impianto freno lavora un disco da 220 mm di \varnothing per 4 di spessore, dove agisce una pinza flottante monopistone protetta da una grigliatura in lega leggera; davanti è montata invece una pinza sempre flottante ma a due pistoni affiancati lato esterno.


La forcella con 310 mm vanta un'e-



Il silenziatore è in lega leggera. La zona di innesto dell'espansione coincide con l'asola del telaio che, mediante un tampone in gomma, funge pure da supporto.



Primo piano per il Mikuni con valvola "slingshot" piatta verso la cassa filtro e cilindrica nella zona centrale rivolta alle lamelle. Da osservare le dimensioni molto compatte.



Il freno anteriore è un disco da 240 mm di \varnothing con pinza a due pistoni affiancati. La corona d'attrito è molto rastremata.

scursione notevolissima: realizzata mediante il nuovo schema 3S (Soft, Smooth, Strong) sempre su aste a 43 mm di \varnothing ma con idraulica riveduta, è provvista di registri esterni per il controllo della compressione e del ritorno rispettivamente su 21 differenti posizioni. È di tipo a cartuccia coi freni costituiti da piramidi di lamelle che, come si riscontra anche in altre esecuzioni, favoriscono la velocità di risposta e limitano particolarmente la

formazione di schiuma; il corteco infine è in materiale a basso attrito per contenere l'impuntamento allo spunto ed al cambio di verso. A livello accessoristico va registrata la sostituzione della cassa filtro con un'altra di maggior volume, ben protetta contro le infiltrazioni da una appendice superiore sigillata verso la ruota addirittura con una spugna; sul davanti una protezione in gomma blocca poi gli schizzi d'acqua facendo in modo di pesca-

re aria esclusivamente dal lato superiore sotto il fondo sella.

MOTORE

È un monocilindrico due tempi raffreddato a liquido con aspirazione lamellare e scarico controllato dal dispositivo Suzuki AETC Automatic Exhaust Timing Control.

Il sistema parzializza il condotto mediante due semicilindri tagliati su un piano assiale inseriti obliquamente sopra lo scarico a controllarne le due luci (c'è il traversino centrale) più o meno come avviene per le tradizionali ghigliottine nel condotto unico. Qui in più ci sono delle guide in acciaio costituite da due mezzi cilindri fissi che fungono da slitte, mentre il comando è attuato dal solito gruppo di masse centrifughe collocate sul coperchio carter dietro la pompa acqua. Da quest'anno l'efficacia dell'intero dispositivo è potenziata grazie a luci di evacuazione complessivamente di dimensioni maggiori.

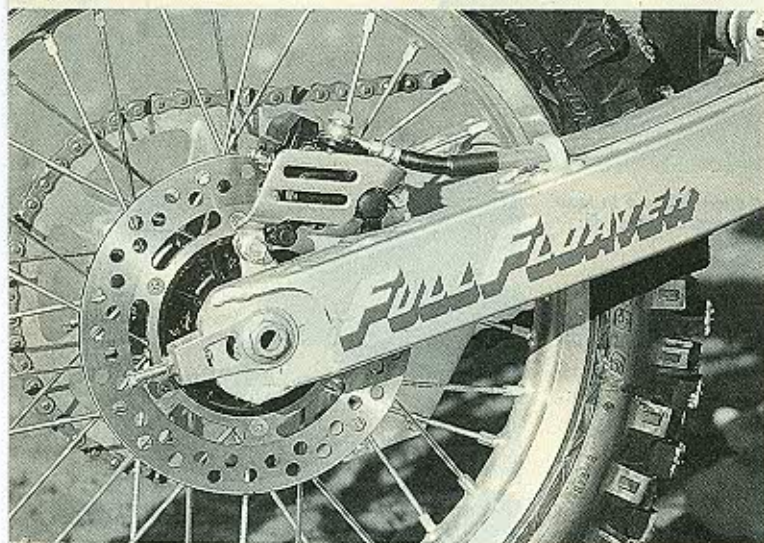
Altre novità introdotte sulla 125 '88 riguardano l'impianto di raffreddamento potenziato mediante un condotto di maggior portata fra pompa e cilindro, ingranaggeria della messa in moto con nuova rapportatura per ridurre il carico alla leva (ora in lega) e frizione con superficie di lavoro maggiorata mediante l'inserimento di due nuovi dischi. È invariata invece l'architettura generale con l'accensione calettata sulla sinistra dell'albero motore (il coperchio volano è in magnesio), cambio a sei rapporti, cilindro incamiciato e pistone da 54 mm di \varnothing provvisto di due fasce di tenuta. È migliorata la capacità della cassa filtro, è nuovo il carburatore Mikuni con valvola piatta a monte e cilindrica (ma solo nella zona centrale) dal lato aspirazione, c'è infine una nuova espansione che ha tenute più efficaci al collegamento col silenziatore.

non c'è nulla da eccepire sulla leva cambio, l'azionamento del freno è invece leggermente infastidito dalla sporgenza in quella zona del comando frizione sul coperchio carter. La macchina dello scorso anno non ci aveva impressionati troppo favorevolmente, al contrario qui le sensazioni sono tutte di segno positivo.

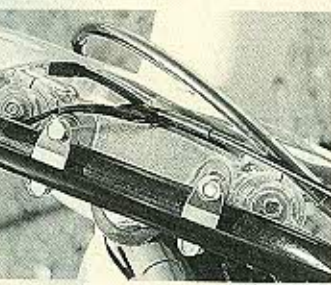
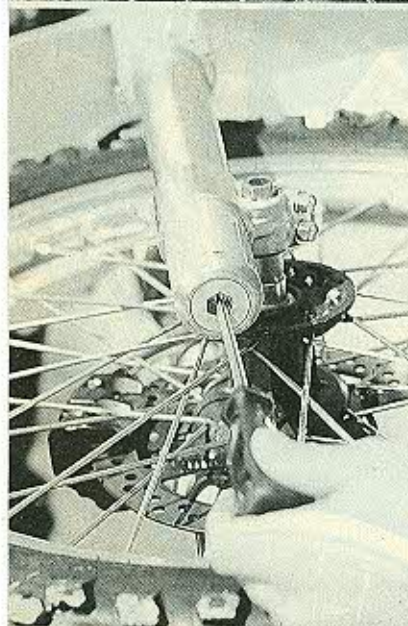
Il motore si presenta immediatamente molto bene con credenziali come risposta immediata, capacità di riprendere da regimi assai bassi, eccellente progressione e carburazioni ottimali. Manca un po' di potenza in alto e non gira tantissimo evidentemente perché è studiata per piste tortuose come quelle degli indoor americani dove è preferibile avere un ottimo scatto anche a scapito della potenza massima. Su percorsi veloci risulta necessario lavorare parecchio col cambio, in compenso non bisogna fare grande uso della frizione perché tiro e ripresa sono veramente molto buoni.

Ciclisticamente abbiamo apprezzato il lavoro delle sospensioni ed in particolare di quella posteriore che si è rivelata di efficacia notevole, sulle buche in rapida successione infatti la ruota rimane aderente al terreno ed anche in caso di scarti laterali la moto recupera la traiettoria con perfetto automatismo. La guidabilità è ottimale, nei salti il controllo dell'assetto è molto semplice, sul dritto la forcella lavora bene e solo nelle curve lente l'avantreno tende ad allargare ma solo su terreno viscido per la presenza del Dunlop K 490 da duro. A proposito dobbiamo dire che, visto il periodo dell'anno in cui vengono normalmente commercializzate le moto da cross, avremmo preferito in primo equipaggiamento il K 990 da terreno lento, infatti in inverno ci si trova sempre a girare su piste molli oppure su sabbia. L'inserimento in curve con appoggio è invece naturalissimo, il cambio di direzione molto veloce.

In sostanza la RM 125 ci è parsa una moto molto buona; qualche piccola riserva dobbiamo esprimerla sui freni poiché il posteriore, girando su un terreno con molte pozze, ha evidenziato efficacia contenuta e usura molto rapida; è buono invece il disco anteriore ben modulabile dall'ottimo comando.



Sopra: il poderoso forcellone col nuovo mozzo equipaggiato di freno a disco.



A sinistra e sopra: la forcella è regolabile dall'esterno sia in compressione che sul ritorno. Alla base dei foderi ci sono i registri di andata, quelli di ritorno li vediamo nell'altra immagine (il dado esagonale piccolo) nella estremità superiore delle canne sui tappi di carico olio.

IMPRESSIONI DI GUIDA

A cavallo della RM 125 si sta in posizione naturale solo con la sella un po' alta da terra. I comandi sono morbidi e alla giusta distanza dalle manopole; per quelli a pedale

APPUNTI PER LA MANUTENZIONE

Carburatore Mikuni VM 35 SS, getto max 350, getto min. 20, getto avviamento 80, valvola gas 6.0, polverizzatore R-1, spillo conico 6EN11-53 sulla seconda tacca dall'alto, vite aria aperta di 1 giro.
Candela NGK B9EGV o ND W27ES-ZU, distanza elettrodi 0,5-0,6 mm.
Anticipo 16° ± 1° prima del PMS a 10.000 g/m.
Apertura valvola scarico approx. 8250 g/m.
Olio cambio-frizione 950 cc. SAE 20W 40.
Circuito raffreddamento 1000 cc miscela acqua e liquido per circuiti sigillati al 50%.
Pignone e corona Z 13-51, catena DID o Takasago da 5/8 x 14, 114 maglie.
Forcella 510 cc olio Suzuki L01 o equivalente per stelo; a forcella a pacco e senza molla il livello olio deve risultare 125 mm sotto il bordo superiore dello stelo. Posizioni standard registri: compressione e ritorno aperti di 10 tacche.
Ammortizzatore lunghezza molla precaricata 252 mm; posizione registri: ritorno aperto di 13 tacche, compressione aperto di 12 tacche; pressione azoto 10 atmosfere.

PREZZI DI ALCUNI RICAMBI ORIGINALI

• Manubrio	L. 66.080	• Pistone completo	L. 103.840
• Leva freno	L. 17.700	• Valvola scarico	L. 122.720
• Leva frizione	L. 17.110	• Biella	L. 49.560
• Comando gas	L. 21.830	• Albero motore	L. 442.500
• Coppia pedane ant.	L. 40.710	• Serie dischi frizione	L. 134.048
• Leva cambio	L. 46.020	• Silenziatore	L. 148.680
• Pedale freno	L. 53.690	• Pignone	L. 22.420
• Convogliatore cad.	L. 23.600	• Corona	L. 83.780
• Parafango ant.	L. 70.210	• Centralina	L. 444.860
• Parafango post.	L. 62.540	• Filtro aria	L. 73.160
• Testa	L. 99.120	• Pastiglie freno ant. cad.	L. 61.124
• Cilindro	L. 515.660	• Pastiglie freno post. cad.	L. 43.070

QUESTI PREZZI SONO COMPRESIVI DI IVA

SUZUKI RM 125

MOTORE

Suzuki monocilindrico due tempi raffreddato a liquido con valvola AETC sul condotto di scarico
ALESAGGIO E CORSA
 54 x 54 mm
CILINDRATA
 123,6 cc.
RAPPORTO DI COMPRESSIONE
 8,2:1
POTENZA MASSIMA DICHIARATA
 35,5 cv a 11.500 g/m
COPPIA MASSIMA DICHIARATA
 2,32 Kg m a 11.000 g/m
ASPIRAZIONE
 controllata da lamelle
ALIMENTAZIONE
 carburatore Mikuni \varnothing 35 mm
ACCENSIONE
 elettronica Suzuki PEI ad anticipo variabile
LUBRIFICAZIONE
 miscela olio benzina al 5%
TRASMISSIONE PRIMARIA
 ingranaggi a denti diritti
FRIZIONE
 a dischi multipli in bagno d'olio
CAMBIO
 a sei rapporti
TELAIO
 monotrave sdoppiato con montante sinistro del codino scomponibile, forcellone in lega leggera

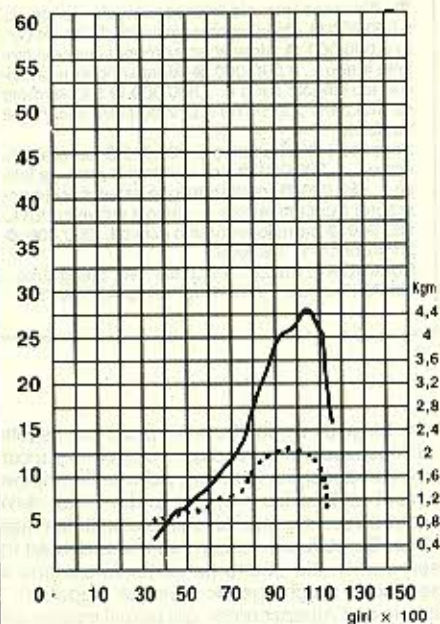
SOSPENSIONI
 ant. forcella Suzuki \varnothing 43 mm esc. 310 mm, post. monoammortizzatore Kayaba su leveraggio New Full Floater int. 443 mm corsa 130 mm esc. perno ruota 323 mm
MOZZI
 in lega leggera, ant. e post. con dischi \varnothing 240 e 220 mm, pinze freno Nissin flottanti
CERCHI
 Takasago in lega leggera
PNEUMATICI
 Dunlop ant. K 490 80/100-21, post. K 595 100/100-18
SERBATOIO CARBURANTE
 in materiale plastico, capacità 6,9 l.
KIT RICAMBI
 2 serie guarnizioni, 1 pistone completo, 1 serie fasce elastiche, boccole valvole scarico, molla valvole scarico, 2 o-ring coperchio valvole, 2 o-ring condotto scarico, leve freno e frizione, serie getti carburatore
PREZZO
 Lire 6.159.000 f.i. IVA compresa
IMPORTATORE
 Suzuki Italia SpA, Strada della Campagna 308, 10148 Torino - Tel. 011/257.888

DIMENSIONI E PESI

Interasse 1.445 mm, lunghezza totale 2.130 mm, lunghezza forcellone 570 mm, altezza sella 950 mm, altezza pedane 435 mm, altezza minima da terra 360 mm, larghezza manubrio 810 mm.
 Peso dichiarato kg 90 a secco, rilevato kg 94 in ordine di marcia, senza benzina e con stampella montata, di cui kg 45 sulla ruota anteriore e kg 49 su quella posteriore.

I NUMERI DEL BANCO DI PROVA

CV CURVA DI POTENZA



- Potenza massima alla ruota
- Potenza specifica all'albero motore
- Coppia massima all'albero motore
- Regime minimo possibile a gas tutto aperto
- Pressione media effettiva (al regime di coppia massima)
- Velocità lineare media del pistone (al regime di potenza massima)

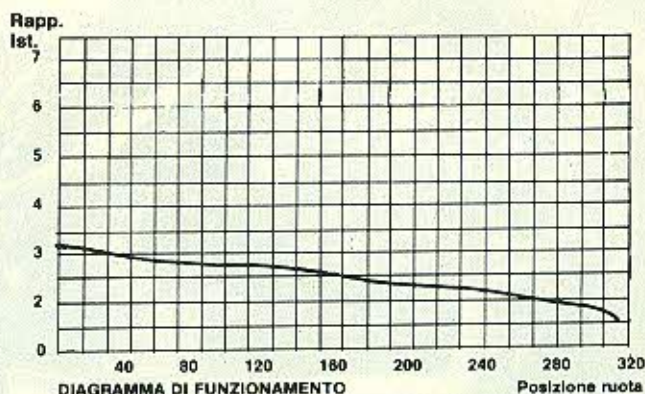
CONDIZIONI PROVA
 Temperatura 10°
 Pressione 762 mm Hg
 Coefficiente correzione (DIN) 0,982

27,7 cv a 10.500 g/m
 224 cv/litro
 2,09 kg m a 9.500 g/m
 3.500 g/m (3,4 cv)

9,51 kg/cm²
 18,9 m/sec.

SOSPENSIONI E DIAGRAMMA PROGRESSIVITÀ

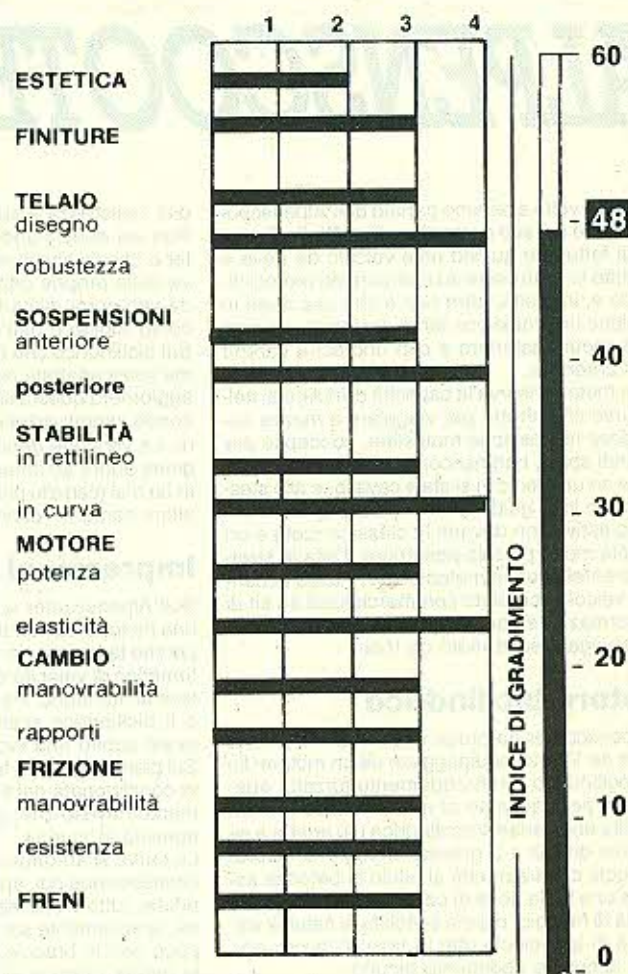
FORCELLA Suzuki \varnothing 43 mm esc. 310 mm
 AMMORTIZZATORE Kayaba int. 443 mm CORSA (A) 130 mm
 ESCURSIONE RUOTA POSTERIORE (R) 310 mm
 M₁ = RAPPORTO MEDIO PRIMI 100 mm CORSA RUOTA = 2,92
 F = RAPPORTO MEDIO ULTIMI 20 mm CORSA RUOTA = 1,63
 PERCENTUALE DI VARIAZIONE TRA M₁ ED F = PROGRESS. 3 78%.



ACCELERAZIONE

Migliori passaggi sui 100 metri con partenza da fermo nei due sensi di marcia:
 6" 08 - 6" 04.

I PUNTI... IN LINEA



Organizzazione Test GABRIELE GOBBI
 TEST TEAM composto da
 ANDREA BERTANI e LUCA PORTELLI