

motociclismo ⁷ 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



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

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

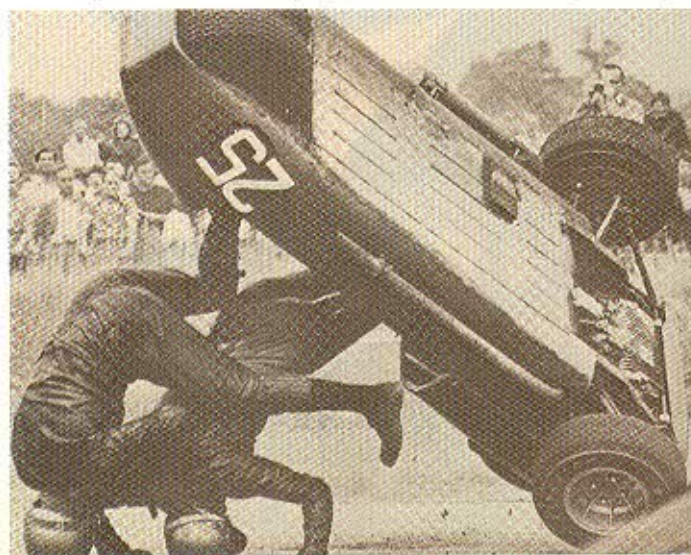
stesse la chiave del problema. Per guardare con serenità al futuro. Aveva detto Vittorio Levi, da lunedì 13 febbraio ex amministratore delegato della Piaggio-Gilera: ogni azienda ha una sua cultura, quella Piaggio è di fare veicoli a due o tre ruote. Bene. Ci mancherebbe. Non vorrei però che vocazione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

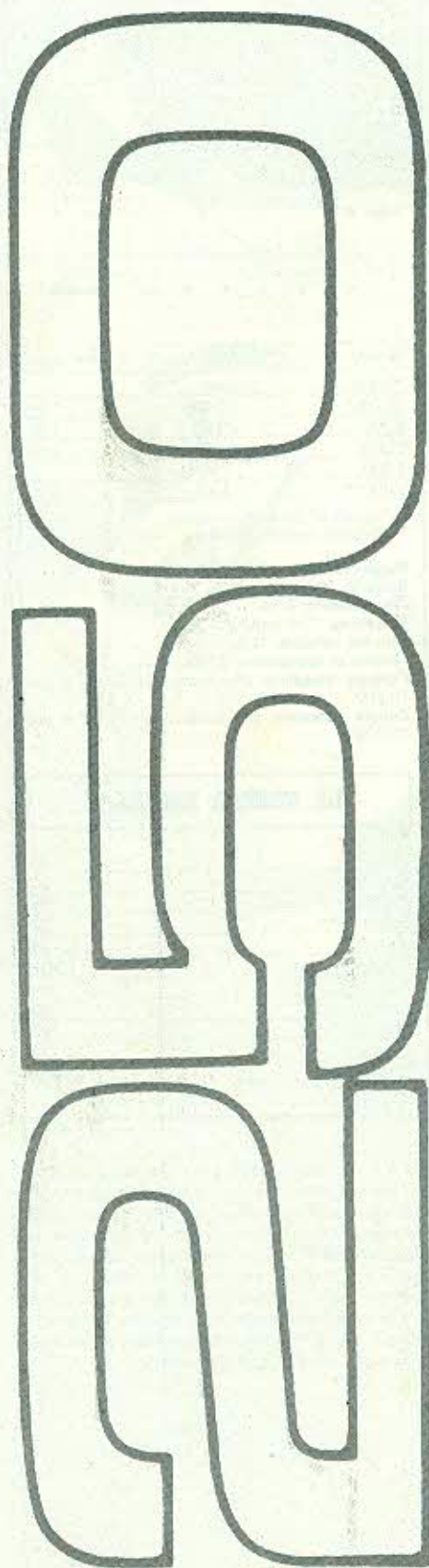
Si al casco, dunque. Senza chiedersi se Costanzo lo faccia perché preso dal demone dello spettacolo o dallo sponsor delle lampadine. O perché lo facciano i grandi giornali o perché i politici. È battaglia persa. E così sia.

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

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





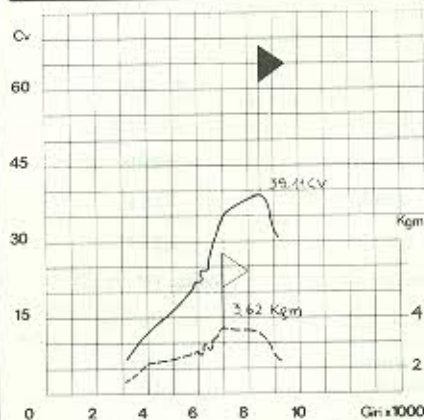
	APRILIA MX 250	CAGIVA WMX 250	GILERA HX 250
Motore	2T	2T	2T
Cilindri	1	1	1
Raffreddamento	a liquido	a liquido	a liquido
Induzione	disco rotante	lamellare	disco rotante
Alesaggio e corsa (mm)	72x61	67x54	71,5x62
Cilindrata (cc)	248,36	190,38	248,94
Rapporto di compressione	14:1	16,1:1	15:1
Carburatore	Dellorto PHBE 36 US	Dellorto PHBE 36 HS	Dellorto PHBE 36
Lubrificazione	Mix 2% Bardahl RMC	Mix 2% Agip	Mix 1,5% Agip
Accensione	elettronica Bosch	elettronica ND	elettronica CDI
Candela	Champion N 84G Bosch W 300 T2	Champion N 82G	Marelli CWE 12L Champion NS 501
Trasmissione primaria	ingranaggi (2,210)	ingranaggi (3,210)	ingranaggi (2,740)
Trasmissione finale	catena (2,931)	catena (3,357)	catena (3,385)
Rapporto 1.	2,385	2,273	2,077
Rapporto 2.	1,769	1,786	1,667
Rapporto 3.	1,400	1,467	1,375
Rapporto 4.	1,118	1,250	1,167
Rapporto 5.	0,955	1,105	1,000
Rapporto 6.	-	1,000	-
Frizione	multidisco in olio	multidisco in olio	multidisco in olio
Cambio	5 marce	6 marce	5 marce
Telaio	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata	doppia culla
Sospensione anteriore	Marzocchi teleidraulica	F. Italia teleidraulica	Marzocchi teleidraulica
Escursione (mm)	300	300	300
Sospensione posteriore	monoammortizzatore APS	monoammortizzatore Soft Damp	monoammortizzatore Power Drive
Escursione (mm)	330	325	342
Pneumatici	Pirelli	Pirelli	Pirelli
Anteriore	3,00-21	3,00-21	3,00-21
Posteriore	4,25-18	4,25-18	4,25-18
Freno anteriore (mm Ø)	doppia camma (140)	disco (230)	disco (230)
Freno posteriore (mm Ø)	doppia camma (124)	monocamma (125)	monocamma (124)
Lunghezza (mm)	2170	2165	2155
Larghezza (mm)	850	845	850
Altezza (mm)	1220	1220	1300
Interasse (mm)	1470	1470	1480
Altezza sella (mm)	960	990	960
Luce a terra (mm)	365	375	360
Peso a secco (kg)	99	95	99
Capacità serbatoio (litri)	8,5	8,2	7
Prezzo F.F. o F.I. IVA inclusa (lire)	4.250.000	3.705.200	4.335.000

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

HONDA CR 250 R	HUSQVARNA 250 CR	KAWASAKI KX 250	KTM 250 MX	SUZUKI 250 RM	YAMAHA YZ 250
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	lamellare	lamellare	lamellare
66x72	69,5x64,5	70x64,9	71,62	70x64	68x68
246,33	244,69	249,76	245,47	246,30	246,95
8,8:1**	15:1	8,8:1**	14:1	8,5:1**	8,5:1**
Keihin PE 40 D	Mikuni VM 38 SS	Keihin PE 38	Bing 38	Mikuni VM 36 SS	Mikuni VM 38 SS
Mix Synt 2%	Mix 3,5% Bardahl VBA	mix 2% Elf	mix 2,5% Shell	mix 5% (o 2,5% synt)	mix Shell 2%
elettronica CDI	elettronica Motoplat CDI	elettronica CDI	elettronica Motoplat	elettronica Suzuki-PEI CDI	elettronica CDI
NGK BR 8 EG ND W 24 ESR-V	Bosch W 4 C	NGK BR 8 EG	Bosch CP7	NGK B 8 EGV	Champion N 86
ingranaggi (3,000)	ingranaggi (2,410)	ingranaggi (2,750)	ingranaggi (2,414)	ingranaggi (2,565)	ingranaggi (2,625)
catena (3,642)	catena (4,420)	catena (3,571)	catena (4,000)	catena (3,571)	catena (3,692)
1,800	1,938	2,133	2,000	2,076	2,142
1,470	1,556	1,764	1,625	1,722	1,750
1,210	1,238	1,388	1,333	1,380	1,444
1,000	1,044	1,136	1,100	1,174	1,200
0,833	0,880	1,000	0,955	1,000	1,000
-	0,778	-	-	-	-
multidisco in olio	multidisco in olio	multidisco in olio	multidisco in olio	multidisco in olio	multidisco in olio
5 marce	6 marce	5 marce	5 marce	5 marce	5 marce
monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata
Shewa oleopneumatica	Husqvarna oleopneumatica	Kayaba oleopneumatica	Marzocchi teleidraulica	Kayaba oleopneumatica	Kayaba oleopneumatica
305	300	300	300	300	300
monoammortizzatore Pro-Link	biammortizzatore ITC	monoammortizzatore Uni-Trak	monoammortizzatore Pro-Lever	monoammortizzatore Full-Floater	monoammortizzatore New-Monocross
310	345	305	320	317	320
Dunlop 5	Trelleborg/Pirelli	Dunlop J	Metzeler	Bridgestone	Bridgestone
3,00-21	3,00-21	3,00-21	3,00-21	100/80-21	3,00-21
5,10-18	4,25-18	5,10-18	4,60-18	130/80-18	5,10-18
disco 240	doppia camma (1160)	disco (1210)	doppia camma (1130)	doppia camma (1130,7)	doppia camma (1130)
monocamma (130)	monocamma (160)	monocamma (130)	doppia camma (130)	monocamma (130,7)	monocamma (130)
2160	2190	2175	2175	2165	2170
835	850	830	850	854	850
1230	1240	1245	1240	1250	1220
1475	1498	1465	1460	1475	1470
960	997	970	950	955	950
335	385	350	350	370	-
95,8*	103	98	98	97	98
8	11	8	9	8	8,5
5.200.000***	4.350.000	4.300.000	4.500.000	4.861.600	4.800.000

I NOSTRI DATI

LA RISPOSTA DEL BANCO



REGIME (Giri')	POTENZA (CV)	COPPIA (kgm)
8.500	39,11	3,29
8.500*	39,11	3,29
7.000	35,38	3,62
6.000	—	—
5.000	16,23	2,32
3.150**	6,75	1,52

* Regime di potenza massima
** Regime minimo possibile

Rapporto motore/banco: 3,73

Braccio: 716 mm

Temperatura: 12 °C

Pressione: 763 mm/hg

Umidità relativa: 48%

Fattore di correzione: 0,992

Potenza massima alla ruota: Cv 39,11 a giri 8.500

Coppia massima alla ruota: Kgm 3,62 a giri 7.000

LA NOSTRA PAGELLA

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

A TUTTO CROSS

APRILIA 250 MX

PER QUANTO aspirata concettualmente alla 125, la quarto di litro se ne discosta oltre che, ovviamente, a livello di meccanica, anche in tema ciclistico, per le diverse misure del telaio (sempre monoculla sdoppiantesi a livello dello scarico) e per le variazioni alla geometria di sterzo che prevede un canotto inclinato di 27° tondi per una avancorsa risultante di 117 mm.

Importanti sono le differenze anche nella sospensione posteriore monoammortizzatore che come per la 125 impiega un forcellone in alluminio estruso montato su cuscinetti a rullini e spallamenti in Delrin. L'ammortizzatore oleopneumatico (White Power regolabile oltre che nel carico pneumatico e nella molla anche nel freno idraulico sia in compressione che in estensione) ha infatti il montaggio decentrato lateralmente per far posto alla più voluminosa cassetta filtro. Identica è invece la sospensione anteriore con forcella Marzocchi PA con steli da 40 mm Ø, ed i freni a doppia camma sia anteriormente che posteriormente (ma con l'anteriore da 140 mm Ø in luogo di 125 mm Ø).

Il possente monocilindrico austriaco raffreddato a liquido ha la sua caratteristica peculiare nell'induzione controllata da disco rotante calettato sull'estremità destra dell'albero motore e collegata al carburatore (Dell'Orto PHBE 36 US come sul 125 anche se con diversa taratura) da un manicotto. Si tratta di un monocilindrico discretamente superquadro con cilindro in ghisa e 6 luci, provvisto di accensione elettronica Bosch a scarica induttiva. Il cilindro in alluminio con canna in ghisa riportata, vanta un totale di 8 luci. Come sul 125 anche al propulsore della MX 250 sono state apportate modifiche alla frizione per migliorarne la modulabilità e la dolcezza come pure al cambio per incrementare la manovrabilità.

COME VA — La posizione di guida è decisamente molto buona con tutto a portata di mano ed un corretto inserimento nel veicolo. Le gambe si agganciano perfettamente al serbatoio, magistralmente raccordato alla sella e la posizione di guida risulta decisamente avanzata per il miglior controllo del veicolo.

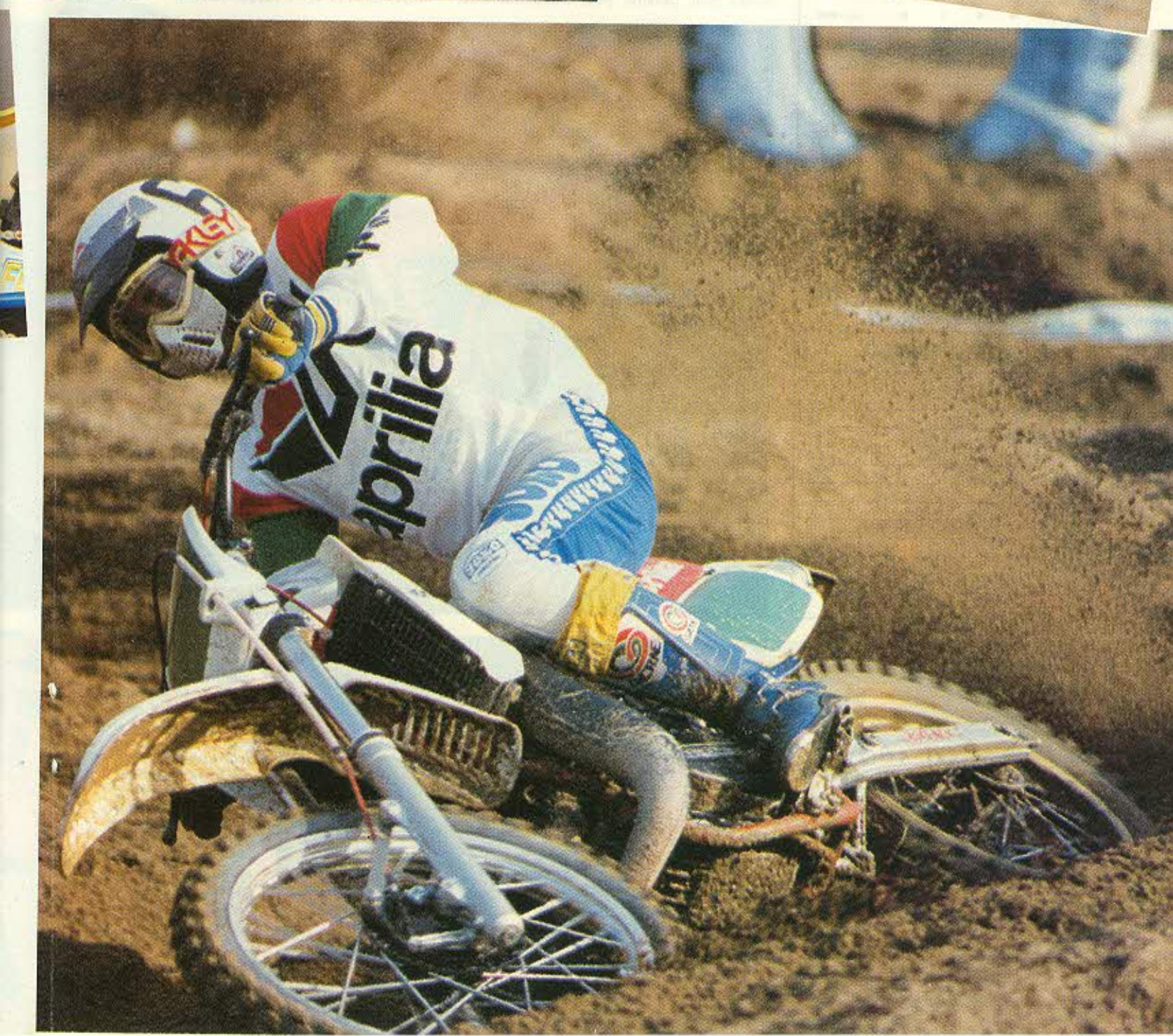
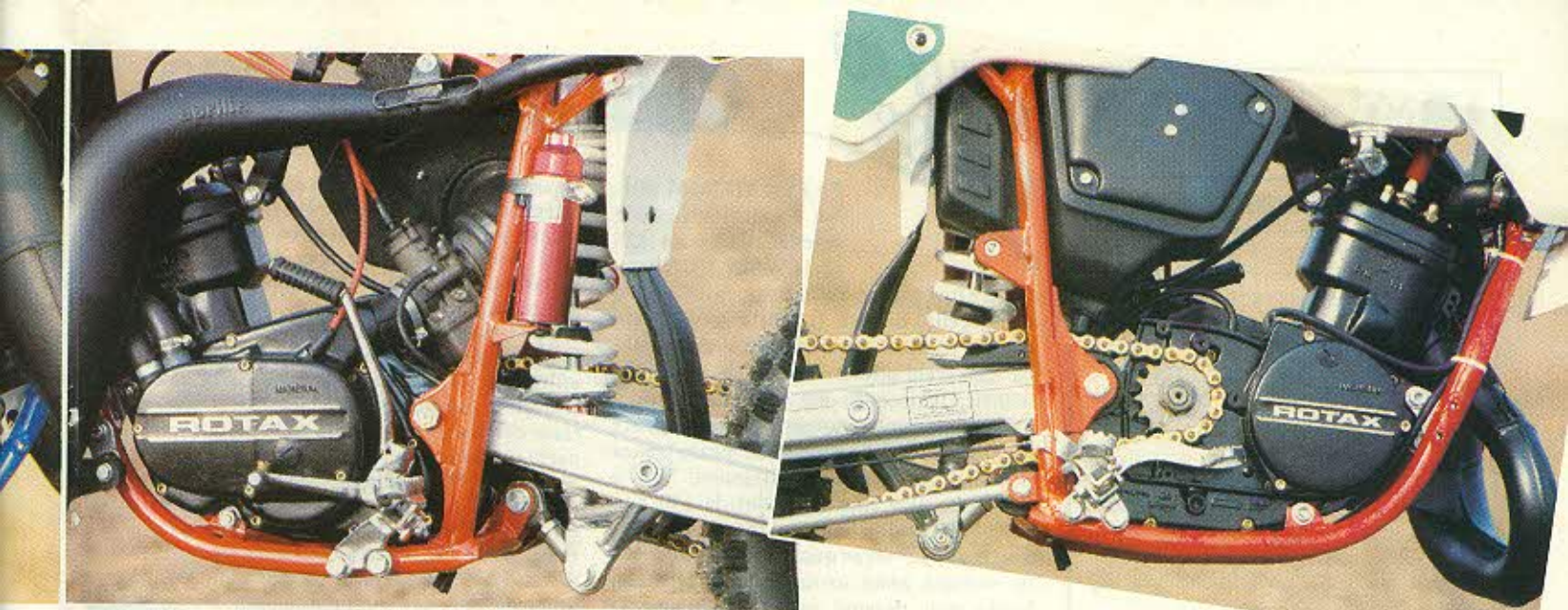
La guidabilità è come al solito eccellente, la macchina solida e precisa in traiettoria, a parte una certa tendenza ad allargare di avantreno nelle curve strette che è tanto maggiore quanto più elevata è la velocità di percorrenza della stessa. La forcella ha un ottimo comportamento mentre la sospensione posteriore rende al meglio quando l'acceleratore viene usato senza complimenti, applicando robuste trazioni alla ruota posteriore per tenere precompressa l'ammortizzatore e sfruttarlo nell'arco di lavoro ottimale, che è quello intermedio, perlomeno nelle piste sulle quali abbiamo girato.

I freni offrono un ottimo rendimento in particolare per mordanza e modulabilità. L'unità posteriore ha sempre mantenuto una notevole efficienza, mentre l'anteriore ha accusato qualche calo di rendimento con l'uso intenso. Buona la frizione, ben modulabile (anche se ha lo stacco un po' troppo progressivo) mentre il cambio, che offre ottime caratteristiche di utilizzazione in condizioni normali nella conduzione esasperata diventa ruvido ed accusa qualche difficoltà di passaggio fra seconda e terza.

Il motore è risultato fra i più equilibrati di questa prova: ben dotato in basso ove si destreggia con disinvoltura, spinge per bene ai regimi intermedi per poi raggiungere rapidamente il fuorigiri. Il banco ha confermato una ottima potenza massima anche se ad un regime insolitamente elevato per un quarto di litro. Buono l'allungo in fuorigiri visto che abbiamo effettuato letture senza problemi fino a 9250 giri! L'entrata in coppia più sostanziosa si verifica attorno ai 6600 giri, subito dopo una lieve irregolarità di erogazione (attorno ai 6000 giri) messa maggiormente in mostra dalla staffatura sul nostro banco prova.

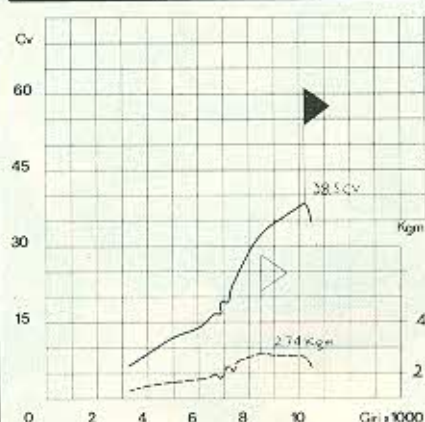
Pur somigliando alla sorella più piccola la 250 MX ha diverse misure nel telaio e ovviamente nella meccanica. Diversa anche la sospensione posteriore con l'elemento White Power montato decentrato lateralmente per far posto alla cassetta filtro. Il motore ha ammissione lamellare ed eroga la potenza massima di 39,1 CV a 8.500 giri





I NOSTRI DATI

LA RISPOSTA DEL BANCO



REGIME (Giri*)	POTENZA (CV)	COPPIA (kgm)
8.500	32,66	2,74
10.250*	38,5	2,70
7.000	—	—
6.000	13,82	1,74
5.000	12,22	1,70
3.300**	6,51	1,32

* Regime di potenza massima
** Regime minimo possibile

Rapporto motore/banco: 4,59

Breccio: 716 mm

Temperatura: 7°C

Pressione: 774 mm/hg

Umidità relativa: 51%

Fattore di correzione: 0,969

Potenza massima alla ruota: Cv 38,5 a giri 10.250

Coppia massima alla ruota: Kgm 7,74 a giri 8.500

LA NOSTRA PAGELLA

Linea	25
Finiture	26
Posizione di guida	27
Sospensioni	24
Motore	28
Frizione e cambio	28
Freni	28
Guida	26
Prestazioni	27
Prezzo	30
Totale	263

A TUTTO CROSS

CAGIVA WMX 250

FATTA AD IMMAGINE e somiglianza della sorella minore da 125 cc, la WMX 250 (che in realtà è una 190 cc) è effettivamente identica alla sorella minore (a parte ovviamente gruppo termico, imbiellaggio e cilindrata) sia nell'architettura meccanica che nella ciclistica. Concepita per consentire a qualsiasi ottimo centocinquantista di gareggiare senza traumi anche nella due e mezzo (senza cioè imporsi eccessivi adattamenti fisici e modifiche allo stile di guida), la 190 non vuole comunque entrare in concorrenza diretta con le «vere» quarto di litro, anche se su svariate piste tortuose e guidate con fondo non pesante può tranquillamente

tenere testa alle più efficaci macchine della categoria. In questa nostra prova è stata appunto inserita per amor di completezza, e deve essere chiaro che (per scelta) parte quindi svantaggiata di ben 60 cc nel confronto delle rivali.

La versione '84 della WMX 250 è assolutamente identica alla '83, salvo continui affinamenti (non visibili) che interessano sempre la produzione. La ciclistica è invariata col telaio monoculla sdoppiata (con parte posteriore asportabile) e sospensione posteriore Soft Damp monoammortizzatore (Öhlins) e forcella Italia con steli da 40 mm Ø. Un'altra differenza fondamentale, rispetto alla 125, è nell'avantreno e riguarda il freno a disco Brembo da 230 mm Ø, in luogo del tamburo a doppia camma.



È la moto più atipica del gruppo, causa la cilindrata «limitata» a 190 cc (il massimo consentito dal cilindro 125). Molto simile alla versione dello scorso anno, utilizza un motore appena ritoccato rispetto al precedente, che eroga comunque una potenza rimarchevole che riduce di molto la differenza rispetto alle «sorelle maggiori»

A parte una diversa lavorazione del carter per consentire un accoppiamento ottimale col cilindro da 190 cc, i motori sono architettonicamente identici: mono a due tempi raffreddato a liquido con induzione lamellare. Il cilindro è trattato al Gilnasil (Gilardoni) e presenta un totale di 8 luci con 4 canali di travaso più uno supplementare dal lato lamelle. La luce di scarico è completata da un paio di canalizzazioni supplementari. A parte la taratura, il carburatore è identico per entrambe le versioni (Dell'Orto PHBE 36 HS), mentre per la 190 l'accensione è ancora Nippondenso con anticipo variabile elettronicamente.

COME VA - L'impostazione in sella è un poco differente dalla sorella minore per via del manubrio di stampo più regularistico, maggiormente rialzato. La presenza del freno a disco sull'avantreno oltre alla maggior massa della forcella, si fa subito sentire

e per quanto le quote ciclistiche siano identiche, la 190 risulta subito più pesante di avantreno e lo si avverte nei passaggi più angusti. La taratura della forcella è in generale più rigida ed infatti il comportamento è meno preciso sulle buche serrate poiché la F. Italia è meno progressiva in estensione. Il comportamento generale della macchina è influenzato ancor più della 125 dalla esuberanza e dalla cattiveria del propulsore, che in certi frangenti arriva a mettere in crisi la ciclistica e far perdere precisione all'avantreno con le sue brusche entrate in coppia. La frenata è una buona qualità per questa atipica macchina: il potenziale è molto buono ma c'è però ancora bisogno di messa a punto.

Qualche difficoltà l'abbiamo anche notata con l'avviamento decisamente meno pronto della ottavo di litro, mentre altrettanto valido come sulla versione di minor

cilindrata è il cambio, docile, preciso e con una corsa della leva brevissima, che ha il solo difetto di indurirsi a caldo. La frizione, invece, se sollecitata incessantemente mostra qualche problema a tenere a bada l'esuberanza prestazionale del pepato propulsore e mostra una certa tendenza a gonfiarsi a caldo. Sia in pista che sul banco il motore non ha mostrato troppi complessi di inferiorità rispetto ai «concorrenti indiretti», anche se mostra la corda in fatto di coppia. Eroga infatti né più né meno come un 125 con la coppia molto alta e tanta cattiveria. In basso è piuttosto «vuoto» e sui terreni pesanti ha i suoi problemi a cavarsela. Sul banco ha ottenuto comunque una potenza decisamente rimarchevole, addirittura meglio della Husqvarna, che è una due e mezzo «piena», anche se in fatto di coppia massima cede oltre 1 kgm alle migliori contendenti.





Questa HX 250 è pressoché simile alla 125 sia esteticamente che nel telaio. Comunque risulta più equilibrata nei vari componenti. Il motore ad ammissione a disco rotante è risultato il migliore in fatto di coppia. Adotta la sospensione posteriore Power Drive con elemento Corte & Cosso e, a differenza della 125, ha il disco anteriore flottante

LE DUE ROSSE macchine di Arcore sono probabilmente quelle che si assomigliano di più, e non solo a livello stilistico, specialmente in fatto di quote ciclistiche, di architettura e impostazione della meccanica. Il telaio, pressoché identico, è una doppia culla continua in acciaio al cromo-molibdeno con parte posteriore asportabile per consentire un facile accesso manutentivo. La forcella, identica, è la solita Marzocchi teleidraulica PA con steli da 40 mm Ø ed una escursione di 300 mm, ed identici principi e misure troviamo al retrotreno nella sospensione Power Drive. Il sistema Gilera prevede l'ammortizzatore molto vicino al centro di gravità del veicolo, in posizione lievemente inclinata. Si tratta di una unità Corte & Cosso regolabile ampiamente nell'idraulica (sia in compressione che in estensione) che fornisce una escursione utile della ruota posteriore di 342 mm.

Differenza fondamentale rispetto alla 125, riguarda il disco anteriore, sempre Brembo da 230 mm Ø, ma con montaggio flottante, che ha fornito risultati più che validi in ogni condizione. Immutato il mozzo posteriore da 125 mm Ø con comando meccanico. Le quote della ciclistica sono pressoché identiche in generale (a parte l'interasse aumentato da 1465 a 1480 mm), mentre la geometria di sterzo risulta immutata: inclinazione canotto di 26°45' per una avancorsa di 105 mm.

Come organizzazione generale il motore è piuttosto vicino al fratello minore. Lievemente superquadro, ha un cilindro in alluminio con riporto superficiale al carburo di silicio Tecno ed un totale di 11 luci con 8 (6 + 2) travasi. L'ammissione è sempre controllata da disco rotante calettato sul lato destro del motore collegata da un manicotto al carburatore Dell'Orto PHBE 36. Il raffreddamento è a liquido con pompa centrifuga nel basamento e l'accensione è elettronica a scarica capacitiva con anticipo variabile.

COME VA - Il robusto dimensionamento in riferimento alle quarto di litro è più

«digeribile», e l'agilità senz'altro accettabile. Globalmente la due e mezzo ci è sembrata più equilibrata della 125 poiché meno stressante da condurre su fondo pesante in virtù delle maggiori possibilità del propulsore. L'impostazione di guida è identica alla ottavo di litro per cui valgono le precedenti considerazioni, manubrio largo e sella un po' dura compresi. La moto resta comunque un poco impegnativa caricata molto davanti e da direzionare di braccia. La leva di avviamento non è ben studiata poiché posizionata in alto, male angolata e con corsa troppo breve.

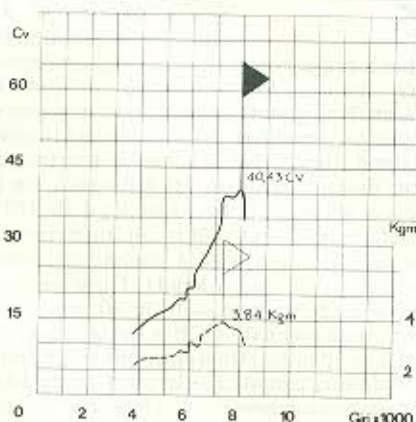
Notevole e superiore alle concorrenti, la precisione dell'avantreno sul veloce e la tenuta laterale, mentre il retrotreno conserva una risposta un po' brusca come la 125, anche con l'ammortizzatore tarato sulle posizioni meno rigide. I freni sono invece semplicemente eccezionali, specialmente l'anteriore con montaggio flottante che resta efficacissimo in qualsiasi condizione e brilla per morderza e modulabilità.

La frizione offre un disinnesco proporzionalmente più dolce della 125 ma offre la stessa caratteristica di strappare a caldo, mentre il cambio al contrario è un pelo più duro della ottavo di litro e non così preciso: spesso si trova il folle fra una marcia e l'altra. Il motore offre senz'altro tanta potenza e coppia ma le eroga in maniera brusca, quasi brutale, tanto da mettere in difficoltà chi non sia perlomeno un po' esperto. In basso non è un mostro di dolcezza e regolarità anche se i valori di coppia sono comunque fra i migliori in assoluto.

Sul banco il monocilindro di Arcore ha confermato questa sua personalità, oltre ad essere un buon produttore di vibrazioni. Non scende a regimi bassissimi, ma attacca subito dal regime minimo di 3.800 giri con quasi 12 CV e dopo un momento di indecisione a 6.000 giri, butta fuori tutto il getto, con brutalità, con una coppia poderosa che resta pressoché costante fino alla potenza massima. Non eccezionale l'allungo in fuorigiri.

IL NOSTRO DAVV

LA RISPOSTA DEL BANCO



REGIME (Giri/2)	POTENZA (CV)	COPPIA (kgm)
8.500	—	—
8.000*	40,43	3,61
7.000	36,72	3,76
6.000	—	—
5.000	16,55	2,43
3.800**	11,96	2,19

* Regime di potenza massima
** Regime minimo possibile

Rapporto motore/banco: 4,2

Braccio: 716 mm

Temperatura: 7°C

Pressione: 763 mm/hg

Umidità relativa: 50%

Fattore di corruzione: 0,984

Potenza massima alla ruota: Cv 40,43 a giri 8.000

Coppia massima alla ruota: Kg/m 3,84 a giri 7.350

LA NOSTRA PAGELLA

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



**A TUTTO
CROSS**

HUSQVARNA CR 250

SORELLA quasi gemella della CR 125, la quarto di litro se ne distingue essenzialmente

per le più generose dimensioni del propulsore, mentre il resto (quote del telaio, sospensioni, geometria di sterzo, interasse e struttura generale) risulta assolutamente identica alla 125 (escluso l'ovvio aumento di peso dovuto agli 8 kg di differenza fra il motore del due e mezzo e quello della 125). Il telaio a doppia culla continua risulta piuttosto compatto ed è completato anteriormente da una forcella Husqvarna a perno avanzato con steli da 40 mm Ø. Il canotto è inclinato di 28° e l'avancorsa è di 119 mm. Identici i freni entrambi da 160 mm Ø (a doppia camma l'anteriore), come pure la sospensione posteriore IT regolabile con

due ammortizzatori Öhlins-Husqvarna con idraulica progressiva che lavorano assieme ad un forcellone in acciaio tubolare a bracci rettilinei.

Esteticamente inconfondibile nella sua livrea completamente bianca latte coi fregi giallo-azzurro della bandiera svedese, la CR 250 schiera un propulsore di progetto collaudatissimo, con un robusto imbiellaggio scomponibile. È raffreddato a liquido con pompa centrifuga che prende il moto sull'estremità sinistra dell'albero motore, il cilindro in alluminio con camma in ghisa riportata ha 9 luci. All'interno scorre un pistone a cielo piatto provvisto di una sola fascia elastica e la camera di combustione è regolare ed emisferica perfettamente centrata. Il pacco lamellare sull'aspirazione è composto da un diedro con 4+4 petali.

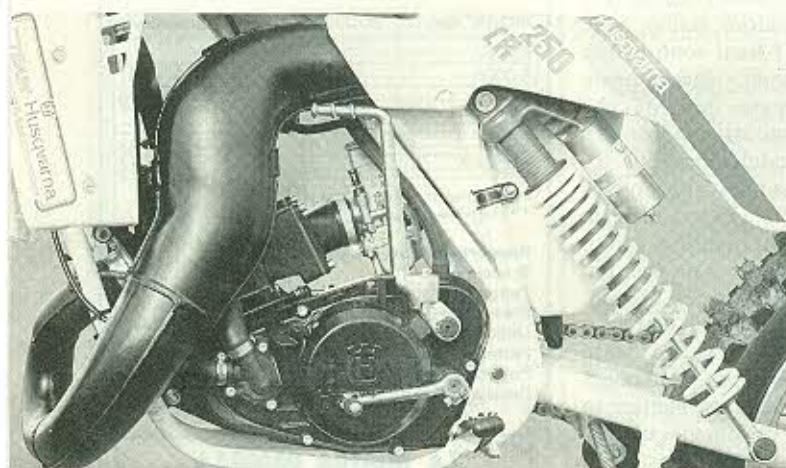
L'alimentazione è fornita da un carburatore Mikuni da 38 mm Ø, mentre l'accensione è elettronica a scarica capacitiva Motoplaf.

Caratteristica particolare di questo propulsore e comune soltanto alla Cagiva (che però è direttamente estrapolata dalla 125) riguarda il cambio a 6 velocità, quando invece tutte le altre «colleghe» hanno 5 marce.

COME VA - Anche

per la quarto di litro (come per la 125) si avverte subito di inforcare una moto «diversa». L'impostazione di guida pressoché identica resta sempre poco fluida nel rapporto pilota/macchina specialmente per il generoso dimensionamento generale che porta a una non eccezionale agilità, anche se (in riferimento alla cilindrata) in maniera meno evidente che non sulla 125. Qualche fastidio ha origine dall'ingombrante complesso di scarico. Si tratta di una moto impegnativa nonostante le buone qualità e dolcezza del propulsore. La rapidità di inserimento in curva non è fra le caratteristiche migliori, il davanti è pesante ed inoltre sul veloce abbisogna di una accurata messa a punto generale se si vogliono eliminare instabilità e sbandieramenti del retrotreno. Probabilmente se i responsabili italiani della Casa svedese ci avessero concesso maggior tempo per provare le moto (abbiamo fatto solo 15 giri di pista) avremmo anche potuto procedere a diverse tarature ed ottenere risultati senz'altro migliori. Per i freni valgono le stesse considerazioni fatte per la 125: cioè poco potenti, nemmeno eccessivamente modulabile l'anteriore, onesto il posteriore.

Niente di particolarmente brillante neppure per frizione e cambio, anche se non abbiamo mai trovato problemi di manovrabilità e precisione: si tratta semplicemente di due unità oneste che vanno usate senza tanti complimenti. A completare un quadro non particolarmente brillante sta il motore che ha dalla sua soltanto una eccellente regolarità ai bassi regimi. La potenza infatti è inferiore alla media, come pure progressione ed allungo, che risentono evidentemente del peso del veicolo. Sul banco è emersa una eccellente fluidità in basso, ma poca potenza in alto.

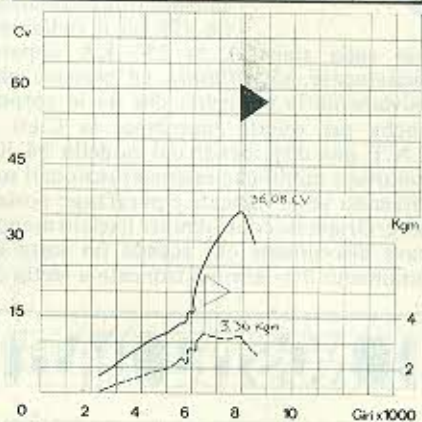


L'unica differenza apprezzabile tra 125 e 250 è la dimensione del motore: per il resto è tutto pressoché simile (telaio, ecc). Anche qui la sospensione posteriore è a doppio ammortizzatore



I NOSTRI DATI

LA RISPOSTA DEL BANCO



REGIME (Giri ²)	POTENZA (CV)	COPPIA (kgm)
8.500	29,47	2,48
7.900*	36,08	3,27
7.000	31,33	3,20
6.000	23,63	2,82
5.000	11,97	1,71
2.300**	3,27	1,01

* Regime di potenza massima
 ** Regime minimo possibile

Rapporto motore/banco: 3,15

Braccio: 716 mm

Temperatura: 12°C

Pressione: 763 mm/hg

Umidità relativa: 60%

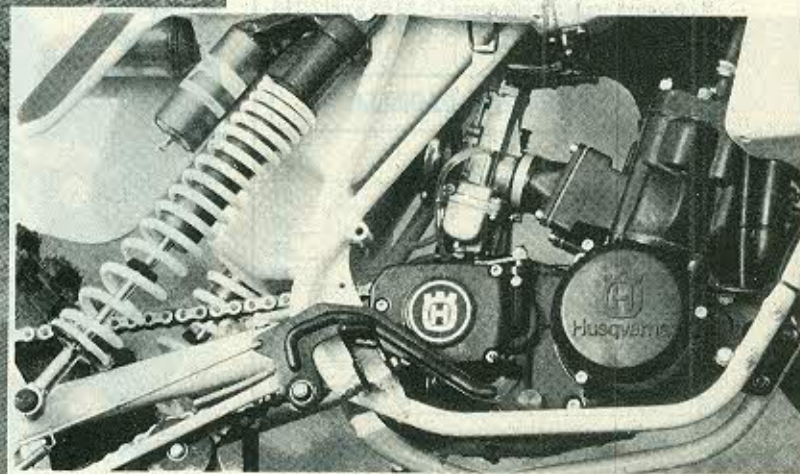
Fattore di correzione: 0,992

Potenza massima alla ruota: Cv 36,08 a giri 7.900

Coppia massima alla ruota: Kgm 3,36 a giri 6.500

LA NOSTRA PAGELLA

Linea	23
Finiture	25
Posizione di guida	23
Sospensioni	25
Motore	23
Frizione e cambio	25
Freni	20
Guida	26
Prestazioni	24
Prezzo	25
Totale	239



ESTETICAMENTE più riuscita e simmetrica della ottavo di litro, (la 125 ha il radiatore

solo sulla sinistra), la 250 KX appare decisamente più grintosa ed esprime già visivamente la cattiveria che ha in corpo. Anche per questa macchina, la Ciuti - C.N.T. non disponendo del modello '84, ha apportato modifiche estetico/funzionali sostituendo sella, fiancate e parafango posteriore. Originale come sempre il telaio monotrave discendente che scende fin sotto al basamento ove termina troncato a «fetta di

salame», dal quale si dipartono i due bracci della culla. La geometria di sterzo prevede un canotto inclinato di 28°30' ed una avancorsa di 118 mm per un interasse di 1465 mm. La forcella è una poderosa Kayaba con steli da 43 mm \varnothing a perno avanzato, oleopneumatica regolabile oltre che nel carico pneumatico anche su otto posizioni di freno idraulico in compressione. Al retrotreno spicca la stessa sospensione Uni-Trak utilizzata per la ottavo di litro (taratura a parte) con forcellone a sezione rettangolare ed ammortizzatore in posizione centrale/verticale, regolabile su quattro posizioni di freno idraulico (soltanto in compressione), oltre che naturalmente nella pressione e nel precario. Anche l'impianto frenante è identico a quello della sorella minore: un disco in ghisa da 210 mm \varnothing all'avantreno, ed un tamburo monocamma al retrotreno ma da 130 mm \varnothing in luogo dei 110 mm \varnothing delle 125.

Raffreddato a liquido con doppio radiatore e pompa centrifuga nel basamento il propulsore Kawasaki riproduce abbastanza fedelmente l'organizzazione meccanica della 125. Ha un cilindro con canna cromata con 8 luci con 6 travasi, l'induzione lamellare ed è alimentato da un carburatore Keihin PE 38. L'accensione è elettronica CDI, cioè a scarica capacitiva, ed anticipo variabile sempre per via elettronica.

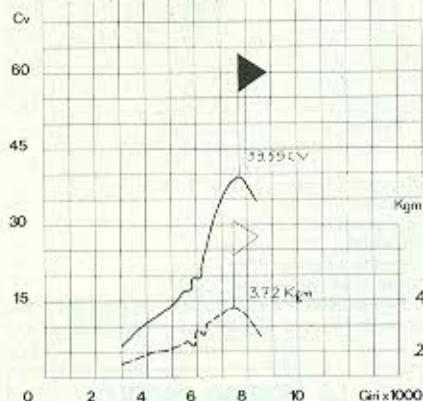
COME VA - Nonostante non sia la più alta del lotto, in sella a questa verdona si ha subito la sensazione di stare parecchio in alto. I piloti un po' «corti» appoggiano infatti a fatica i piedi a terra anche per via dei fianchi un po' larghi, caratteristici di questa macchina. Fatto questo che impone anche uno sforzo maggiore per l'azionamento della leva di avviamento che è pure

fulerata un po' in alto. I problemi di rigidità di risposta del retrotreno sono, sulla 250, ovviamente molto più evidenti che non sulla 125, per la superiore coppia e potenza a disposizione. Ricordiamo quanto sbandierava la moto con l'ammortizzatore di serie (Kayaba) e per questo ci sembra ancor maggiore l'efficienza della White Power (che abbiamo provato in contemporanea) che è effettivamente in grado di controllarne gli «umori» nella maggior parte delle situazioni. Anche l'avantreno è un po' rigido, fornendo spesso risposte brusche, ed abbiamo inoltre rilevato uno sbalzo eccessivo fra le estremità inferiori dei foderi, (accentuato dal superiore interasse degli steli rispetto alle altre forcelle) che alle inclinazioni più accentuate, arriva a conficcarsi nel terreno creando ovvi scompensi. Come per la 125 il disco anteriore si è dimostrato altamente efficace, ma forse un po' troppo pronto e brusco il che può mettere in crisi sui fondi viscosi con scarsa aderenza.

La frizione è risultata in ogni frangente eccellente, mentre il cambio, pur vantando una buona precisione, accusa una certa ruvidezza di innesti oltre ad una elevata distanza fra la leva di comando e la relativa staffa. La sensazione di potenza in sella a questa quarto di litro è notevole e nonostante sia stata superata da molte colleghe, resta sempre un motore pepato ed un poco brusco. È infatti depositario di una sostanziosa coppia ai regimi alti, che arriva in maniera quasi brutale, amplificata dalla tendenza a scodare dal retrotreno. In basso è apprezzabilmente fluido, ma penalizzato da una irregolarità di erogazione che si manifesta proprio immediatamente prima dell'entrata in coppia massima, con impennate incontenibili. Discreto l'allungo in fuorigiri. Trattandosi della versione '83, la KX 250 in questa prova è stata superata (in casa giapponese) oltre che dalla Suzuki (che era più potente anche nella edizione '83) dalla Honda, ed avvicinata dalla Yamaha.

I NOSTRI DATI

LA RISPOSTA DEL BANCO



REGIME (Giri ²)	POTENZA (CV)	COPPIA (kgm)
8.500	34.01	2.61
7.750*	39.59	3.56
7.000	35.81	3.55
6.000	-	-
5.000	14.11	2.12
3.000**	5.82	1.52

* Regime di potenza massima
** Regime minimo possibile

Rapporto motore/banco: 3.92

Braccio: 716 mm

Temperatura: 8°C

Pressione: 769 mm/hg

Umidità relativa: 21%

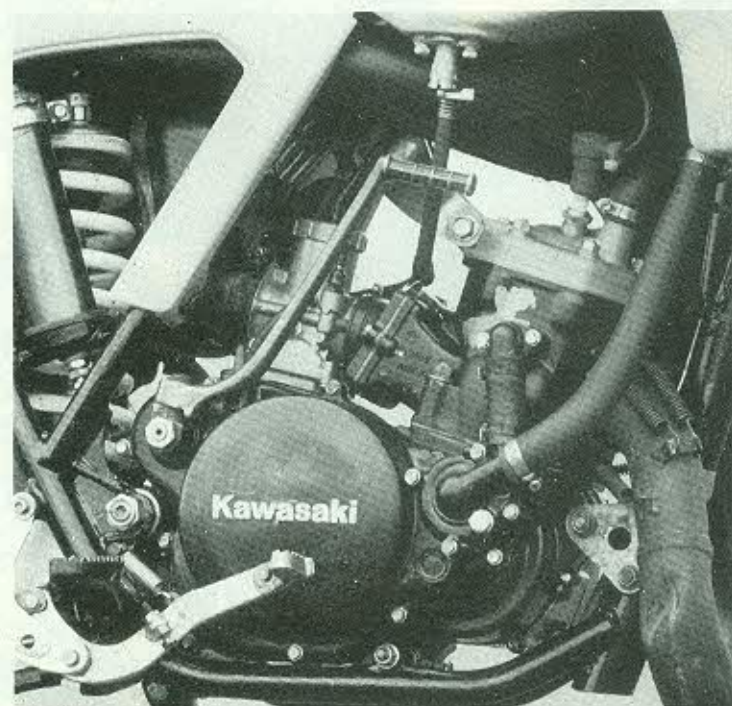
Fattore di correzione: 0.980

Potenza massima alla ruota: Cv 39.59 a giri 7.750

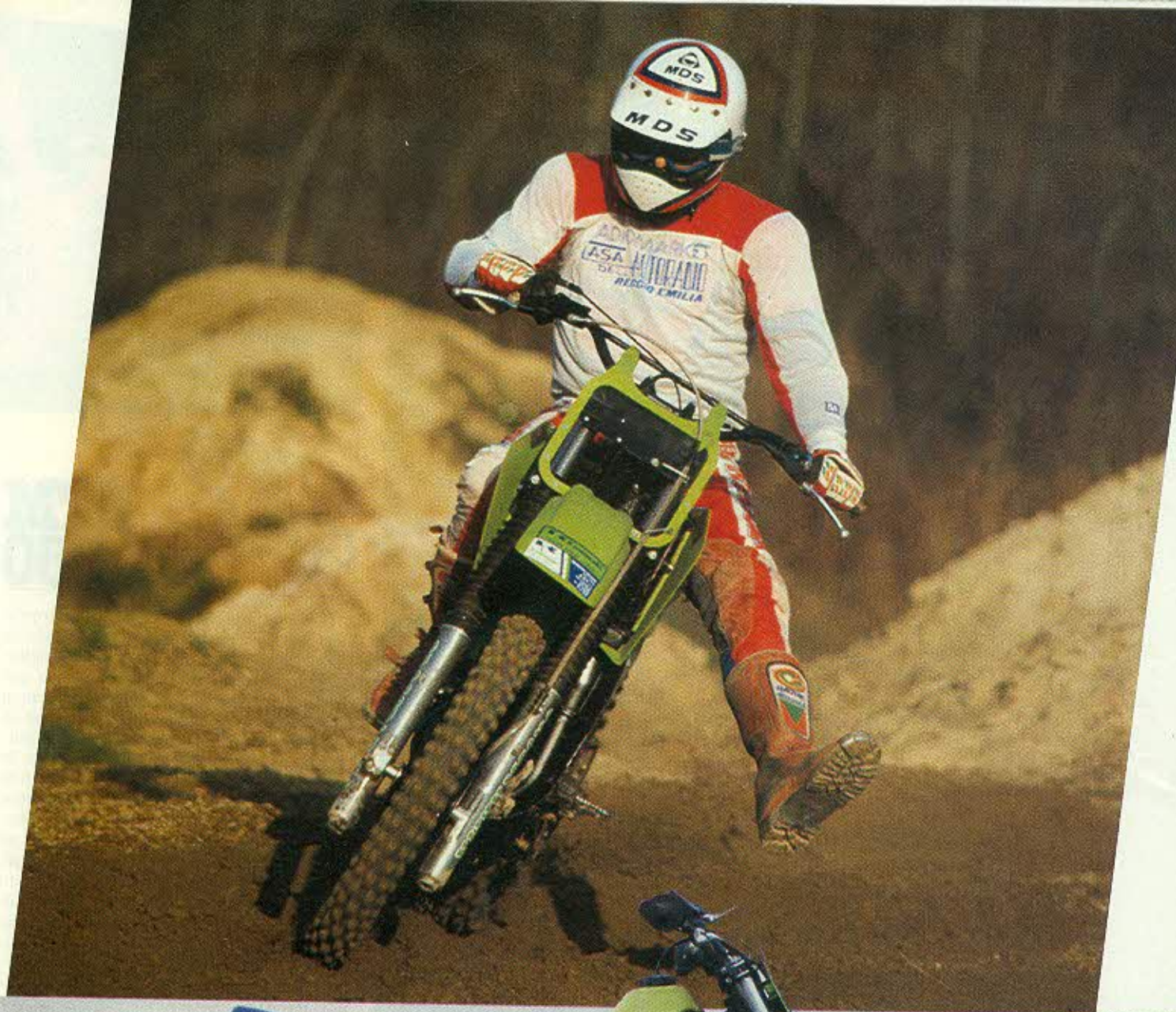
Coppia massima alla ruota: Kgm 3.72 a giri 7.450

LA NOSTRA PAGELLA

Linea	26
Finiture	27
Posizione di guida	26
Sospensioni	22
Motore	27
Frizione e cambio	29
Freni	29
Guida	21
Prestazioni	26
Prezzo	26
Totale	259



Il motore della KX 250 non è il più potente del lotto e si distingue per il comportamento brutale e pepato. La moto è abbastanza alta ed ingombrante ed ha subito lo stesso trattamento della 125 da parte dell'importatore con nuova sella, fiancate e portanumero

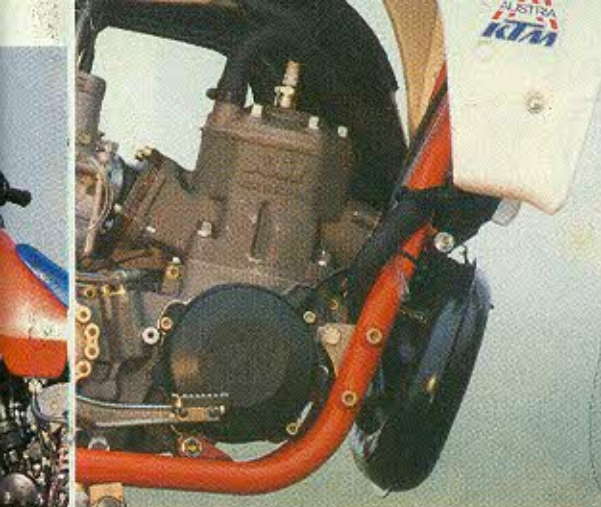




A TUTTO CROSS **KTM MX 250**

ANCHE SE non ha subito il vero e proprio «terremoto» che ha interessato la piccola 125, anche la 250 presenta numerosi miglioramenti e soprattutto un rendimento più elevato del precedente modello. Una nuova fasatura del diagramma di distribuzione ed un inedito impianto di scarico hanno permesso di migliorare apprezzabilmente le prestazioni del collaudato quarto di litro di Mattighofen. Monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido con radiatore «split», offre misure decisamente super quadre, ed un cilindro in ghisa con 7 luci e 6 travasi. L'aspirazione è lamellare (dietro a 6 petali) e l'alimentazione è fornita da un carburatore Bing da 38 mm \varnothing . Il pistone è in alluminio stampato con cielo piatto ed una sola fascia elastica e l'imbiellaggio scomponibile in tre pezzi nel pieno rispetto della tradizione duetempistica. Accensione elettronica Motoplat e cambio a cinque velocità completano il quadro di questo collaudato quarto di litro.





Una nuova fasatura del diagramma di distribuzione ed un inedito impianto di scarico hanno migliorato apprezzabilmente le prestazioni della KTM MX 250 rivelatasi macchina piuttosto maneggevole e sorprendentemente a suo agio nelle curve strette. Buona la stabilità sui terreni cedevoli mentre sul duro è un po' brusca la risposta del retrotreno



Il telaio monoculla sdoppiata a livello del cilindro ha direttrici di robusto diametro e la parte posteriore asportabile. La forcella è identica alla 125 a parte la taratura: una Marzocchi a perno in asse teleidraulica con steli da 40 mm \varnothing ed escursione di 300 mm. La geometria di sterzo risulta equilibrata con il canotto inclinato di 28°. La sospensione posteriore è la nota Pro-Lever monoammortizzatore centrale (con leveraggi modificati) provvista di un robusto forcellone in alluminio trafilato che per l'occasione è stato ridisegnato. Anche la 250 impiega il nuovo ammortizzatore White Power con serbatoio incorporato, regolabile sia in compressione che in rilascio. Identici alla 125 i freni: entrambi a doppia camma da 130 mm \varnothing sia all'avantreno che al retrotreno.

COME VA - Come la 125 gode di un'ottima impostazione di guida per la buona interrelazione fra sella e manubrio, e non abbiamo trovato proprio nulla da ridire sull'assetto in sella. A differenza della pressoché perfetta sorella minore, risulta tuttavia meno equilibrata a livello di sospensioni e sui terreni più duri, anche procedendo ad un'accurata taratura, la risposta, specie del retrotreno, resta un pelo più brusca del dovuto.

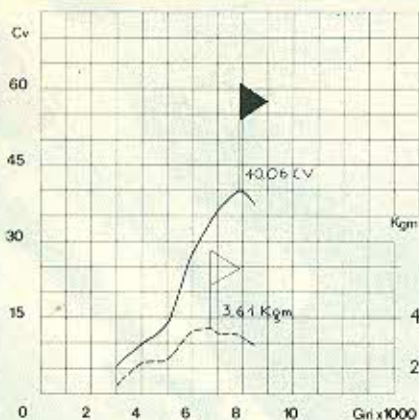
Relativamente alle quarto di litro, l'ab-

biamo trovata piuttosto maneggevole e sorprendentemente a suo agio nelle curve più strette e nei tornanti, ove sa inserirsi con lodevole fluidità. Nelle buche la stabilità è buona specie sui terreni cedevoli, mentre su quelli più accidentati il retrotreno non sempre è in grado di fornire una risposta corretta. Anche rapportati alle superiori prestazioni della 250, i freni (identici a quelli della 125) si sono mantenuti ottimi, specie il doppia camma anteriore che però conserva la sua caratteristica tendenza a fischiare fastidiosamente.

Ottimo il cambio: preciso e piacevolmente morbido anche se la prima marcia risulta un pelo più lunga del dovuto per i percorsi più angusti. Notevole la frizione che ha nella robustezza la sua carta migliore. Il motore offre un elevato livello prestazionale e va come appunto un buon due e mezzo dovrebbe andare: pieno in basso e tuttavia dolce, è potente ed offre un allungo insolito per una macchina di questa cilindrata. Caratteristica questa che abbiamo trovata confermata nella prova al banco: attacca senza problemi dai 3000 giri con oltre 5 CV ed «esplode» dopo i 5000 giri. L'allungo è veramente ottimo, visto che 600 giri oltre la potenza massima, il calo di potenza è inferiore all'8%.

I NOSTRI DATI

LA RISPOSTA DEL BANCO



REGIME (Giri/min)	POTENZA (CV)	COPPIA (kgm)
8.500	37,08	2,93
7.900*	40,06	3,33
7.000	36,82	3,38
6.000	27,12	3,52
5.000	13,20	2,32
3.000**	5,1	1,40

* Regime di potenza massima
** Regime minimo possibile

Rapporto motore/banco: 3,72

Braccio: 716 mm

Temperatura: 12°C

Pressione: 763 mm/hg

Umidità relativa: 60%

Fattore di correzione: 0,922

Potenza massima alla ruota: Cv 40,06 a giri 7.900

Coppia massima alla ruota: Kgm 3,61 a giri 6.750

LA NOSTRA PAGELLA

Linea	28
Finiture	26
Posizione di guida	29
Sospensioni	28
Motore	28
Frizione e cambio	28
Freni	30
Guida	27
Prestazioni	28
Prezzo	26
Totale	273





**A TUTTO
CROSS**

HONDA CR 250

È **SENZ'ALTRO** la più bella macchina del lotto, soprattutto per la grande grinta e la plasticità delle proporzioni. Dispone di un telaio monoculla sdoppiata (come la 125) con parte posteriore asportabile per facilitare la manutenzione. Anche per la quarto di litro è stata appena percettibilmente ritoccata la geometria di sterzo. L'inclinazione del canotto è scesa da 26°50' a 26°40', ma per le diverse piastre di avanzamento della forcella l'avancorsa è aumentata da 103 a 105 mm, in riferimento ad un interasse più compatto di 5 mm (1475 contro i precedenti 1480 mm). Il peso è invece aumentato (come per la 125) in seguito all'adozione del freno anteriore a disco e di altre «cosette». Forcella Showa da 43 mm Ø con taratura dell'idraulica ed ammortizzatore posteriore Showa ultraregolabile sia in compressione che in rilascio, in compagnia del sistema Pro-Link ad articolazione progressiva e di un forcellone in alluminio estruso diverso dal precedente (e responsabile delle variazioni di interasse) completano il quadro ciclistico. Anche sulla 250 il tamburo a doppia camma ha lasciato il posto ad un disco da 240 mm Ø con comando idraulico.

Il monocilindrico della CR 250 è quello che ha conosciuto il maggior incremento prestazionale rispetto ai concorrenti, tanto che da fanalino di coda dello scorso anno è salito ai vertici della categoria, al primo posto, praticamente a pari merito col Suzuki RM. Sono state apportate le «solite» modifiche al cilindro con camma in ghisa (6 luci in totale con 4 canali di travaso), migliorata la testata e l'induzione lamellare,

variato il tipo di carburatore (sempre Keihin PE 40) serie «D» invece che «C», ed inoltre è stato aumentato il rapporto di compressione da 8,4:1 a 8,6:1. Anche in questo caso rimarchevole per gli effetti, come vedremo, ottenuti, è stata l'adozione dell'ATAC (Automatically controlled Torque multiplication Chamber system) che per la 250 gode di un volume risonante maggiore rispetto alla 125 integrato nella fusione del cilindro (pur funzionando sempre con lo stesso principio) e di una valvola a fungo come sui motori a 4 tempi.

COME VA - Se la 125 ci ha affascinato la CR 250 ci ha letteralmente estasiato soprattutto per l'eccellente maneggevolezza che la rende competitiva con le più agili 125. Fruibilissima da chiunque, gode di una impostazione di guida fluida e naturale, che sembra fatta per mettere istantaneamente a proprio agio il pilota. Seppure un pelo più rigida di sospensioni della CR 125, copia con impeccabile precisione le malformazioni dei fondi più accidentati, originando poco stress. Soltanto sui terreni poco cedevoli abbiamo rilevato una certa tendenza del retrotreno a rispondere bruscamente scaricandosi sulle buche più accentuate, con particolare evidenza in discesa.

L'impianto frenante, identico alla sorella minore, offre pressoché le stesse ottime caratteristiche deceleranti che eccellono soprattutto per modulabilità: senza dubbio la migliore dei valori in campo. Niente da segnalare per frizione e cambio se non per ribadire l'eccellente livello della prima, dolce, modulabile ed estremamente progressiva e la silenziosità, rapidità e dolcezza del secondo.

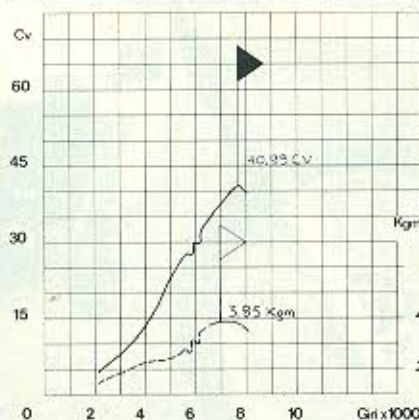


Il propulsore della CR 250 è quello che ha conosciuto il maggior incremento prestazionale rispetto ai concorrenti. È salito così ai vertici della categoria e divide il primo posto col Suzuki RM. Con l'adozione del sistema ATAC ha guadagnato grande regolarità e sostanza ed una eccellente progressività di recupero dei giri fin dai regimi intermedi. L'induzione è lamellare, il carburatore un Keihin PE 40 serie «D»

All'insegna della dolcezza è anche lo stupendo propulsore che con la «cura ATAC» ha guadagnato grande regolarità e sostanza (in quinta si può procedere a passo d'uomo né più né meno come su una motocicletta da strada) ed una eccellente progressività di recupero dei giri fin dai regimi intermedi. Anche per queste caratteristiche il motore Honda, al di là della sua prontezza, non impressiona mai troppo per la potenza. Sembra quasi che in certi casi ne sia carente, come pure di allungo, ma basta passare rapidamente ad un rapporto superiore piuttosto che stare a tirare a fondo le marce per accorgersi che ci si muove in maniera molto più redditizia. Sul banco è stato il più potente assieme al Suzuki.

LA NOSTRA PAGELLA

LA RISPOSTA DEL BANCO



REGIME (Giri ²)	POTENZA (CV)	COPPIA (kgm)
8.500	—	—
7.750*	40,99	3,79
7.000	37,63	3,85
6.000	—	—
5.000	23,24	2,38
2.150**	4,39	1,46

* Regime di potenza massima
** Regime minimo possibile

Rapporto motore/banco: 3,58

Braccio: 716

Temperatura: 11°C

Pressione: 772 mm/hg

Umidità relativa: 55%

Fattore di correzione: 0,976

Potenza massima alla ruota: Cv 40,99 a giri 7.750

Coppia massima alla ruota: Kg 3,85 a giri 7.000

LA NOSTRA PAGELLA

Linea	LODE
Finiture	30
Posizione di guida	LODE
Sospensioni	27
Motore	30
Frizione e cambio	LODE
Freni	30
Guida	27
Prestazioni	30
Prezzo	21
Totale	300

**A TUTTO
CROSS**

SUZUKI RM 250

PER LA QUARTO di litro Suzuki da 250 cc gli interventi sono stati maggiori sulla ciclistica che non su meccanica e rendimento, già lo scorso anno ai massimi vertici prestazionali. La geometria di sterzo ha subito infatti importanti interventi per recuperare un po' di maneggevolezza visto che l'interasse di 1475 mm (adottato già dallo scorso anno) è piuttosto importante. Più che sulla variazione dell'angolo del canotto (soltanto ritocato da 29°40' a 29°30') si è lavorato sulle

piastre di avanzamento visto che ora con quelle impiegate l'avancorsa è scesa dai precedenti 123 mm ad appena 108 mm, con un calo quindi di ben 15 mm.

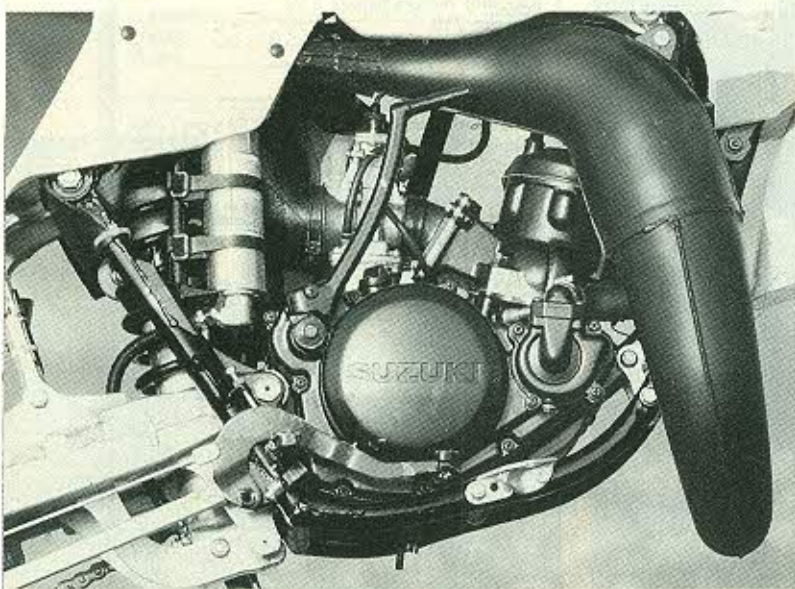
La sospensione anteriore, oleopneumatica a perno in asse con steli da 43 mm \varnothing , è una Kayaba regolabile nel freno idraulico oltre che nella pressione di gonfiaggio, ed al retrotreno troviamo un ammortizzatore sempre Kayaba ultraregolabile nella pressione di gonfiaggio, nel precarico molla e nel freno idraulico sia in estensione che in compressione. La sospensione posteriore è

la nota Full-Floater (letteralmente «tutto flottante») con ammortizzatore sistemato centralmente e curva di funzionamento progressiva. Per i freni: doppia camma anteriore da 130,7 mm \varnothing e monocamma posteriore dello stesso diametro.

Più che interventi radicali, la meccanica ha subito semplicemente affinamenti (luci, scarico e cilindro, rapporto di compressione da 8,4 a 8,5:1) che ne hanno comunque incrementato il rendimento, visto che ora è il motore più potente della categoria. Il cilindro ha canna in ghisa con luci (6 più una di scarico con traversino) e canali di travaso e l'induzione lamellare. Il carburatore è un Mikuni VM 36 SS, mentre l'accensione è la nota Suzuki-PEI a scarica capacitiva. Raffreddato a liquido, impiega



La Suzuki RM 250 ha subito i maggiori interventi a livello di ciclistica mentre la meccanica ha subito soltanto alcuni affinamenti che ne hanno comunque incrementato il rendimento. Il motore è ora il più potente della categoria, ed ha caratteristiche di erogazione eccezionali. È estremamente sostanzioso ai bassi e fornisce un tiro quasi incontenibile fin dai regimi intermedi. Dai 29 CV a 6000 giri la coppia è costante fino agli 8.100 giri della potenza massima



due semi-radiatori Nippondenso in alluminio fra i più leggeri in assoluto.

COME VA - La 250 è decisamente meglio impostata della versione di minor cilindrata (che è pur sempre campione del mondo 1983) per la sella meglio posizionata, un manubrio finalmente corretto ed una confluenza sella-serbatoio molto meglio raccordata. Nonostante la rilevante potenza e coppia a disposizione non incute soggezione, ma si lascia condurre docilmente grazie alle buone caratteristiche di maneggevolezza ed agilità ed al comfort garantito dalle sospensioni che sono ai migliori livelli in fatto di efficienza. Vanno comunque tarate accuratamente in funzione del percorso con

la sicurezza di trovare spesso le regolazioni ottimali. Il comportamento della ciclistica è altamente efficiente, tanto che appare come la più redditizia del lotto pur se con qualche riserva per l'avantreno che in talune situazioni ha mostrato la tendenza a «prendere sotto». Ancora eccezionali i freni che non hanno mostrato di avere minimamente risentito — pur essendo identici al 125 — dell'incremento di prestazioni e del maggior peso.

Come per i freni le stesse considerazioni valgono per frizione e cambio entrambi molto efficienti e docilissimi in ogni condizione. Il motore è risultato il migliore del lotto con caratteristiche di erogazione semplicemente eccezionali. Pur non «esageran-

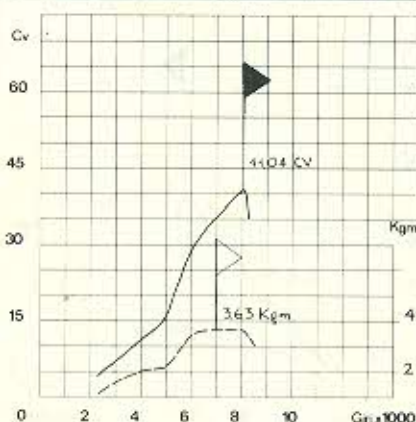
do» come Honda e Yamaha, gira comunque sempre estremamente sostanzioso ai bassi, e fornisce un tiro fin dai regimi intermedi quasi incontenibile, che stabilisce subito un divario con la concorrenza. La botta di potenza è poderosa e tuttavia estremamente controllabile e fluida producendosi poi in un allungo sconosciuto alla maggioranza delle quarto di litro.

Inutile dire che anche sul banco la 250 RM ha fatto faville partendo con quasi 4 CV a soli 2300 giri, arrivando poi ad una «botta» di oltre 29 CV alla ruota a soli 6000 giri e da qui con progressione incontenibile e praticamente coppia costante fino agli 8100 giri della potenza massima: la più alta rilevata in questa prova.



NOSTRI DATI

LA RISPOSTA DEL BANCO



REGIME (Giri/')	POTENZA (CV)	COPPIA (kgm)
8.500	—	—
8.100*	41,04	3,63
7.000	35,44	3,63
6.000	28,78	3,44
5.000	14,65	2,10
2.300**	3,63	1,15

* Regime di potenza massima
** Regime minimo possibile

Rapporto motore/banco: 3,66
Braccio: 716
Temperatura: 11°C
Pressione: 772 mm/hg
Umidità relativa: 58%
Fattore di correzione: 0,976
Potenza massima alla ruota: Cv 41,04 a giri 8.100
Coppia massima alla ruota: Kgm 3,63 a giri 7.000

LA NOSTRA PAGELLA

Linea	26
Finiture	26
Posizione di guida	28
Sospensioni	29
Motore	30
Frizione e cambio	LODE
Freni	LODE
Guida	30
Prestazioni	30
Prezzo	23
Totale	282

PER IL 1984 la YZ 250, da anni cavallo di battaglia della Casa di Iwata, promette una rinnovata competitività grazie ai significativi miglioramenti di cui hanno goduto motore e ciclistica. Come per la 125 il telaio è stato ridisegnato in vista di ottenere una migliore distribuzione dei pesi ed un abbassamento del centro di gravità. La poderosa forcella anteriore Kayaba con steli da 43 mm \varnothing , ha la regolazione del freno idraulico in compressione. La geometria di sterzo piuttosto agile, prevede un canotto incli-

nato di 28° rispetto alla normale al suolo, il tutto per una avancorsa di 119 mm; equilibrata in raffronto ad un interasse di 1470 mm. La sospensione posteriore monoammortizzatore New Monocross, facente capo ad un bel forcellone in alluminio trafilato, impiega una più compatta unità ammortizzante (Kayaba regolabile sia in compressione che in estensione) che nonostante sia più corta di 38 mm e con minor corsa effettiva, grazie alle modifiche ai cinematismi della sospensione garantisce la stessa escursione alla ruota, pur godendo di una più favorevole curva di progressività. Come per la 125, all'avantreno viene impiegato un freno a doppia camma da 130 mm \varnothing e posteriormente una unità monocamma dello stesso diametro.

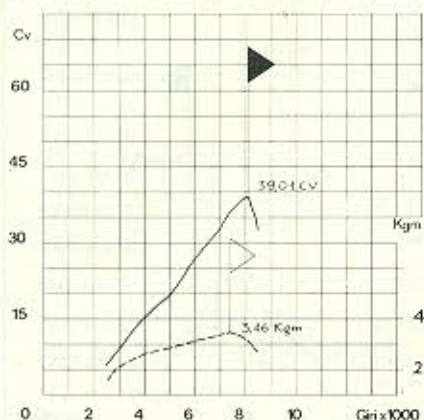
Il cilindro, in lega leggera con canna in ghisa provvisto di un totale di 9 luci (4 i canali di travaso) ha goduto delle stesse modifiche alla fasatura apportate al 125, che ne hanno notevolmente incrementato le prestazioni. Nuovo è l'impianto di scarico con silenziatore in alluminio. Immutato il carburatore Mikuni VM 38 SS (mentre la cassetta filtro è di maggior capacità) che alimenta un compatto pacco lamellare all'induzione, e l'accensione è la solita CDI a scarica capacitiva. Sempre qualificante la presenza dell'arcinota YPVS (Yamaha Power Valve System) cioè la famosa valvola parzializzatrice della luce di scarico, principale responsabile della grande sostanza ai bassi regimi. Irrobustimenti hanno pure interessato il circuito di raffreddamento con una pompa maggiorata e la trasmissione che dispone di un cambio con rapporti più ravvicinati.

COME VA - Inutile dire che ci siamo trovati subito a nostro agio in sella a questa Yamaha, anche se avremmo qualcosa da ridire sulla conformazione del manubrio un po' altino ed eretto con un marcato dislivello rispetto alla sella, troppo morbida. È una impostazione che invita a stare in piedi e piuttosto arretrati (per gli staffoni posti un po' indietro) e si scopre presto che questa è la posizione che offre il miglior controllo. La guidabilità è molto buona anche se in certe situazioni abbiamo avuto l'impressione che lo sterzo tendesse a «prendere sotto». La forcella è sempre controllatissima, e tendenzialmente frenata in compressione ma è specialmente il New Monocross posteriore che strappa i maggiori elogi: la miglior sospensione posteriore che abbiamo provato su terreno compatto. La stabilità è eccellente specie sulle buche molto serrate ove la progressività del retrotreno viene autorevolmente fuori. I freni sono potenti e prontissimi di intervento. L'anteriore non è però molto modulabile, mentre il posteriore ha un intervento decisamente più progressivo. La frizione compete con le unità Honda in fatto di modulabilità e dolcezza, come pure il cambio, manovrabilissimo, con corsa contenuta ed innesti molto precisi. Le marea sono ben ravvicinate, con una prima corta a differenza delle altre quarto di litro che spesso peccano in lunghezza.

Per quanto riguarda il motore prevale decisamente ai bassi regimi e lascia un attimo interdetti sulle prime poiché davvero non ci si aspetta tanta prontezza alla minima rotazione dell'acceleratore. La potenza massima è su livelli medio alti, ma avremmo preferito un pelo di allungo in più. Il banco ha confermato quanto asserito visualizzando una curva di erogazione quasi quattro-tempistica, estremamente lineare e progressiva, ed una curva di coppia regolarissima ed omogenea.

I NOSTRI DATI

LA RISPOSTA DEL BANCO



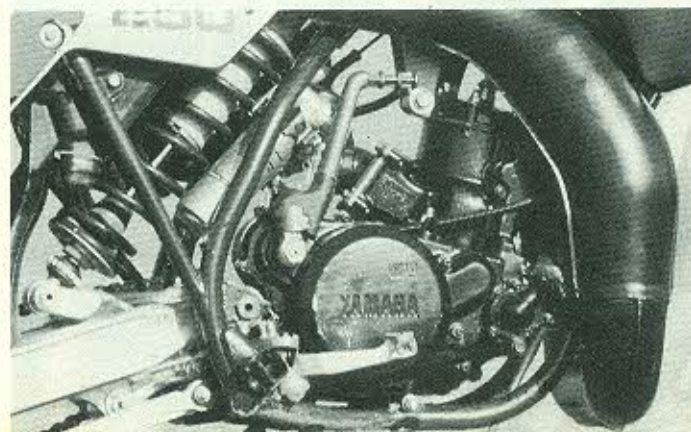
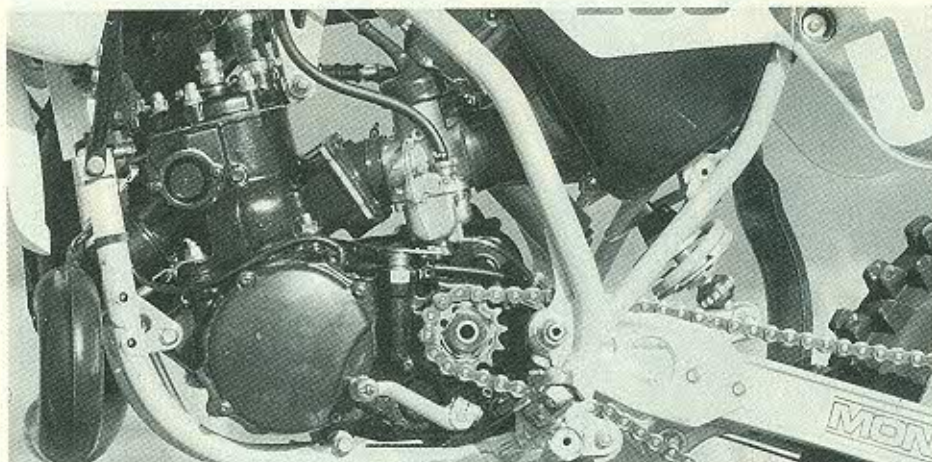
REGIME (Giri/1000)	POTENZA (CV)	COPPIA (kgm)
8.500	32,41	2,71
8.100*	39,01	3,10
7.000	32,22	3,33
6.000	27,01	3,13
5.000	19,22	2,84
2.500**	5,75	1,61

* Regime di potenza massima
** Regime minimo possibile

Rapporto motore/banco: 3,51
Braccio: 716
Temperatura: 6°C
Pressione: 760 mm/hg
Umidità relativa: 59%
Fattore di correzione: 0,982
Potenza massima alla ruota: Cv 39,01 a giri 8.100
Coppia massima alla ruota: Kgm 3,46 a giri 7.400

LA NOSTRA PAGELLA

Linea	30
Finiture	29
Posizione di guida	27
Sospensioni	LODE
Motore	27
Frizione e cambio	30
Freni	28
Guida	27
Prestazioni	28
Prezzo	23
Totale	282



La Yamaha YZ 250 ha goduto di significativi miglioramenti sia al motore che alla ciclistica. Il telaio è stato ridisegnato per ottenere una miglior distribuzione dei pesi ed un abbassamento del centro di gravità. Ottimo il rendimento della sospensione posteriore New Monocross



MOTO LAVANDA - BREVIAZZE (VI) - (17)



Cinghie di fissaggio della Polini Motori

■... NEMBRO - La Polini Motori ha messo in commercio delle nuove cinghie di fissaggio studiate per soddisfare le esigenze del motociclista, ma non solo per esso. Infatti questo prodotto può essere utilizzato anche dal settore nautico, dal campeggiatore, e da chi esegue trasporti leggeri. Realizzate in particolare materiale plastico messo a punto in USA, in grado di sopportare pesi e torsioni che non ha riscontrato cedimenti neppure dopo i duri e innumerevoli test di resistenza, mantenendo inalterate le sue caratteristiche molecolari sia nel tempo che nelle peggiori condizioni.

Modifiche J.M.X per Beta CR e GS

■... S. SEVERINO MARCHE (MC) - In attesa che la Betamotor di Firenze sforni i nuovi modelli cross 125 e 250, la ditta J.M.X. di S. Severino Marche, in collaborazione con la Motortecca di Brescia, ha messo a punto una trasformazione ad acqua per il Beta 250 cross e regolarità. Cilindro di nuovo disegno, senza alettatura ed un nuovo diagramma per un aumento di potenza di 3HP, sono le principali caratteristiche di questa modifica, che quanto prima verrà estesa anche alle 350 e 500, CR e GS. Per qualsiasi informazione rivolgersi a: J.M.X., Via A. Di Piergiacomo, 62027 S. Severino Marche (MC), Tel. 0733/63.81.97. (g. s.)



■... MONTICELLO (CO) - Riconoscendo per l'opera svolta dalla Clinica Mobile sui circuiti di tutta Europa, con particolare riferimento agli «straordinari» causati da Eugenio Lazzarini nel corso del 1983, la Agrati-Garelli ha voluto fare omaggio di un Katia con avviamento elettrico per agevolare gli spostamenti del personale della Clinica Mobile nell'ambito del paddock.

Nella foto, Daniele Agrati, presidente della Squadra Corse Garelli, ed Eugenio Lazzarini, al momento della consegna al dottor Costa del Katia Electric Starter.

KTM

«La più veloce 125 cross che mai abbiamo provato», questo è quanto la rivista specializzata nordamericana «dirt-bike» ha scritto sulla nuova KTM MX 125. Super leggera e potente: Dalle piste dei gran premi, direttamente alla produzione di serie. Con un peso a secco di soli 87,2 kg, la MX 125 è la più leggera della sua classe. Questo risultato è stato ottenuto con la produzione di un nuovo motore. Il due-tempi ad alimentazione lamellare pesa esattamente 17 kg. KTM MX 125: un «peso-piuma», tuttavia un gigante per la potenza che esprime: 34 cavalli 10500 giri/min. e questo con una «vera» potenza, come ha confermato «dirt-bike». Anche la parte ciclistica è stata ugualmente collaudata. Il telaio monotubo, la sospensione posteriore «Pro-Lever» e la robusta forcella anteriore garantiscono un'ottima maneggevolezza ed un'eccezionale tenuta.

● La posizione ribassata del serbatoio migliora il baricentro

● Peso a secco solo 87,2 Kg

● Nuovo ammortizzatore White-Power con serbatoio incorporato.
● Nuovo sistema «PRO-LEVER» con escursione di 320 mm

● Nuovo motore ad alimentazione lamellare con 34 CV a 10500 giri/min.

● Forcella telescopica con escursione di 300 mm.
● Freno a doppia camma di elevate prestazioni

● Freno a doppia camma d'notevole efficacia.
● Nuova forcellone in lega leggera.



RACCOMANDA I PRODOTTI





GILERA PER UN CAMPIONE

GILERA PER TE HX 250 LC



SANGUINETTI



Firma il cross italiano

Gilera ha affermato ancora una volta la sua superiorità con la vittoria indiscussa ai Campionati Italiani Cross 1982/1983, nelle classi 125 e 250. Questa superiorità è a disposizione di tutti gli appassionati. Come già la HX 125 LC anche XH 250 LC, la moto del campione, da oggi è pronta per le tue vittorie.