

MOTOCROSS

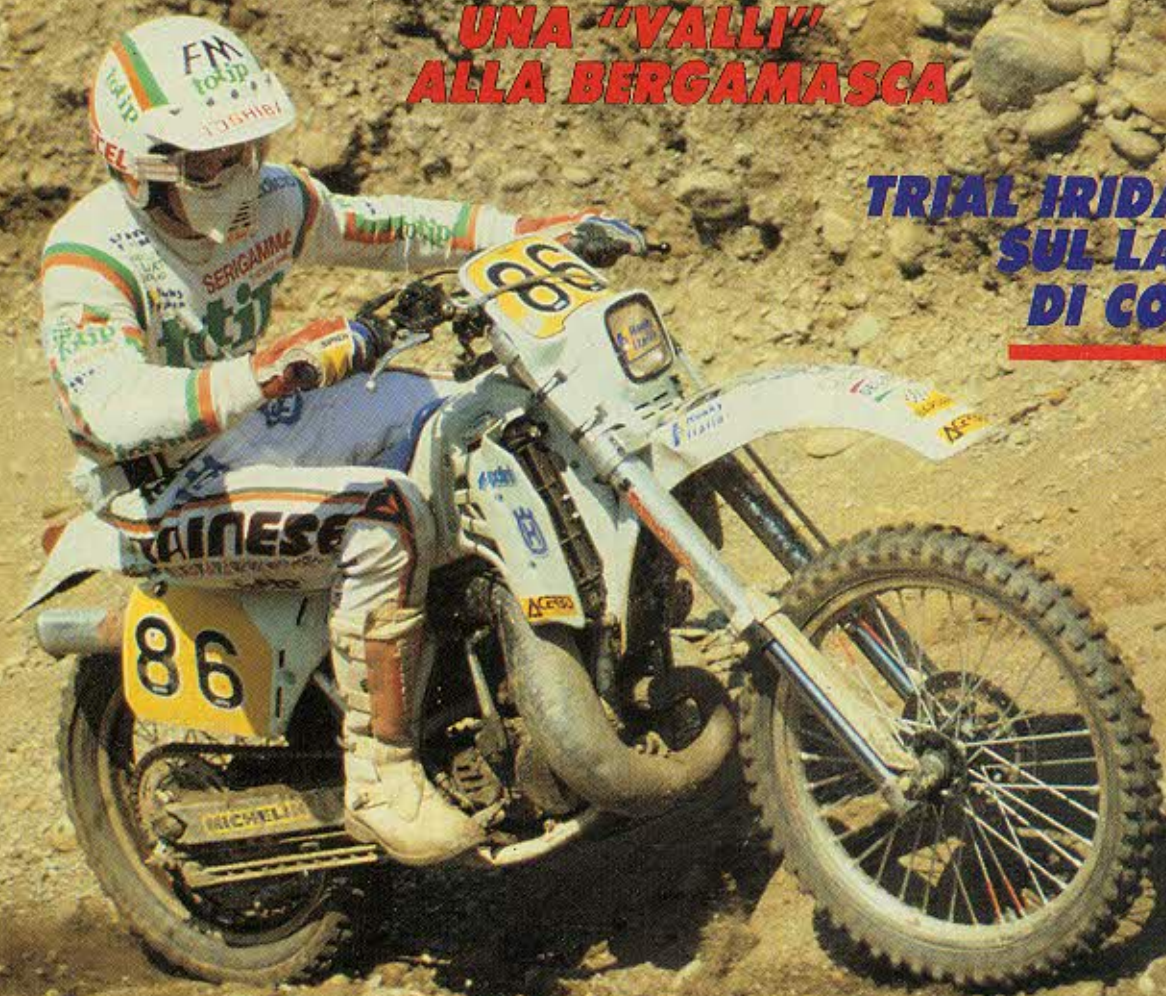
ENDURO • RALLY • TRIAL

AGOSTO 1988
ANNO XVIII - L. 4.000

8

**UNA "VALLI"
ALLA BERGAMASCA**

**TRIAL IRIDATO
SUL LAGO
DI COMO**



**CROSS MONDIALE
ED EUROPEO**

**SUPERCROSS
A LOS ANGELES**

**LE 250 E 500
"UFFICIALI" DA CROSS**

**TRIPLO LONG TEST
125 "ON-OFF"
APRILIA - CAGIVA
- GILERA**



IN COPERTINA

Enduro in primo piano in questo numero con il servizio sulla Valli Bergamasche e quindi anche con la copertina, che dedichiamo a Tullio Pelleginelli da un paio d'anni nostro numero uno della specialità in campo nazionale e sempre fra i primi attori in quello internazionale. (Foto Mayr)

DIRETTORE RESPONSABILE

Ruggero Upiglio

IN REDAZIONE

Gabriele Gobbi
Vittorio Lissari - Fabrizio Di Bella
Segreteria Teodolinda Bertini

IMPAGINAZIONE

Studio Zanuzzi

**HANNO COLLABORATO
A QUESTO NUMERO**

Martino Bianchi, Giulio Mauri, Carlo Mayr, Alberto Pistilli, Massimo Zanzani, Pierpaolo Beraudo, Giorgio Borgonovo, Mario Candellone, Filippo Ceccucci, Luigi Compagni, Massimo Dellepiane, Massimo Ferrari, Giacinto Ferrantini, Andrea Gagnesi, Giorgio Gambacorta, Giancarlo Giannobile, Alberto Gobbi, Gianni Godio, Giancarlo Graziani, Iorio, Luigi Klantschnik, Angelo Leuci, Gennaro Lucci, Giuliano Luzzatto, Alberto Malucchi, Attilio Maran, Marco Marcellino, Pier Carlo Marcochia, Giuseppe Massa, Pamela Mauri, Miro, Giuseppe Naim, Claudio Orlandani, Matteo Ossi, Paolo Pagani, Pier Luigi Pagani, Roberto Pittaluga, Gian Giacomo Rossi, Giuseppe Saluzzi, Carlo Soffiantini, Alberto Zatti, Roberto Zei.

SERVIZI FOTOGRAFICI

Ruggero Upiglio, Martino Bianchi, Gabriele Gobbi, Giulio Mauri, Carlo Mayr, Alberto Pistilli, Massimo Zanzani, Jack Burnicle.



Questo periodico è iscritto alla FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

SOMMARIO

- 20** AUSTRIA SECONDA FASE DELL'ENDURO EUROPEO di Carlo Mayr
- 22** SUCCESSO AZZURRO NELLA 35. VALLI BERGAMASCHE di Carlo Mayr
- 28** TARRÉS-MICHAUD SCONTRO AL VERTICE NEL MONDIALE DI TRIAL A CANZO di Giulio Mauri
- 34** IRLANDA E FRANCIA 125: PISTA DI LANCIO PER PUZAR BAYLE ACCORCIA IL DISTACCO DA STRUBOS di Martino Bianchi
- 40** GERMANIA E JUGOSLAVIA 250 CON RISCOSSA DI VEHKONEN di Ruggero Upiglio
- 46** GEBOERS A RUOTA DI THORPE NEL MONDIALE USA 500 di Massimo Zanzani
- 50** GRAN BRETAGNA E OLANDA 500 GEBOERS LAMPEGGIA E SORPASSA
- 52** SPAZIO USA: CADE JOHNSON CON LA TARGA N. 1 E RISORGE GLOVER NEL SUPERCROSS DI LOS ANGELES di Massimo Zanzani
- 56** NOTTE CROSS SOTTO IL CIELO DI CARPI di Ruggero Upiglio
- 58** FANTON JR. STABILE AL VERTICE EUROPEO 125 di Giancarlo Giannobile
- 62** ALLA PRIMA DELLA «DOLLARI» VINCE GASPARDONE di Alberto Pistilli
- 65** SIDECARCROSS A CITTA' DI CASTELLO di Marco Marcellino
- 66** CONCLUDE LE SELETTIVE PER GLI ASSOLUTI D'ITALIA 250 E 500 di C. Soffiantini e C. Orlandani
- 68** A BRA LA COPPA ITALIA 125 AL RED BIKES di Pier Luigi Pagani
- 69** BONETTA...CHE MANETTA NELL'ITALIANO JUNIOR 125 di Luigi Compagni
- 70** AMBROSETTI IPOTECA IL TITOLO JUNIOR 250 di Alberto Pistilli
- 71** RIVOLUZIONE A VITTORIO VENETO NELLA SECONDA JUNIOR 500 di Luigi Klantschnik
- 72** È PARTITO IN QUARTA L'AVELLINO SHOW MOTORI di Gennaro Lucci
- 74** NUOVI EQUILIBRI NEL TRICOLORE ENDURO di Carlo Mayr

- 78** TRUSSARDI CON STILE NELL'ENDURO JUNIOR di Giorgio Gambacorta
- 80** MOTORALLY PROBLEMATIC A CROCE D'AUNE di Attilio Maran
- 84** SANTAPAOLA NEL SUPERMARECROSS DI LAZZARO di Giuseppe Naim
- 85** PUZAR NEL PARALLELO DI BOSISIO di Ruggero Upiglio
- 86** INCAS RALLY PER SURINI
- 90** MIGLIO E BOSIS BOTTA E RISPOSTA... MA ATTENTI A CHIABERTO di Giulio Mauri
- 94** TRIAL JUNIOR PER CARRARA E DEYME di Giulio Mauri
- 96** SEMPRE PIÙ CADETTI AL TRIAL FMI di Pamela Mauri
- 100** ANTEPRIMA: LE YAMAHA CROSS '89 Motocross Test Team
- 103** TECNICA: CROSS VERSO IL 19" POSTERIORE di Gabriele Gobbi
- 106** LONGTEST: APRILIA CAGIVA GILERA 125 Motocross Test Team
- 116** VETRINA FLASH: CAGIVA COCIS 50 Motocross Test Team
- 118** TECNICA MONDIALE CROSS 250-500 di M. Zanzani e M. Bianchi
- 122** XT CHALLENGE AL SECONDO ROUND di Giorgio Borgonovo

RUBRICHE

- 8-12
- 124 NOTIZIE FLASH
- 9 SOMMARIAMENTE
- 98 FLASH NO STOP
- 99 DIEGO BOSIS RACCONTA
- 104 CROSS SANO IN CORPORE SANO
- 126 POSTA
- 129 OBIETTIVO REGIONALE

INSERTO

- I IL REGIONALE
- XXIV MINICROSS
- XXV PIRELLI-NEWS
- XXVII TU VENDI IO COMPRO
- XXVIII NOTIZIARIO UISP
- XXXII PRONTI...VIA

EDITORIALE OCTOPUS s.r.l. - Direzione Redazione - Amministrazione - Ufficio Abbonamenti: Piazzale Cadorna, 2 - 20123 Milano - Tel. 02/80.96.06 (ricerca automatica) - Telex 314682 EDITOC I - Telex 02/80.96.09 - Ufficio Pubblicità e Relazioni Pubbliche: Milano - Piazzale Cadorna, 2 - Tel. 02/80.96.06 (ricerca automatica)

Spedizione in abb. postale gr. III/70 - Reg. Trib. Milano n. 58 del 12-2-1971 - Un numero L. 4.000; copia arretrata L. 8.000; abbonamento annuo per l'Italia L. 40.000; estero L. 62.000 (spedizione normale). I versamenti debbono essere effettuati a mezzo vaglia o c/c postale n. 00446278 intestato a: «Editoriale Octopus S.r.l.» Piazzale Cadorna, 2 - 20123 Milano. Per gli arretrati il versamento può essere effettuato in francobolli.

Pubbliche relazioni: MARTINO BIANCHI

Fotocomposizione: EDITOR - Milano • Fotolito: SELEMILANO - Brugherio (MI)
Stampa: ROTOLITO LOMBARDA - 20063 Cernusco S.N. (MI)

Distribuzione: SO.D.I.P. - Milano: Via Zuretti, 25 - Tel. 67.709
Roma: Via Serpieri, 11/15 - Tel. 87.49.37

Distribuzione per l'estero - Messagerie internazionali - Milano

Copyright 1988 Editore Octopus - Printed in Italy

ELENCO INSERZIONISTI

AMC Motor (I) - Aprilia (14-15) - Bertani (VII) - Bruno's Cross (XIII) - Cagiva (10-11) - Camel (132) - Campagna AIDS (128) - Carcheri (I) - Capohorn (4) - Cesare Motor Shop (126) - Chesterfield (18-19) - Cross Action (II) - F. Fabbri (56) - Foral (101) - Gamma (123) - Gazzetta dello Sport (8) - Gilera (6-7) - Giunta (57) - IFMA (4) - Moto Club Canzo (33) - Motorama (V) - Motorevents (3) - Mototime (Sinisalo) (12-127) - Pirelli (131) - Polini (2) - Power Cross (XIX) - Regina S.p.A. (17) - Rigo Moto (81) - Scardino (VI) - Tresoldi (84) - Valvoline (83) - Vettori (32).

VISTE IN EUROPA LE YAMAHA CROSS '89



Mika Kouki e John Van den Berk si apprestano al primo contatto con le macchine "stock" '89. Sul campo olandese hanno passato quasi l'intera giornata dando un saggio della validità delle nuove moto. Nell'altra immagine vediamo infatti il finlandese in acrobazia con la YZ 125, una moto con la quale Yamaha intende tornare ad una posizione di supremazia dopo il titolo mondiale conquistato nell'87.

Prime immagini ufficiali delle YZ per la prossima stagione. La ottavo di litro è totalmente rifatta, la 250 sviluppa temi introdotti lo scorso anno; nessuna notizia invece riguardo la 500.

Accanto a forcella rovesciata, nuovo forcellone e motori riveduti, farà la sua prima apparizione un quarto di litro in allestimento enduro





Motore ridisegnato, nuovo telaio, forcelle rovesciate, sospensione posteriore riveduta: la YZ 125 è totalmente nuova.

All'avantreno spicca una "upside-down" Kayaba che, secondo il costruttore, risulta più rigida, riduce il peso delle masse non sospese favorendo il lavoro dell'ammortizzatore e essendo priva di sporgenze sotto il perno ruota, evita accumuli di fango che possono rallentare la marcia su terreni pesanti.

Il telaio è più rigido e più robusto grazie al trave anteriore discendente a sezione rettangolare; il canotto di sterzo è rifatto per ottenere maggior resistenza, il montante reggisella sinistro è scomponibile dal resto della struttura. Il nuovo traliccio ha permesso di ottenere un certo abbassamento del baricentro a tutto vantaggio della guidabilità; i radiatori sono stati abbassati di circa 25 mm ed il serbatoio di 20; in sella il comfort è migliorato grazie all'utilizzo di nuovi materiali di imbottitura.

	YZ 125	YZ 250
MOTORE	mono 2T H ₂ O con valvola YPVS	
ALESAGGIO E CORSA	56 x 50,7 mm	68 x 68 mm
CILINDRATA	124 cc.	246 cc.
RAPP. DI COMPRESSIONE	8,7-11:1	8,7-10,5:1
ASPIRAZIONE	a lamelle sul carter	lamellare
ACCENSIONE	elettronica CDI ad anticipo variabile	
ALIMENTAZIONE	Mikuni TM 35 SS	Mikuni TM 38 SS
FRIZIONE	a dischi multipli in bagno d'olio	
CAMBIO	a sei rapporti	a cinque rapporti
TELAIO		monotrave sdoppiato inclinazione sterzo 27°, avancorsa 120 mm
SOSPENSIONI	ant. Kayaba Ø 41 mm esc. 300 mm, post. monoammortizzatore Yamaha	esc. ruota 305 mm esc. ruota 310 mm
FRENI		a disco, ant. e post. Ø 230 e 210 mm
SERB. CARBURANTE		capacità litri 8
PNEUMATICI		anteriore 80/100-21 posteriore 100/90-19 110/90-19

Simile per struttura all'unità '88, la ciclistica della 250 vanta in generale maggiore rigidità. Alla ruota anteriore c'è la stessa rovesciata impiegata sulla 125, il forcellone è completamente rifatto per ridurre le torsioni, il pneumatico posteriore ha profilo ribassato e diametro di 19".

Lo sterzo vanta migliori caratteristiche grazie al rifacimento della zona cannotto dove i cuscinetti risultano protetti ora da veri e propri paraolio. Le caratteristiche direzionali e frenanti della ruota anteriore sono incrementate grazie alla pinza freno più leggera e più potente abbinata all'azione del pneumatico Dunlop.

Accanto alla YZ 250 quest'anno è stata introdotta la versione WR, essenzialmente identica alla macchina da cross fatta eccezione per la differente spaziatura dei rapporti al cambio. Il generatore ha volano magnete leggermente più grande per ospitare al suo interno le bobine dell'impianto luci: da ciò deriva pure maggior inerzia utile nell'enduro in particolare su percorsi stretti.



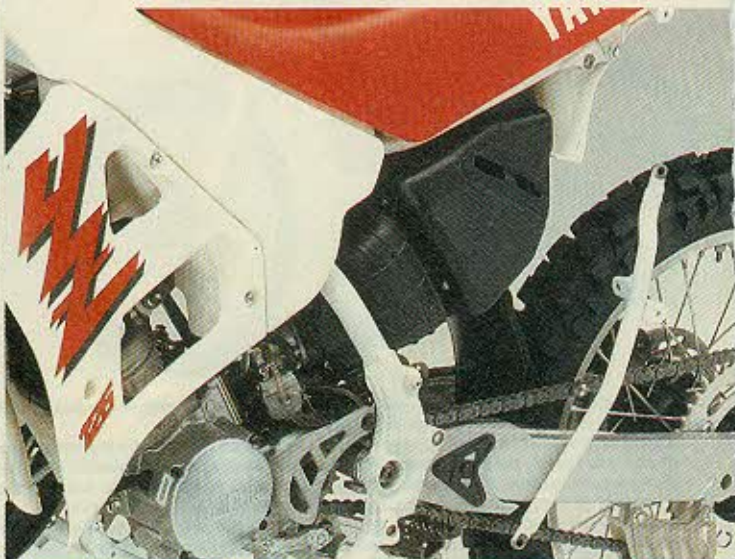
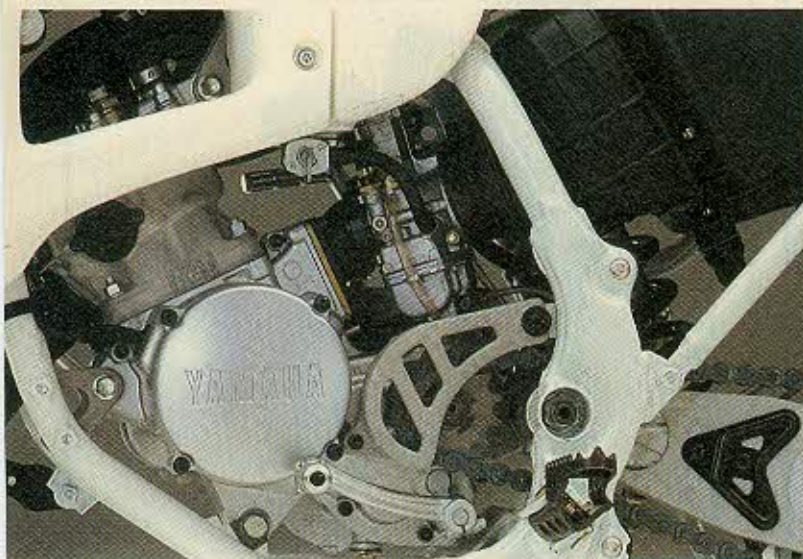
foral

Forcelle Alluminio
Tel. 051/467331

**P
E
R
C
H
E'
A
T
T
E
N
D
E
R
E**



modello TRIAL '89
cod. modello Forrow TR 35

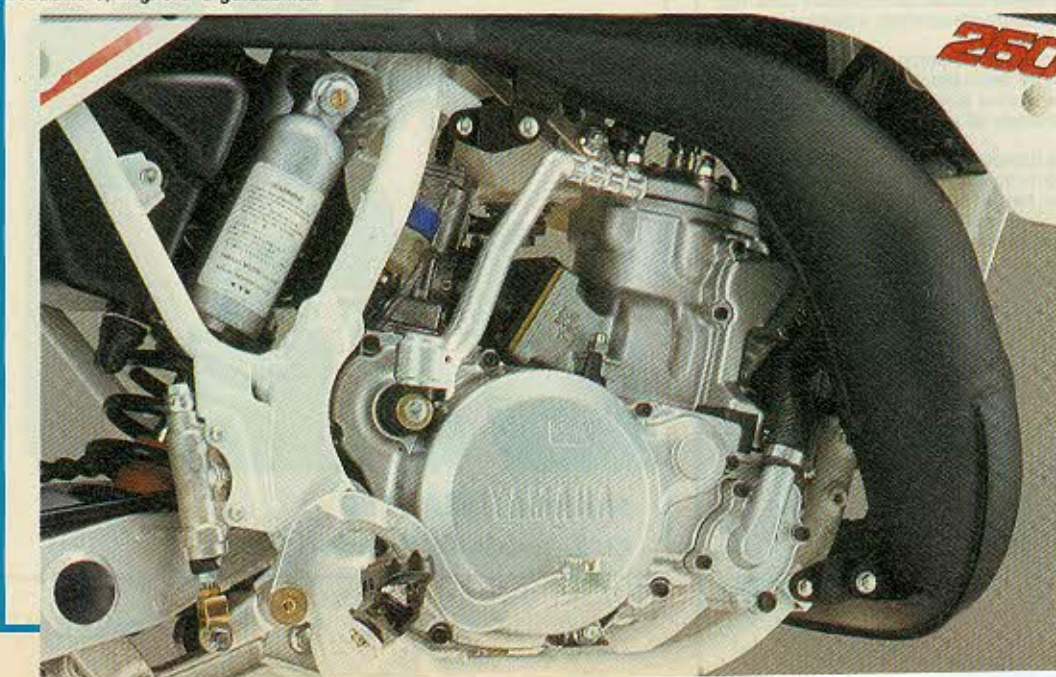


Qui sopra: il propulsore della 125, avvicinato per caratteristiche tecniche a quello della YZ 250 da cui fu derivato due anni fa. La corsa è passata a 50,6 mm per giungere alla cilindrata piena, infatti ora il cilindro, trattato galvanicamente, non è rialesabile. La canna ha un riporto ai carburi di silicio e nichel-fosforo, materiale molto duro che migliora la resistenza all'usura, il passaggio del calore e consente una riduzione di peso quantificabile in circa 300 grammi. Il pistone è ridisegnato con spinotto più vicino al cielo di circa 2 mm, la valvola sullo scarico YPVS è riposizionata per migliorare la conformazione della luce oltre che per consentire un diverso andamento del tratto iniziale dell'espansione tradotto in un incremento della luce da terra. Nel carter pompa sono ridotti gli spazi nocivi grazie a nuovi tappi nelle spalle dell'albero, col vantaggio di una miglior equilibratura da cui deriva pure una miglior resistenza alla fatica ed in definitiva maggior potenza. Il carburatore Mikuni ora è un TM da 35 mm di \varnothing con valvola semicilindrica.

Il gruppo trasmissione ha un nuovo comando frizione con cremagliera che agisce tirando verso l'esterno il piatto spingidisci piuttosto che comprimendolo come avveniva in precedenza; le operazioni di manutenzione sono agevolate dalla presenza di un coperchio aggiuntivo per la sola campana. Ancora da segnalare la sostituzione dell'albero secondario del cambio con uno di diametro incrementato da 18 a 19 mm.

In alto: sulle nuove YZ il montante sinistro reggisella è scomponibile per consentire un facile accesso a cassa filtro e monoammortizzatore. La cassetta di aspirazione è identica per 125 e 250, ridisegnata assieme al condotto di aspirazione.

A fianco: la sospensione della ottavo di litro vanta forcellone più robusto, più rigido, caratterizzato da flessioni molto contenute che producono maggiore sensibilità e precisione di guida. Il rapporto di leva del Monocross Rising Rate è variato e la molla del mono ha maggior durezza. Anche qui come sulla 250 è adattato il cerchio posteriore da 19" che, secondo il costruttore, migliora la guidabilità.



Primo piano per il propulsore della quarto di litro, un lamellare modificato nelle valvole a lamelle, travasi e valvola di scarico per ottenere migliori prestazioni su tutto il campo di utilizzazione. Qui sono stati adottati un carburatore Mikuni con valvola semicilindrica da 38 mm di \varnothing più camera d'espansione ridisegnata ed innalzata da terra di circa 25 mm. Questa modifica rende più difficile rovinare il tubo di scarico che, oltre a ciò, ha volumi ricalcolati sulla base della differente curva di utilizzazione. Modificato anche il manlicotto di collegamento col carburatore a valle della cassa filtro.

APPUNTI DI GABRIELE GOBBI

Passerella delle Case impegnate ufficialmente nei mondiali cross

LE MOTO DEGLI UF

Le 250

Puttosto contenuta l'evoluzione tecnica delle quarto di litro nel campionato del mondo

di quest'anno, che già nella produzione di serie offrono un ottimo livello di prestazioni e finiture.

La tendenza delle case ufficiali, KTM, Cagiva, Yamaha e Suzuki, è quella di affinare sempre più i propri modelli, puntando a migliorare gui-

da e erogazione del motore. La ciclistica è generalmente basata su telaio monotrave sdoppiato a culla chiusa, mentre la parte ammortizzante è ancora combattuta tra forcelle di tipo tradizionale e a stelo rovesciato e tra sistemi di monoammortizzatore che ognuno utilizza secon-



YAMAHA

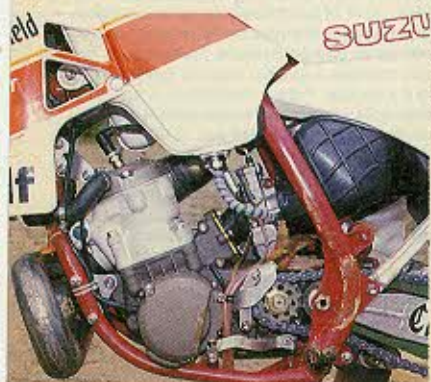
Esternamente non molto dissimili dai modelli di serie, le Yamaha di Van den Berk e Herring hanno numerose migliorie a parte ciclistica e motore (alesaggio corsa mm 68 x 68 = cc. 247 per il quale vengono dichiarati 55 CV a 8.000 g/m). Quest'ultimo ha un cilindro speciale trattato al Nikasil con pistone a due fasce, particolari lamelle a quattro petali in fibra di carbonio, testa diversa, complesso di scarico «factory» e frizione in materiale speciale con coperchio smontabile senza togliere il carter completo.

Il telaio è modificato nella zona delle staffe e nel forcellone che è stato irrigidito rispetto a quello standard. Le forcelle sono del tipo fatto a mano dalla Kayaba con sistema a cartuccia, mentre l'ammortizzatore è un Ohlins. I mozzi sono in duralluminio ricavati dal pieno con cerchi ad alta resistenza Takasago e freni a disco con pinze Nissin di nuovo disegno. Raffinato il sistema di passacatena munito di una plastica ad altissima resistenza in grado di sopportare anche il lavoro di un'intera stagione di gare.

SUZUKI

La Suzuki di Smith (che abbiamo già presentato sul numero di aprile), è una delle più belle e curate realizzazioni del «circus» della 250.

Pochi sono gli elementi che la accomunano con quella di serie: la ciclistica si avvale di un prezioso forcellone in alluminio di inedito disegno, più forcelle Kayaba del tipo tradizionale o a steli rovesciati, con canne da 46 mm, a secondo del fondo e del tipo di circuito. Nuovi i freni a disco, di ampio diametro (l'anteriore è da 260 mm) con abbondanti fori di alleggerimento, e il posizionamento della marmitta di ispirazione Honda. Pochi i dati a disposizione del propulsore a lamelle sul carter, accreditato di alesaggio e corsa di 67 x 70 mm per una cilindrata di 246 cc.



delle due cilindrato superiori, ovvero nella 250 e nella 500

FICIALI SUPERIORI

do schemi costruttivi diversi. Unanimità di scelte per i freni a disco su entrambe le ruote, e sperimentazione per i cerchi ruota posteriore da 19" al posto dei convenzionali da 18". Poche le novità introdotte sui propulsori che utilizzano marmitte sempre più «contorte» alla ri-

cerca di un abbassamento dei pesi, inoltre si va diffondendo l'ammissione diretta nel carter pompa anziché sul cilindro. Molto bella e rinnovata la KTM, curatissima la Suzuki, Cagiva e Yamaha esternamente si discostano dai modelli di produzione standard solo per pochi particolari.

Praticamente di serie Honda e Kawasaki alle quali vengono sostituiti pezzi come manubrio, marmitta e sospensioni, in base alle preferenze di ognuno espresse dai singoli costruttori.

MASSIMO ZANZANI



CAGIVA

Le Cagiva ufficiali usate in questa stagione da Vehkonen, Van Doorn e Nilsson, in questa prima serie di gare hanno lamentato una certa mancanza di affidabilità propria invece dei modelli '87.

La versione portata in gara dai tre piloti, è praticamente quella che dovrebbe uscire di serie alla fine di quest'anno (ales.-corsa mm 70 x 64.8 = 249.3 cc); ha una diversa rapportatura del cambio, nuova marmitta, cilindro, taratura del carburatore e il sistema di raffreddamento maggiorato nel radiatore sinistro. Nuovo pure il materiale delle lamelle. La modifica del trave superiore del telaio ha permesso di adattare un serbatoio di maggiore capienza (8,2 litri), ed inoltre è stata ristretta la triangolazione posteriore realizzata in alluminio. Inedito il profilo del forcellone che ora è più leggero e dispone di attacchi per il freno a disco di marca Brembo da 220 mm di diametro con pistoncino singolo e pinza flottante. White Power sia la forcella che l'ammortizzatore. Il cerchio ruota posteriore da 19" sperimentato quest'anno è previsto in serie sulle moto '89.

KTM

Le KTM ufficiali di "Kini" e Hansson. Il telaio ha il canotto di sterzo più aperto e sottoculla più ampio di circa 15 mm per accogliere il blocco motore di dimensioni maggiorate. La parte posteriore smontabile in alluminio solidale con la cassetta del filtro. Nuovo anche il forcellone e i leveraggi del Pro-Lever dove lavora un mono WP; le forcelle sono le ultime Pro-Tec olandesi regolabili nei due versi. I freni sono i Brembo a pistoncino singolo. Aggiornatissimo il motore dotato di immissione lamellare nel carter, coperchio della frizione smontabile senza togliere il carter completo, sistema di raffreddamento maggiorato e nuovi cilindro e testa. Il carburatore è un Keihin da 38 mm di \varnothing mentre marmitta, silenziatore e manubrio sono Arrow Special Parts.



Le 500

Nella classe regina del motocross mondiale sono impegnate ufficialmente Honda, Kawasaki, Yamaha e KTM. Le prime due sono anche le marche più in voga tra i piloti non ufficiali e, praticamente, si spartiscono in parti uguali quasi l'intero lotto dei partecipanti. E anche per questo che queste due Case sono maggiormente interessate nella sperimentazione diretta in gara con i propri piloti delle versioni o di eventuali modifiche che verranno poi ripor-

tate sui modelli di serie. In particolare la Honda schiera con Thorpe e Geboers due mezzi profondamente modificati con soluzioni tecniche atte a diminuire il peso complessivo e a migliorare guidabilità e maneggevolezza. Yamaha continua nella verifica in gara del prototipo con telaio scatolato in alluminio che rispetto all'anno scorso ha subito solo piccoli cambiamenti e di cui però vediamo con scetticismo (per questioni di costi) una possibile commercializzazione. Quasi di serie le KTM ufficiali di Van der Ven e Jacky Martens che differiscono per i diversi impianti frenanti e per l'inclinazione del canotto

di sterzo modificata.

Nel settore dei pneumatici hanno preso il sopravvento Dunlop e Pirelli, entrambe impegnate con la sperimentazione anche in questa cilindrata delle nuove coperture posteriori da 19 pollici.

Gli accorgimenti attuati invece sulle moto dei privati interessano soprattutto le sospensioni, con la scelta tra White Power, Ohlins e Marzocchi in luogo delle marche giapponesi, oltre a diversi tubi di scarico per ottenere una migliore erogazione di potenza.

MARTINO BIANCHI



HONDA

Le Honda CR-MF di Thorpe e Geboers sono le moto più nuove del mondiale 500. Si tratta dei prototipi delle moto che andranno di serie nell'89. Esteticamente e anche per alcune scelte tecniche ricalcano molto le Honda 250 '88 ma vediamo nei particolari

quali sono le novità più importanti. Partendo dalla ciclistica il telaio è stato leggermente rivisto nelle dimensioni (è più corto di interasse) rimanendo comunque un monotrave sdoppiato all'altezza del tubo di scarico. Completamente nuovo il forcellone in alluminio costruito artigianalmente nel quale si imperniano i nuovi leveraggi

del sistema Delta Pro Link, lo stesso che viene montato sui modelli da 250 cc della Casa giapponese. Il serbatoio, in virtù della marmitta che passa al lato del cilindro, può scendere maggiormente verso il basso e la sua capacità è di 9,5 litri (10,5 su terreni sabbiosi). Di diverso disegno sono anche le alette convogliatrici dei radiatori che recano aperture più vaste sulla loro superficie prima di collegarsi con il serbatoio. Le forcelle, che hanno una diversa inclinazione, sono della Showa con foderi rovesciati con la possibilità di essere regolate nei freni idraulici di compressione e di estensione. I freni a disco sono provvisti di pinza flottante a singolo pistoncino. Il propulsore è da 491 cc (alesaggio e corsa 89 x 79 mm) con una potenza di circa 65 CV. Il carburatore è un Keihin, l'aspirazione lamellare sul cilindro, il cambio a quat-

tro marce (contro le cinque del modello di serie).

Le moto di Thorpe e Geboers si differenziano per diversi tipi di assetto: quella di Thorpe ha la sella più alta di 10 cm, manubrio Renthal alto, che però è collocato sulla piastra delle forcelle in una posizione più arretrata rispetto a quello di Geboers.

Infatti sulla piastra superiore si ha la possibilità di poter scegliere tra due differenti posizioni per la sistemazione del supporto manubrio.

Thorpe utilizza Pirelli, mentre il belga alterna a Pirelli, Dunlop collaudando in entrambi i casi le nuove coperture da 19 pollici.

Sulla moto di Thorpe abbiamo notato anche una marmitta molto elaborata e completamente costruita a mano, sempre di tipo basso, mentre comune alle due moto è un sistema di decompressione per l'avviamento.





KAWASAKI

Anche esteticamente è praticamente identica alla serie, la Kawasaki 500 di Nicoll ha qualche novità visibile solo dopo un attento esame dei particolari. Il serbatoio di disegno leggermente diverso è in alluminio con alette convogliatrici dell'aria ai radiatori di superficie più ampia. La sella è molto più alta (data la notevole stazza di Kurt), così come il manubrio di marca Renthal. Sempre rimanendo nella ciclistica il forcellone è di diversa sezione e completamente lavorato a mano; le forcelle hanno piastre ricavate dal pieno mente l'ammortizzatore è Ohlins.

Sul motore abbiamo potuto sapere



poco, solo che il cilindro è completamente nuovo nei diagrammi delle luci, mentre la cilindrata è invariata ov-

vero 499 cc con alesaggio e corsa di mm 86 x 86.

Nicoll è «gommato» Dunlop e anch'è-

gli alterna l'utilizzo di cerchi e pneumatici posteriori da 19" a quelli di misura standard.



YAMAHA

Parlando con i meccanici di Liungqvist e di Vimond abbiamo potuto capire che le Yamaha 500 per il mondiale '89 si discostano di poco dal modello dell'anno precedente.

Le caratteristiche salienti rimangono quelle che vi abbiamo proposto sul servizio effettuato sulla YZM nel mese di febbraio di quest'anno.

Di diverso abbiamo potuto notare alcuni particolari come nuovi tubi di scarico con una curva più accentuata del «serpentone» a ridosso della culla del telaio e l'uso di un carburatore Keihin da 38 mm in luogo del Mikuni.

Sia Vimond che il finlandese montano Dunlop, su ruote posteriori da 18 a 19 pollici secondo il tipo di pista.

KTM

Praticamente di serie le KTM affidate a Van der Ven e Jacky Martens. Nuovi sono i sistemi frenanti con dischi di maggior diametro recanti abbondanti fori di alleggerimento e pinze della Brembo di tipo flottante a singolo pistoncino.

Il telaio è leggermente diverso nell'inclinazione del canotto di sterzo. Il propulsore ha un diverso tubo di scarico e un cilindro opportunamente lavorato per migliorare la sfruttabilità ai bassi e per rendere meno «rabbiosa» l'erogazione di potenza. Il peso a secco è kg 102.

