

moto 43 sprint

CHE COLPO!

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



CHE PAURA!

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



PROVATOTALE



FEBBRE GIÀ





ALLA

SUZUKI RM 125 - RM 250

La Suzuki disseppellisce l'ascia di guerra ed è pronta a lottare con la concorrenza grazie a queste due nuove ed efficientissime proposte per la stagione agonistica 1989



■ LA SUZUKI PER LA STAGIONE '89 HA SCELTO LA STRADA DELLE CROSS DI SERIE AD ALTISSIMO LIVELLO. INFATTI LE RM 125 E 250 SONO GIÀ PERFETTE PER CORRERE E AL PILOTA RIMANE SOLO IL SEMPLICE LAVORO DI REGOLARE LE SOSPENSIONI ■

Carlo Iotti e Fausto Severi - foto Iotti

A GIUDICARE dall'andamento delle ultime stagioni, la Suzuki sembrava avere in qualche modo sotterrato l'ascia di guerra nel settore cross. I brillanti risultati ottenuti da Honda e Yamaha e soprattutto dalla crescente Kawasaki, hanno fatto passare un po' in sordina il grosso lavoro di sviluppo che è invece stato fatto attorno alle macchine gialloblù di Hamamatsu.

Soprattutto per le cross di serie, con la produzione '89 la Suzuki ha dimostrato di avere un

SEGUE A PAG. 43



FEBBRE GIALLA

SUZUKI RM 125 - RM 250

prodotto di alto livello e senza dubbio decisamente competitivo, in grado di tenere brillantemente testa alle più celebrate avversarie. Ci sono dunque tutte le premesse perché la Suzuki si riporti nel cross ai livelli gloriosi di qualche anno fa e lo abbiamo ben verificato nel corso di una approfondita prova completa di rilevazioni strumentali dei due recenti modelli della serie RM. Fino a poche stagioni fa infatti, chi voleva partecipare alle competizioni senza disporre del supporto di un grosso team, doveva preparare e modificare adeguatamente la sua cross di serie, per renderla un pelo più competitiva ed avvicinarla al rendimento delle macchine dei team ufficiali. Nei

COME SONO FATTE

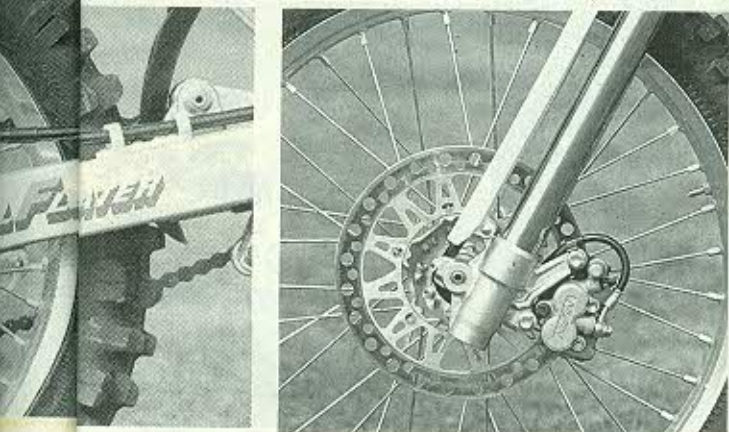
Simili sotto molti aspetti le due RM mantengono il tradizionale colore giallo; fatta eccezione per la sella colorata di blu, col risultato di esaltare la linea filante con forme più arrotondate.

Curate sotto tutti i punti di vista le Suzuki vantano molti particolari in alluminio, bulloni e dadi alleggeriti, ed anche il perno ruota è cavo all'interno.

I due telai praticamente analoghi, sono realizzati in acciaio al cromo-molibdeno. Entrambi studiati al computer, sono stati sottoposti a numerose prove di rottura,

sostituzione delle molle. Il monoammortizzatore Full Floater è identico alla 125 compreso il forcellone in alluminio. L'impianto frenante uguale nelle due cilindrate, ha subito alcune modifiche: il disco anteriore è stato portato da 240 mm \varnothing a 250 mm \varnothing con pinza flottante a doppio pistoncino parallelo. Il freno posteriore, sempre a disco, ha invariato il diametro (220 mm) ma è stata modificata la pinza.

Il compatto propulsore monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido che equipaggia la RM 125 '89 è totalmente rinnovato. Le sue misure sono state portate a 54 x 54,5 mm pari ad una cilindrata di 124,82 cm³. Gli interventi



■ SULLA RM 250, CHE MONTA UN VIGOROSO MONOCILINDRICO DUE TEMPI CAPACE DI EROGARE OLTRE 46 CAVALLI ALLA RUOTA, SPICCA LA FORCELLA «UPSIDE DOWN» CON ESCURSIONE DI 310 MILLIMETRI. LA FRENATA È AFFIDATA A DUE DISCHI: L'ANTERIORE HA UN DIAMETRO DI 250 MM; 220 QUELLO DIETRO ■

modelli '89 ed in particolare con le nuove RM Suzuki, tale preparazione, viene direttamente effettuata dalla Casa costruttrice, per cui al pilota non resta altro che adattarsi la moto migliorando la taratura delle sospensioni e scegliendo magari le coperture che più aggradano, per raggiungere il miglior feeling.

Le nuove RM sono dunque due grandi moto che ridaranno lustro al grande marchio di Hamamatsu che però, ci spiace dirlo, non viene rappresentato sul nostro mercato in maniera proporzionata al suo nome. I modelli cross Suzuki, distribuiti in Italia dalla Carpi Motor di Reggio Emilia, ci sono stati infatti concessi in prova con molte difficoltà, quasi ci venisse fatto un regalo, con un'assistenza approssimata ed una superficialità che ci hanno deluso.

Le Suzuki cross '89 sono veramente ricche di innovazioni tecniche, frutto dell'esperienza maturata nelle competizioni che ha permesso di produrre macchine essenziali ed estremamente curate.

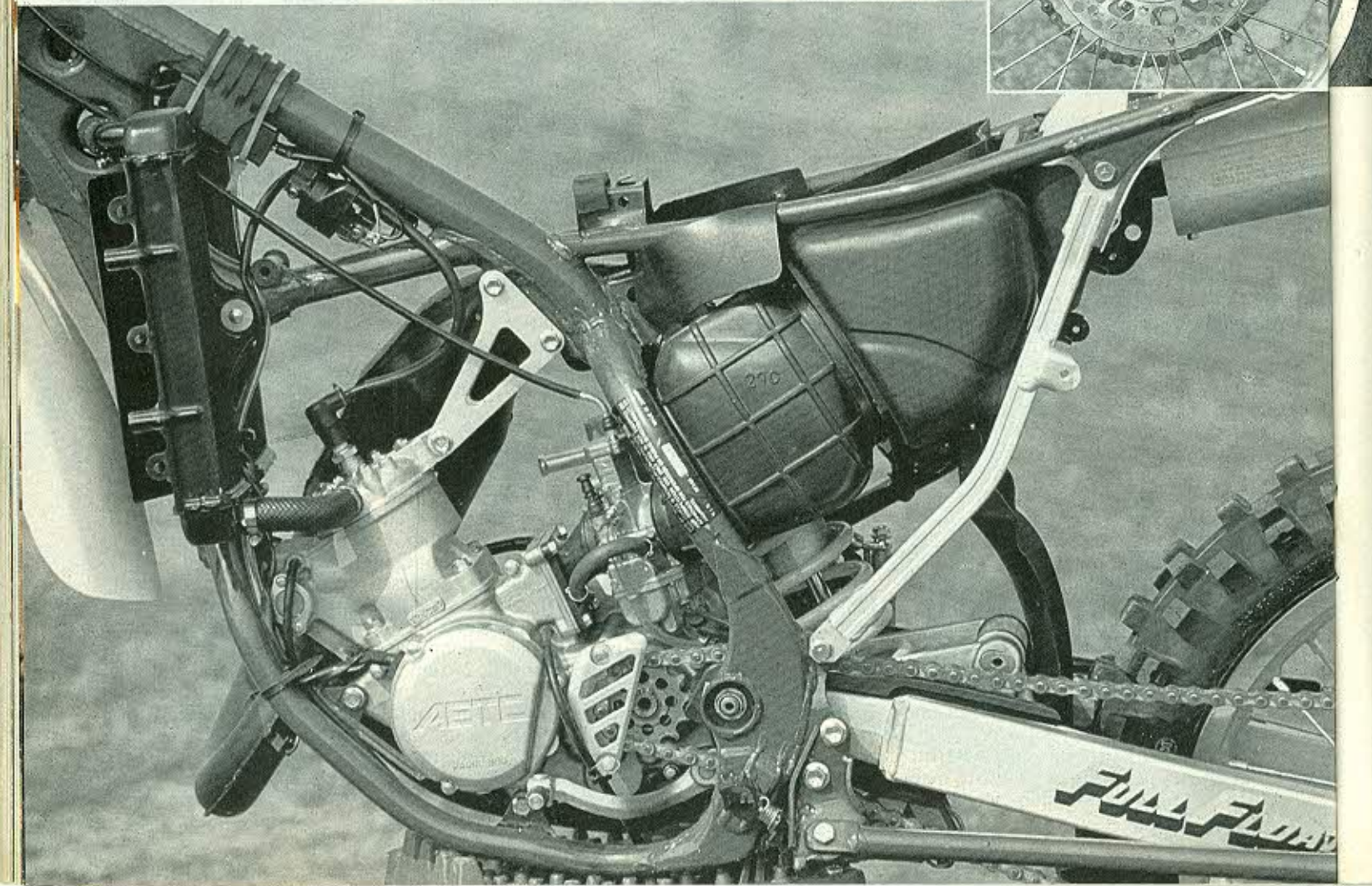
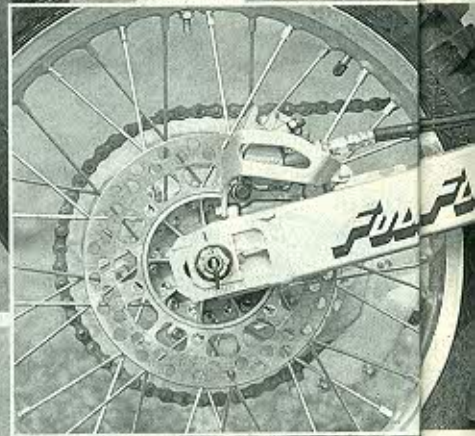
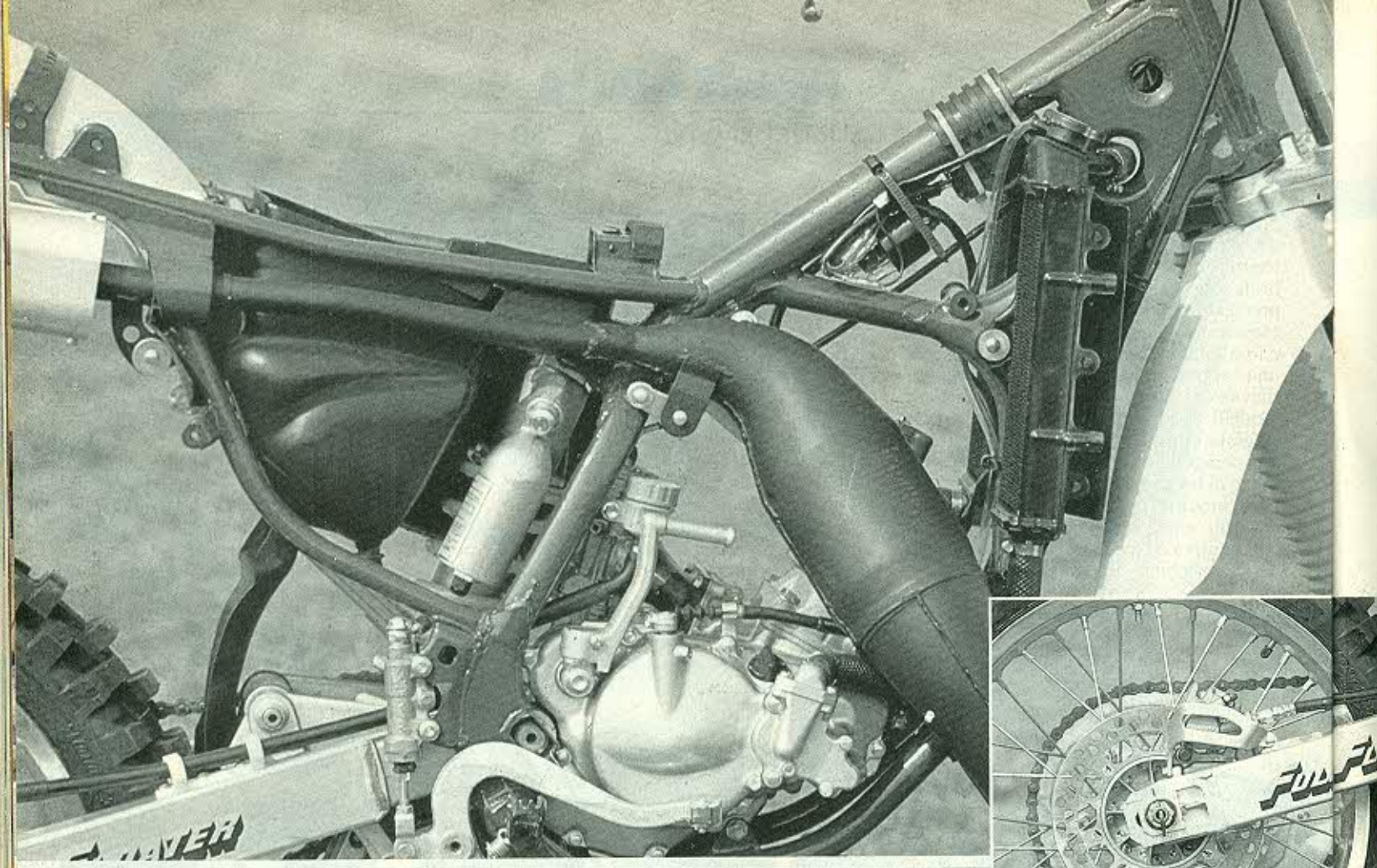
per ricavarne i dati necessari per permettere di rinforzarli nei punti più critici. La RM 250 ha subito un'ulteriore modifica nelle geometrie di sterzo per conseguire una migliore maneggevolezza e le pedane sono state alzate per evitare contatti col terreno su percorsi tormentati.

Il telaio monoculla sdoppiata, nella RM 125 è accoppiato ad una forcella molto professionale di tipo convenzionale ma con un diametro degli steli di ben 46 mm, ha un'escursione di 310 mm e 21 possibilità di regolazione sia in estensione che in compressione. La sospensione posteriore monoammortizzatore Full Floater è incentrata su di un ammortizzatore che garantisce un'escursione di 324 mm, ed anche in questo caso molteplici sono le possibilità di regolazione: 18 per il freno idraulico in compressione e 21 in estensione. Nella quarto di litro la nuovissima forcella a steli rovesciati rappresenta un vero punto di forza con 24 regolazioni possibili sia in estensione che in compressione, oltre alla possibilità di

sulla meccanica comprendono l'adozione di una nuova induzione lamellare direttamente nel carter, ed inedito è anche il «pacco» lamellare. Un carburatore Mikuni da 35 mm «Slingshot» cura l'alimentazione, assistito da una cassetta filtro maggiorata. Nuovo è il disegno dell'impianto di scarico, e non manca la valvola AETC che varia l'altezza della luce di scarico in funzione del regime di rotazione. L'accensione è elettronica CDI e l'avviamento è a kick starter. Il cambio è sempre a sei rapporti e la frizione multi disco in bagno d'olio.

Lo stesso procedimento di affinamento è stato adottato per il propulsore della 250. Il potentissimo monocilindrico a due tempi si è visto aumentare la cilindrata da 246 cm³ a 249 cm³, mentre per controllare le più elevate prestazioni è stata maggiorata la portata della pompa del raffreddamento del 40%. Anche per quanto riguarda la RM 250, l'induzione lamellare è stata portata direttamente nel

SEGUE A PAG. 45



FEBBRE GIALLA

SUZUKI RM 125 - RM 250

carter assistita da un inedito carburatore Mikuni da 38 mm del tipo «Slingshot» a valvola semipiatta e la cassetta filtro è stata aumentata del 15%. La valvola AETC varia, come nella 125, l'altezza della luce di scarico in funzione dei giri del motore e dell'apertura dell'acceleratore adeguando così, come avviene per la maggior parte dei moderni motori a due tempi, la resa del propulsore al regime.

La frizione a dischi multipli in bagno d'olio è stata irrobustita, il cambio, preciso e resistente nella versione '88, ha mantenuto le stesse caratteristiche, sempre 5 le marce.

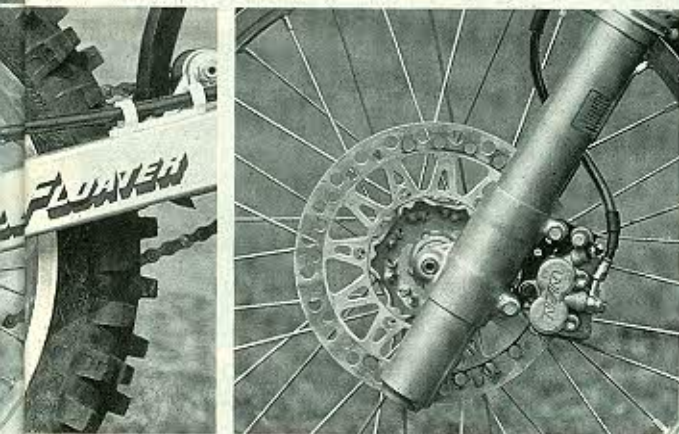
L'accensione elettronica CDI prevede l'anticipo elettronico.

altrettanto efficace nella pratica, è coadiuvato da un azzeccato sistema ammortizzante, la forcella con un diametro di ben 46 mm e con un'escursione di 310 mm risulta competitiva anche con le più sofisticate upside-down, limitando notevolmente il fondo corsa e gli svergolamenti in frenata. Posteriormente il monoammortizzatore Full-Floater, dopo essere stato tarato in modo ottimale, impedisce al retrotreno di rimbalzare fastidiosamente, e permette in accelerazione di scaricare a terra tutta la potenza in spazi brevi.

L'impianto frenante si è dimostrato di ottimo livello, anteriormente non cede ed è modulabilissimo, e si può azionare con minimo sforzo sulla leva; posteriormente

RM 250 si è dimostrata più equilibrata della 125 nella ciclistica: invero molto bilanciata e praticamente neutra. La nuova forcella a steli rovesciati ha aggiunto maggior duttilità all'avantreno, senza perdere sicurezza, che si traduce in una guida agile, tutt'altro che affaticante, e caratterizzata da inserimenti in curva rapidissimi. La pista di prova disseminata di profonde buche, ha messo a dura prova ciclistica e sospensioni: in particolare l'ammortizzatore si è dimostrato molto facile da regolare, ed efficacissimo riuscendo sempre ad assorbire le asperità del terreno in accelerazione, ed in staccata.

Il motore, potentissimo ai bassi medi, dà l'impressione di mancare in allungo



■ STUDIATO AL COMPUTER IL TELAIO DELLA RM 125 È IN TUBI D'ACCIAIO AL CR-MO. IL PROPULSORE EROGA OLTRE 31 CAVALLI ALLA RUOTA. LA SOSPENSIONE POSTERIORE È DEL TIPO FULL FLOATER E GARANTISCE ALLA RUOTA UN'ESCURSIONE DI 324 MILLIMETRI ■

COME VANNO

La Suzuki RM 125 offre una posizione di guida che permette ai piloti, sia di media che di alta statura, di trovarsi subito a proprio agio grazie all'ottimo rapporto tra sella, manubrio e pedane. Una sella splendidamente raccordata al serbatoio, un manubrio leggermente riverso all'interno ed il serbatoio poco ingombrante, permettono infatti di scegliere una posizione pressoché ideale, con ampie possibilità di spostarsi. Ben disposti i comandi al manubrio, facili da trovare e soprattutto utilizzabili senza dover applicare troppo carico su leve e pedali.

Un peso contenuto ed una buona maneggevolezza favoriscono un inserimento in curva fantastico, con cambi di direzione fulminei anche se eseguiti per riprendere una sbandata. L'avantreno dotato di buona direzionalità, offre sicurezza e stabilità nelle curve in appoggio e nei «bob». Il telaio ben studiato ed

richiede un maggior carico ma è sempre potente e modulabile.

Il motore vanta eccellenti bassi, ma si esalta ai regimi medio-alti, dove offre il miglior campo di utilizzazione: se si riesce a mantenere, con un po' di malizia, questo regime il propulsore non cala e non richiede mai l'uso della frizione — peraltro efficacissima neppure su fondi brutti. Il cambio è molto preciso, ha innesti rapidi senza incertezze ed ha resistito brillantemente ai trattamenti più duri senza incappare in sfollate. Poche le vibrazioni: il manubrio, montato su silent-block è ben isolato ed evita di affaticare ulteriormente i polsi del pilota.

Sulla quarto di litro l'impostazione è più rilassata, ed il manubrio sistemato a maggior distanza dal piano sella permette di assumere una posizione più eretta. Meglio dimensionata della 125, la RM 250 offre forme affusolate e compatte, che garantiscono un piacevole contatto col pilota. Ottimamente posizionati i comandi, facili da azionare ed anche ben curati dal lato estetico. Globalmente la

tanto è rapido nel portare fuori dalle curve, ma insistendo con la marcia ci si accorge quanto sia efficace anche agli alti regimi. Per ottenere una guida regolare e precisa, specialmente su di un fondo sconnesso, conviene sfruttare l'ottimo tiro ai bassi regimi cambiando marcia spesso, ciò permette di affrontare anche un secco tornante più armonicamente in seconda o terza marcia pur uscendo in forte progressione. L'impianto frenante identico e quello della 125 si è dimostrato efficacissimo anche rispetto alle maggiori prestazioni della quarto di litro. Decisamente modulabili i due dischi vantano la proprietà di non bloccare pur garantendo spazi d'arresto molto contenuti. La frizione si è dimostrata molto robusta e caratterizzata da uno stacco morbido e progressivo.

Il cambio, con una spaziatura azzeccata, ha resistito senza problemi mantenendo invariate le proprie doti di precisione. Nonostante il nostro test si sia svolto su un terreno molto duro, le due Suzuki non hanno lamentato particolari problemi.

FEBBRE GIALLA

I NOSTRI RILEVAMENTI

SUZUKI RM 125

PESO IN ORDINE DI MARCIA

Peso effettivo (kg):	96,500
Peso dichiarato (kg):	87,000

n.b.: peso rilevato in ordine di marcia con 5 kg di carburante nel serbatoio

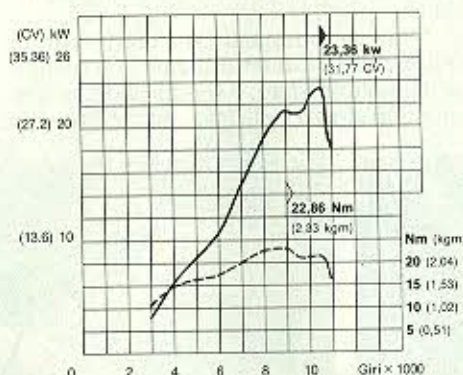
RISPOSTA DEL BANCO

Rapp. motore/banco:	5,26
Braccio (mm):	716
Temperatura (°C):	20
Pressione (kPa):	102,0
Umidità relativa (%):	75
Fattore di correzione:	1,001

Potenza massima alla ruota kW(CV)/giri: 23,36 (31,77)/10500

Coppia massima alla ruota: Nm(kgm)/giri: 22,86(2,33)/9000

IL COMMENTO - L'analisi dei risultati ottenuti nel corso della prova al banco dei due propulsori Suzuki, è una chiara dimostrazione del livello ormai raggiunto dai motori da cross: semplicemente incredibile. Soprattutto la RM 125 stupisce per la straordinaria regolarità della curva di erogazione in fase medio bassa, a dispetto della elevatissima potenza massima, che sfiora i 32 CV netti alla ruota oltretutto al regime relativamente basso di 10500 giri. Si pensi infatti che tale pepatissimo propulsore ac-



etta la piena apertura dell'acceleratore da appena 3000 giri (come una stradale!) e non accusa neppure un calo di erogazione ai regimi intermedi, che anzi è addirittura più marcato sulla quarto di litro. Un po' di respiro in compenso la RM 125 se lo prende attorno ai 9000 giri, ma subito dopo riprende la sua scalata per raggiungere la ragguardevole punta massima di potenza. Regolare di conseguenza la curva di coppia, che raggiunge il picco di 2,33 kgm a soli 9000 giri.

MOTORE: monocilindrico a due tempi, raffreddato a liquido. Induzione regolata da lamelle con aspirazione nel carter. Alesaggio e corsa 54x54,6 mm. Cilindrata: 124,82 cm³. Rapporto di compressione 10,1:1. Carburatore Mikuni VM35SS. Lubrificazione con miscela olio-benzina al 2%. Accensione elettronica CDI. Avviamento a kick-starter.

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

TELAIO: monoculla sdoppiata in tubi d'acciaio al Cr-Mo. Sospensione anteriore a forcella teleidraulica con steli da 46 mm Ø ed escursione di 310 mm, posteriore monoammortizzatore progressivo Full-Floater con escursione ruota di 324 mm. Freni: anteriore a disco di 250 mm Ø, posteriore a disco di 220 mm Ø.

DIMENSIONI: lunghezza 2145 mm; interasse 1450 mm; peso a secco 87 kg.

CAPACITÀ SERBATOIO: 7,8 litri.

PRESTAZIONI DICHIARATE: potenza massima: 36 CV a 11000 giri

PREZZO: L. 6.700.000 (IVA COMPRESA)

SUZUKI RM 250

PESO IN ORDINE DI MARCIA

Peso effettivo (kg):	105,600
Peso dichiarato (kg):	97,000

n.b.: peso rilevato in ordine di marcia con 5 kg di carburante nel serbatoio

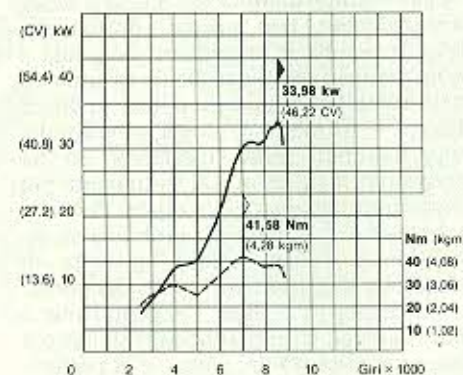
RISPOSTA DEL BANCO

Rapp. motore/banco:	4,16
Braccio (mm):	716
Temperatura (°C):	20
Pressione (kPa):	102,1
Umidità relativa (%):	72
Fattore di correzione:	1,001

Potenza massima alla ruota kW(CV)/giri: 33,98 (46,22)/8500

Coppia massima alla ruota: Nm(kgm)/giri: 41,58(4,28)/7000

IL COMMENTO - Ovviamente ancor più esuberante la curva di erogazione della quarto di litro che ha raggiunto la notevole potenza massima di 46,22 CV a 8500 giri, confermando dunque i 51 CV all'albero a 8500 giri dichiarati dalla Casa costruttrice. Il brillante mono Suzuki accetta la piena apertura dell'acceleratore fin dai 2500 giri (ove eroga 7,5 CV). Subito dopo accusa un certo calo dell'impeto della erogazione, che



però è ancora così in basso (4000 giri) che non disturba più di tanto l'impiego della macchina. A 5000 giri la curva di erogazione riprende una pendenza impressionante, supera i 41 CV alla ruota a soli 7000 giri e come la 125 dopo avere ripreso fiato, arriva alla potenza massima in meno di 1000 giri. Tormentata ma sostanziosa in fatto di picchi, la curva di coppia che raggiunge il valore record di 4,28 kgm a 7000 giri.

MOTORE: monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido. Induzione regolata da lamelle, con aspirazione nel carter. Alesaggio e corsa: 67x70,8 mm. Cilindrata 249,62 cm³. Rapporto di compressione 10,7:1. Carburatore Mikuni VM38SS. Lubrificazione con miscela olio-benzina al 2%. Accensione elettronica CDI. Avviamento a kick-starter.

TRASMISSIONE: primaria ad ingranaggi, secondaria a catena. Frizione a dischi multipli in bagno d'olio e cambio a 5 velocità.

TELAIO: monoculla sdoppiata in tubi d'acciaio al Cr-Mo. Sospensione anteriore «upside-down» con escursione da 310 mm, posteriore monoammortizzatore progressivo Full-Floater con escursione da 324 mm. Freni: anteriore a disco da 250 mm Ø, posteriore a disco da 220 mm Ø.

DIMENSIONI: lunghezza 2170 mm; interasse 1470 mm. Peso a secco 97 kg.

CAPACITÀ SERBATOIO: 8,5 litri.

PRESTAZIONI DICHIARATE: potenza massima 51 CV a 8500 giri.

PREZZO: L. 7.700.000 (IVA COMPRESA CON KIT ORIGINALE)