

# motociclisti <sup>7</sup> sprint

SPECIALE  
MESE

SETTIMANALE - N.7 (370) - Anno IX - Lire 2000  
16/22 febbraio 1984 - Sped. in abb. post. gr. II/70

**ESCLUSIVO**

VIOLENTA SFIDA AI RIVALI  
NEL LORO MOMENTO DI STASI.  
SARÀ IL COLPO DI GRAZIA?

# HONDA ATOMICA

ABBIAMO MESSO  
SOTTO TORCHIO  
20 MOTO DA CROSS



<b>SPECIALE</b>	<b>4</b>	Honda atomica - Le moto da corsa di tutte le specialità del colosso di Hamamatsu
<b>STARTER</b>	<b>8</b>	Yamaha OK, pardon TZ - Wimmer a Misano con la 250 da GP versione '84
<b>DOMENICA IN PISTA</b>	<b>10</b>	Rinaldi da spiaggia - Al pilota Suzuki la seconda prova del Supercross disputata a Cattolica
	<b>14</b>	Kolossal - 1144 partecipanti e 250.000 spettatori all'enduro del Touquet
	<b>20</b>	Test a Misano per Becheroni e Valesi - Gallina e Agostini presentano i loro team
	<b>21</b>	Eric Gebbers ha provato la Honda 500
	<b>22</b>	Lucchinelli a Misano con la nuova Cagiva 500 GP
<b>PADDOCK</b>	<b>24</b>	Sbarco in Sardegna - Tutto ciò che bisogna sapere per partecipare al primo Rally dell'isola
<b>ATTUALITÀ</b>	<b>32</b>	Yamaha X Trophy - Un modo nuovo di fare avventura in monarca
<b>MULTITEST</b>	<b>33</b>	Undici 125 e nove 250 da cross a confronto
<b>TECNICA</b>	<b>98</b>	Il cambio - Il compito che svolge, com'è fatto e come funziona
<b>VIAGGI</b>	<b>106</b>	Marocco - In Africa in sella ad una vecchia Vespa 125
<b>RUBRICHE</b>	<b>3</b>	Pole Position - <b>26</b> Velocissime - <b>28</b> GP Guida - <b>29</b> Notes - <b>30</b> Lettere - <b>82</b> Accessori, prova d'uso - <b>84</b> Il mercatino - <b>86</b> Il parere degli altri - <b>88</b> Revival - <b>90</b> I prezzi delle moto - <b>94</b> Il tecnico, a domanda risponde - <b>95</b> L'ABC della tecnica - <b>102</b> Made in - <b>104</b> Giramoto - <b>110</b> In tv



**IN COPERTINA** - Tema della settimana la sfida Honda. La più grande Casa motociclistica del mondo non solo crede nelle corse ma di esse ne ha fatto una bandiera che sventola molto in alto. Nella foto la 500 quattro cilindri a V di Freddie Spencer

## POLE POSITION

### Casco sì

**PARLIAMOCI** con franchezza. Al punto in cui stanno le cose essere contro il casco obbligatorio è come essere col boia. Primo perché nessuno può confutare che il casco è strumento indispensabile di protezione per la testa, secondo perché è tale la grancassa messa su da mass-media, show-man, politici e uomini di spettacolo che il movimento emozionale è irrefrenabile e deciso a tutto, anche a barare. Come resistere, del resto, al fascino di un Maurizio Costanzo che sul palco del Sistina in Roma brucia ogni contraddittorio ripetendo a mezza voce, sulle parole dell'intervistato: «e intanto i giovani continuano a morire?».

Ha ragione Costanzo, napoleonico del video privato: viva il casco obbligatorio e fate presto. Facciamola finita. Non ci sono più difese. Qualsiasi argomentazione contraria, qualsiasi puntualizzazione ti fa stare dalla parte di Erode.

Facciamola finita; ma attenzione: c'è un problema. Se uno Stato civile deve (è suo diritto-dovere) tutelare la vita dei suoi cittadini, quello stesso Stato deve anche tutelare (è suo diritto-dovere) l'occupazione dei suoi cittadini.

Con l'introduzione del casco obbligatorio (il disegno di legge è già all'esame del Senato) le vendite dei ciclomotori e degli scooter andranno a picco (mi si creda sulla parola: faccio appello alla mia cultura di settore). Mi chiedo: cosa intende fare lo Stato per questi lavoratori (decine di migliaia) perché non restino a spasso?

Alle moto vere e proprie non accadrà nulla, continueranno ad essere vendute, come sempre. Chi va in moto il casco se l'è sempre messo. Se non se l'è messo se lo metterà, della motocicletta non sa fare a meno. Il problema, senza mezzi termini, è questo: inutile girarci intorno con ipocrisia. Bene farebbe l'ANCMA e bene farebbero le aziende interessate a porre la questione in questi termini. Inutile darsi da fare con statistiche, riferimenti, argomentazioni che lasciano nell'opinione pubblica il tempo che trovano. La gente ha già scelto. Ha ragione Costanzo, ha ragione Jerry Calà, ha ragione Stefano Satta Flores, ha ragione l'onorevole Altissimo, ha ragione Uncini (tutti ospiti più o meno recenti del Costanzo Show). Ha torto l'avvocato Zerbi quando cerca di convincere la platea con le cifre. Dire: sì, ma, però, è controproducente. Può un presidente di una Federazione sportiva dove i piloti «anche» per regolamento indossano il casco fare dei distinguo, prendere le distanze e non schierarsi tout-court a favore? Dico: non può. L'opinione pubblica è indotta a pensare che questo settore delle due ruote sia composto da cinici. Costanzo è con la vita, gli altri, quelli che parlano di cifre, no.

Insomma rimboccatevi le maniche, amiche aziende. Chiedete sostegni finanziari ma cercate di trovare innanzitutto in voi

stesse la chiave del problema. Per guardare con serenità al futuro. Aveva detto Vittorio Levi, da lunedì 13 febbraio ex amministratore delegato della Piaggio-Gilera: ogni azienda ha una sua cultura, quella Piaggio è di fare veicoli a due o tre ruote. Bene. Ci mancherebbe. Non vorrei però che vocazione a fare due ruote significasse vocazione ostinata a fare solo Vespa. Perché potrebbe capitare quello che è capitato alla Volkswagen col Maggiolino.

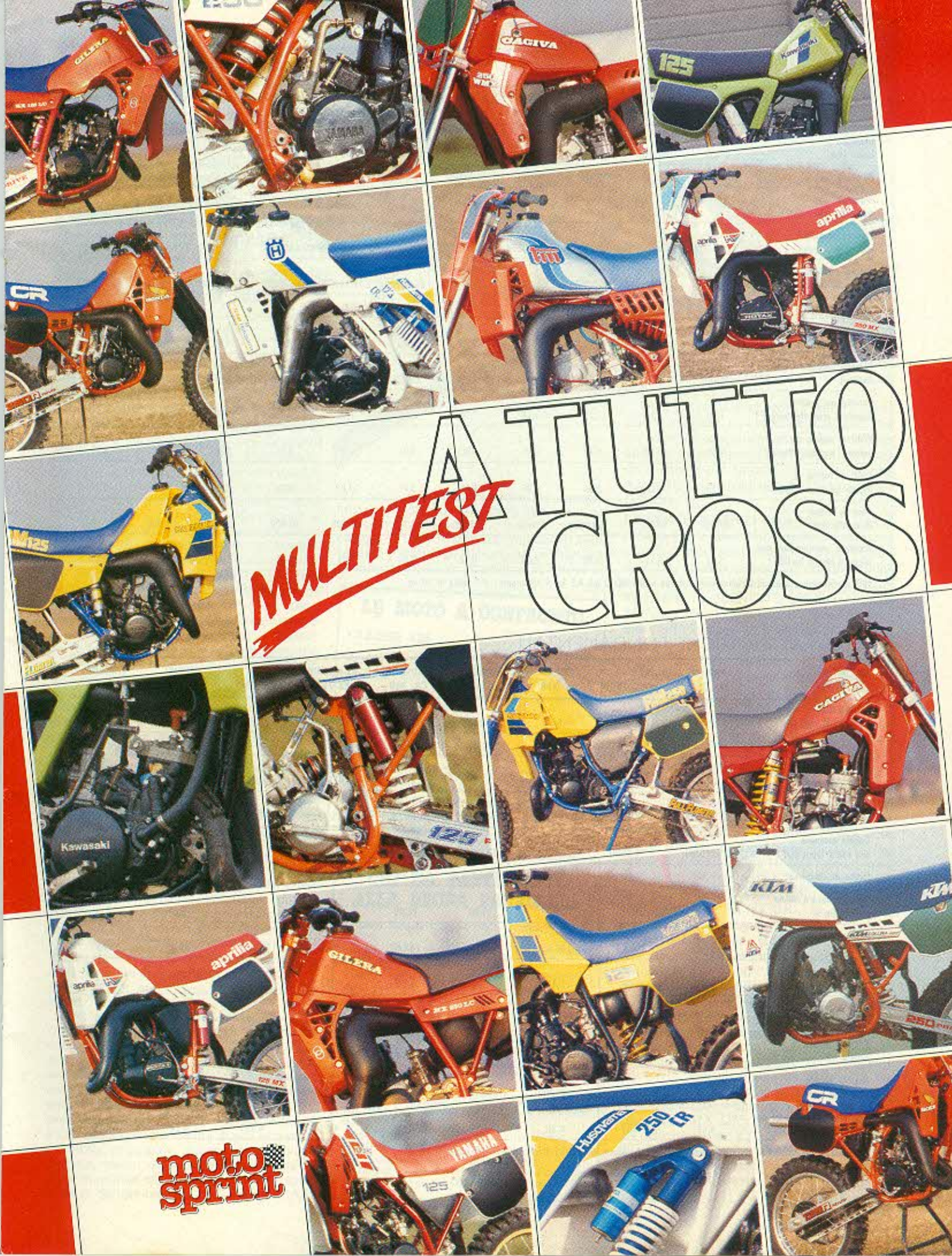
Sì al casco, dunque. Senza chiedersi se Costanzo lo faccia perché preso dal demone dello spettacolo o dallo sponsor delle lampadine. O perché lo facciano i grandi giornali o perché i politici. È battaglia persa. E così sia.

Peccato soltanto che questo esercito di predicatori non si sia accorto che se la vita ha un prezzo questo prezzo per i giovanissimi è anche un prezzo di libertà.

**Tommaso Valentinetti**

*Altri tempi, ma nemmeno un graffio (da «The Bike book of crashing»)*





**MULTITEST**

# A TUTTO CROSS

**moto  
sprint**

## LE CARATTERISTICHE FONDAMENTALI

# 125

	APRILIA 125 MX	CAGIVA WMX 125	GILERA HX 125	HONDA CR 125R	HUSQVARNA CR 125	KAWASAKI KX 125	KTM MX 125	SUZUKI RM 125	TM 125 MC	VALENTI CR 125 W	YAMAHA YZ 125 L
Alésaggio x corsa (mm)	54x54	56x50,8	54x53,6	55,5x50,7	56x50,6	56x50,6	54x54	54x54	55,25x52	56x50	56x50
Cilindrata (cc)	123,67	124,63	122,76	122,66	124,63	124,63	123,67	123,67	124,67	123,15	123,15
Rapporto corsa/alésaggio	1	0,91	0,98	0,91	0,91	0,91	1	1	0,94	0,89	0,89
Potenza massima alla ruota (cv/giri)	29,73/11400	32,15/10500	29,15/11000	27,53/10250	28,03/11500	27,99/10200	30,91/10200	27,83/11000	30,83/11250	27,83/11000	27,68/11250
Coppia massima alla ruota (kgm/giri)	1,92/9500	2,17/10500	1,94/10600	1,92/10250	1,88/10000	1,96/10200	2,17/10200	1,86/10500	1,99/11250	1,81/11000	1,74/11000
Indice di elasticità	1,23	1	1,06	1	1,24	1	1	1,07	1	1	1,03
Velocità lineare media pistone (m/s)	20,52	17,71	19,65	17,32	19,40	17,20	18,36	19,80	19,50	18,33	18,75
Potenza specifica (cv/litro)	240,40	257,96	237,46	224,44	224,91	224,59	249,94	225,03	247,29	225,99	224,77
Potenza per unità superficie stantuffo (cv/cm <sup>2</sup> )	1,30	1,31	1,27	1,14	1,14	1,14	1,35	1,22	1,29	1,13	1,13
PME al regime di potenza massima (kg/cm <sup>2</sup> )	9,49	11,06	9,71	9,85	8,80	9,91	11,03	9,21	9,89	9,25	8,99
PME al regime di coppia massima (kg/cm <sup>2</sup> )	9,78	11,06	9,94	9,85	9,47	9,91	11,03	9,42	9,89	9,25	9,01
Peso in ordine di marcia (kg)*	97,300	94,500	100,800	95,100	101,500	93,700	90,900	97,300	97,800	96,900	92,700
Rapporto peso/potenza con pilota in assetto kg/CV**	5,63	5,12	5,86	6,00	6,12	5,85	5,21	6,01	5,44	6,00	5,88

N.B. dati rilevati e calcolati da motosprint - \* con tutti i liquidi più 4,5 kg di carburante - \*\* pilota di 70 kg

## LE CARATTERISTICHE FONDAMENTALI

# 250

	APRILIA MX 250	CAGIVA WMX 250	GILERA HX 250	HONDA CR 250R	HUSQVARNA CR 250	KAWASAKI KX 250	KTM MX 250	SUZUKI RM 250	YAMAHA YZ 250 L
Alésaggio x corsa (mm)	72x61	67x54	71,5x62	66x72	69,5x64,5	70x64,9	71x62	70x64	68x68
Cilindrata (cc)	248,36	190,38	248,94	246,33	244,89	249,76	245,47	248,30	246,95
Rapporto corsa/alésaggio	0,85	0,81	0,87	1,09	0,93	0,93	0,87	0,91	1
Potenza massima alla ruota (cv/giri)	39,11/8500	38,5/10250	40,43/8000	40,99/7750	36,08/7800	39,58/7750	40,06/7900	41,04/8100	39,01/8100
Coppia massima alla ruota (kgm/giri)	3,82/7000	2,74/8500	3,84/7350	3,85/7000	3,36/6500	3,72/7450	3,61/6750	3,63/7000	3,46/7400
Indice di elasticità	1,34	1,22	1,16	1,13	1,25	1,07	1,27	1,16	1,22
Velocità lineare media pistone (m/s)	17,28	16,45	16,53	18,60	16,99	16,77	16,33	17,28	18,36
Potenza specifica (cv/litro)	157,47	202,23	162,41	166,40	147,46	158,51	163,20	166,63	157,97
Potenza per unità superficie stantuffo (cv/cm <sup>2</sup> )	0,96	1,09	1,01	1,20	0,95	1,03	1,01	1,07	1,07
PME al regime di potenza massima (kg/cm <sup>2</sup> )	8,34	8,92	9,14	9,66	8,40	9,20	9,30	9,26	8,78
PME al regime di coppia massima (kg/cm <sup>2</sup> )	9,16	9,08	9,73	9,82	8,64	9,38	9,29	9,26	8,90
Peso in ordine di marcia (kg)*	107,700	105,900	106,300	105,700	109,000	104,900	103,200	107,900	102,500
Rapporto peso/potenza con pilota in assetto kg/CV**	4,54	4,57	4,36	4,29	4,96	4,42	4,32	4,34	4,42

N.B. dati rilevati e calcolati da motosprint - \* con tutti i liquidi più 4,5 kg di carburante - \*\* pilota di 70 kg

**IN QUESTA ECCEZIONALE PROVA MULTIPLA ABBIAMO RAGGRUPPATO IL CLOU DELLA PRODUZIONE CROSSISTICA MONDIALE CON BEN 20 MOTO A CONFRONTO (UNDICI 125 E NOVE 250) PER OFFRIRE AI GIOVANI APPASSIONATI UN PANORAMA COMPLETO ALLA VIGILIA DELL'INIZIO DELLA STAGIONE 1984. MOLTE LE NOVITÀ DI RILIEVO**

di Claudio Braglia

A DISPETTO del calo di interesse che ha mostrato l'utenza nei confronti del mercato crossistico dovuto, come universalmente noto, alla estrema specializzazione raggiunta dai veicoli proposti, ai loro elevati costi di acquisto e gestione ed alla sofisticazione raggiunta dalle meccaniche e dalle ciclistiche (che nella maggior parte dei casi precludono la possibilità di regolazioni e manutenzioni agli utenti meno esperti) oltre naturalmente al rinnovato interesse per le macchine stradali ed alla moda catalizzante delle enduro alla giapponese, ci sembra comunque che il settore crossistico, speculare immagine del circus mondiale, meriti ancora tanta attenzione da parte nostra. Si tratta infatti di un settore nel quale anno dopo anno si contano notevoli passi avanti in campo motoristico e soprattutto ciclistico, ove dunque, più che in ogni altro settore, è fluida e pulita la corrente che trasferisce le soluzioni e le «invenzioni» delle competizioni, direttamente nella produzione di serie. Non è infatti una novità che le macchine che vengono offerte ai privati oppure al semplice amatore che voglia fare fuoristrada in questa stagione, sono «repliche» pressoché fedeli dei bolidi coi quali hanno gareggiato i più celebrati campioni nella stagione appena conclusa.

Che a **motosprint** interessi ancora, e tanto, questo settore dueruoistico, lo dimostra pensiamo ampiamente, questa grande «prova parallela» nella quale figurano in un solo colpo, tutti, salvo qualche eccezione di cui diremo più avanti, i più bei nomi del cross mondiale. Non si tratta comunque, come si potrebbe essere portati a pensare sul momento, di una semplice prova comparativa svolta raggruppando e provando per pochi minuti un certo numero di moto su di una certa pista, ma di una grande e approfondita prova svolta sulla base di un notevole lavoro.

Con la maggior parte delle moto abbiamo consumato numerosi pieni di carburante, come facciamo insomma per i test singoli, e non è stato certo per nostra scarsa volontà se con Husqvarna, TM e Valenti (che hanno accusato ritardi nella consegna di componenti o necessità di messa a punto oppure poca disponibilità di tempo) il nostro test si è limitato a qualche decina di giri in pista a Mantova, principale, quanto critico e validissimo, teatro delle nostre prove, con le altre macchine integrato da puntate sulla pista di Serramazzoni e di Campiuno. An-

che per i motivi ora elencati, questa nostra grande prova parallela non va intesa come comparativa diretta, quanto come un collage di tanti singoli test pubblicati tutti assieme completi di rilevamenti sul banco e tabelle, in modo da consentire al lettore di

## LE MOTO A CONFRONTO

### CLASSE 125

Aprilia MX 125 - Cagiva WMX 125 - Honda CR 125 - Husqvarna CR 125 - KTM MX 125 - Gilera HX 125 - Kawasaki KX 125 - Suzuki RM 125 - TM MX 125 - Yamaha YZ 125 - Valenti 125

### CLASSE 250

Aprilia MX 250 - Cagiva WMX 250 - Honda CR 250 - Husqvarna CR 250 - KTM MX 250 - Gilera HX 250 - Kawasaki KX 250 - Suzuki RM 250 - Yamaha YZ 250

## CHI HA PARTECIPATO ALLA PROVA PARALLELA

**Claudio Braglia** (coordinatore tecnico, e rilevamenti)

**Claudio Ferri, Guido Fulgoni, Vittorio Pellasi** (collaudatori)

**Franco Rossi** (coadiutore nel coordinamento della prova)

**APRILIA:** Ing. Andrea Strassera; Placido Gullotta; Claudio Pellizzon; Nevio Canestraro; Gianni Caltanella.

**CAGIVA:** Jan Witteveen; Dario Tremea.

**HONDA:** Bruno Picco; Lucky Ravellino e Maurizio Rossi.

**HUSQVARNA:** Guido Vertemati; Pasquale Bernini; Carlo Maspero.

**KTM:** Giovanni Collina; Bruno Ferrari.

**GILERA:** Ing. Daniele Secchi; Ezio Gagliussi; Giorgio Mandelli.

**KAWASAKI:** Nazareno Cinti e Luigi Ghezzi.

**SUZUKI:** Ing. Massimo Beccuti e Paolo Carpi.

**TM:** Claudio Flenghi e Fabio Urbinati.

**YAMAHA:** Enrico Bertone e Giancarlo Gorggerino.

**VALENTI:** Enzo Valenti e Valentino Parravicini.

# A TUTTO CROSS

effettuare personalmente le sue comparazioni e valutazioni, in modo da fruire di una sorta di estemporanea guida all'acquisto della motocicletta da cross '84.

Qual è stata la migliore? Ci sembra che si possa evincere chiaramente dai test che seguono nei quali siamo stati peraltro (vista anche la gran massa di veicoli da analizzare) decisamente più sintetici ed essenziali che non nelle prove tradizionali. Dunque a voi la scelta.

**LE CONTENDENTI** - Ben 20 motociclette (undici 125 e nove 250) hanno preso parte a questa nostra prova parallela a rappresentare un quadro pressoché completo del cross mondiale. Ogni Casa motociclistica ha fornito i modelli '84 a cominciare dalle Marche italiane, che hanno seguito in maniera ufficiale con la presenza di un gran numero di inviati sia in pista che in sala prova. Le Case straniere hanno invece presenziato nelle persone degli importatori diretti o indiretti: Special Cross di Asti per la Honda; Husky Italia di Bergamo per l'Husqvarna; Farioli di Bergamo per la KTM; C.N.T. Cinti di Torino per la Kawasaki; Suzuki-Italia di Torino per la Suzuki, e Be-Y-Cross di Chivasso per la Yamaha.

L'Aprilia ha schierato la sua nuova 125 ad induzione tutta lamellare e la MX 250; la Cagiva la WMX 125 che ha conosciuto parecchi affinamenti e l'atipica WMX 250 che è rimasta praticamente identica alla precedente versione; la Honda i nuovi modelli '84 delle celebrate CR 125 e CR 250 (ora provviste dell'ATAC sullo scarico); la Husqvarna con la sua CR 125 dotata di elaborazione Husky-Italia (così vengono consegnate nel nostro mercato) e con la CR 250 in versione originale, raffreddata a liquido; la KTM con l'attesissima MX 125 completamente ridisegnata e la MX 250; poi la Gilera con la HX 125 e la nuovissima HX 250; la Kawasaki con le sue KX 125 e 250 che (purtroppo ancora in versione 1983 poiché i modelli '84 sono bloccati, per beghe doganali fino a maggio); Suzuki che, facendo i salti mortali è riuscita a fornirci in tempo debito le versioni più aggiornate (RM 125 e 250); e ancora la TM con la sua aggiornata MX 125; la Yamaha coi modelli '84 delle notissime YZ 125 e 250 L, provviste di YPVS; e ancora la Valenti che ci ha messo a disposizione in extremis la sua nuova macchina motorizzata Yamaha.

foto Isotta Messori

**LE SCHEDE  
TECNICHE DELLE 125**

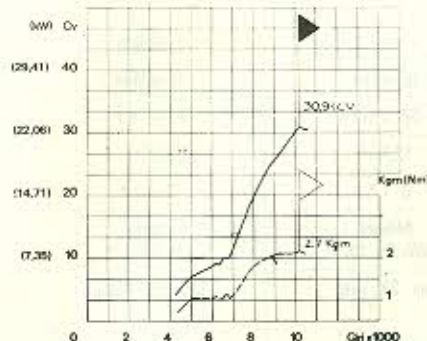
	<b>APRILIA MX 125</b>	<b>CAGIVA WMX 125</b>	<b>GILERA HX 125</b>	<b>HONDA CR 125 R</b>	<b>HUSQVARNA 125 CR</b>
Motore	2T	2T	2T	2T	2T
Cilindri	1	1	1	1	1
Raffreddamento	a liquido	a liquido	a liquido	a liquido	a liquido
Induzione	lamellare	lamellare	disco rotante	lamellare	lamellare
Alesaggio e corsa (mm)	54 x 54	56 x 50,6	54 x 53,6	55,5 x 50,7	56 x 50,6
Cilindrata (cc)	123,67	124,63	122,76	122,66	124,63
Rapporto di compressione	14,5:1	16,2:1	15:1	8,8:1**	14,7:1
Carburatore	Dellorto PHBE 36 US	Dellorto PHBE 36 SS	Dellorto PHBE 36	Keihin PE 35 D	Mikuni VM 36 SS
Lubrificazione	mix 2% Bardahl RMC	mix 2% Agip	mix 1% synt Agip	mix 2% synt	mix 3,5% Bardahl VBA
Accensione	elettronica Motoplat	elettronica Motoplat	elettronica CDI	elettronica CDI	elettronica CDI
Candela	Champion N 84G	Champion N 82G Marelli CWP 11L	Marelli CWE 12L Champion NS 501	NGK BR9 EG ND W27ESR-V	Bosch W 2C
Trasmissione primaria	ingranaggi (3,619)	ingranaggi (3,555)	ingranaggi (4,000)	ingranaggi (3,200)	ingranaggi (3,890)
Trasmissione finale	catena (3,846)	catena (4,083)	catena (3,667)	catena (3,923)	catena (4,060)
Rapporto 1.	2,385	2,150	2,000	2,333	2,067
Rapporto 2.	1,933	1,786	1,867	1,875	1,556
Rapporto 3.	1,588	1,466	1,437	1,555	1,238
Rapporto 4.	1,316	1,250	1,235	1,300	1,043
Rapporto 5.	1,095	1,105	1,052	1,136	0,880
Rapporto 6.	0,955	1,000	0,950	1,000	0,779
Frizione	multidisco in olio	multidisco in olio	multidisco in olio	multidisco in olio	multidisco in olio
Cambio	6 marce	6 marce	6 marce	6 marce	6 marce
Telaio	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata	doppia culla continua	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata
Sospensione anteriore	Marzocchi teleidraulica	Marzocchi teleidraulica	Marzocchi teleidraulica	Kayaba oleopneumatica	Husqvarna oleopneumatica
Escursione (mm)	305	300	300	290	300
Sospensione posteriore	monoammortizz. APS	monoammortizz. Soft Damp	monoammortizz. Power Drive	monoammortizz. Pro-Link	biammortizz. ITC
Escursione (mm)	330	325	342	310	345
Pneumatici	Pirelli	Pirelli	Pirelli	Dunlop J	Trelleborg
Anteriore	3,00-21	3,00-18	3,00-21	3,00-21	3,00-21
Posteriore	4,25-18	4,25-18	4,25-18	4,00-18	4,50-18
Freno anteriore (mm Ø)	doppia camma (125)	doppia camma (125)	disco (230)	disco (240)	doppia camma (160)
Freno posteriore (mm Ø)	doppia camma (125)	monocamma (125)	monocamma (125)	monocamma (130)	monocamma (160)
Lunghezza (mm)	2150	2150	2150	2115	2190
Larghezza (mm)	850	845	840	835	850
Altezza (mm)	1220	1220	1300	1200	1240
Interasse (mm)	1450	1455	1465	1430	1498
Altezza sella (mm)	960	970	950	930	997
Luce a terra (mm)	365	375	360	345	385
Peso a secco (kg)	89	92	96	86,8*	95
Capacità serbatoio (litri)	8,5	8,2	7	7	11
Prezzo F.F. o F.I. Iva incl. (L.)	3.980.000	3.650.000	3.895.000	4.500.000***	3.950.000

\* senza scarico, candela e accessori motore - \*\* calcolato secondo il metodo giapponese - \*\*\* con kit di ricambi.

KAWASAKI KX 125	KTM MX 125	SUZUKI 125 RM	TM MC 125	VALENTI CR 125 W	YAMAHA YZ 125 L
2T	2T	2T	2T	2T	2T
1	1	1	1	1	1
a liquido	a liquido	a liquido	a liquido	a liquido	a liquido
lamellare	lamellare	lamellare	mista lamellare	lamellare	lamellare
56 x 50,6	54 x 54	54 x 54	55,25 x 52	56 x 50	56 x 50
124,63	123,67	123,67	124,67	123,15	123,15
8,2:1**	14:1	8,8:1**	13,8:1	9:1**	9:1**
Mikuni VM 34 SS	Dellorto PHBE 36	Mikuni VM 32 SS	Mikuni VM 36 SS	Mikuni VM 36 SS	Mikuni VM 36 SS
mix Elf 2%	mix 2,5% Shell	mix 5% (o 2,5% synt oil)	mix 2+3% Elf	mix 2% synt	mix 2% Shell
elettronica CDI	elettronica Motoplat	elettronica Suzuki - PEI CDI	elettronica Motoplat	elettronica CDI Hitachi	elettronica CDI Hitachi
NGK B10EV	Bosch W 07 CS	NGK B 9 EGV ND W 27 ES-GU	-	Champion N 84	Champion N 84
ingranaggi (3,263)	ingranaggi (3,050)	ingranaggi (3,157)	ingranaggi (3,556)	ingranaggi (3,333)	ingranaggi (3,333)
catena (4,166)	catena (3,875)	catena (4,250)	catena (4,167)	catena (3,846)	catena (4,167)
2,307	2,780	2,066	2,286	2,416	2,416
1,750	2,067	1,705	1,706	1,857	1,857
1,400	1,647	1,411	1,421	1,500	1,500
1,181	1,368	1,190	1,217	1,250	1,250
1,041	1,190	1,045	1,090	1,105	1,105
0,954	1,050	0,956	1,000	1,000	1,000
multidisco in olio	multidisco in olio	multidisco in olio	multidisco in olio	multidisco in olio	multidisco in olio
6 marce	6 marce	6 marce	6 marce	6 marce	6 marce
monoculla chiusa	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata	doppia culla continua	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata
Kayaba oleopneumatica	Marzocchi teleidraulica	Kayaba oleopneumatica	Marzocchi teleidraulica	F. Italia teleidraulica	Kayaba teleidraulica
300	300	300	300	300	300
monoammortizz. Uni-Trak	monoammortizz. Pro-Lever	monoammortizz. Full-Floater	monoammortizz. Sticking System	monoammortizz. Monoshock	monoammortizz. New Monocross
300	320	320	320	330	310
Dunlop J	Metzeler	Dunlop J	Metzeler	Pirelli	Bridgestone
3,00-21	3,00-21	90/80-21	3,00-21	3,00-21	3,00-21
4,00-18	4,60-18	120/80-18	4,60-18	4,25-18	4,00-18
disco (210)	doppia camma (130)	doppia camma (130,7)	doppia camma (125)	doppia camma (125)	doppia camma (130)
monocamma (110)	doppia camma (130)	monocamma (120,7)	monocamma (125)	monocamma (125)	monocamma (130)
2135	2150	2160	2150	2150	2135
850	850	855	830	850	850
1190	1220	1230	1270	1210	1230
1440	1460	1475	1490	1450	1450
955	950	950	955	970	930
360	380	320	370	390	355
88	87,2	87	91,5	89,4	88
7,6	9,3	7	7	7,2	7,5
3.900.000	4.100.000	4.189.000	4.230.300	4.212.600	4.200.000

# I NOSTRI DATI

## LA RISPOSTA DEL BANCO



REGIME (Giri/')	POTENZA (CV)	COPPIA (kgm)
11.500	—	—
10.200*	30,91	2,17
9.000	26,07	2,08
8.000	20,54	1,84
7.000	10,74	1,10
4.300**	4,25	0,71

\* Regime di potenza massima  
 \*\* Regime minimo possibile

Rapporto motore/banco: 4,52  
 Braccio: 716 mm  
 Temperatura: 13°C  
 Pressione: 765 mm/hg  
 Umidità relativa: 38%  
 Fattore di correzione: 0,993  
 Potenza massima alla ruota: Cv 30,91 a giri 10.200  
 Coppia massima alla ruota: Kgm 2,17 a giri 10.200

## LA NOSTRA PAGHELLA

Linea	25
Finiture	25
Posizione di guida	30
Sospensioni	28
Motore	LODE
Frizione e cambio	30
Freni	30
Guida	29
Prestazioni	LODE
Prezzo	27
Totale	294

# A TUTTO CROSS

LA PICCOLA di Mattighofen è stata la vera sorpresa di questa nostra prova, non soltanto per le formidabili prestazioni che ha fornito, ma soprattutto perché lontana mille miglia sia concettualmente che come rendimento meccanico e ciclistico dalle precedenti versioni. L'unica cosa pressoché immutata è il «look», essenziale, inconfondibile, da KTM.

Il nuovo telaio, un avvolgente monoculla sdoppiata all'altezza del basamento (con parte posteriore asportabile) è tutto in funzione del compatto propulsore, che coi suoi 17 kg è il più leggero (oltre che il più compatto) della categoria. Per la sospensione anteriore si è scelto ancora una Marzocchi teleidraulica con steli da 40 mm Ø, (il canotto è inclinato di 28°30') mentre al retrotreno spicca (con un nuovo forcellone in lega leggera) la ridisegnata sospensione Pro-Lever monoammortizzatore White Power con serbatoio di compensazione incorporato che consente tarature del freno idraulico sia in compressione che in estensione. Inediti anche i freni: all'avantreno un efficientissimo doppia camma da 130 mm Ø ed anche al retrotreno ne è stata impiegata una unità di identiche dimensioni sempre a doppia camma, con piatto portaceppi flottante.

E veniamo al motore, vero clou di tutta la faccenda. Potentissimo e tuttavia con una curva di coppia molto favorevole, ha dimensioni ciclomotoristiche ed un funzionamento molto affidabile. Ha il cilindro discretamente inclinato in avanti, sul basamento che sembra una morbida «pelle» per gli organi interni, tanto è ben modellato su di essi. Il cilindro ha canna al Nikasil ed un totale di 11 luci e 6 travasi. Il raffreddamento è ovviamente a liquido e l'alimentazione è curata da un carburatore Dell'Orto PHBE 36, su di un compatto gruppo lamellare a 6 petali. L'accensione è elettronica Motoplat, la frizione multidisco in olio ed il cambio a sei velocità.

COME VA — Abbiamo gradito moltissimo l'impostazione della KTM: corretta e fatta per andare forte: nulla interferisce e pressoché perfetta è la correlazione fra sella,

# KTM MC 125

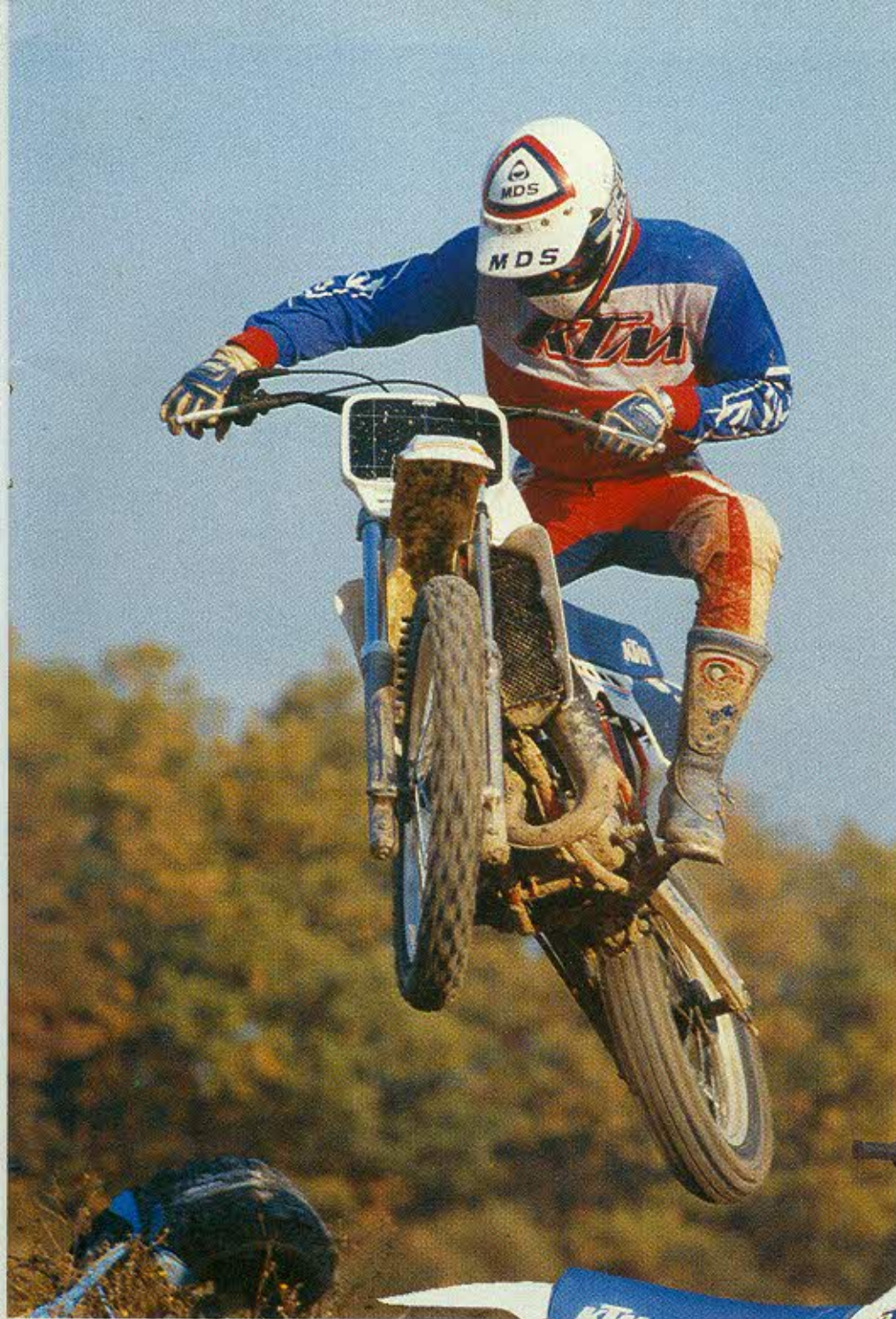
pedane e manubrio. La nuova ottavo di litro di Mattighofen ci ha letteralmente impressionato per il netto passo in avanti che segna rispetto alle precedenti versioni. Non più scarsa maneggevolezza, ridotta duttilità negli inserimenti in curva ed elevato impegno di guida, ma una motocicletta decisamente agile, fruibile divertente e leggerissima. Un vero piacere condurla ed in questo senso, risulta senz'altro la miglior... giapponese d'Europa.

Comandi dolcissimi ed azionabili «al tocco» fanno il resto: senza poi contare che il nuovo motore non solo ha portato quegli eccellenti risultati in termini di rendimento che vedremo, ma anche apprezzabilissimi «effetti collaterali» come la frizione che si disinnesta con un dito, non con due mani come in precedenza. Qualche influenza della «vecchia scuola» rimane nelle sospensioni, che restano un pelo rigide e specie al retrotreno un po' brusche di risposta specialmente nelle discese più avventurose. Per il resto siamo ai vertici assoluti. La macchina è infatti estremamente maneggevole e stabile in «piega» sfruttabilissima e redditizia, e soprattutto sicura coi suoi freni eccellenti, che però (l'anteriore) hanno accusato il fastidioso difetto di fischiare incessantemente.

La frizione è semplicemente eccellente: morbidiissima nel disinnesto, netta nello stacco ed eccezionalmente progressiva, mentre il cambio oltre che preciso e ben spaziato, offre una corsa della leve piuttosto breve. Ma è comunque il nuovo propulsore la cosa migliore di questa macchina. Potentissimo e progressivo sin dal momento dell'entrata in coppia, sa anche allungare bene in fuorigiri ed offre bassi regimi che pur non essendo qualitativamente così fluidi e puliti come su Yamaha e Honda sono tuttavia decisamente godibili e sostanziosi. Sul banco il monocilindrico di Mattighofen ha fornito una prestazione eccellente: ottima pulizia ai bassi regimi, entrata di coppia decisa sui 7000 giri, elevatissima potenza massima (seconda soltanto alla Cagiva), buon allungo in fuorigiri, ma soprattutto una curva di coppia estremamente favorevole e progressiva, che in valore massimo ha eguagliato la Cagiva, oltre che superata per bene a tutti i regimi inferiori, con un vantaggio nettissimo dai 9000 giri in su.

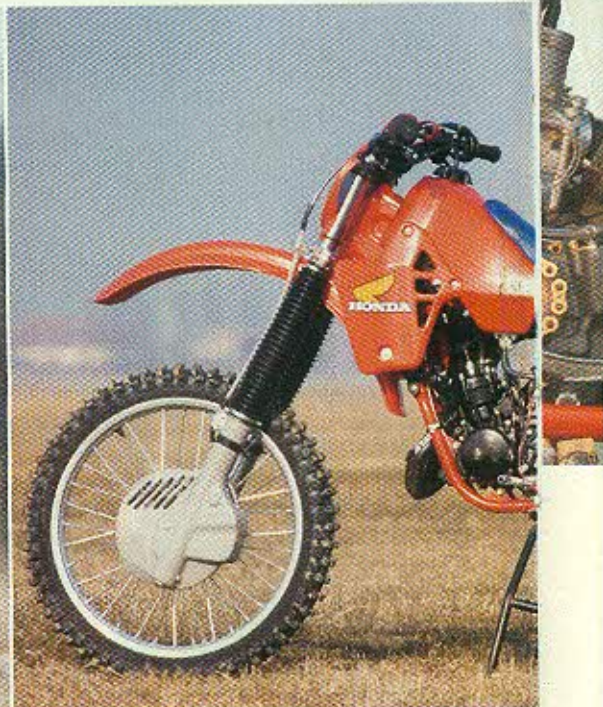
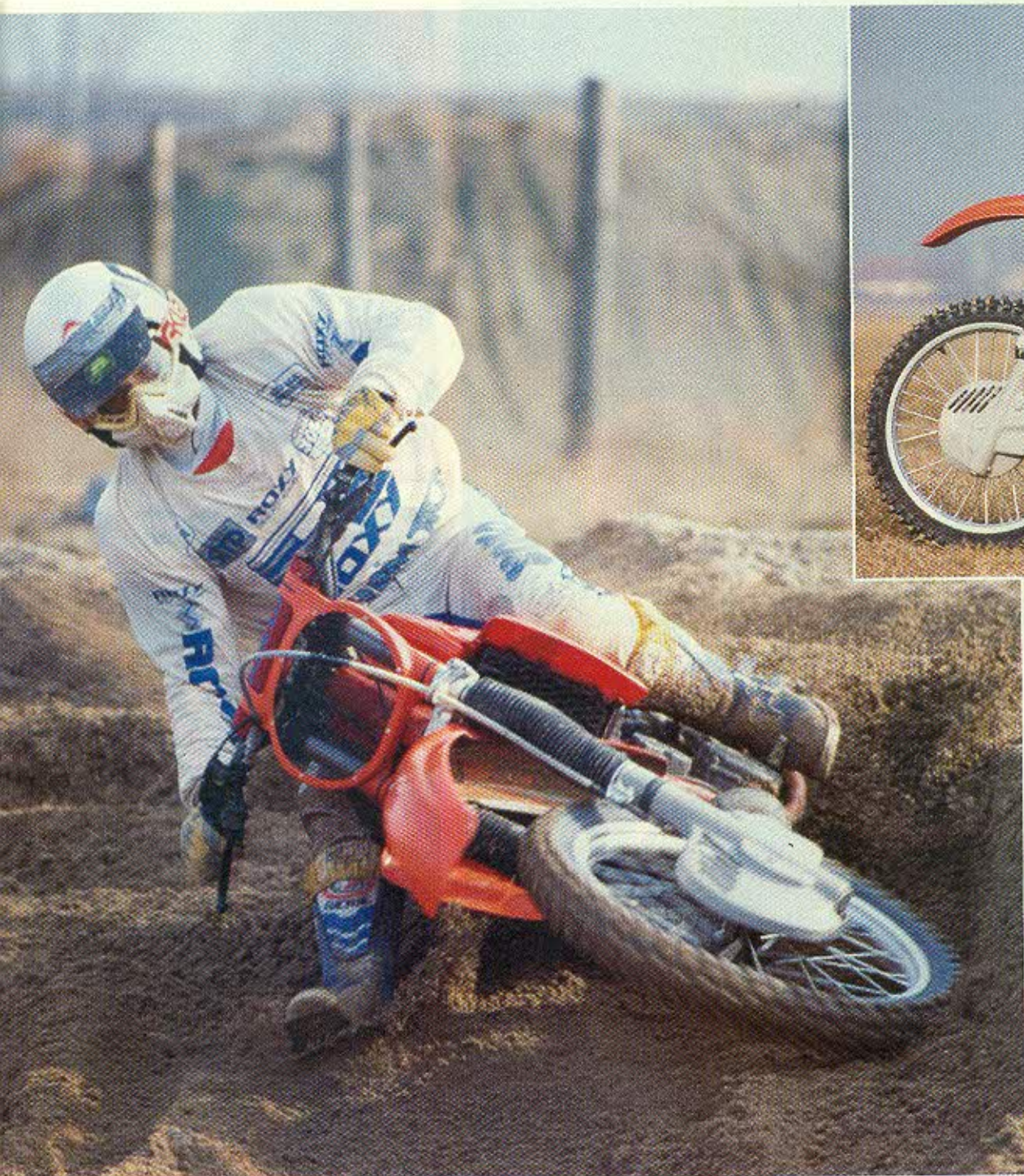






*Nella pagina accanto la MC 125 al banco: è risultata una delle più potenti con 30,9 CV a 10.200 giri. Il telaio è un monoculla sdoppiato con la parte posteriore asportabile. In alto a destra il compattissimo motore raffreddato a liquido e la sospensione Pro Lever con elemento White Power*





*Numerose le modifiche di questa CR 125 rispetto al modello dello scorso anno. Intanto è variata la geometria di sterzo con un aumento dell'avancorsa di 4 mm mentre è diminuito l'interasse di 5 mm. Invariato invece il disegno del telaio monoculla sdoppiato e della sospensione posteriore Pro Link con elemento Kayaba regolabile. Davanti la moto adotta un freno a disco carenato mentre dietro c'è un tamburo con piatto portaceppi flottante. Novità assoluta del motore la valvola parzializzatrice ATAC*

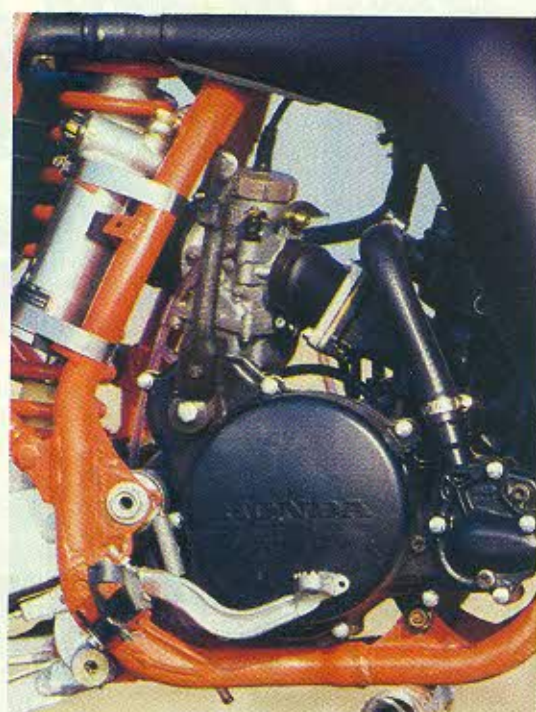
**A TUTTO  
CROSS**

## HONDA CR 125

TUTTE le macchine «gialle» hanno subito, rispetto allo scorso anno, svariati interventi volti a migliorare specialmente le prestazioni. Anche la ciclistica comunque ha conosciuto alcuni affinamenti fra i quali anche importanti interventi. Innanzitutto la CR 125 si è vista ritoccare la geometria di sterzo passando da 27° 10' agli attuali 27° 30', con un aumento di avancorsa di 4 mm (da 105 a 109 mm), mentre l'interasse è stato diminuito di 5 mm (da 1435 a 1430 mm). Il telaio ha

sostanzialmente la stessa impostazione (monoculla sdoppiata a livello del gruppo termico con parte posteriore asportabile) come pure le sospensioni. Anteriormente troviamo una forcella Kayaba oleopneumatica regolabile con steli da ben 43 mm Ø, mentre posteriormente spicca il noto Pro-Link monoammortizzatore con unità (stranamente) Kayaba (ma solo per il 125) oleopneumatica ampiamente regolabile sia in compressione che in estensione nel freno idraulico. Degna di essere sottolineata l'adozione del freno anteriore a disco da 240 mm Ø che la Special

Cross fornisce con un riuscito carterino in materiale plastico di protezione. Al retrotreno c'è invece il solito tamburo monocamma da 130 mm Ø con piatto portaceppi flottante. Per la meccanica è stato aumentato il rapporto di compressione (salito da 7,4:1 a ben 8,8:1) il motore, monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido (con doppio radiatore) presenta interventi sul cilindro con canna in ghisa riportata che ora dispone di 7 luci con 4 canali di travaso. L'induzione è completamente lamellare e l'alimentazione è controllata da un carburatore Keihin PE 35 D con diffusore da 34 mm Ø di taratura differente rispetto al precedente. Novità assoluta è l'adozione dell'ATAC (già sperimentata sulle MTX enduro a due tempi 125 e 200) vale a dire la risposta



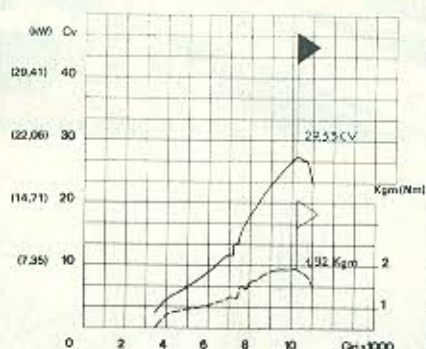
Honda della famosa YPVS della Yamaha, cioè una caratteristica valvolina (in questo caso a farfalla come quella di un carburatore) che mette in comunicazione il collettore di scarico con una camera di energizzazione funzionante a depressione che ottimizza l'estrazione dei gas freschi.

**COME VA** - È una delle macchine più equilibrate del lotto. Ha una impostazione di guida eccellente, adatta sia all'impiego agonistico che alla conduzione «tranquilla», col manubrio che si impugna bene perché stretto e bene angolato. La macchina è una piuma da condurre ed estremamente duttile nelle inversioni di inclinazione. Peccato che la sella sia poco sviluppata posteriormente. Sulla sabbia rappresenta il mas-

simo come precisione di guida, grazie all'apporto della stupenda sospensione posteriore Pro-Link, mentre su fondo compatto, bisogna lavorare un poco sulla taratura dell'ammortizzatore prima di arrivare a risultati validi. Bilanciata nei salti, se la cava sempre brillantemente sia sullo stretto come sul veloce. I freni sono veramente eccellenti e quindi degni compagni di tanta ciclistica, facendosi specialmente apprezzare per modulabilità e potenza nella fase finale della decelerazione. I comandi sono di morbidezza esemplare, in particolare frizione e cambio che non hanno mai accusato anomalie di sorta. La frizione è robusta e progressiva, mentre il cambio è un vero burro e sempre silenzioso e preciso. Il comportamento della

## LA NOSTRA DAVA

### LA RISPOSTA DEL BANCO



REGIME (Giri/min)	POTENZA (CV)	COPPIA (kgm)
11.500	—	—
10.250*	27,53	1,92
9.000	23,10	1,84
8.000	17,83	1,59
7.000	11,70	1,20
3.450**	2,40	0,50

\* Regime di potenza massima  
\*\* Regime minimo possibile

Rapporto motore/banco: 4,93

Braccio: 716

Temperatura: 11°C

Pressione: 770 mm/hg

Umidità relativa: 51%

Fattore di correzione: 0,980

Potenza massima alle ruote: Cv 27,53 a giri

10.250

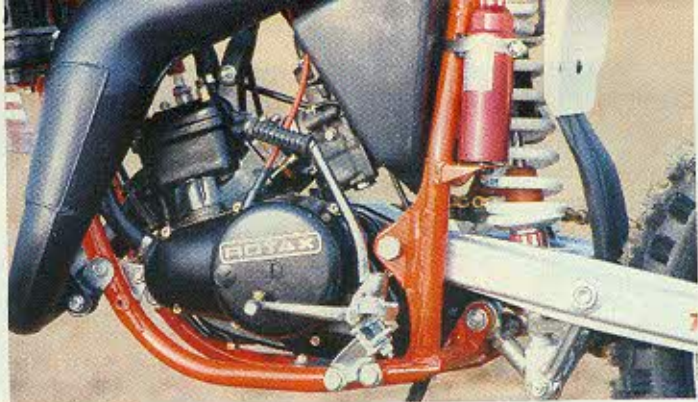
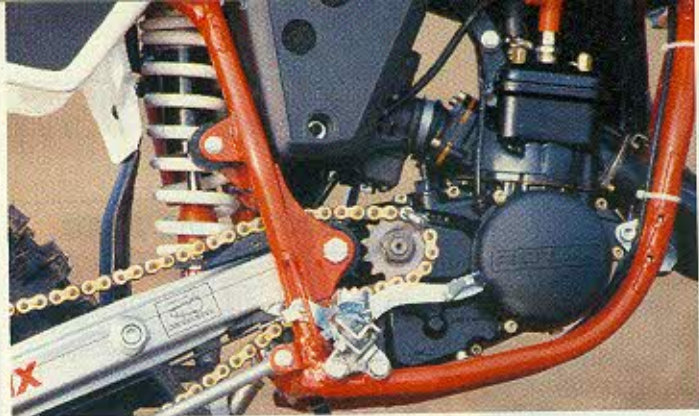
Coppia massima alle ruote: Kgm 1,92 a giri

10.250

### LA NOSTRA PAGELLA

Linea	30
Finiture	30
Posizione di guida	LODE
Sospensioni	27
Motore	28
Frizione e cambio	LODE
Freni	30
Guida	29
Prestazioni	26
Prezzo	21
Totale	289

meccanica resta comunque piuttosto simile a quello dello scorso anno. Vale a dire potenza non eccezionale, ma curva di erogazione estremamente favorevole e sfruttabilità completa indipendentemente dalle capacità del pilota. La dolcezza ai bassi regimi è tale che permette a chiunque di uscire dalle condizioni di fondo più pesanti. Insomma un motore praticamente da trial al quale l'adozione dell'ATAC ha addotto ulteriore dolcezza di erogazione. Peccato che manchi di grinta, di allungo e di un po' di potenza, rispetto alle concorrenti, altrimenti sarebbe un propulsore imbattibile. Il banco ha stabilito grandi doti di tiro in basso (limite inferiore 3450 giri!) ed una curva molto regolare.



*Esteticamente l'Aprilia 125 MX è tra le più belle e ben rifinite, in linea con tutta l'altra produzione della casa veneta. Il motore ha una parte termica rinnovata e l'introduzione lamellare e vanta una potenza di 29,7 CV a 11.400 giri. La sospensione posteriore è monoammortizzatore APS (Aprilia Progressive System) con ammortizzatore Corte & Cosso o White Power*



ESTETICAMENTE, come sempre, riuscitissima ed estremamente affascinosa, contraddistinta da finiture di altissimo livello (ora le componenti in plastica sono ad iniezione), l'Aprilia MX 125 rappresenta un po' la punta di diamante fra i costruttori/assemblatori della scuola crossistica italiana. Da sempre vanta una ciclistica di elevato livello che anche in questa occasione non ha smentito la tradizione.

Il telaio monoculla sdoppiata a livello dello scarico è stato rivisto nella geometria di sterzo (che ora verte su di un canotto inclinato di 27° per una avancorsa di 116 mm) e soprattutto nelle quote dei cinematici della sospensione APS (Aprilia Progressive System) con una variante curva di progressività per sfruttare meglio le caratteristiche di regolazione dell'ammortizzatore posteriore oleopneumatico (Corte & Cosso o White Power) ora aggiustabile sia in compressione che in estensione. La forcella e la nuova Marzocchi da 40 mm Ø a perno avanzato ora migliorata a livello di idraulica e di resistenza di foderi e canne. Degna di nota l'adozione di una nuova coppia di radiatori in alluminio leggerissimo (pesano addirittura meno dei Nippondenso) e l'adozione di un mozzo anteriore a doppia camma anteriore e pure al retrotreno ove spicca un inedito Rimoldi doppia camma da 125 mm Ø con piatto flottante.

Anche la meccanica vanta molte novità con una inedita parte termica ed induzione ora completamente lamellare. Il cilindro in lega leggera con canna cromata presenta un totale di 9 luci con 6 travasi. Modificato anche il gruppo frizione con un nuovo sistema di comando che riduce lo sforzo di disinnesto e aumenta l'escursione della leva ed il relativo arco di modulabilità. questo monocilindrico superquadro (54 x 54 mm) raffreddato a liquido è fornito di accensione elettronica Motoplat ad anticipo variabile e carburatore Dell'Orto PHBE 36 US.

**COME VA** — Come sempre l'impostazione è molto buona soprattutto per l'accurata raccordatura dei fianchi e la buona conformazione del manubrio in raffronto alle staffe piuttosto basse e in avanti per permettere di sfruttare al meglio, nei «bob», l'avanzamento consentito in sella. La macchina risulta

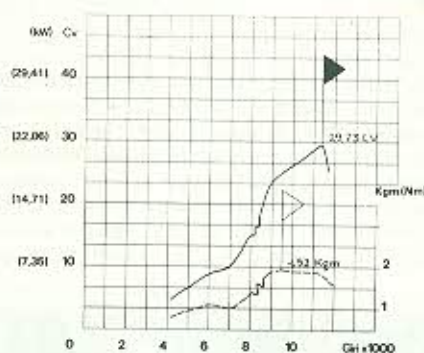
piuttosto maneggevole anche se abbiamo avuto l'impressione di un avantreno meno agile che in passato nelle rapidissime esse, nelle inversioni di inclinazione o nelle modifiche di traiettoria.

Sulla prima MX 125 che ci era stata consegnata, abbiamo avuto qualche problema di stabilità, prontamente localizzato nell'ammortizzatore posteriore, difettoso in origine. Sostituita l'unità sotto accusa (in defaillance per olio emulsionato ed accumulo di bolle d'aria all'interno) tutto è rientrato nella normalità e la MX 125 è tornata ad essere stabile e sicura col retrotreno diligente, anche se, a differenza delle precedenti edizioni dell'APS, lavora al meglio nella fascia centrale dell'escursione della ruota, ove cioè emerge la più favorevole interpolazione delle caratteristiche dell'ammortizzatore con la curva di progressività della sospensione. I freni sono nella norma come rendimento ed abbiamo trovato proporzionalmente migliore quello posteriore. All'avantreno invece non sempre risulta soddisfacente e qualche volta si desidererebbe maggior mordenza e modulabilità.

La frizione stacca sempre in maniera netta anche a caldo ma non manca qualche strappo nelle partenze allo sprint, mentre il cambio è preciso ma un po' ruvidino. Probabilmente con un rodaggio più lungo dovrebbe migliorare. Il motore è senz'altro apprezzabile visto che «prende» abbastanza in basso, ha una buona progressione e senza sorprendere particolarmente in alto offre comunque una ottima potenza massima ed un discreto allungo. «Tutto vero!» conferma il banco: abbiamo potuto effettuare letture sin dai 4.200 giri ed inizia a tirare forte dagli 8.500 giri in su, dopo avere superato una certa deenfasi nella erogazione a cavallo dei 5.000 giri ed avere valicato una lieve irregolarità a 8.250 giri circa.

## I NOSTRI DATI

### LA RISPOSTA DEL BANCO



REGIME (Giri/1000)	POTENZA (CV)	COPPIA (kgm)
11.500	28,86	1,80
11.400*	29,73	1,87
9.000	23,51	1,90
8.000	—	—
7.000	9,69	0,99
4.200**	4,63	0,79

\* Regime di potenza massima  
\*\* Regime minimo possibile

Rapporto motore/banco: 4,94

Breccio: 716 mm

Temperatura: 12 °C

Pressione: 763 mm/hg

Umidità relativa: 57%

Fattore di correzione: 0,991

Potenza massima alla ruota: Cv 29,73 a giri 11.400\*

Coppie massima alla ruota: Kgm 1,92 a giri 9.500

### LA NOSTRA PAGHELLA

Linea	27
Finiture	27
Posizione di guida	30
Sospensioni	27
Motore	27
Frizione e cambio	26
Freni	28
Guida	27
Prestazioni	27
Prezzo	27
Totale	271



**A TUTTO  
CROSS**

## VALENTI CR 125 W

DOPO ANNI di militanza con la motorizzazione italiana TAU, la piccola Valenti si è convertita ai giapponesi utilizzando un aggiornato propulsore Yamaha, identico, salvo che nella cassetta filtro e nello scarico (che vengono forniti da Valenti) alla versione originale '84. Il motivo della scelta è da ricercarsi nella particolare quanto lodevole filosofia che anima i fratelli Valenti: costruire motociclette soprattutto facili, per chi comincia insomma, ed è per questo che la loro produzione è essenzialmente dedicata

ai cadetti. La scelta di questa motorizzazione quindi è in questo senso valida dal momento che se anche non può vantare la potenza massima del Tau, il monocilindrico Yamaha, grazie alla sua valvolina parzializzatrice della luce di scarico (YPVS) ed alla precisissima induzione completamente lamellare è universalmente noto per l'eccezionale docilità (limitatamente alla classe 125, si intende), la linearità e fluidità della curva di erogazione.

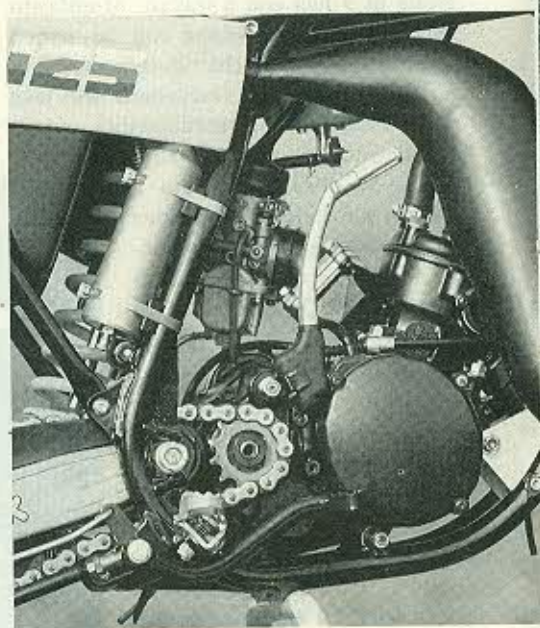
Meccanicamente molto aggiornato, presenta il raffreddamento a liquido con pompa centrifuga nel carter (con due radiatori

«split» in alluminio), una efficientissima accensione elettronica CDI Hitachi ad anticipo variabile ed un carburatore Mikuni VM 36 SS. Il cilindro in alluminio con canna in ghisa presenta un totale di 9 luci (4 travasi).

Passando alla ciclistica, si rileva un telaio monoculla sdoppiato all'altezza dello scarico con parte posteriore asportabile. L'inclinazione del canotto è di 27°30' al quale è appesa una forcella teleidraulica «Italia» (provvista di una circuitazione idraulica che ne rallenta l'affondamento in staccata) con



*La Valenti monta un motore Yamaha dopo anni di utilizzazione Tau. Del Yamaha anche la Valenti mantiene l'ottima trattabilità ai bassi regimi e potenza non eccezionale agli alti. La piccola casa italiana ha modificato la cassetta del filtro aria e ha realizzato un nuovo scarico*

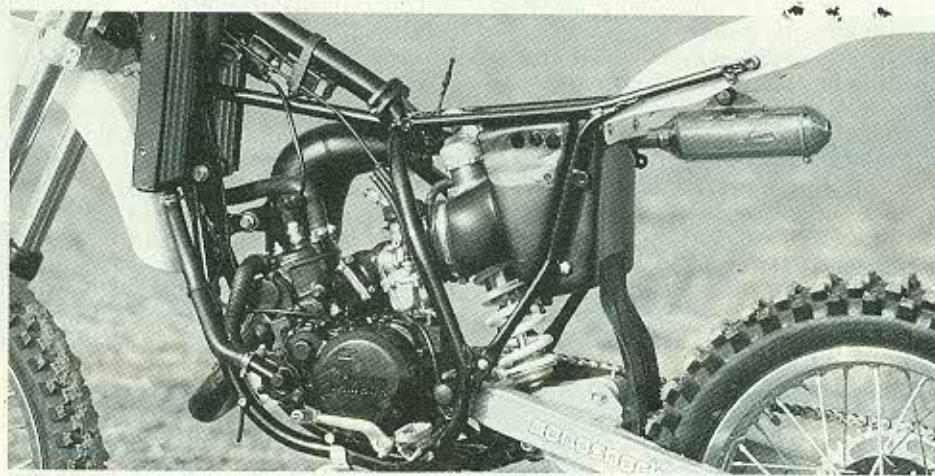
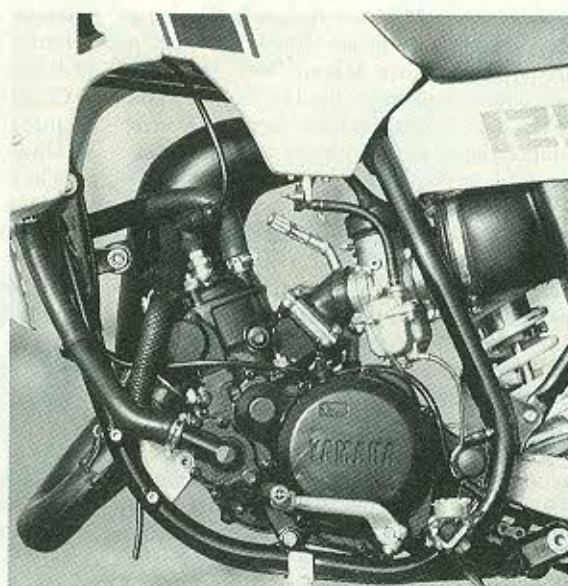


steli da 40 mm Ø, mentre posteriormente viene impiegata una sospensione monoammortizzatore (battezzata Monoshock ma architettonicamente ispirata al Pro-Link) con unità Ohlins a richiesta Corte & Cosso, entrambi oleopneumatici. Il forcellone in alluminio trattato, è a sezione rettangolare. I freni sono entrambi Rimoldi da 125 mm Ø con l'antriore a doppia camma.

**COME VA** — Già dall'impostazione in sella si evince come la macchina sia facile ed accessibile a chiunque. Fatta per chi comincia e per mettere il pilota nelle migliori condizioni psicologiche, offre una impostazione seduta centralmente col busto eretto ed il manubrio un po' alto e di vecchio retaggio, assetto che i più esperti non

gradiscono però. Facilissima ed estremamente maneggevole, risulta molto leggera davanti e conducibile da chiunque, anche se lamenta mancanza di precisione direzionale ed una certa carenza di stabilità spingendo forte, specie al retrotreno, che disturba un poco l'ammissione e la percorrenza delle svolte. A proprio agio particolarmente sullo stretto, risulta comunque ben bilanciata nei salti e ben controllata di avantreno in staccata. Per i freni abbiamo lamentato una certa mancanza di efficienza all'avantreno con una progressiva perdita di efficienza. La meccanica vanta ovviamente la stessa efficienza del corrispondente Yamaha, con una frizione morbidissima ed estremamente affidabile oltreché dolce nello stacco, ed un cambio che è il classico «burro», assoluta-

mente preciso a freddo come a caldo. L'erogazione è molto simile a quella caratteristica del motore Yamaha originale, cioè buona regolarità e tiro sostanzioso in basso e potenza non elettrizzante agli alti regimi. Le modifiche apportate alla cassetta filtro e la marmitta fatta in Italia hanno condotto ad una maggior sostanza agli alti regimi, pur con una lieve perdita di tiro in basso che vista l'abbondanza in origine, non ne ha però compromesso il rendimento rispetto alla concorrenza. Sul banco abbiamo visto che il propulsore montato sulla Valenti guadagna circa 2/10 di CV (comunque roba poco avvertibile) in potenza massima anche se deve cedere mediamente mezzo CV ai regimi più bassi (comunque di scarsa utilizzazione in pista).

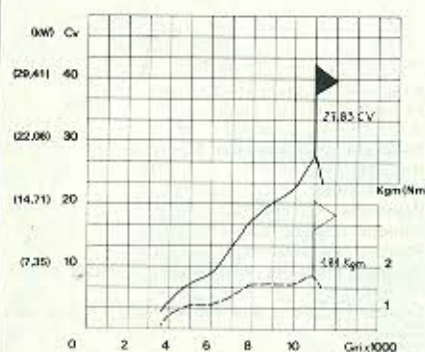


Tipico della tendenza attuale del cross, il telaio è monoculla sdoppiato con la parte posteriore asportabile. La sospensione monoammortizzatore è abbastanza simile al Pro Link adotta un elemento Ohlins o Corte & Cosso



## I NOSTRI DATI

### LA RISPOSTA DEL BANCO



REGIME (Giri/min)	POTENZA (CV)	COPPIA (kgm)
11.500	—	—
11.000*	27.83	1.81
9.000	20.06	1.60
8.000	17.84	1.60
7.000	12.76	1.31
3.600**	2.88	0.57

\*Regime di potenza massima.

\*\*Regime minimo possibile.

Rapporto motore/banco: 5,55

Braccio: 716 mm

Temperatura: 14°C

Pressione: 772 mm/hg

Umidità relativa: 50%

Fattore di correzione: 0,983

Potenza massima alla ruota: Cv 27,83 a giri

11.000

Coppia massima alla ruota: Kgm 1,81 a giri

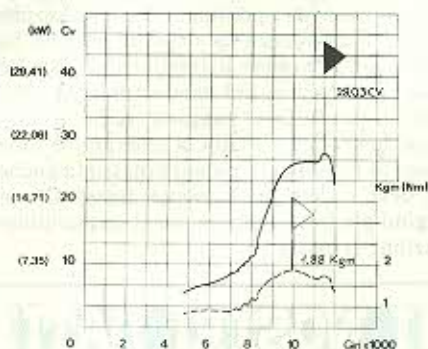
11.000

### LA NOSTRA PAGELLA

Linea	26
Finiture	24
Posizione di guida	25
Sospensioni	24
Motore	26
Frizione e cambio	LODE
Freni	24
Guida	25
Prestazioni	25
Prezzo	23
Totale	257

# I NOSTRI DATI

## LA RISPOSTA DEL BANCO



REGIME (Giri/')	POTENZA (CV)	COPPIA (kgm)
11.500	28,03	1,75
11.500*	28,03	1,75
9.000	21,68	1,72
8.000	—	—
7.000	8,50	0,87
4.750**	5,39	0,81

\* Regime di potenza massima  
\*\* Regime minimo possibile

Rapporto motore/banco: 5

Braccio: 716

Temperatura: 11°C

Pressione: 770 mm/hg

Umidità relativa: 53%

Fattore di correzione: 0,979

Potenza massima alla ruota: Cv 28,03 a giri 11.500

Coppia massima alla ruota: Kgm 1,88 a giri 10.000

## LA NOSTRA PAGHELLA

Linea	23
Finiture	25
Posizione di guida	23
Sospensioni	25
Motore	26
Frizione e cambio	25
Freni	20
Guida	26
Prestazioni	27
Prezzo	27
Totale	247

# A TUTTO CROSS

# HUSQVARNA CR 125

FINALMENTE proviamo anche la svedese! E dobbiamo dire che grazie agli interventi che effettua l'importatore sulla meccanica, siamo rimasti favorevolmente impressionati dal rendimento del motore. I tecnici della Husky Italia intervengono infatti sul cilindro, sulla marmitta e cambiano pure l'imbiellaggio, passando da misure di alesaggio e corsa di 55x52 mm (per 123,54 cc) a più canoniche 56x50,6 per 124,63 cc. Il cilindro è in alluminio con canna trattata al nikasil e presenta un totale di 8 luci. L'induzione è controllata da un pacco lamellare collegato ad un carburatore Mikuni VM 36 SS. Il raffreddamento è a liquido con pompa centrifuga nel basamento, mentre l'accensione è elettronica Motoplatt a scarica capacitiva.

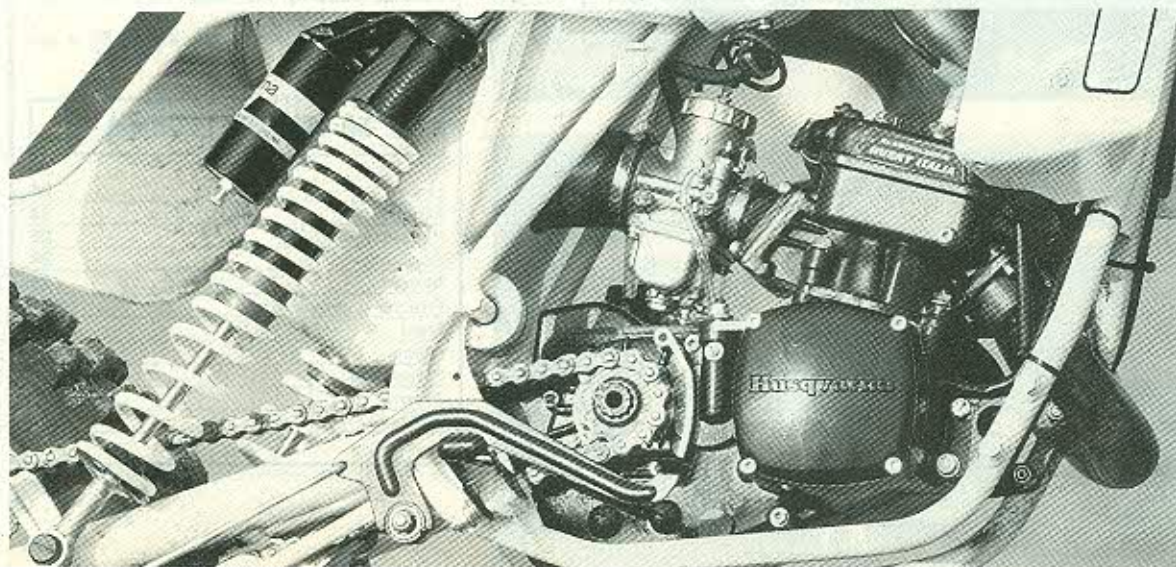
Tradizionalissimo ma comunque originale personale il telaio monoculla sdoppiato all'altezza della testata. Le sue peculiarità esclusive riguardano soprattutto la forcella oleopneumatica a perno avanzato costruita dalla stessa Husqvarna con steli da 40 mm  $\varnothing$  e dal generosissimo dimensionamento che ne fanno il veicolo più grosso e pesante della categoria coi suoi 1498 mm di interasse e oltre 100 kg di peso. Non meno «spinta» è la geometria di sterzo che prevede un canotto inclinato di 28°30' per una avancorsa risultante di 131 mm: la più abbondante del lotto. Degna di nota la sospensione posteriore che a dispetto delle mode è rimasta del tipo a doppio ammortizzatore anche se particolarmente evoluti. Si tratta di unità costruite in collaborazione con la Öhlins che assieme al lungo forcellone tubolare in acciaio costituiscono il sistema Husqvarna-ITC che introduce (in luogo di quella meccanica attuata da particolari cinematismi dei sistemi monoammortizzatore) il concetto di progressività esclusivamente idraulica degli ammortizzatori appositamente concepiti per questo scopo. I freni di stampo classico sono entrambi di grande diametro (160 mm  $\varnothing$ ) monocamma al retrotreno e a doppia camma anteriormente.

COME VA - L'impostazione di guida è decisamente originale con la sella comoda che diventa piccola nella zona di confluenza ed il serbatoio decisamente largo, e con un manubrio che induce in una posizione pressoché eretta, un poco superata. Insomma bisogna farci un po' l'abitudine specialmente dopo essere scesi da una macchina più moderna, senza che però questo impedisca che non ci si possa trovare in seguito a proprio agio. Indubbiamente si avverte di trovarsi alle prese con una macchina più pesante delle concorrenti, meno agile e dal comportamento ed impostazione originale oltretutto tradizionale. Va guidata di forza e soltanto in questo modo emergono le qualità di cui è custode.

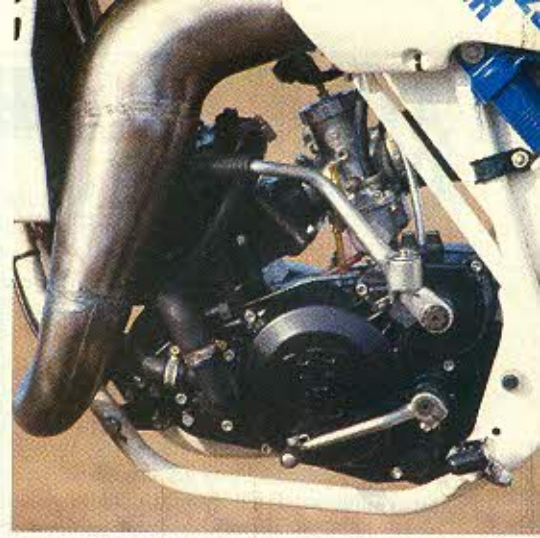
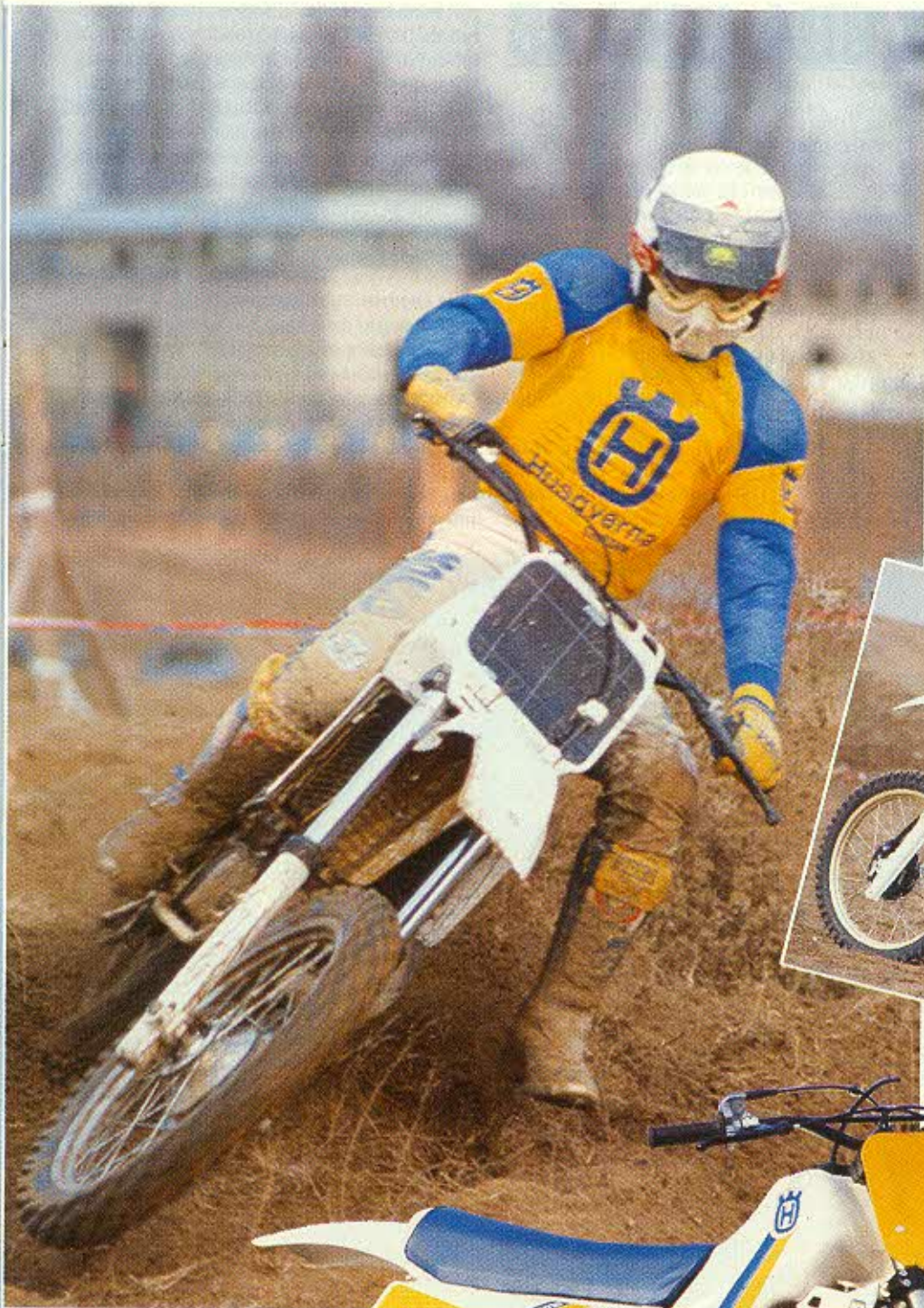
Ci premeva particolarmente verificare quanto il doppio ammortizzatore progressivo Öhlins-Husqvarna fosse efficiente rispetto alla dilagante moda del monoammortizzatore e ci ha fatto un enorme piacere constatare come sulla pista di Mantova il comportamento sia risultato apprezzabilmente valido ed in ultima analisi non molto meno redditizio del monoammortizzatore. Soltanto nelle staccate più decise su fondo molto accidentato ha mostrato tendenza a sbandierare ed a peggiorare l'inserimento in curva. La precisione di guida è molto buona anche se sullo stretto abbiamo rilevato una certa tendenza ad allargare di avanzamento. Molto bene la forcella, sempre ben controllata in ogni condizione, mentre non altrettanto efficienti i freni sia davanti che dietro che mostrano la loro inferiorità specialmente se confrontati direttamente.

Passando alla meccanica si rileva una frizione robusta ma con qualche strappo allo stacco, ed un cambio preciso anche se non morbidissimo. Per quanto riguarda la curva di erogazione, evidentemente la «cura» Husky Italia deve avere giovato al piccolo monocilindrico svedese dal momento che la sensazione di tiro e sostanza del motore nella (ampia) fascia di utilizzazione è veramente soddisfacente. Buona è la progressione dei regimi intermedi come pure l'allungo, ben sottolineata dalla prova al banco.

*A differenza delle altre moto da cross attualmente in produzione la Husqvarna CR 125 adotta una sospensione posteriore classica con due ammortizzatori appositamente studiati dalla Öhlins per la casa svedese. La progressione di questa soluzione è ottenuta da un particolare sistema idraulico*







*Il motore della CR 125 viene leggermente rielaborato dall'importatore: ha un cilindro trattato al nikasil ed è ad ammissione lamellare. Il raffreddamento è a liquido*



**A TUTTO  
CROSS**

## GILERA HX 125

LA NUOVA versione della 125 cross Gilera già al primo colpo d'occhio fa capire di essere stata dimensionata senza compromessi. È robustissima, con quote estremamente sostanziose per una ottavo di litro ed offre misure pressoché identiche alla quarto di litro. Il telaio a doppia culla continua, con parte posteriore asportabile, ha tubi di grande diametro ed una geometria di sterzo impernata su di un canotto inclinato di 26°45' rispetto alla normale al suolo, con una avancorsa di 105 mm, con 1465 mm di interasse. Il forcellone è un bel pezzo monolitico in lega di alluminio, mentre la sospensione posteriore Power Drive è ad articula-

zione progressiva, con singolo ammortizzatore oleopneumatico sistemato in posizione centrale, regolabile sia in compressione che in rilascio, oltre che nella pressione e nel precarico molla. La forcella è una Marzocchi teleidraulica con steli da 40 mm Ø fornita degli attacchi per la pinza del freno anteriore a disco, Brembo da 230 mm Ø. Posteriormente opera invece un tamburo monocamma da 125 mm Ø.

Passando al motore, ovviamente monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido (con radiatore in un sol pezzo) va subito detto che spicca fra i concorrenti per l'esclusiva induzione controllata da disco rotante, calettato sull'estremità destra dell'albero motore e collegato al carburatore (Del'Orto PHBE 36) da una caratteristica flan-

gia a manicotto. Il cilindro squadrato con canna trattata al carburo di silicio ha un totale di 9 luci con 6 canali di travaso. L'accensione è elettronica a scarica capacitiva con anticipo variabile, mentre la trasmissione, come tutte le altre concorrenti, è incentrata su di un cambio a sei velocità con ingranaggi scorrevoli sempre in presa ad innesti frontali ed una frizione a dischi multipli in bagno d'olio.

**COME VA** - Ad un rapporto manubrio / sella che risulta bene organizzato, fa seguito una elevata distanza fra pedane e posto guida un po' più elevata del dovuto ed una generale sensazione di veicolo alto che si avverte maggiormente nella guida in piedi. Strutturata e generosamente dimensionata com'è, la 125 HX è un pelo meno duttile delle migliori concorrenti nell'inserimento in curva e nelle inversioni di inclinazione, ma nel contempo garantisce grande preci-



*La Gilera 125 HX mostra una linea piacevolmente rinnovata, ha il telaio scomponibile nella parte posteriore e può vantare un ottimo impianto frenante anteriore. Non eccessiva la maneggevolezza, anche se poi risulta notevole la stabilità in curva anche nelle situazioni più difficili*

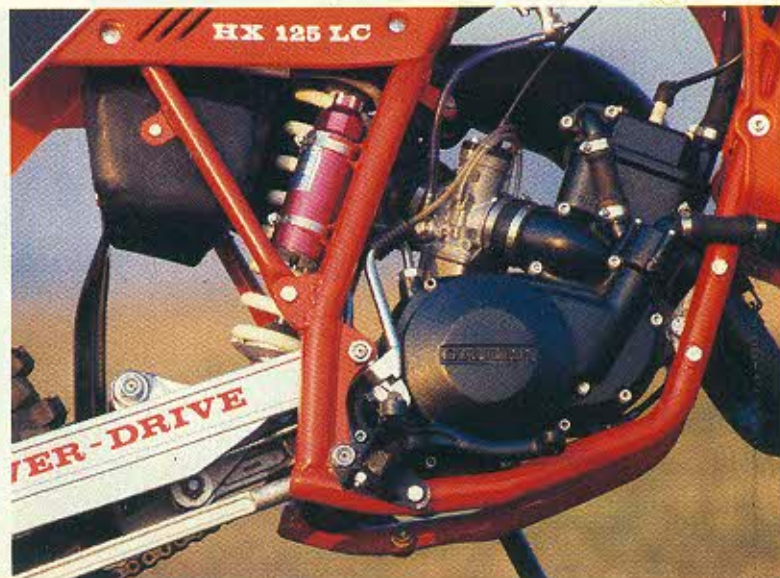
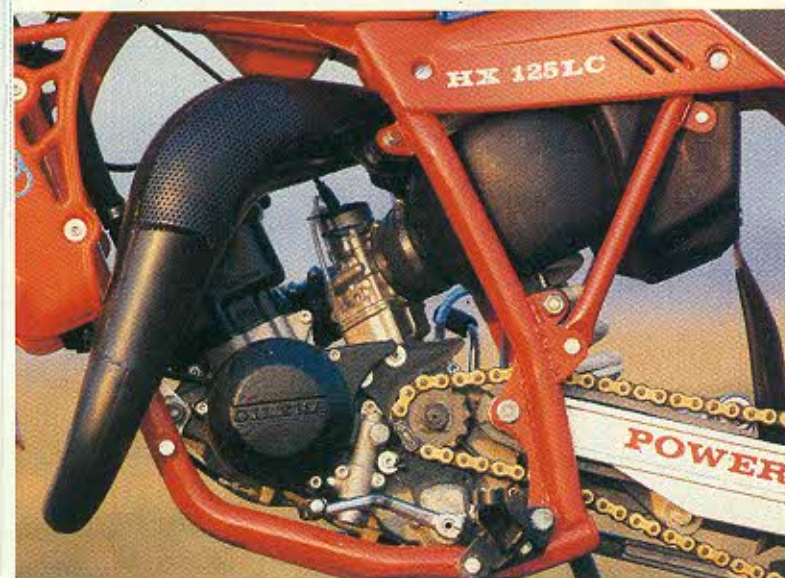
sione di avantreno ed una notevole rigidità direzionale e stabilità alle inclinazioni più accentuate «in appoggio» sia sul lento come sul veloce. Richiede tuttavia una certa assuefazione per la stazza, la geometria di sterzo e le caratteristiche di erogazione del propulsore, che mancando un poco di bassi impone un maggior impiego della frizione per trasmettere «sostanza» alla ruota posteriore e sostenere la traiettoria. Buona la forcella mentre la sospensione posteriore, nonostante le numerose tarature che abbiamo ricercato, resta un po' brusca nella risposta sullo sconnesso. Veramente ottima è risultata la frenata, specie grazie al disco anteriore che offre decelerazioni qualitativamente di alto livello in qualsiasi condizione. Un po' meno efficace, proporzionalmente, il freno posteriore.

Il cambio ha mostrato una buona precisione pur non risultando così morbido come innesti. La frizione è piacevole da usarsi, ma

a caldo strappa un poco ed ha mostrato una certa tendenza a «gonfiarsi», anche perché a causa delle caratteristiche di erogazione del propulsore, viene chiamata in causa spesso. Il motore, come abbiamo detto, ad una buona potenza massima ed un apprezzabile allungo, schiera una curva di erogazione che per quanto sia migliore dello scorso anno resta comunque un po' scarsa in basso.

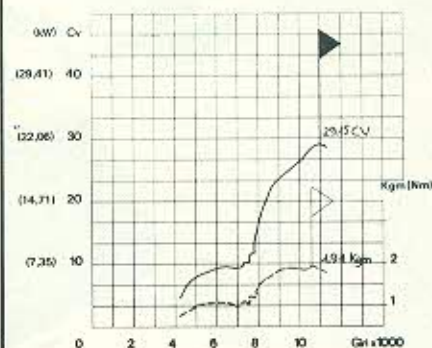
Ampia conferma dal banco su questo fronte: in potenza massima abbiamo ottenuto un valore pressoché coincidente con lo scorso anno, ma ad un regime decisamente più elevato e col conforto di un allungo poderoso in fuorigiri. Decisamente più sostenuta è la coppia ai regimi intermedi.

Rigorosamente confermato, come sui due motori precedenti (le versioni '82 e '83), l'irregolarità di erogazione compresa fra i 6800 ed i 7800 giri, cui fa seguito una veemente entrata in coppia.



## I NOSTRI DATI

### LA RISPOSTA DEL BANCO



REGIME (Giri/1000)	POTENZA (CV)	COPPIA (kgm)
11.500	—	—
11.000*	29,15	1,90
9.000	23,57	1,88
8.000	—	—
7.000	—	—
4.200**	4,52	0,77

\* Regime di potenza massima.  
\*\* Regime minimo possibile.

Rapporto motore/banco: 6,45

Braccio: 716 mm

Temperatura: 13°C

Pressione: 763 mm/hg

Umidità relativa: 50%

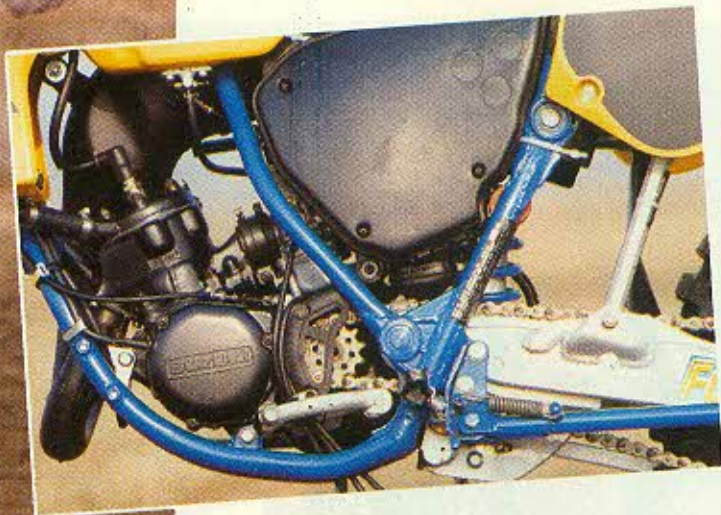
Fattore di correzione: 0,994

Potenza massima alla ruota: Cv 29,15 a giri 11.000

Coppia massima alla ruota: Kgm 1,94 a giri 10.600

### LA NOSTRA PAGELLA

Linea	27
Finiture	26
Posizione di guida	25
Sospensioni	25
Motore	26
Frizione e cambio	26
Freni	30
Guida	27
Prestazioni	26
Prezzo	28
Totale	266



*Il motore della Suzuki RM 125 si presenta con numerose modifiche ed un sostanzioso incremento di potenza. Anche la parte estetica ha subito alcuni interventi: la più evidente è la colorazione azzurro intenso dei tubi del telaio, mentre è stato utilizzato un computer (prassi che sta diventando abituale) per ottenere una rinnovata curva di progressività per il monoammortizzatore*



**A TUTTO  
CROSS**

# SUZUKI RM 125

**PUR RESTANDO** inconfondibile nella sua livrea giallo-azzurra, numerose sono le cose che differenziano la versione '84 dalla precedente. A cominciare dal telaio (verniciato in blu per metterne maggiormente in evidenza la struttura) sempre monoculla sdoppiata ma ridisegnata nella zona posteriore e con motore posizionato più avanti. Nuova è la forcella Kayaba, regolabile nell'idraulica, con canne da 43 mm  $\varnothing$  che adotta anche diverse piastre di avanzamento. Anche per questo l'avancorsa è salita a 123 mm (contro i precedenti 121 mm) mentre l'inclinazione del canotto è scesa da 29°30' a 29° toni. Anche l'interasse ha subito un importante intervento passando da 1450 mm agli attuali 1475 mm. Sempre Full Floater è la sospensione posteriore, che presenta però cinematiche variati per una curva di progressività ottenuta, coi parametri di prove dinamiche, dal computer. L'unità ammortizzante, completamente «flottante», è una Kayaba oleopneumatica ultraregolabile che lavora assieme ad un forcellone in alluminio trafilato e saldato. Per i freni si è passati dal precedente monocamma all'attuale doppia camma anteriore lasciando invariato a 130,7 mm il suo diametro, mentre posteriormente opera una camma singola da 120,7 mm  $\varnothing$ .

Il propulsore di questa Suzuki è, fra i giapponesi, quello che ha avuto il maggior incremento di potenza rispetto allo scorso anno. Risultato questo ottenuto con interventi sul cilindro, sui diagrammi, sull'impianto di scarico e con l'aumento del rapporto di compressione salito da 8,2 a 8,8:1. Il cilindro ha 6 luci più una di scarico con traversino. Ovviamente il raffreddamento è a liquido con pompa centrifuga e radiatore «split» e l'induzione controllata da un pacco lamellare. Immutato, a parte una diversa taratura, il carburatore Mikuni VM 32 SS (il minor diametro del gruppo), mentre per l'accensione è impiegata la collaudata Suzuki-PEI a scarica di condensatore.

**COME VA** - A differenza delle altre colleghe gialle, l'impostazione di guida non è particolarmente intuitiva soprattutto a causa della singolare conformazione del manubrio e per la sua attaccatura distante dalla testa di forcella, per la sella bassa, gli staffoni alti e sostanzialmente apprezzabili soltanto nella guida in piedi. La RM 125 è rimasta una moto piacevolmente guidabile ed abbastanza facile, anche se rispetto all'eccellente risultato dello scorso anno abbiamo riscontrato un lieve peggioramento in fatto di agilità.

Va guidata con maggior impegno, insomma, per tenere bene sotto controllo l'avantreno. Il comportamento in pista resta comunque estremamente redditizio, in particolare per l'efficacia della sospensione posteriore di rara precisione e per il poderoso controllo della forcella anteriore.

La frenata è semplicemente eccezionale e davvero non ci aspettavamo tanto da un tamburo anteriore a doppia camma che compete ad armi pari con i migliori dischi.

Il motore è nella versione '84 notevolmente più in forma della precedente: decisamente più potente e meno scorbuto. Nessuna

ombra su frizione e cambio: la prima morbidissima ed estremamente modulabile, il secondo precisissimo negli innesti e molto manovrabile. La spaziatura dei rapporti è buona in riferimento a potenza e coppia a disposizione anche se la prima, su ogni pista, è risultata un po' lunga. Il motore abbiamo detto che «prende» più in basso, entra in coppia con buona sostanza ai regimi intermedi e si avverte subito il netto aumento di potenza, ora allineato a quello delle concorrenti giapponesi, a differenza dello scorso anno.

Il banco, che non mente in questo senso, ha sottolineato un incremento di quasi 3 CV alla ruota con un aumento di quasi 1000 giri nel regime di potenza massima, con un conseguente superiore allungo in fuorigiri. Non sempre regolarissimo si è invece mostrato ai regimi bassissimi (anche se questo è un appunto puramente accademico, visto che si tratta evidentemente di motociclette che vengono prevalentemente impiegate a gas spalancato).

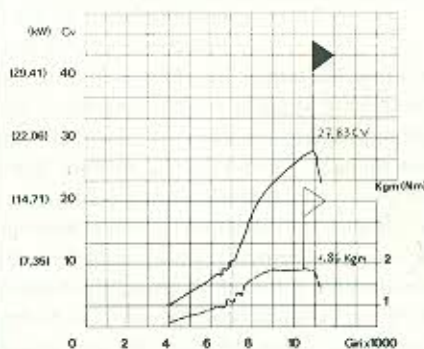


*Grazie agli innumerevoli successi sportivi l'aspetto di questa 125 è ormai più che celebre. Si è rivelata piacevole da guidare e facile da «capire» fin dal primo momento*



## I NOSTRI DATI

### LA RISPOSTA DEL BANCO



REGIME (Giri/')	POTENZA (CV)	COPPIA (kgm)
11.500	—	—
11.000*	27,83	1,82
9.000	23,20	1,84
8.000	18,31	1,64
7.000	—	—
4.000**	3,49	0,62

\* Regime di potenza massima

\*\* Regime minimo possibile

Rapporto motore/banco: 5,01

Braccio: 716

Temperatura: 9 °C

Pressione: 773 mm/hg

Umidità relativa: 65%

Fattore di correzione: 0,970

Potenza massima alla ruota: Cv 27,83 a giri 11.000

Coppia massima alla ruota: Kgm 1,86 a giri 10.500

### LA NOSTRA PAGELLA

Linea	26
Finiture	26
Posizione di guida	23
Sospensioni	27
Motore	26
Frizione e cambio	30
Freni	LODE
Guida	26
Prestazioni	26
Prezzo	24
Totale	269

DA QUANDO è presente sul mercato l'artigianalissima TM 125 di Pesaro (circa 300 pezzi prodotti all'anno) ha sempre stupito per l'eccellente motore monocilindrico a due tempi progettato e fatto «in casa» da Claudio Flenghi. Dicevamo del motore molto semplice ma costruito senza economie, e terribilmente efficace nell'ottica crossistica. Si tratta, ovviamente, di un compatto monocilindrico a due tempi arricchito di recente del raffreddamento a liquido con pompa centrifuga, contraddistinto da una elevata affidabilità. Il cilindro, che presenta l'induzione mista lamellare, ha un totale di 9 luci (con 5 travasi) e la canna trattata al Gilnasil (Gilardoni) ospita un pistone stampato della Asso. Robustissimo l'imbiellaggio, mentre l'accensione è una Motoplat ad anticipo variabile. Rimarchevole l'adozione di un radiatore in alluminio Nippondenso modificato tipo «split» (cioè in due pezzi), ed ancora al Giappone ci si è rivolti per il carburatore: un Mikuni da 36 mm Ø.

La macchina ha un aspetto sobrio e professionale e dall'estetica (ove spicca il serbatoio in alluminio) alle finiture nulla è fine a sé stesso, ma risponde in primo luogo ad esigenze di ordine funzionale. Il telaio è una doppia culla confluyente nel canotto inclinato di 28° con una sospensione posteriore piuttosto originale. Come le altre che vanno per la maggiore, è ad articolazione progressiva, ma non si ispira direttamente ad esempi celebri, vantando un cinematisimo personale con biellismi invertiti rispetto alla norma e con l'ammortizzatore oleopneumatico sistemato presso la cassetta filtro, in posizione molto inclinata. Il forcellone è un pezzo monolitico di alluminio, mentre l'ammortizzatore è Corte & Cosso oleopneumatico. La forcella, con steli da 40 mm ed escursione di 300 mm, è una Marzocchi. I mozzi sono della Grimeca: anteriore a doppia camma da 125 mm Ø e posteriore dello stesso diametro, ma monocamma.

COME VA — È senz'altro una moto fatta per andare forte ed infatti, i piloti più esperti si trovano subito a proprio agio. Manubrio relativamente basso, buon avanzamento in sella e grande agilità e duttilità di guida stabiliscono subito un rapporto psicologicamente molto «incentivante» col pilota. Due soli appunti: il primo alla sella, un pelo dura, ed il secondo alla leva del cambio un po' troppo vicina al carter. La moto è molto maneggevole, si lascia buttare di qua e di là con grande naturalezza e vanta inserimenti in curva decisamente fluidi e redditizi. Il bello è che il tutto non è ottenuto a scapito

della precisione dell'avantreno e che è piuttosto solido, con una forcella equilibrata in affondata. La sospensione posteriore sa, inoltre, cavarsela egregiamente sia su fondo ondulato che sulle buche più accentuate e risulta soltanto un pelo rigida sui terreni compatti. Il tutto per un veicolo gustoso da condurre e poco affaticante. Nel settore freni, abbiamo apprezzato soltanto il mozzo posteriore mentre l'unità anteriore non ci ha particolarmente impressionato ed ha perso presto efficienza (forse imputabile alla scelta delle guarnizioni di attrito).

Un grosso risultato comunque per una azienda così piccola la quale, se si aggiunge l'eccellenza del propulsore, assume proporzioni veramente lodevoli. La meccanica è, infatti, altamente efficiente anche se per sfruttarla a fondo è necessario avere un po' di manico. Il cambio si è dimostrato precissimo anche a prezzo di una non esaltante morbidezza degli innesti, come pure la frizione che tiene bene a caldo ed ha un intervento dolce e progressivo. Il motore va fortissimo. Dal momento dell'entrata in coppia diventa veramente vigoroso e la progressione resta praticamente costante fino alla potenza massima producendosi in un notevole allungo, che viene particolarmente fuori sui percorsi veloci o meglio sui salitoni. Bisogna però, come abbiamo detto, essere in gamba per mantenerlo sempre nella fascia ottimale di erogazione, visto che sotto è veramente fiacco e praticamente privo di coppia.

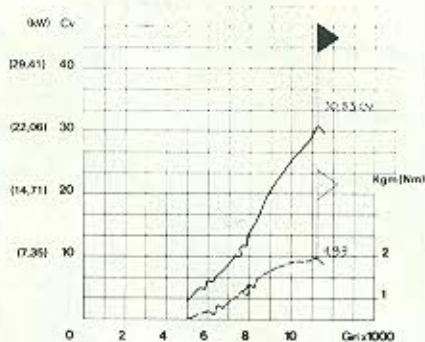
Il banco ha ampiamente confermato queste impressioni, con una potenza massima ai vertici della categoria e soprattutto una progressione agli alti ed un allungo in alto buoni.





## I NOSTRI DATI

### LA RISPOSTA DEL BANCO



REGIME (Giri/')	POTENZA (CV)	COPPIA (kgm)
11.500	29.85	1.86
11.250*	30.83	1.99
9.000	20.79	1.68
8.000	—	—
7.000	8.89	0.91
5.000**	3.10	0.44

\* Regime di potenza massima  
\*\* Regime minima possibile

Rapporto motore/banco: 7,1

Braccio: 716

Temperatura: 7°C

Pressione: 764 mm/hg

Umidità relativa: 50%

Fattore di correzione: 0,98

Potenza massima alla ruota: Cv 30,83 a giri 11.250

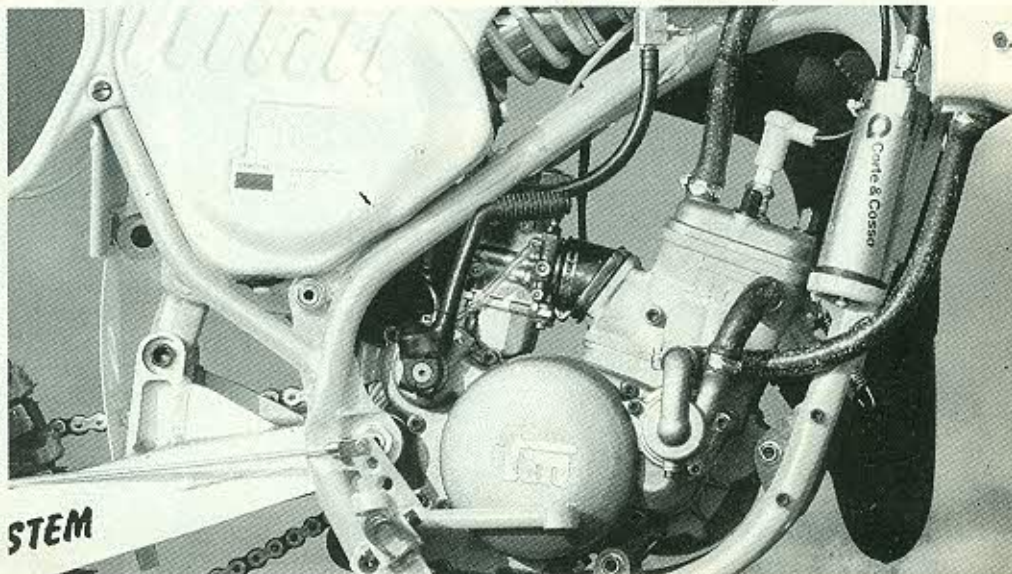
Coppia massima alla ruota: Kgm 1,99 a giri 11.250

### LA NOSTRA PAGHELLA

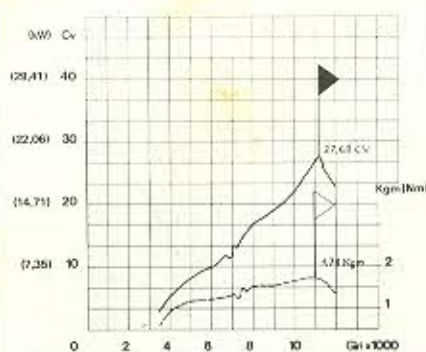
Linea	24
Finiture	25
Posizione di guida	29
Sospensioni	28
Motore	30
Frizione e cambio	29
Freni	25
Guida	30
Prestazioni	30
Prezzo	23
Totale	273



*Di aspetto sobrio e professionale in questa moto nulla è fine a se stesso ma risponde in primo luogo ad esigenze di ordine funzionale. È fatta per andar forte ma per sfruttarne appieno le qualità bisogna essere piloti in gamba per mantenere il motore sempre nella fascia ottimale di erogazione. Il motore, che vediamo da entrambi i lati nella foto in alto e in quella qui a destra, è un eccellente monocilindrico a due tempi progettato e fatto «in casa» da Claudio Flenghi ma costruito senza economie e terribilmente efficace nell'ottica crossistica*



**LA RISPOSTA DEL BANCO**



REGIME (Giri/')	POTENZA (CV)	COPPIA (kgm)
11.500	25.25	1.65
11.250*	27.68	1.73
9.000	19.21	1.55
8.000	17.09	1.53
7.000	12.55	1.31
3.500**	3.09	0.59

\* Regime di potenza massima  
 \*\* Regime minimo possibile

**Rapporto motore/banco:** 4,81  
**Braccio:** 716 mm  
**Temperatura:** 13°C  
**Pressione:** 765 mm/hg  
**Umidità relativa:** 40%  
**Fattore di correzione:** 0,993  
**Potenza massima alla ruota:** Cv 27,68 a giri 11.250  
**Coppia massima alla ruota:** Kgm 1,74 a giri 11.000

**LA NOSTRA PAGELLA**

Linea	29
Finiture	29
Posizione di guida	30
Sospensioni	29
Motore	26
Frizione e cambio	LODE
Freni	30
Guida	30
Prestazioni	25
Prezzo	24
Totale	287

**A TUTTO CROSS**

**YAMAHA YZ 125 L**

OLTRE ALL'ESTETICA, che comunque resta inconfondibilmente Yamaha, numerosi sono stati gli interventi di miglioramento ed affinamento apportati alla 125 YZ. Il telaio monoculla sdoppiata all'altezza della testata è stato ridisegnato in vista dello spostamento in avanti di 30 mm del propulsore e dell'abbassamento di 50 mm dei radiatori, oltre a mutazioni nella geometria di sterzo che ora verte su di un canotto inclinato di 27°40' ed una avancorsa di 116 mm. Ovviamente gli interventi più importanti riguardano i cinematismi della sospensione posteriore (che, non si sa il perché, per ogni Casa ogni anno sono quelli che ricevono le cure più assidue ed importanti). Inoltre al retrotreno si osserva un allungamento del forcellone (in alluminio) di 38 mm mentre la corsa dell'ammortizzatore oleopneumatico Kayaba è stata diminuita e l'unità alleggerita. L'ammortizzatore ha la possibilità di regolazione del freno idraulico sia in compressione che in ritorno ed un nuovo serbatoio di compensazione diversamente sistemato. Importanti interventi ha conosciuto la forcella che è passata dai precedenti esili 38 mm Ø (diametro delle canne ovviamente) agli attuali 43 mm Ø. È una oleopneumatica Kayaba a perno avanzato ora regolabile in compressione. Per i freni il posteriore immutato fa il paio con il nuovo doppia camma anteriore da 130 mm Ø.

Oltre agli ovvi interventi di affinamento accessorio, il propulsore monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido è stato maggiormente «pompato» per attingere maggior potenza agli alti regimi, visto che quello dei bassi, con la famosa YPVS, la valvola parzializzatrice sullo scarico, può dirsi praticamente risolto. Ora nel cilindro con canna in ghisa c'è un aumento della sezione dello scarico e l'aggiunta di due sub-luci sempre ai lati dello scarico (totale 9 luci con 4 canali di travaso). Inoltre sono stati

variati i diagrammi, aumentato il rapporto di compressione (da 7,8 a 9:1, nel sistema giapponese) ed incrementato il diametro del carburatore da 34 a 36 mm. L'accensione è elettronica Hitachi CDI a scarica capacitiva con anticipo variabile.

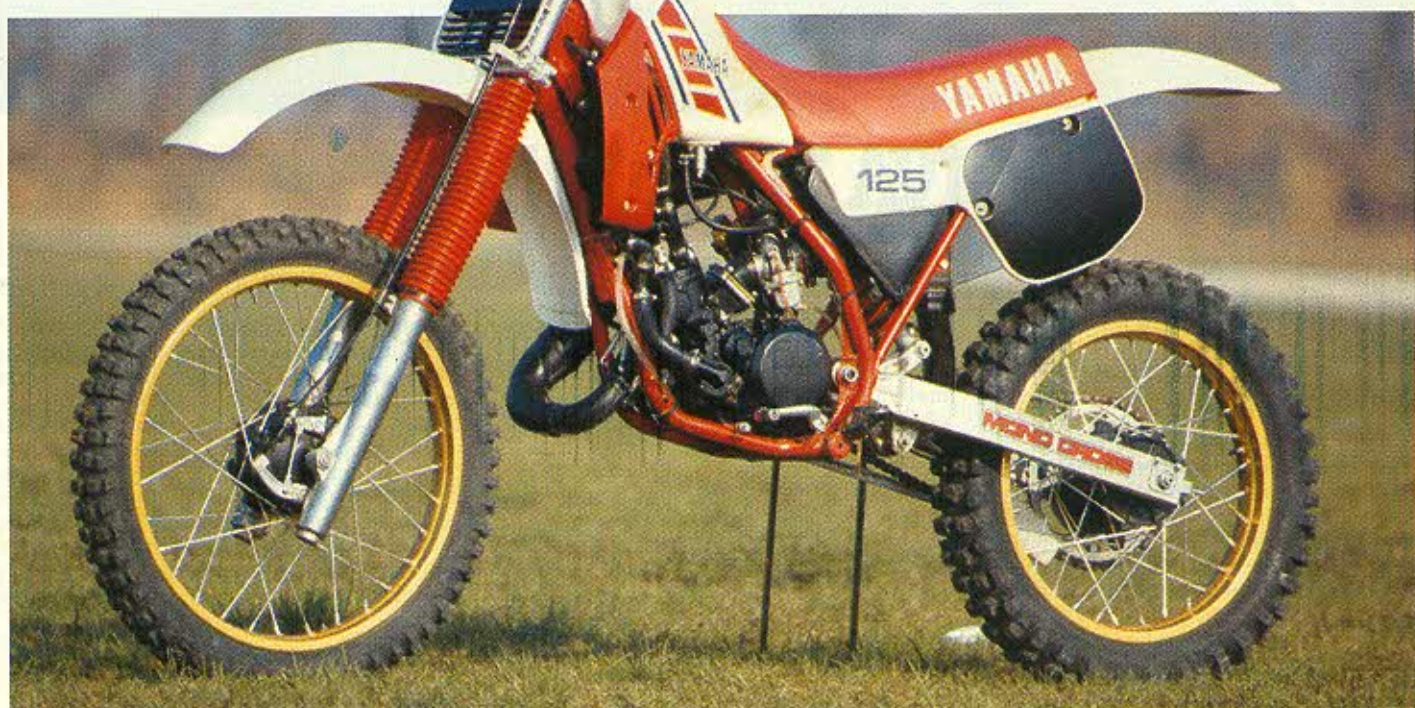
**COME VA** - Come la maggior parte delle giapponesi, anche la Yamaha 125 offre al pilota una posizione in sella accuratamente studiata e godibile. Quasi perfetta, se non fosse per la leva del cambio un po' lontana dalla relativa staffa. Tutti i comandi sono dolcissimi, frizione e freno anteriore in testa, e la grande facilità di guida tipica di questa macchina è ulteriormente accentuata dall'eccellente rendimento ed efficacia delle sospensioni, che se da un lato seguono con diligente precisione tutte le asperità del fondo, dall'altro lo fanno in maniera così dolce da non affaticare minimamente il pilota, che così ha ampie possibilità di concentrarsi sulla guida. Questo eccellente funzionamento deve, comunque, essere frutto dell'accurata taratura che le ampie possibilità di regolazione consentono in funzione del peso e del tracciato. Formidabile la forcella che, morbidissima nella prima fase di compressione, in seguito si indurisce progressivamente risultando in perfetto accordo col retrotreno. Anche nel settore freni ci si trova di fronte a prestazioni notevolissime, e soprattutto perfettamente conseguibili da chiunque: ci si ferma in spazi brevissimi, godendo di grande modulabilità e soprattutto impiegando due sole dita!

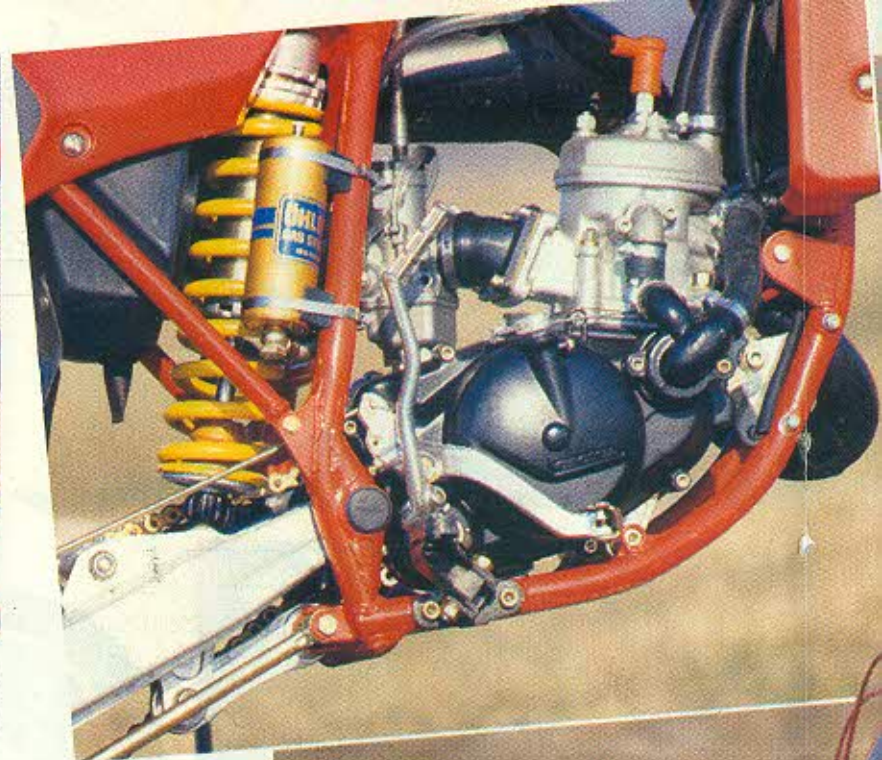
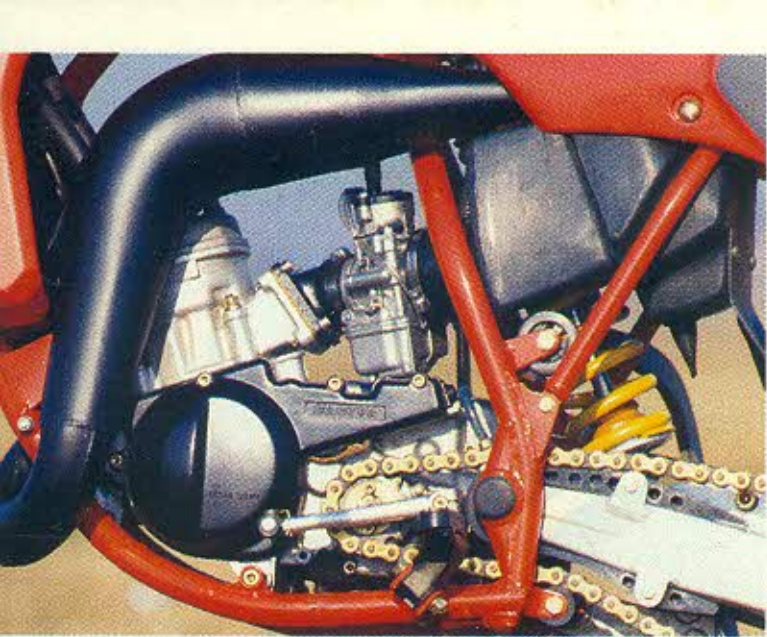
La frizione è modulabile, morbidissima e non ci ha mai causato il minimo problema anche perché viene sollecitata ben poco grazie alla dolce erogazione, mentre il cambio vale altrettanto: docile, dolce ed estremamente preciso. Il motore è ai vertici in fatto di dolcezza di erogazione e di pulizia del tiro ai bassi regimi: quasi da andarci a spasso ed in grado di tirare fuori da ogni situazione. Offre pure una progressione notevole nella fascia intermedia di utilizzazione, ma non è un mostro di potenza e soprattutto non offre un allungo accezionale. Fatti questi, come vediamo, ben confermati dalla prova al banco.



*Numerosi gli interventi di miglioramento in questa «giapponese» sia per quanto riguarda l'estetica, che vediamo nelle due foto qui a destra e a sinistra, sia per ciò che riguarda, telaio e motore. Eccellente la guida che non affatica mai il pilota*







*Con l'arrivo di Witteveen alla Cagiva il motore ha subito una serie di modifiche: è stata ridisegnata la testa, modificato il cilindro e adottato un nuovo scarico. Anche il telaio è ora più corto e rigido. La sospensione Soft Damp adotta un elemento Ohlins*



**A TUTTO  
CROSS**

## CAGIVA WMX 125

**NONOSTANTE** in questa nostra prova sia risultata fra le più efficaci e la più dotata in

fatto di prestazioni pure, la Cagiva WMX 125 è la motocicletta più a buon mercato del lotto e di questo bisogna rendere omaggio alla dinamica Casa varesina che ha, da sempre, nell'elevato rapporto qualità/prezzo, il suo emblema. Rispetto allo scorso anno la macchina non ha subito cambiamenti trascendentali dal punto di vista estetico e dell'accessoristica ed anche questo rientra nell'ottica del contenimento dei co-

sti. Numerose sono invece le migliori meccaniche e funzionali.

Il telaio monoculla sdoppiata all'altezza della testata è più corto e più rigido (l'interasse è stato diminuito da 1470 a 1455 mm) e modificato a livello degli attacchi motore oltre che razionalizzato nelle saldature. La forcella anteriore (Marzocchi con steli da 40 mm Ø) ha una diversa taratura ed anche alla sospensione posteriore monoammortizzatore con sistema Soft Damp (provvista di forcellone in alluminio) è stata variata la curva di progressività. L'ammortizzatore oleopneumatico Ohlins è regolabile nel pre-

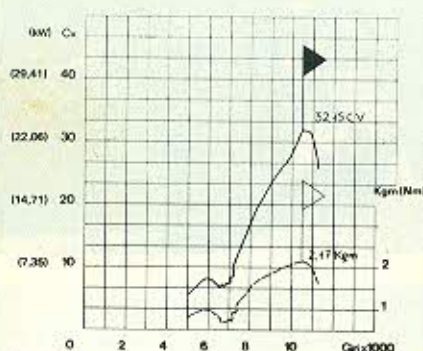
carico della molla e nell'idraulica e lavora con una pressione di 16 bar. Migliorato il freno anteriore, ora a doppia camma con diametro di 125 mm Ø.

Con l'arrivo alla Casa varesina di Jan Witteveen, l'ottavo di litro da cross ha anche goduto di efficaci interventi al compatto propulsore monocilindrico a due tempi. Ridisegnata è la testata ed ampie modifiche ha conosciuto il cilindro, per gli interventi ai diagrammi. In totale le luci sono 10 (5° travasi, 3 scarico, 2 aspirazione) sulle pareti di un cilindro con canna trattata al Gilnasil. Ora il radiatore del circuito di raffreddamento è di tipo «split» cioè in due pezzi comunicanti in alluminio, ed anche il tubo di scarico è stato rifatto secondo le direttive del «mago» olandese. L'accensione elettronica è ora Motoplat in luogo della



## I NOSTRI DATI

### LA RISPOSTA DEL BANCO



REGIME (Giri <sup>2</sup> )	POTENZA (CV)	COPPIA (kgm)
11.500	—	—
10.500*	32,15	2,17
9.000	23,28	1,85
8.000	—	—
7.000	—	—
5.000**	5,76	0,82

\* Regime di potenza massima  
\*\* Regime minimo possibile

**Rapporto motore/banco:** 5,93

**Braccio:** 716 mm

**Temperatura:** 7 °C

**Pressione:** 768 mm/hg

**Umidità relativa:** 42%

**Fattore di correzione:** 0,976

**Potenza massima alla ruota:** Cv 32,15 a giri 10.500

**Coppia massima alla ruota:** Kgm 2,17 a giri 10.500

### LA NOSTRA PAGELLA

Linea	25
Finiture	26
Posizione di guida	28
Sospensioni	26
Motore	28
Frizione e cambio	29
Freni	28
Guida	27
Prestazioni	27
Prezzo	30
Totale	272

Nippondenso ed il carburatore è di diverso tipo, Dell'Orto PHBE 36 SS. Qualche intervento ha riguardato la trasmissione, con l'impiego, per la frizione, di dischi con più efficace materiale di attrito, oltre all'allungamento della prima marcia.

**COME VA** - Si sente subito, appena saliti in sella, che la piccola Cagiva è impostata per andare forte: manubrio basso lievemente curvato, staffe in posizione quasi «baricentrica» e sella ospitale e bene raccordata al serbatoio, e completa mancanza di elementi di interferenza, anche se il netto avanzamento del manubrio richiede un minimo di assuefazione. Si fa presto la conoscenza con una ottima maneggevolezza, che senza raggiungere le punte delle giapponesi, si dimostra comunque parecchio equilibrata anche

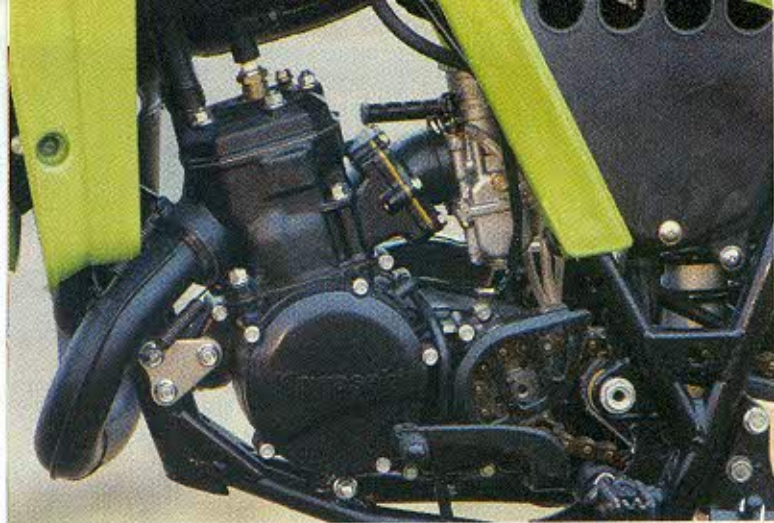
perché non implica un avantreno troppo leggero.

Precisa e divertente anche sui tracciati più angusti, abbisogna comunque di un'accurata taratura in caso di fondi molto accidentati, senza che comunque si riesca ad eliminare completamente qualche saltellamento in staccata e nella fase di inserimento in curva.

La frenata è senz'altro molto valida ed i mozzi efficienti su qualsiasi fondo pur se hanno mostrato una certa tendenza a vetrificare le polveri di consumo, ad accumulare residui ed a peggiorare di rendimento.

Passando alla meccanica va sottolineato come la frizione ad una buona resistenza sotto sforzo accoppia uno stacco un po' brusco, mentre per il cambio non ci sono che lodi per manovrabilità e spaziosità dei rapporti. Senz'altro in fatto di motore la

Cagiva è ben dotata. Potentissimo in alto, gode di un discreto allungo in fuorigiri ma non è particolarmente dotato in basso anche se risulta senz'altro più sfruttabile della versione dello scorso anno. È un propulsore «cattivo», con una entrata in coppia nettissima, che se si mostra estremamente redditizio sulle piste veloci con fondo duro, non sempre si trova a suo agio sulla sabbia, come a Mantova ove tende un po' a «piantarsi» nel fondo cedevole. Sul banco ha offerto prestazioni da capogiro, con la potenza massima più alta (1,2 CV in più della miglior concorrente) ottimo allungo (a 11.000 giri la potenza è ancora superiore ai 29 CV) anche se ha mostrato qualche irregolarità di erogazione fra i 7.000 e gli 8.500 giri, amplificata dalla staffatura rigida sul nostro banco prova.



**A TUTTO  
CROSS**

# KAWASAKI KX 125

**PURTROPPO**, per il 1984 le Kawasaki non vengono distribuite in versione aggiornata: le «verdone» distribuite in Italia sono quindi ancora in versione '83, e bene ha fatto Cinti di Torino, che come sempre ne cura la distribuzione sul nostro mercato, a rinfrescarle esteticamente adottando nuovi parafranghi posteriori, nuove targhe portanumero laterali, ed una sella della Tecnosel di colore azzurro, oltre ad altri interventi meno appariscenti. Inoltre, con un sovrapprezzo di circa 300.000 lire è possibile ottenere l'ammortizzatore posteriore White Power che ha in parte risolto i problemi di rigidità del retrotreno emersi con l'unità Kayaba.

La ciclistica verte ancora quindi su di un originale telaio monoculla continua con angolo del canotto di 28° per una avancorsa di 121 mm in riferimento ad un compatto interasse di 1440 mm. La sospensione anteriore è una Kayaba oleopneumatica con steli da 43 mm Ø, regolabile nel carico pneumatico e nel freno idraulico in compressione. Al retrotreno spicca invece l'arcinoto Uni-Trak monoammortizzatore regolabile nel freno idraulico sia in compressione che in estensione. La Kawasaki è stata la prima giapponese ad adottare di serie il freno anteriore a disco. Si tratta di una unità in ghisa da 210 mm Ø, mentre al retrotreno è impiegato un tamburo monocamma da soli 110 mm Ø. Il motore, che resta il più potente (ed il più scorbutico fra i gialli), è un monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido con induzione lamellare. Il cilindro con canna cromata ha un totale di otto luci con quattro canali di travaso. L'alimentazione è curata da un carburatore Mikuni VM 34 SS, mentre l'accensione è elettronica CDI, ad anticipo variabile.

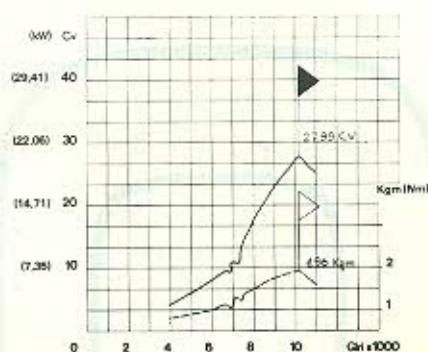
**COME VA** - La KX 125 è caratterizzata da

una impostazione piuttosto buona e bene avanzata, anche se la sella risulta un pelo alta da terra specie per lo sviluppo non troppo affilato dei fianchi del veicolo. La macchina appare abbastanza agile per il compatto interasse, ma non sempre maneggevolissima e fluida da inserire in curva anche per la distribuzione dei pesi caricata sull'avantreno e per le masse sull'avantreno (forcella ed impianto frenante). La sospensione posteriore con l'ammortizzatore White Power risulta senz'altro più efficiente sui fondi molto accidentati mentre col Kayaba ci sono problemi nel trasmettere a terra al meglio la potenza. La macchina si trova più a suo agio sul medio-stretto che non sul veloce ed è apparsa ben bilanciata nei salti. La frenata è decisamente buona e ciò che più colpisce inizialmente è la grande prontezza del complesso frenante, che può anche mettere in crisi chi è abituato a stringere la leva del freno anteriore con tutto il vigore in staccata. Migliorabile la modulabilità.

Da lode sono risultati frizione e cambio, in particolare il secondo che è contraddistinto da rara manovrabilità e dolcezza, notevole precisione e soprattutto una spaziatura dei rapporti ottimale. Il motore (consideriamo che si tratta della versione '83) è ancora il più potente fra i giapponesi, fatto che è accentuato ulteriormente dalla «coppia alta» e da una certa scorbuticità per la brusca entrata in coppia. Sa girare comunque apprezzabilmente fluido in basso e possiede un formidabile allungo in fuorigiri. Caratteristiche queste confermate dalla nostra prova al banco ove con la verde macchina di Akashi ci è possibile effettuare letture sin dai 3850 giri. Sa spingersi in alto in fuorigiri ben oltre il regime di potenza massima, visto che a 11.000 giri, cioè quasi 1.000 giri più su del regime di massima erogazione, dispone ancora di oltre 25 CV alla ruota.

## I NOSTRI DATI

### LA RISPOSTA DEL BANCO



REGIME (Giri/')	POTENZA (CV)	COPPIA (kgm)
11.500	—	—
10.200*	27,99	1,96
9.000	23,23	1,81
8.000	17,66	1,52
7.000	—	—
3.850**	4,10	0,79

\* Regime di potenza massima  
\*\* Regime minimo possibile

**Rapporto motore/banco:** 5,12

**Braccio:** 716 mm

**Temperatura:** 6 °C

**Pressione:** 774 mm/hg

**Umidità relativa:** 43%

**Fattore di correzione:** 0,969

**Potenza massima alla ruota:** Cv 27,99 a giri 10.200

**Coppia massima alla ruota:** Kgm 1,96 a giri 10.200

### LA NOSTRA PAGELLA

Linea	24
Finiture	27
Posizione di guida	26
Sospensioni	22
Motore	26
Frizione e cambio	LODE
Freni	29
Guida	23
Prestazioni	25
Prezzo	26
Totale	263

La KX 125 disponibile quest'anno è il modello '83 rivisto esteticamente dall'importatore italiano con nuovi parafranghi, fiancatine e sella. La sospensione posteriore adotta ora un elemento White Power al posto del Kayaba giudicato troppo rigido. Il motore è il più potente delle giapponesi ma allo stesso tempo il più scorbutico con una brusca entrata in coppia. La moto è molto compatta e brilla più nel misto stretto che sul veloce.

