

APRILIA TUAREG WIND 125 - CAGIVA N 90 GILERA XR 2 - HONDA CRM 125 SUZUKI TS 125 R - YAMAHA DT 125 R



CLAUDIO BRAGLIA

LA VARIOPINTA tavolozza delle 125 da fuoristrada si arricchisce, stagione dopo stagione, di nuovi colori, di brillanti mezze tinte che si accavallano, si mescolano, si sovrappongono, stemperandosi in una serie di sfumature intermedie che non ha uguali in nessun altro settore. Il ventaglio di proposte enduro per l'utenza più giovane è rutilante di colori come le ali di una farfalla tropicale, così vasto da esaltare e confondere al tempo stesso. Ci sono infatti quelle pronte per le competizioni rallystiche, sobrie e spartane, oppure le enduro sportive, essenziali, dal look agile, ma caratterizzate da una maggior aliquota di stradalità.

Quindi seguono quelle che delle sportive hanno il look grintoso e la corporatura snella, ma che nascondono un cuore mec-

canico tranquillo e generoso ed una ciclistica non troppo ostica, e successivamente, si approda alle vere enduro da turismo — le piccole «moto totali» — sontuosamente equipaggiate, rifinite come le più costose maxi e con sovrastrutture dimensionalmente impressionanti, senza dimenticare quegli atipici ibridi che sono le «fun-bike», le enduro da divertimento puro, note anche come «Supermotard Replica», dotate di sospensioni a ridotta escursione e ruota anteriore di diametro relativamente contenuto. Dunque c'è proprio l'imbarazzo della scelta, soprattutto per

chi non ha le idee troppo chiare in materia.

Fra le più ricche di proposte è la categoria delle enduro turistiche: macchine meno esasperate delle colleghe votate essenzialmente all'impiego sportivo, ma

SEGUE A PAG. 77

PAESAGGI - PER LA NOSTRA PROVA ABBIAMO SCELTO I BELLISSIMI ED IMPEGNATIVI STERRATI DELL'ISOLA D'ELBA, UN PERADISO DEL FUORISTRADA



A SFIDA





proprio per questo decisamente più eclettiche, confortevoli e fruibili. Si distinguono due interpretazioni fondamentali: le piccole moto totali, dal look generalmente africano per giustificare l'opulenza dimensionale, e le cosiddette «sportive da turismo», mascherate come grintose cross replica. Il fatto curioso è che le prime, proposte solo dalle Case italiane, sono statisticamente dotate di ciclistiche, ma soprattutto di meccaniche dalle prestazioni esuberanti, mentre le seconde, di produzione o di origine giapponese, al look cattivissimo affiancano propulsori estremamente dolci e spesso ciclistiche facilmente gestibili anche dai neofiti.

Questa nostra prima comparativa del 1990, vuole mettere a confronto due scuole differenti che per l'occasione abbiamo valutato sul «banco prova dinamico» estremamente vario morfologicamente, nonché decisamente probante dell'isola d'Elba. Sei le contendenti, divise nei due citati sottogruppi omologhi. Del primo fanno parte l'Aprilia Tuareg Wind, la Cagiva N 90 e la Gilera XR2; nel secondo sono schierate la Honda CRM, la Suzuki TS/R e la Yamaha DT/R.

La Tuareg — la più imponente e sontuosa — nonostante non sia più freschissima, si conferma al vertice della categoria per equilibrio e rendimento ciclistico-meccanico, mentre la Cagiva N 90, rispetto alla precedente Tamanaco, ha avuto una maturazione in direzione più turistica, con un addolcimento dell'assetto e della meccanica (ora anche meno rumorosa) ed un congruo incremento qualitativo del comfort. Una evoluzione quest'ultima analoga a quella conosciuta dalla Gilera XR2 che, molto qualificata tecnicamente, per il sostanzioso dimensionamento, la protettività della carenatura e la dolcezza delle sospensioni, è la più turistica e confortevole del lotto.

Le altre svolgono, con lievi varianti, il tema della motoleggera enduro alla giapponese, che rispetta primariamente canoni di estrema agilità strutturale, accessibilità di guida e totale sfruttabilità della meccanica. Con in testa la Suzuki, l'unica del gruppo giapponese al 100%, mentre la piccola Yamaha è costruita in Francia, e la lievemente più dimensionata Honda, è realizzata in maggior percentuale su progetto, componentistica e manodopera italiana.

Per rendere le nostre valutazioni più omogenee possibile, abbiamo utilizzato coperture omologhe nella tecnologia di base, Pirelli MT 40 ed MT 50 (alle quali sono appunto riferite le valutazioni in pagella).

LINEA - Netta la differenza dimensionale fra le «italiane pure» e le macchine di marca giapponese. La più imponente

è la Gilera, che non risulta soltanto ingombrante nelle sovrastrutture, ma anche decisamente sviluppata in altezza. Rispetto alla XR1, ha linee più arrotondate e signorili, soprattutto nel cupolino — alto e schiacciato perché privato del precedente caratteristico «becco» —, una bella livrea monocromatica, mentre non ci piacciono su di un veicolo di questa estrazione, le sgraziate tabelle portanumero e l'ingombrante paracoppa, troppo plastico e spigoloso. Anche la Tuareg in fatto di dimensionamento non scherza, ma svolge il tema con più armonia, sulla base di sontuose e tornite linee da nave del deserto, con serbatoio basso ed imponente, alleggerito e vivacizzato da verniciature, che come sempre in Casa Aprilia sono il più qualificante biglietto da visita della macchina al primo colpo d'occhio. La Cagiva N 90 è la più agile nell'aspetto fra le tre italiane, ed ha subito lo stesso processo di maturazione estetica che si è verificato fra le due versioni della Gilera: dalle originarie linee spigolose si è passati ad un design più fluido, gradevole ed aggiornato anche se non particolarmente carico di personalità. L'elemento più caratterizzante resta il cupolino alto e dotato di un lungo parabrezza ad unghia e di un curioso gruppo ottico convergente che le conferisce un aspetto un po'... strabico.

La Honda CRM ha il look più aggiornato fra le tre giapponesine, anche se strutturata in maniera un pelo più sostanziosa. Sembra proprio una macchina da cross dotata di farga ed impianto di illuminazione, ed a cementare l'illusione contribuiscono il propulsore molto tecnico, lo splendido forcellone in lega leggera, e la livrea monocromatica color arancio carico, variegata con vistose targhe portanumero. Anche le piccole Yamaha e Suzuki — piuttosto simili — hanno un aspetto quasi crossistico, con uno styling incentrato su di un essenziale serbatoio piramidale agghindato con grintosi convogliatori per il radiatore, in un contesto di assoluta leggerezza ed essenzialità: forse troppo per coinvolgere l'esigente quanto estremamente narcisista giovane utenza nostrana.

FINITURE - L'Aprilia è fra le enduro più costose della categoria ma questo trova ampia giustificazione oltre che nelle brillantissime prestazioni meccaniche e ciclistiche, anche nelle finiture: è provvista di verniciature brillantissime ed è l'unica ad essere protetta con uno spesso strato di vernice trasparente su tutta la carrozzeria. È inoltre caratterizzata da grande ordine e razionalità nei montaggi, ottima precisione dimensionale, equipaggiata con accessori di alto livello qualitativo, di un bel portapacchi con gommini di appoggio, e componenti in plastica molto bene accoppiate. La-

scia invece a desiderare nella qualità dei cerchi, nel tappo del serbatoio e nella borsetta posteriore portattrezzi, poco impermeabile.

Anche la Cagiva ha abbondante vernice trasparente a protezione della livrea (salvo che sul codino), numerosi accessori protettivi come cartelle paradisco, parasteli, parasassi, splendidi cerchi in lega Akront bollino verde, un bel terminale di scarico in lega leggera, ed è l'unica provvista di un tappo esterno (dislocato posteriormente sulla destra della sella) per il rabbocco del lubrificante, il cui livello è ispezionabile a colpo d'occhio a mezzo di un pratico segnalatore disposto sulla fiancata destra. Non ci sono invece piaciuti la realizzazione del codino e del portapacchi, del tappo carburante e la vistosa giunzione fra i due semigusci della struttura copri-serbatoio.

La Gilera XR2 risulta migliorata nella confezione generale rispetto alla XR1, e continua a farsi apprezzare per l'accurata protezione in alluminio e plastica del disco posteriore, la pregevole realizzazione dell'impianto di scarico, la furba sella a sganciamento rapido e la resistente verniciatura del propulsore. Continuano a non soddisfare in questa macchina, quasi annegata dall'eccessiva abbondanza di sovrastrutture in plastica, i portapacchi, le maniglie di appiglio ed i parasassi alle manopole scarsamente protettivi e fragili.

Grazie alla sua quota di commercializzazione più bassa delle concorrenti la Honda va giudicata con benevolenza. Le verniciature sono resistenti, il forcellone è pregevolissimo, realizzato in trafilato di alluminio, il gruppo ottico anteriore è di originale fattura ed inoltre il tappo del serbatoio si fa apprezzare per la tenuta, l'esecuzione e la precisa serratura. Non ci è invece andato giù che la macchina non sia dotata di un minimo di portapacchi (per montare il provvidenziale bauletto portabagagli che utilizziamo in tutte le nostre prove comparative abbiamo dovuto costruirci un attacco apposito sfruttando i tubi reggiparafango posteriori) e che sia priva di paracoppa e presenti deboli decorazioni adesive. La piccola DT/R Yamaha è un prodotto molto ben costruito nella sua sobrietà, che non lascia spazio a superflui gadget. Le plastiche sono di ottima qualità, le verniciature resistenti come le decorazioni, soprattutto i cablaggi sotto alla carrozzeria sono molto ordinati, il tappo del carburante è ben fatto e provvisto di serratura ed infine non manca un — seppur molto spartano — portapacchi posteriore. La dotazione accessoristica è comunque piuttosto limitata (manca anche il paracarter) ed i cerchi non sono di qualità propriamente eccelsa.

La Suzuki è la più economica del gruppo e si vede. La dotazione accessoristica è ridotta al minimo, le verniciature sono poco brillanti e le decorazioni non certo resistenti anche per la completa mancanza di strato trasparente protettivo. In compenso la macchina è molto ben costruita, la carrozzeria vanta componenti di rara precisione dimensionale, c'è pure un piccolo portapacchi e la serratura sul tappo del serbatoio mentre la costruzione del motore è invero molto

COMANDI - L'Aprilia è quella che si avvicina maggiormente alla perfezione sul fronte dei comandi: al manubrio ci sono leve ben sagomate e dall'azionamento dolcissimo, ottimi comandi elettrici, mentre quelli a pedale per quanto di realizzazione spartana come tutte le fuoristrada, sono ben sagomati e posizionati. Analoga l'impostazione dei comandi Honda (che però non vanta le stesse pregevoli pedane di supporto in lega leggera dell'Aprilia), ed al terzo po-

riore. La Cagiva offre una situazione dei comandi migliorabile: le leve sono un po' distanti dalle manopole, l'acceleratore è scorrevole ma con la corsa lunga, mentre i comandi a pedale sono un po' distanti dalle relative pedane e risultano bene utilizzabili solo coi pesanti stivali da fuoristrada.

In tutti i casi la disposizione della levetta dello starter lascia a desiderare: quelle sistemate al manubrio, nei pressi della leva della frizione (Aprilia e Cagiva), sono ostacolate dalle alette parasassi, mentre quelle direttamente sui carburatori (Yamaha, Suzuki, Gilera e Honda), impongono contorsioni per essere utilizzate. Per quanto riguarda la stampella laterale preferiamo la Honda, pratica e dotata di spia sul cruscotto e di dispositivo elettrico di sicurezza, seguita da Cagiva, Yamaha e Suzuki (con interruttore elettrico), dall'Aprilia (dotata di un naso di gomma per il rientro in sede) e dalla Gilera (con cicalina).

STRUMENTAZIONE - Più gratificante il cruscotto della Cagiva che vanta realizzazione e disposizione molto professionali ed occupa tutto l'interno del cupolino: è composto da tachimetro, contagiri e termometro del circuito refrigerante, e da una «piramide» di ben leggibili spie luminose di grande effetto scenico.

Più complete sono le strumentazioni di Gilera (forte di un cruscotto a sviluppo trapezoidale dalla grafica perfetta) ed Aprilia, il cui design comincia ad accusare il peso degli anni, specie a proposito della grafica bianca su fondo azzurrino.

Fra le tre giapponesi, tutte dotate di tachimetro, contagiri e termometro del liquido refrigerante, il cruscotto meglio real-

lizzato è quello della Suzuki, mentre quello della Honda è decentrato ed eterogeneo (con tachimetro tondo e contagiri quadrangolare di dubbio effetto estetico), mentre il più demodé è quello della Yamaha con due strumenti staccati di forma lievemente trapezoidale (come le vecchie XT), con la novità del termometro del circuito refrigerante ospitato nel contagiri.

La più alta precisione è patrimonio della Suzuki, seguita a ruota dalla Yamaha. □

IDENTIKIT

APRILIA TUAREG WIND 125

■ **CASA COSTRUTTRICE:** Aprilia s.p.a. - via Galilei 1, 30033 Noale (VE) - tel. 041/440788

■ **MODELLO:** Tuareg Wind 125

■ **PREZZO:** L. 5.410.000 chiavi in mano

■ **OPTIONAL:** nessuno

■ **VERSIONI CROMATICHE:** solo bianco-rosso-blu-viola

■ **GARANZIA:** 12 mesi

IDENTIKIT

CAGIVA N 90

■ **CASA COSTRUTTRICE:** Cagiva Commerciale s.r.l. - via A.C. Ducati 3, 40132 Bologna - tel. 051/405049

■ **MODELLO:** N 90

■ **PREZZO:** L. 5.195.000 IVA inclusa, franco fabbrica

■ **OPTIONAL:** nessuno

■ **VERSIONI CROMATICHE:** bianco-azzurro-rosso, Lucky Explorer

■ **GARANZIA:** 12 mesi/6.000 km

IDENTIKIT

GILERA XR 2

■ **CASA COSTRUTTRICE:** Gilera s.p.a. - via Cesare Battisti 68, 20043 Arcore (MI) - tel. 039/617841

■ **MODELLO:** XR 2

■ **PREZZO:** L. 5.225.000 chiavi in mano

■ **OPTIONAL:** avviamento elettrico L. 300.000

■ **VERSIONI CROMATICHE:** bianco-verde, bianco-rosso-blu, rosso

■ **GARANZIA:** 12 mesi

IDENTIKIT

HONDA CRM 125

■ **CASA COSTRUTTRICE:** Honda Italia Industriale s.p.a. - via Kenia 72, 00144 Roma - tel. 065/47941

■ **MODELLO:** CRM 125

■ **PREZZO:** L. 4.855.000 IVA inclusa, franco concessionario

■ **OPTIONAL:** nessuno

■ **VERSIONI CROMATICHE:** bianco, rosso

■ **GARANZIA:** 12 mesi + Europe Assistance.

IDENTIKIT

SUZUKI TS 125 R

■ **IMPORTATORE:** Suzuki Italia s.p.a. - Strada della Campagna 308, 10148 Torino - tel. 011/257888-9

■ **MODELLO:** TS 125 R

■ **PREZZO:** L. 4.641.000 IVA inclusa, franco concessionario

■ **OPTIONAL:** nessuno

■ **VERSIONI CROMATICHE:** rosso, giallo

■ **GARANZIA:** 12 mesi

IDENTIKIT

YAMAHA DT 125 R

■ **IMPORTATORE:** Belgarda s.p.a. - via Tinelli 67/69, 20005 Gerno di Lesmo (MI) - tel. 039/6982712

■ **MODELLO:** DT 125 R

■ **PREZZO:** L. 4.630.766 IVA inclusa, franco importatore

■ **OPTIONAL:** nessuno

■ **VERSIONI CROMATICHE:** nero, lillà, bianco-rosso

■ **GARANZIA:** 24 mesi + 12

curata. Manca però il paracoppa, i cerchi sono di bassa qualità, lo scarico ha un rivestimento di scarsa durata ed anche la realizzazione del forcellone lascia a desiderare.

In testa per efficienza dell'impianto di illuminazione sono Honda, Aprilia, Cagiva e Yamaha, mentre in tema di potenza dell'avvisatore acustico eccelle l'Aprilia, seguita da Honda e Cagiva, e più distanziate — con «cicaline» di livello ciclomotoristico — sono Yamaha e Suzuki.

sto porremmo la Gilera, che pur godendo di una favorevole situazione al manubrio (a parte la penalizzazione nella manovrabilità delle leve dovuta agli inefficaci parasassi), scade nella realizzazione troppo sobria, in rapporto alla classe del veicolo, dei comandi a pedale. Piuttosto spartani, come il resto, anche i comandi a pedale di Yamaha e Suzuki, anche se quest'ultima prevale sulla diretta rivale nei comandi al manubrio in virtù di blocchetti elettrici più aggiornati e del pratico registro sulla leva del freno ante-

LE SCHEDE TECNICHE

	APRILIA	CAGIVA	GILERA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
Motore	due tempi	due tempi	due tempi	due tempi	due tempi	due tempi
Cilindri	uno	uno	uno	uno	uno	uno
Raffreddamento	a liquido	a liquido	a liquido	a liquido	a liquido	a liquido
Distribuzione	lamellare	lamellare	lamellare regolata dal pistone	lamellare	lamellare regolata dal pistone	lamellare
Alesaggio e corsa (cm³)	54 x 54,5	56 x 50,6	56 x 50,5	54 x 54,5	56 x 50,6	56 x 50,68
Cilindrata (cm³)	124,8	124,6	124,38	124,8	125	124,8
Rapporto di compressione	15,5:1	6,3:1	13:1	6,8:1	7,3:1	1,6:8
Diagramma di distribuzione	Scar. 95° + 95° tot. 190° Trav. 62° + 62° tot. 124° aspir. lamellare	Trav. 124° Scar. 192° (170° valvola chiusa)	Scar. 196° Trav. 130°	Trav. 126° Scar. 188° (138°)	—	Scar. 196° Trav. 122°
Carburatore	Dellorto PHBH 28 RD	Dellorto PHBH 28 NS	Dellorto PHBH 28 HD	Dellorto PHBH 28 FS	Mikuni TM 27	Dellorto PHBH 28 S (Mikuni TM 28 SS)
Lubrificazione	con miscelatore automatico	miscelatore automatico	miscelatore automatico (a ingranaggi)	separata con miscelatore	miscelatore automatico	miscelatore automatico
Capacità serbatoio olio (litri)	—	1,1	1,3	1,3	1,9	1,2
Accensione	elettronica ad anticipo variabile	elettronica a scarica capacitiva	elettronica a scarica capacitiva con anticipo variabile	elettronica CDI	elettronica	elettronica
Candela	NGK B 10 EG	Champion N2C	Champion N84	NGK BR 9ECS	NGK BR 9EF	NGK BR 9ES
Avviamento	elettrico	elettrico	Kick starter (elettrico a richiesta)	a pedale	a pedale	Kick starter
Impianto elettrico	a 12 V alternatore 185W	a 12 V batteria da 9 Ah	Generatore 12V 120W	a 12 V batteria 3 Ah	Batteria 12 V generatore 132 W	a 12 V - batteria 12V 3Ah generatore 95W
Trasmissione primaria	a ingranaggi	a ingranaggi (20/65)	a ingranaggi (28/61)	a ingranaggi	a ingranaggi	a ingranaggi (1:3,318)
Trasmissione finale	a catena	a catena (13/42)	a catena	a catena	a catena	a catena (1:3,437)
Frizione	multidisco in bagno d'olio	multidisco in bagno d'olio	multidisco in bagno d'olio	multidisco in bagno d'olio	multidisco in bagno d'olio	multidisco in bagno d'olio (meccanico)
Numero marce	6	7	6	6	6	6
Rapporto 1.	3,400	2,727	3,08	3,091	2,636	2,833
Rapporto 2.	2,300	1,857	2,07	2,000	1,857	1,875
Rapporto 3.	1,688	1,411	1,50	1,471	1,400	1,412
Rapporto 4.	1,316	1,142	1,18	1,211	1,095	1,143
Rapporto 5.	1,095	0,956	0,96	1,043	0,916	0,957
Rapporto 6.	0,955	0,863	0,81	0,917	0,800	0,818
Rapporto 7.		0,818				
Telaio	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata in tubi	tubolare a culla chiusa	monoculla sdoppiata	tubolare in acciaio	monoculla sdoppiata in acciaio
Sospensione anteriore	forcella upside-down	forcella upside-down	forcella upside-down	forcella telescopica	forcella teleidraulica	forcella teleidraulica
Escursione (mm)	220	220	230	270	250	270
Sospensione posteriore	monoammortizzatore APS	monoammortizzatore Soft Damp	monoammortizzatore Power Drive	monoammortizzatore Pro Link	monoammortizzatore Full Floater	monoammortizzatore New Motocross
Escursione (mm)	220	240	210	—	240	260
Pneumatici	Pirelli	Pirelli	Pirelli	Pirelli	Bridgestone	Pirelli
Anteriore	3,00 x 21	80/90-21	2,75 x 21	3,00 x 21	2,75-21	2,75 x 21
Posteriore	4,60 x 17	120/80-17	4,60 x 17	4,60 x 18	4,10-18	4,10 x 18
Freno anteriore (mm Ø)	a disco (300)	a disco (230)	a disco (240)	a disco (240)	disco (240)	a disco (230)
Freno posteriore (mm Ø)	a disco (220)	a disco (220)	a disco (230)	a disco (220)	a disco (220)	a disco (220)
Lunghezza (mm)	2150	2040	2180	2210	2170	2175
Larghezza (mm)	830	820	910	830	880	845
Altezza (mm)	1130	1325	1210	1215	1200	1245
Interasse (mm)	1385	1375	1410	1455	1415	1430
Altezza sella (mm)	870	880	870	—	250	885
Luce a terra (mm)	300	320	320	295	330	315
Peso a secco (kg)	119	129	121	130	120	119
Capacità serbatoio riserva (litri)	23	14	16/2,5	9,5 (2)	9,5/-1,5	10

LA TECNICA

I MOTORI ■ SCELTE CONVERGENTI PER MANTENERSI SEMPRE AL VERTICE

MASSIMO CLARKE

LE MOTO della nostra comparativa sono tutte azionate da motori a due tempi monocilindrici con raffreddamento ad acqua attivato da pompa centrifuga. Questi propulsori inoltre sono invariabilmente dotati di albero ausiliario di equilibratura azionato mediante ingranaggi e di valvola parzializzatrice allo scarico. L'ammissione è sempre controllata da un gruppo lamellare ma il condotto in alcuni casi è ricavato direttamente nel carter mentre in altri (motori Cagiva, Aprilia-Rotax e Gilera) è ricavato nella parte posteriore del cilindro. Anche in questi ultimi comunque il vano a valle della valvola a lamelle è sempre in comunicazione diretta con la camera di manovella. In tutti i motori in esame inoltre tale vano è anche collegato con la parte superiore del cilindro, allorché il pistone si trova dalle parti del Punto Morto Inferiore, per mezzo di travasi posteriori del cilindro.

Da segnalare, a livello di sistemi di scarico, l'adozione di un risuonatore nel motore Gilera. Le valvole parzializzatrici della luce di scarico possono essere rotanti, a saracinesca piana o a flap a seconda dei casi e vengono controllate in quasi tutti i motori da un attuatore elettrico gestito da una centralina a microprocessore. Vi è un meccanismo centrifugo solo nella Gilera.

Decisamente inconsueta dal punto di vista costruttivo appare la testata del propulsore Rotax, che è in due pezzi (cupola interna, nella quale viene ricavata la camera di combustione, più «coperchio» esterno). Questa soluzione viene impiegata anche sui motori da competizione della Casa austriaca. Il cilindro ha la canna integrale con riparto al nichel-carburo di silicio in tutte le unità motrici con la sola notevole eccezione della Yamaha, che è dotata di canna in ghisa incorporata di fusione. Per quanto riguarda i travasi, considerevole è la variabilità degli schemi; il loro numero va infatti da un minimo di cinque, come ad esempio nel propulsore Rotax (ed è interessante osservare che si tratta anche in questo caso della medesima soluzione che la Casa austriaca impiega nei propulsori da gran premio) a un massimo di sette, come nel motore Gilera.

Assoluta uniformità si ritrova nella «parte bassa» dei propulsori, con albero a gomito invariabilmente di tipo composito che ruota su due cuscinetti di banco a sfer-

re e con biella in acciaio da cementazione che lavora sia alla testa che al piede su rullini ingabbiati. Le differenze qui si hanno a livello di disegno e dimensionamento dei componenti più che di materiali e di trattamenti. L'accuratezza di lavorazione e di assemblaggio è estremamente elevata in tutti i casi. Anche le soluzioni impiegate a livello di trasmissione primaria (sempre a ingranaggi), di frizione (a dischi multipli in bagno d'olio) e di cambio (in cascata con ingranaggi sempre in presa e denti di innesto frontali) sono eguali per tutti i motori, e lo stesso vale per il sistema di lubrificazione, del tipo separato con pompa a portata variabile in funzione sia dell'apertura della valvola del gas che del regime di rotazione.

Perfino per quanto riguarda le misure caratteristiche questi propulsori dimostrano come la tecnica duetempistica sia oramai arrivata a un gran numero di schemi e di soluzioni impiegate più o meno universalmente dai vari costruttori. Due dei motori della prova sono «quadri» (Aprilia e Honda) — alesaggio e corsa di $54 \times 54,5$ mm — mentre gli altri sono a corsa corta con misure di $56 \times 50,6$ mm. Si tratta proprio dei medesimi valori che vengono utilizzati nei motori da gran premio (non importa di quale cilindrata totale, tanto quella unitaria è sempre 125 cm^3).

L'esame dei propulsori di queste brillanti enduro mostra chiaramente quello che può essere senza alcun dubbio considerato lo stato dell'arte nella tecnica motoristica, limitatamente, è ovvio, al campo dei due tempi di elevate prestazioni. Le differenze che si incontrano sono decisamente poche e tutte a livello di dettagli come l'adozione o meno di inserti in ghisa in corrispondenza degli alloggiamenti per i cuscinetti di banco. Anche per quanto riguarda l'utilizzazione di differenti numeri di travasi, sembra proprio che alla fin fine non porti a risultati sensibilmente diversi. In merito all'adozione del raffreddamento ad acqua c'è da osservare che grazie ad esso è possibile non solo evacuare una grande quantità di calore perfino dalle zone più «critiche» ma anche limitare al minimo le distorsioni della canna del cilindro.

Questo consente il raggiungimento di prestazioni estremamente elevate ed evita cali di potenza da parte del motore anche

RAFFINATI - NELLA PAGINA A FIANCO, DALL'ALTO IN BASSO E DA DESTRA A SINISTRA, UNA VISTA LATERALE DEI MOTORI DI APRILIA, CAGIVA, GILERA, HONDA, SUZUKI E YAMAHA. I TRE GIAPPONESI HANNO L'AMMISSIONE LAMELLARE DIRETTAMENTE NEL CARTER, MENTRE GLI ITALIANI, HANNO IL CONDOTTO RICAVATO NEL CILINDRO, ANCHE SE È IN COMUNICAZIONE CON LA CAMERA DI MANOVELLA

dopo lunghi periodi di impiego alle velocità più elevate. L'impiego di misure di alesaggio e corsa «quadre» o a corsa solo leggermente inferiore rispetto all'alesaggio si spiega con la necessità di mantenere una elevata efficienza della «pompa» ovvero con l'esigenza di disporre di un'ottima «respirazione» del propulsore.

CICLISTICA - Mentre dal punto di vista estetico i vari costruttori hanno avuto modo di sbizzarrirsi con risultati, occorre dirlo, decisamente molto apprezzabili, per quanto riguarda la parte ciclistica di queste moto, in maniera abbastanza naloga a quanto già visto per i propulsori, vi è una notevole uniformità a livello di scelte di base. Sensibile è però la differenza per quanto riguarda le modalità di esecuzione, i dettagli e la componentistica (ovvero il diametro dei dischi dei freni, il tipo di pinze impiegate etc...).

Il telaio è sempre in acciaio, in tubi ton-di oppure a sezione rettangolare e/o quadrata ed ha invariabilmente un disegno a culla singola che si sdoppia nella parte inferiore a formare una struttura compatta, leggera ed estremamente rigida che «incastona» letteralmente il motore. Nei punti strategici vengono impiegati dei fazzoletti di irrobustimento in lamiera. A livello di sospensione anteriore si trovano sia forcelle upside-down (in Aprilia, Gilera e Cagiva) che forcelle tradizionali (nelle «giapponesi»), con diametri delle canne compresi tra 38 e 42 mm. Posteriormente viene sempre impiegato il sistema a unico elemento molleggiante-ammortizzante installato in posizione centrale e collegato al forcellone oscillante (che in genere ha i bracci a sezione rettangolare ma che nella Gilera li ha a sezione variabile) da un sistema di leveraggi che assicura una progressività variabile di intervento e che le varie Case realizzano secondo schemi differenti e chiamano con nomi pittoreschi come Pro-Link, Soft Damp, Power Drive, Full-Floater, New Monocross e APS.

Il freno anteriore è sempre a disco fisso con diametro che va dai 300 mm della Aprilia ai 230 mm di Yamaha e Cagiva. Su di esso agisce una pinza flottante, quasi sempre a doppio pistoncino parallelo. Posteriormente troviamo un disco con diametro dell'ordine di $220 \div 230$ mm e una pinza flottante a pistoncino singolo o fissa a doppio pistoncino opposto. □



APRILIA TUAREG WIND 125



CAGIVA N 90



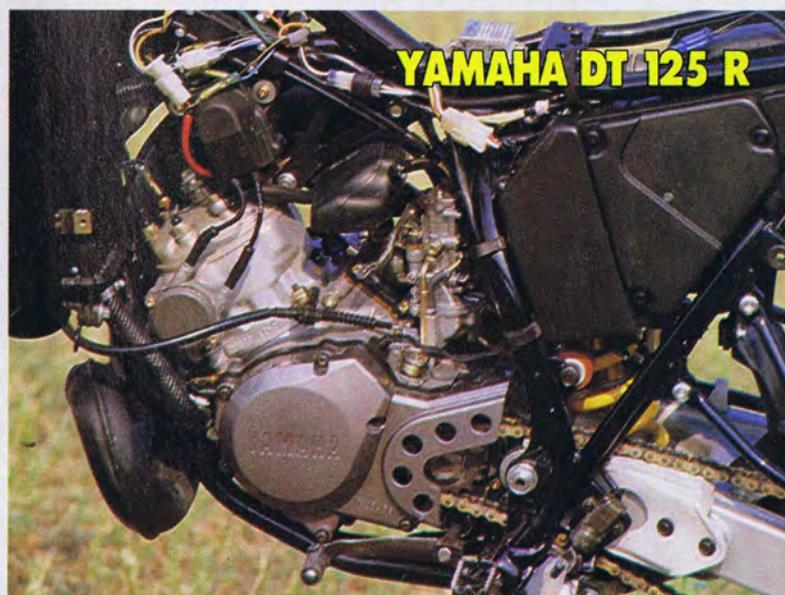
GILERA XR 2



HONDA CRM 125



SUZUKI TS 125 R



YAMAHA DT 125 R

LA SFIDA



APRILIA TUAREG WIND 125

UNICA - DISPONIBILE NELLA SOLA VERSIONE CROMATICA ILLUSTRATA IN QUESTA PAGINA, LA TUAREG WIND 125 È CARATTERIZZATA DA VERNICIATURE MOLTO ACCURATE ED ADEGUATAMENTE PROTETTE DA UNO STRATO DI TRASPARENTE. OTTIMI ANCHE GLI ASSEMBLAGGI E LE RACCORDATURE FRA LE VARIE COMPONENTI DELLA CARROZZERIA. A DISPETTO DELLE DIMENSIONI IMPONENTI, LA MOTO SI È DIMOSTRATA A SUO AGIO ANCHE NEL FUORISTRADA PIÙ IMPEGNATIVO

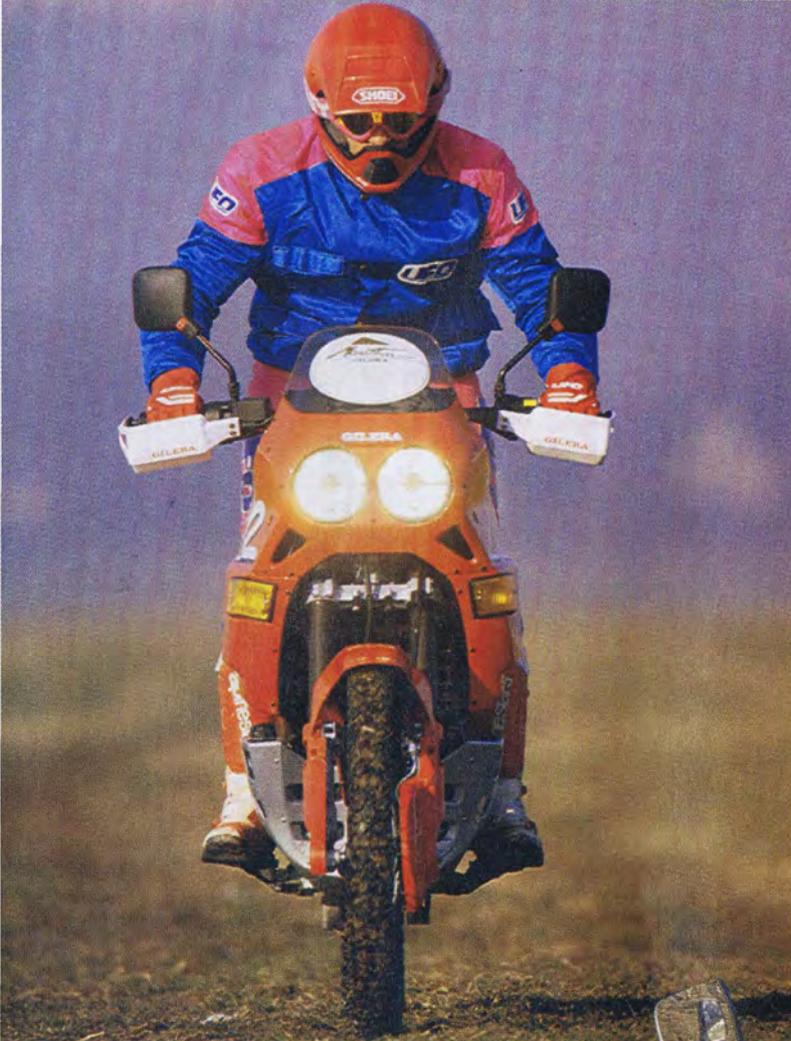




CAGIVA N 90

EREDE - LA N 90 RACCOGLIE IL TESTIMONE DELLA TAMANACO, MA IN PRATICA È COMPLETAMENTE NUOVA. LE LINEE SONO ORA PIÙ MORBIDE E LE RIFINITURE MEGLIO CURATE, ANCHE SE NON CONVINCE MOLTO LA CONGIUNZIONE DEI DUE SEMIGUSCI CHE COPRONO IL SERBATOIO. SULLA FIANCATINA DESTRA SONO STATI RICAVATI UN TAPPO PER IL SERBATOIO DELL'OLIO LUBRIFICANTE ED UNA PRATICA FINESTRELLA PER CONTROLLARNE IL LIVELLO





GILERA XR 2

SONTUOSA - LA GILERA XR 2 OFFRE LA MIGLIORE SISTEMAZIONE PER IL PILOTA, CHE PUÒ SFRUTTARE UNA SELLA SPAZIOSA E LA NOTEVOLE PROTEZIONE AERODINAMICA DELLA BEN DIMENSIONATA CARENATURA. NON SONO MOLTO BELLE DA VEDERE LE TABELLE PORTANUMERO BIANCHE SU FIANCATINE E CUPOLINO, L'ESTESA PIASTRA IN MATERIALE PLASTICO CHE PROTEGGE LA ZONA INFERIORE. SICURAMENTE MIGLIORABILI I PARAMANI



SU STRADA

COME VANNO ■ PIÙ COMODE E VELOCI
LE ITALIANE, PIÙ AGILI LE GIAPPONESI

POSIZIONE DI GUIDA - La posizione di guida quasi regale e la sensazione di sostanza che si avverte in sella alle italiane, è in netto contrasto col senso di snellezza e la posizione avanzata quanto sportiva che si assume alla guida delle tre contendenti di marca giapponese. La Gilera è una vera poltrona semovente e ad essa va la nostra gratitudine per il ridotto stress che impone e la sua notevole ospitalità, visto che oltre ad offrire una posizione corretta per il turismo, col busto verticale e le gambe rilassate, a differenza delle colleghe con serbatoio africano, le dimensioni abbondanti dello stesso non impongono coercizioni nella guida. Al secondo posto per gradimento una «smilza», la Yamaha DT-R che consente una straordinaria libertà di movimento grazie all'accurata raccordatura fra sella e serbatoio e delle altre parti a contatto col pilota. Si può assumere la posizione che più aggrada e grazie al corretto dislivello stabilito fra manubrio e posto guida risulta bene adattabile anche all'impiego turistico. Se non fosse per il dimensionamento ancor più compatto che va stretto ai piloti di maggior statura (le cui ginocchia arrivano molto vicino al manubrio), avremmo gradito parecchio anche la posizione di guida della Suzuki che garantisce la stessa ampia libertà di movimento della Yamaha, grazie soprattutto alla provvidenziale sella che si protuberava sin sul dorso del serbatoio, ed al buon dislivello fra manubrio rialzato e la sella decisamente bassa.

Sulla Honda si siede in posizione avanzata, decisamente crossistica dunque, sulla sella alta ed inclinata verso il serbatoio, col manubrio relativamente largo e basso e le pedane ben centrate. Sulla Cagiva ci si trova soprattutto confortevolmente sistemati e bene agganciati al corpo macchina, con la sella che, in linea con la filosofia della Casa varesina, spinge sul sedere e porta a guidare spostati in avanti nonché un po' sotto al manubrio, ampio e rialzato e con estremità lievemente piegate all'indietro. Le pedane sono piuttosto avanzate, ma in compenso la sagomatura del nuovo serbatoio è ottimale e non causa fastidiose interferenze con le ginocchia del pilota.

Per l'Aprilia invece, che godrebbe della miglior raccordatura fra sella e serbatoio (nell'ambito delle «granturismo»), di pe-

dane perfettamente centrate e di un ampio manubrio correttamente sagomato per gestire tanta macchina, il problema risiede proprio nelle sagomature del serbatoio che risultano coercitive nella guida ed obbligano ad assumere una posizione lievemente arretrata in sella e dunque lontana da quella ideale soprattutto per la guida brillante.

La migliore sistemazione per il passeggero è quella offerta dall'Aprilia, che oltre ad adeguato spazio posteriore (la sella termina in una borsetta floscia che la raccorda perfettamente al portapacchi), ha solide maniglie e pedane poste alla corretta altezza, seguita dalla Cagiva che offre minor spazio posteriormente. Non male la situazione delle tre giapponesi, sulle quali il passeggero è però portato a scivolare continuamente in avanti verso il pilota, mentre è proprio l'altrimenti superconfortevole Gilera, la più limitata nella disponibilità di spazio posteriore e nella rigidità dell'imbottitura.

COMFORT - La Gilera è di gran lunga la più comoda fra le enduro di piccola cilindrata sia per il generoso dimensionamento strutturale, che per la protettività aerodinamica. Certo non è la più agile e facile da condurre, ma gode di una sofficiissima taratura delle sospensioni e di vibrazioni fra le più contenute della categoria. Anche se carente sotto il profilo della protezione aerodinamica, la Honda CRM garantisce elevata facilità di guida e sospensioni dalla taratura equilibrata e quindi ottime incassatrici anche senza essere brusche; inoltre vanta un tasso di vibrazioni accettabili.

Le più piccole del gruppo, Yamaha e Suzuki, sono indiscutibilmente le più comunicative che abbiamo mai avuto la possibilità di provare. Per la loro inusitata facilità di guida e l'elevata maneggevolezza — veramente straordinaria quella della Suzuki — potrebbero essere guidate anche da chi non è mai nemmeno salito su di una bicicletta e nel contempo permettono agli esperti numeri notevoli in piena sicurezza, nonché possibilità di manovra da triciclo. Entrambe sono sofficiissime di sospensioni e — se si vuole — scarse nella protezione aerodinamica, ma le prestazioni relativamente contenute non creano mai motivo di stress in questo senso mentre le vibrazioni sono avverti-

bili — soprattutto per la Suzuki — agli alti regimi sulle pedane.

Eterogenea la taratura delle sospensioni della Cagiva, morbidissima all'avantreno ed un pelo rigida al retrotreno, ma la macchina risulta facile da condurre, agile grazie al contenutissimo raggio di sterzo (secondo solo a Yamaha e Suzuki) e maneggevole. Inoltre offre la migliore protezione aerodinamica del lotto, mentre le vibrazioni sono in generale tollerabili, con qualche picco residuo in accelerazione ed in rilascio nel sottosella e sulle pedane. Ad onta delle sostanziose dimensioni l'Aprilia risulta apprezzabilmente maneggevole, dotata di sospensioni equilibrate che filtrano bene le asperità, di una ottima protezione aerodinamica e di vibrazioni contenute, salvo qualche picco ai regimi più alti sulle pedane.

MOTORE - Ci troviamo di fronte ad una ampia varietà di personalità e rendimenti. Le motorizzazioni delle enduro italiane sono abbastanza «allineate» in termini di prestazioni pure: potentissime, briose, forniscono una progressione esuberante in alto non disgiunta da una buona sostanza ai regimi intermedi. I tre motori giapponesi invece, fra i quali spicca per grinta quello della Honda, sono meno dotati sul piano prestazionale, ma con curve di erogazione regolari come quelle dei manuali motoristici da cui conseguono una piena sfruttabilità anche per i neofiti.

I primi sono anche più rumorosi sia meccanicamente che allo scarico, ma provvisti di un avviamento elettrico di assoluta affidabilità, che non sbaglia un colpo né a caldo né a freddo, mentre le tre giapponesi, pur essendo prive dell'avviamento elettrico offrono caratteristiche di prontezza e di facilità operativa che raramente fanno rimpiangere il magico pulsante sul manubrio. Solo la Yamaha accusa talvolta qualche difficoltà a freddo.

EROGAZIONE - Di ampio spessore e soddisfacente la curva di utilizzazione dell'Aprilia, che è la più ampia e gratificante pretendibile da una moderna motoleggera enduro, anche se è purtroppo afflitta da una fastidiosa irregolarità di funzionamento della valvola RAVE 2 proprio in prossimità del regime di apertura completa, situata attorno ai 7000 giri. La Tuareg Wind sa riprendere fin da 2000 giri senza affogarsi, a 5000 giri si irrobustisce in maniera decisa per poi «entrare in coppia», dopo avere superato i famigerati 7000 giri, a circa 7500 giri e progredire poi con la più grintosa progressione della categoria fino ad oltre 11000 giri indicati dopo avere sfoderato un secondo sostanzioso impulso attorno ai 9500 giri.

Per la Cagiva è stata scelta una omogeneizzazione della curva di erogazione che

ora, grazie anche al cambio spaziato in sette marce, risulta anche più sfruttabile. Sa riprendere bene a partire dai 2500 giri, si irrobustisce attorno ai 4500 giri e fornisce la sua prima entrata in coppia sui 6000 giri cui segue una seconda sui 7500 giri, cioè attorno al regime di apertura della valvola CTS che non è problematica come quella dell'Aprilia.

Piacevole, anche se meno grintosa della rivale, la successiva progressione che spinge brillantemente ad oltre 10000 giri di strumento.

Anche la Gilera ha optato per una erogazione più pastosa dell'Aprilia e dunque analoga alla Cagiva, con la differenza che talvolta si incappa in qualche incertezza al momento di apertura della valvola APTS 2 e che in allungo si fatica a varcare i 9200-9300 giri di strumento: come è tradizione Gilera oltre questa soglia la curva di erogazione precipita letteralmente come quella di un motore da cross sui generis.

L'erogazione della Honda è condita di maggior fluidità e vigore nei passaggi: riprende senza incertezze fin da 3000 giri, si irrobustisce attorno ai 5500 giri ed entra in coppia fra 7000 e 7500 giri con un netto mutamento della voce allo scarico, per spingersi poi con grande sostanza sino a 10500 giri indicati.

Estremamente elastici i tuttavia meno potenti propulsori di Yamaha e Suzuki. Il primo sa riprendere anche da 2500 giri con grande fluidità, e manifesta poi due netti impulsi successivi: il primo a 6500 ed il secondo a 8000 giri, che preludono ad una gustosa scalata fino ad oltre 10000 giri. A causa della rapportatura lunga in considerazione della potenza installata, il mono Suzuki sembra più fiacco nella risposta, lineare come un motore elettrico, e non va oltre i 9500-10000 giri senza che si manifesti la convenienza di passare al rapporto successivo.

L'analisi del rendimento verificato sul banco prova è decisamente indicativa. A 5000 giri si porta in vantaggio l'Aprilia con 8,4 CV alla ruota a pari merito con la Gilera, seguite dalla Honda CRM con 8,1, dalla Cagiva con 7,8, e da Suzuki e Yamaha a pari merito con 7,5 CV. A 7000 giri la Cagiva prende il comando con 17 CV, seguita dalla Honda con 15,8 CV, dall'Aprilia (che si avvicina al laborioso intervento della valvola) con 15 CV, seguita da Yamaha con 14,7 e da Gilera con 13,9, mentre la Suzuki non va più in là dei 12,5 CV alla ruota.

Cagiva e Honda, rispettivamente con 23,8 e 23,7 CV alla ruota mantengono le posizioni ancora a 9000 giri, con l'Aprilia (in netto recupero) a quota 22,3 CV, Gilera a 22,1, Yamaha a 21,4 e Suzuki a 20,2 CV alla ruota. A 10000, cioè quando le rivali hanno ormai raggiunto la potenza massima (26,36 CV per la Gilera,



26,03 CV per la Cagiva, 25 CV per la Honda, e 21,35 allo stesso regime per la Suzuki, 24,47 CV a 9600 giri per la Yamaha) l'Aprilia raggiungendo 24,1 CV alla ruota prende a distendersi nel suo caratteristico, portentoso allungo che la porta a quasi 26 CV alla ruota a 10500 giri, ed a raggiungere il picco di 26,79 CV a 10800 giri. Nei valori di coppia eccellono la Gilera con 2,06 kgm a 9250 giri, la Cagiva con 1,99 kgm a 9300 giri e la Honda con 1,94 kgm a 8700 giri.

VELOCITÀ - Le migliori sono vicine ai 140 km/h effettivi: una prestazione notevolissima se si considera che queste macchine altamente eclettiche devono pur sempre essere fornite con una rapportatura adeguatamente corta per arrampicarsi sui sentieri più ripidi magari col passeggero in sella. La più veloce è l'Aprilia che sfruttando il suo formidabile allungo vola a 139,472 km/h, seguita da Cagiva e Yamaha, ma le altre sono vicinissime: in una manciata di km/h.

RIPRESA - La più redditizia nella ripresa da 50 km/h nel rapporto più lungo è la Yamaha che riprende con fluido vigore da qualsiasi regime, ma l'Aprilia non è lontana, a meno di 2/10" di distacco all'uscita dei 400 metri. Suzuki e Honda sono distanziate di quasi 1", mentre Gilera e Cagiva accumulano un ritardo di oltre 1"3/10.

ACCELERAZIONE - La grinta e la potenza dell'Aprilia vengono fuori soprattutto nell'accelerazione da fermo ove ha brillantemente ragione di ogni avversaria: sui 400 metri ha spuntato 15"9 con velocità di uscita di 129,5 km/h. Sorprendentemente la piccola Yamaha ha contenuto il distacco in circa 2/10, più distanziate sono Gilera, Honda e Cagiva allineate sui 16"4, mentre il fanalino di coda è la meno potente Suzuki, con 16"8.

CONSUMO - Il notevole rendimento termodinamico raggiunto dall'Aprilia viene ben testimoniato dai rilevamenti dei consumi, ove ha spuntato le migliori percorrenze della categoria sia sui percorsi tipo che nelle prove a velocità costante. Seguono a stretta distanza Cagiva e Yamaha, mentre sorprendentemente i consumi peggiori sono stati rilevati per il motore meno potente del gruppo: quello della Suzuki. In testa nel consumo del lubrificante la Honda, seguita da Gilera e Yamaha.

FRIZIONE - Al vertice per modulabilità e sfruttabilità in condizioni limite le unità di Honda e Yamaha: la prima è solidissima e precisa nello stacco, la seconda per la dolcezza di intervento e la refrattarietà a trascinare o incollare. Anche la Gilera si esprime su notevoli livelli di efficienza, ma se stressata a fondo tende a perdere registro. Cagiva, Suzuki ed Apri-



lia (in particolare le ultime due richiedono lo sforzo minore per il disinnesco) sono funzionali in condizioni normali ma perdono efficacia e capacità gestionali sotto sforzo, incappando — soprattutto l'Aprilia — in fastidiosi strappi.

CAMBIO E TRASMISSIONE - Suzuki ed Aprilia in questo ambito rasentano la perfezione per la dolcezza degli innesti, la fluidità, la pulizia dell'aggancio e la rapidità della manovra. Anche se poi in fatto di spaziatura dei rapporti, la Suzuki risulta lunga in riferimento alla potenza a disposizione e l'Aprilia ha una prima marcia persino troppo corta, adatta ad arrampicarsi sui muri, ma spesso poco redditizia in accelerazione tanto che verrebbe quasi da partire in seconda...

Chi nutrive qualche riserva sulla funzionalità del cambio a sette rapporti della Cagiva può essere ora tranquillamente smentito: è infatti veloce e preciso e con una limitata tendenza ad irruvidirsi, anche se alla fine la spaziatura risulta eccessiva e si viene sottoposti ad un continuo lavoro del piede per ottenere il meglio dal motore.

Eccellenti, soprattutto in scalata, i cambi della Gilera e della Honda, che si distinguono per la notevole precisione, rapidità e la spaziatura dei rapporti decisamente sul corto. Apprezzabile infine anche la precisione della Yamaha che però accusa una certa tendenza ad irruvi-

dirsi nell'impiego gravoso, soprattutto in scalata.

Sul fronte della trasmissione eccelle la Suzuki — dolcissima come la maggioranza delle altre sue caratteristiche — seguita da Yamaha e Cagiva.

CARATTERISTICHE DI GUIDA -

Ampio il ventaglio di personalità nel comportamento su strada e fuoristrada fornito dalle sei contendenti, analizzando il quale ciascuno può trovare la fisionomia ciclistico/meccanica ideale. L'Aprilia è sorprendente non solo per la sua adattabilità ed efficacia su una vasta scala di differenti impieghi, ma soprattutto per quanto bene sappia districarsi fuoristrada a dispetto della sua mole e del generoso dimensionamento. Ha infatti ottenuto tempi nelle prove di slalom fra i più brillanti della categoria, e dunque sa adattarsi con notevole naturalezza alla guida sportiva fuoristrada ove risulta leggera, divertente, mai impegnativa. Si capisce che dietro al suo equilibrio ciclistico, alle sospensioni tarate con equilibrio ed alla duttilità dell'avantreno c'è un profondo studio di accordo ed un notevole background nelle competizioni fuoristradistiche.

Per cui, prese le misure col sostanzioso dimensionamento, la Tuareg può addirittura essere impiegata fuoristrada anche con piglio crossistico e con buone capacità incassatorie delle sospensioni. Dunque una macchina equilibrata e neutra in traiettoria, la cui agilità non si paga con eccessiva leggerezza di avantreno ma con una appena percettibile sensibilità al fondo lievemente corrugato. La Tuareg Wind è anche sovrappiù su asfalto ove permette spostamenti di alta qualità, ma con l'aumentare della velocità l'inerzia dell'avantreno si fa più marcata e con ridotte caratteristiche autoraddrizzanti, col risultato che va accompagnato nell'inserimento in curva, e pure aiutato in fase di riallineamento.

Come abbiamo visto la Cagiva si è evoluta in senso stradale rispetto al precedente modello diventando più fruibile e facile da condurre, più dolce nelle reazioni e nell'assetto. Ora gradisce particolarmente i nastri asfaltati, dove soprattutto con la complicità delle coperture MT 50 di primo equipaggiamento permette inclinazioni e precisione di guida degne di una macchina stradale. Pur accusando un lieve calo di manovrabilità alle velocità medie e basse, la N 90 vanta un avantreno molto ben caricato e quindi sempre attendibile e pronto nel recepire ordini e correzioni.

Notevole è la precisione direzionale su asfalto anche a manetta, e l'autorità con cui sa affrontare lo sconnesso, per cui si accetta ben volentieri il pedaggio di una certa avvertibile pesantezza dello sterzo

nelle svolte secche a bassa velocità. La taratura delle sospensioni un po' eterogenea non consente comunque una guida esasperata fuoristrada a causa delle brusche risposte del retrotreno (che perde talvolta motricità) e dei repentini fondocorsa della forcella.

La Gilera XR 2 è indiscutibilmente la migliore piccola enduro da granturismo per via dell'imponenza dimensionale e per lo straordinario comfort di marcia a livello di una maxienduro. Certo rispetto alle rivali accusa una inferiore maneggevolezza, ma ripaga con una agilità nelle chicane che infonde sicurezza e trasmette grande precisione su asfalto anche alla massima velocità. Vedremo molto bene la XR 2 gommata con le MT 50 che ne esalterebbero le caratteristiche di strada, piuttosto che con le MT 40 scelte di primo equipaggiamento. Apprezzabilmente neutra quando la si conduce al limite, nella guida disinvolta accusa una certa inclinazione a «prendere sotto», con l'avantreno che dà l'impressione di chiudersi su se stesso se si entra in curva senza applicare adeguata trazione sulla ruota motrice. Stabilissima sui curvoni veloci, ove la taratura morbida delle sospensioni è in grado di controllare le eventuali ondulazioni o lievi malformazioni del fondo, solo fuoristrada vengono fuori i limiti dell'assetto soft e della scelta stradale della geometria di sterzo.

Scendendo da una delle macchine citate e salendo sulla Honda CRM si avverte subito nettissima la sensazione di trovarsi in sella ad un veicolo notevolmente più agile e che infonde più confidenza nella propria abilità di guida e capacità di controllo. Maneggevole e sicura in appoggio è una macchina che soprattutto sa recepire gli ordini con rara prontezza e lasciare dunque ampio margine alle correzioni. Sa adattarsi sia alla guida sportiva, grazie all'assetto ben controllato, che a quella turistica, con un avantreno precisissimo ed insensibile alle asperità. Nella definizione dell'assetto sembra essere stata privilegiata più la motricità e la risposta del retrotreno che non quella della forcella che talvolta salta gli ostacoli dimostrandosi carente di freno idraulico in estensione, pur non accusando fondocorsa particolarmente duri.

Duttilissima nella guida sportiva, non reagisce mai in maniera anomala neppure se si agisce con troppa determinazione sullo sterzo e si mantiene neutra e ben controllata.

La Suzuki è una macchina di cui ci si dovrebbe sorprendere. Se si dovesse seguire la logica, dovrebbe essere la più consigliabile, visto che assieme alla Yamaha, rappresenta effettivamente il modello ideale di enduro moderna di piccola cilindrata. In particolare la TS/R è la più

SEGUE A PAG. 88

facile, intuitiva e maneggevole endurina che mai abbiamo provato. Infinitamente dolce e manovrabile, è conducibile da chiunque con estrema soddisfazione e si adatta con rara flessibilità sia all'impiego brillante fuoristrada che alla guida sportiva su asfalto anche se con alcuni compensabili limiti. Tanta facilità e comprensibilità, che subito porta addirittura a sopravvalutare le proprie capacità di guida, si paga con una certa leggerezza di avanzamento sul veloce: fastidiosa ma non preoccupante. La taratura decisamente soffice delle sospensioni a lunga escursione è inoltre causa di frequenti oscillazioni che non creano tuttavia mai motivi di preoccupazione, mentre la straordinaria agilità strutturale e dinamica unita alle dolcissime caratteristiche di erogazione sono tali da permettere anche passaggi trialistici col minimo impegno. Certo talvolta sa-

l'Aprilia risultano tuttavia meno flaccide di quelle della Suzuki e soprattutto la forcella è in grado di controllare la maggioranza delle cause dei fondocorsa. Il problema resta nell'ammortizzatore che non è assolutamente in grado di seguire le asperità serrate, quelle minime ma molto vicine fra loro: semplicemente le salta elegantemente senza trasmettere la trazione ottimale.

FRENI - Difficile in questo frangente stabilire quale delle contendenti offre il miglior rendimento in frenata. L'ultima generazione di motoleggere enduro ha infatti raggiunto un invidiabile livello di efficienza e sicurezza. Prova ne è infatti che con contenute differenze di rendimento e personalità, le sei macchine della nostra prova forniscono prestazioni quasi coincidenti e con misure praticamente analo-

giche alle rivali per fornire il meglio del potere decelerante. La Yamaha infine che offre sempre prestazioni frenanti di ottimo livello (soprattutto grazie al peso contenuto) richiede un certo sforzo per fornire il meglio ed è afflitta da un comando sempre un poco legnoso che genera come risultato spazi di arresto sempre lievemente peggiori delle rivali.

NOIE ED INCONVENIENTI - Ecco diligentemente annotati i piccoli problemi emersi in 3000 km di stressante prova completa.

APRILIA - Bruciatura di una lampadina dell'indicatore di direzione posteriore sinistro; danneggiamento di entrambi i cerchi in seguito all'impiego duro fuoristrada; cedimento della saldatura (e non è la prima volta che succede ad una Aprilia) della estremità snodata del pedale del cambio; irregolare funzionamento della valvola RAVE 2.

CAGIVA - Indurimento della levetta dello starter e del comando della frizione; interferenza, sulla destra, del paramani col cupolino a sterzata completa; aumento di risonanze provenienti dalla carrozzeria; allentamento della vite di fissaggio superiore del serbatoio; malfunzionamento temporaneo del motorino di avviamento che ha creato qualche difficoltà, visto che non è previsto il kick starter nella dotazione di serie.

GILERA - Rottura del sistema di fissaggio delle targhe portanumero; aumento risonante e rumorosità della carrozzeria, allentamento degli specchi retrovisori e dei comandi al manubrio; vulnerabilità dei cerchi alle ammaccature fuoristrada; fragilità dei parasassi al manubrio.

HONDA - Scarsa resistenza del rivestimento dell'impianto di scarico; debolezza delle decal adesive; peggioramento funzionale del comando frizione.

SUZUKI - Trafilaggio di carburante dal rubinetto; trafileggiamento di lubrificante dal carter in prossimità dell'uscita del secondario del cambio; facilità del rivestimento superiore della sella a sporcarsi; allentamento dei blocchetti elettrici; deteriorabilità della verniciatura del forcellone; vulnerabilità dei cerchi fuoristrada.

YAMAHA - Indurimento e progressivo calo di efficienza del freno posteriore; vulnerabilità dei cerchi; progressivo cedimento dell'imbottitura della sella; deterioramento delle decorazioni adesive.

c.b.

Foto Ghee

HANNO COLLABORATO: Carlo Iotti, Fausto Severi, Mirko Severi, Gabriele Lumetti, Luigi Barbieri, Fabrizio Spelti, Franco Rossi.



rebbe gradevole un po' di grinta in più nel propulsore, mentre le sospensioni a lunga escursione e la loro soffice taratura originano frequenti fondocorsa e reazioni poco controllate spingendo a fondo fuoristrada.

Anche la piccola Yamaha appartiene alla categoria della Suzuki, ma vanta una superiore precisione direzionale sul veloce ed una maggior coerenza di assetto: solo alle ridotte velocità lo sterzo può sembrare relativamente più caricato del dovuto visto che la maneggevolezza è elevatissima e seconda d'un soffio alla Suzuki, ma l'equilibrio si ristabilisce molto presto, a partire dai 40-50 km/h. Le sospensioni di apprezzabile escursione pur non vantando il controllo di quelle del-

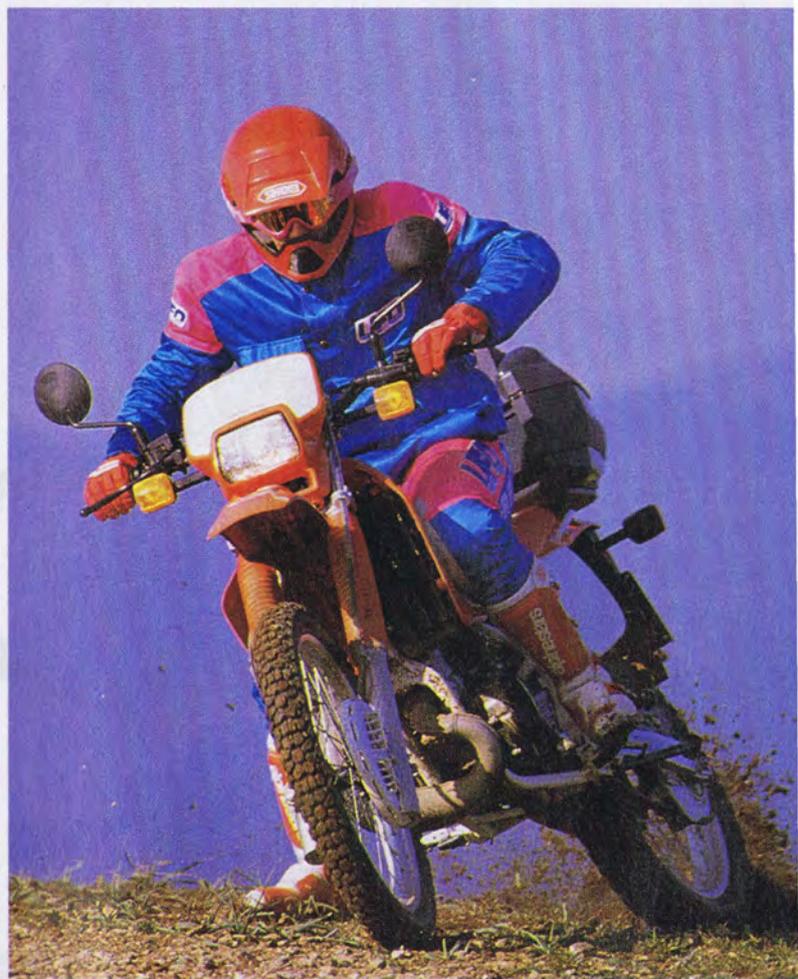
ghe. Quelli che impressionano maggiormente fin dalle prime pinzate e fanno supporre rilevamenti ancor migliori di quelli che poi si registrano nella realtà, sono l'impianto di Honda e Gilera che effettivamente offrono prestazioni superiori alla media per modulabilità e progressività, salvo una fastidiosa tendenza al bloccaggio del disco posteriore della XR 2 il cui assetto in staccata, grazie all'apporto della forcella upside-down, è scervo da svergolamenti.

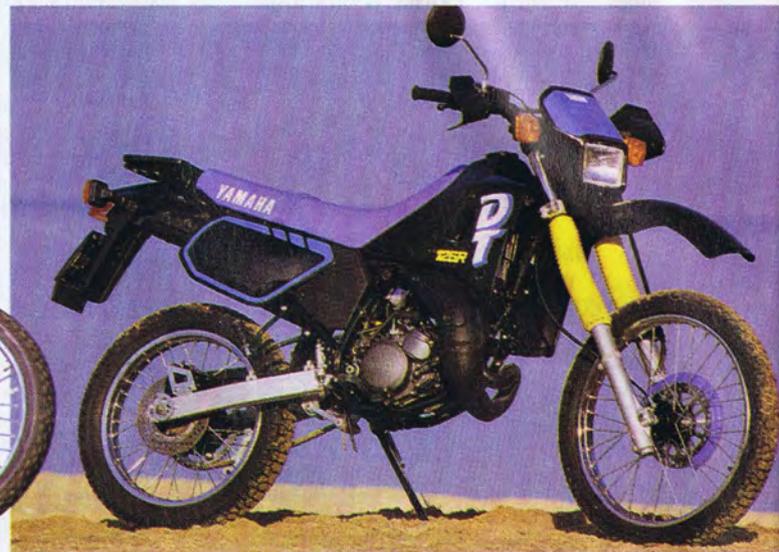
Anche la Suzuki, che fornisce risposte prontissime alle minime trazioni sui comandi, si produce in notevoli spazi di arresto in sicurezza, mentre l'Aprilia, che ha ottenuto la prestazione record dagli 80 e dai 120 km/h, richiede uno sforzo supe-



HONDA CRM 125

PRATICA - REALIZZATA COMPLETAMENTE IN ITALIA, NEGLI STABILIMENTI DI ATESSA, LA CRM SI RIVELA UN OTTIMO COMPROMESSO FRA LE ESIGENZE DEL DIPORTO QUOTIDIANO SU ASFALTO E QUELLE DEL FUORISTRADA DOMENICALE. LE DECAL ADESIVE NON SONO MOLTO RESISTENTI, E SI SENTE DECISAMENTE LA MANCANZA DI UN PORTAPACCHI POSTERIORE. RIUSCITA LA LINEA CHE SI ISPIRA ALLA MACCHINA DA CROSS





YAMAHA DT 125 R

MIGLIORATA - RISPETTO ALLA PRECEDENTE DT 125, LA R HA UN MOTORE DECISAMENTE PIÙ PRESTANTE, CON AMMISSIONE LAMELLARE DIRETTAMENTE NEL CARTER, ED UN TELAIO MEGLIO DIMENSIONATO PER AFFRONTARE CON DECISIONE ANCHE I PASSAGGI FUORISTRADA PIÙ OSTICI. LA FORCELLA, DI TIPO TRADIZIONALE, HA GLI STELI DA 41, MENTRE LA STRUMENTAZIONE È LA MENO CONVINCENTE SE CONFRONTATA A QUELLA DELLE CONCORRENTI





SUZUKI TS 125 R

ESSENZIALE - LE RIDOTTE DIMENSIONI E L'ASSENZA DI ACCESSORI «AFRICANI» QUALI POSSONO ESSERE MAXI SERBATOIO E CARENATURA ULTRA PROTETTIVA, INSIEME AD UN PESO RIDOTTO ALL'OSSO, FANNO DELLA SUZUKI TS 125 R LA PIÙ AGILE E MANEGGEVOLE ENDURO SUL MERCATO. OLTRE ALLA VERSIONE ROSSA DELLA NOSTRA PROVA, È DISPONIBILE ANCHE QUELLA GIALLA CLASSICA DELLE VERSIONI SPORTIVE FUORISTRADA PRODOTTE DALLA SUZUKI



I RILEVAMENTI

**DATI ■ L'APRILIA ECCELLE IN VELOCITÀ
LA SUZUKI NELLA PROVA DI SLALOM**

PRESTAZIONI

VELOCITÀ MASSIMA

	APRILIA	CAGIVA	GILERA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
Dichiarata (km/h)	> 140	—	140	—	135	—
Effettiva (km/h)	139,472	136,800	135,847	134,341	132,227	136,275
Tachimetro	~ 145	~ 149	153	> 140	~ 138	> 140
Contagiri	11000	10400	9250	11300	9600	11000

ACCELERAZIONE DA FERMO

TEMPO (sec.)/VELOCITÀ DI USCITA (km/h) CON SOLO PILOTA

	APRILIA	CAGIVA	GILERA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
0-100	6"31/82,641	6"37/79,706	6"38/79,474	6"36/77,902	6"43/78,339	6"31/80,808
0-200	9"94/108,849	10"18/103,491	10"10/105,624	10"17/102,840	10"31/101,381	10"00/106,741
0-300	13"04/121,660	13"34/116,607	13"31/116,394	13"39/115,190	13"66/111,003	13"16/118,806
0-400	15"90/129,463	16"34/122,390	16"33/121,056	16"39/122,013	16"80/116,795	16"09/125,003
0-1000	31"90/139,472	32"72/136,800	32"84/135,847	32"90/134,341	33"96/132,227	32"48/136,275
0-100 km/h (sec.)	9"26	9"53	9"50	9"76	10"23	9"16

RIPRESA DA 50 KM/H

NEL RAPPORTO PIÙ LUNGO

TEMPO (sec.)/VELOCITÀ DI USCITA (km/h) CON SOLO PILOTA

	APRILIA	CAGIVA	GILERA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
0-100 m	6"44/62,806	6"46/60,303	6"45/59,600	6"40/62,133	6"15/60,606	6"35/62,300
0-200 m	11"20/82,501	11"60/73,790	11"66/73,290	11"50/75,390	11"15/78,223	11"16/82,206
0-300 m	15"17/95,403	16"14/82,315	16"22/81,090	15"92/85,491	15"44/88,244	15"11/96,669
0-400 m	18"70/106,604	20"10/94,746	20"24/93,375	19"68/99,061	19"28/98,369	18"56/108,844
0-1000 m	36"52/131,941	40"42/114,046	40"68/113,004	39"40/118,334	39"11/118,394	35"80/136,275
50-100 km/h (sec.)	16"33	25"10	25"68	20"01	19"77	16"10

MANEGGEVOLEZZA

	APRILIA	CAGIVA	GILERA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
CON BIRILLI A 6 m						
TEMPO	5"95	6"22	6"10	5"87	5"59	5"63
MEDIA (km/h)	36,303	34,727	35,410	36,797	38,640	38,366
CON BIRILLI A 12 m						
TEMPO	5"95	6"39	6"14	5"96	5"88	5"91
MEDIA (km/h)	72,605	67,606	70,358	72,483	73,470	73,096

CONSUMI

CARBURANTE (km/l)

	APRILIA	CAGIVA
Al limite	13,719	12,765
In montagna	17,103	16,060
In autostrada	—	—
In città	20,750	20,800
Extraurbano	23,913	23,822
Economy run	34,630	31,622
90 km/h costanti	25,631	24,696
120 km/h costanti	18,215	17,094

LUBRIFICANTE

cm³ x 1000 km	APRILIA	CAGIVA
	1050	1185

FRENATA

	APRILIA	CAGIVA
40 km/h effettivi	7,01	6,70
60 km/h effettivi	14,01	14,16
80 km/h effettivi	24,88	25,71
100 km/h effettivi	41,36	41,64
120 km/h effettivi	60,06	61,49

RUMOROSITÀ

	SCARICO * 3m (db/A)	MECCANICA * 50cm (db/A)	A 7m In** (db/A)
APRILIA	88,5	79,5	90,5
CAGIVA	76,5	78	82,5
GILERA	82,5	79,5	87
HONDA	84	81	90
SUZUKI	80	77	84
YAMAHA	77,5	78	85

* con motore a 2/3 del regime massimo

** in accelerazione da 2/3 del regime massimo

CLACSON

	a 3m (db/A)	a 20m (db/A)
APRILIA	109	89,5
CAGIVA	104	85
GILERA	98,5	77,5
HONDA	105,5	91,5
SUZUKI	98,5	85
YAMAHA	91,5	79



**EQUIPAGGIA DI SERIE
LE PIÙ PRESTIGIOSE
CASE MOTOCICLISTICHE.**

DISCHI FREZIONE
VALVOLE TAMBELLARI
LAMELLE
GANASCHE FRENO
PASTIGLIE FRENO

ADLER S.p.A. Via Soffredini, 75 - Italy 20126 MILANO

GILERA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
13,990	11,401	14,085	12,465
17,040	16,231	15,606	16,814
—	—	—	—
19,106	18,033	17,147	19,875
20,170	19,881	17,810	23,530
28,666	27,101	24,444	31,695
21,785	23,641	17,021	24,510
15,984	17,734	15,502	18,129

1300	1485	1145	1290
------	------	------	------

SPAZIO D'ARRESTO (METRI)

GILERA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
6,81	6,66	6,65	7,71
14,22	14,01	14,37	14,81
25,26	26,04	25,88	25,71
41,16	41,19	41,76	41,95
60,81	61,00	60,90	62,01

PESO

	EFFETTIVO	DICHIARATO
APRILIA	137,800	119
CAGIVA	137,900	129
GILERA	140,300	121
HONDA	128,900	118
SUZUKI	126,400	120
YAMAHA	122,600	112

VIBRAZIONI

A 100 km/h (in m/s²)

	PEDANE	MANUBRIO	SERBATOIO
APRILIA	62,5	18	15
CAGIVA	65	31	37,5
GILERA	37,5	30	32,5
HONDA	42,5	32,5	57,5
SUZUKI	150	40	21
YAMAHA	125	44	27

Soglia fastidiosità: 40 m/s²

STERZATA

	A DESTRA (m)	A SINISTRA (m)
APRILIA	5,30	5,19
CAGIVA	4,28	4,49
GILERA	5,34	5,47
HONDA	4,32	4,36
SUZUKI	4,25	4,27
YAMAHA	4,14	4,24



DIVERTENTI - NEL CORSO DELLA PROVA NON SONO MANCATI I MOMENTI DI SVAGO

VELOCITA' MASSIMA NELLE VARIE MARCE

VELOCITÀ AL TACHIMETRO KM/H - REGIME MOTORE DOPO IL CAMBIO DI MARCIA

RAPP. INS.	APRILIA (* Tirando a: 11000)	CAGIVA (* Tirando a: 10000)	GILERA (* Tirando a: 9200)	HONDA (* Tirando a: 11000)	SUZUKI (* Tirando a: 9500)	YAMAHA (* Tirando a: 10500)
1.	38/8400	45/8100	44/7200	40/8700	43/8500	38/8200
2.	57/8500	66/8500	63/7400	62/9200	62/8300	58/8700
3.	78/8700	86/8600	84/7800	85/9600	81/8200	78/9000
4.	99/8800	105/8700	105/7800	102/9700	103/8500	97/9100
5.	118/9100	124/9200	128/8100	120/9700	120/8200	114/9200
6.	~145 (a 11000)	136/9400	153 (a 9250)	>140 (a 11300)	~138 (a 9600)	>140 (a 11000)
7.	—	~149 (a 10400)	—	—	—	—

SCARTI STRUMENTI

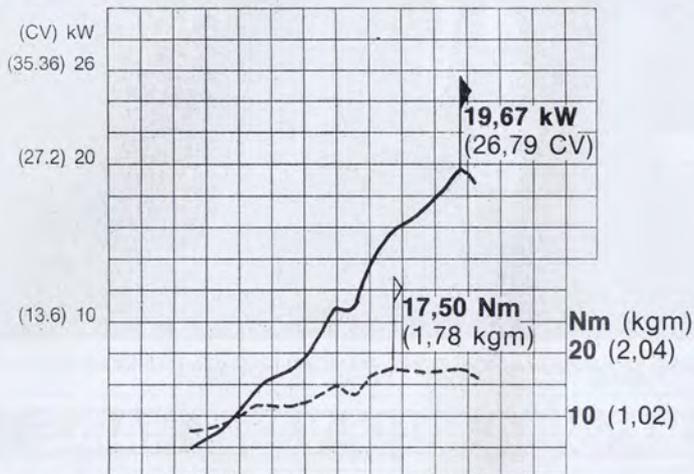
TACHIMETRO

	APRILIA	CAGIVA	GILERA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
40 km/h	40,300	34,091	34,626	37,114	38,366	40,166
60 km/h	59,106	53,202	50,378	56,690	56,492	58,220
80 km/h	77,707	72,110	69,021	76,040	75,104	76,139
100 km/h	96,914	91,472	87,143	85,810	94,325	95,041
120 km/h	115,619	109,470	105,260	115,049	114,103	114,472
140 km/h	134,212	128,720	123,910	134,040	—	134,808

CONTAGIRI

	APRILIA	CAGIVA	GILERA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
2000 giri	2100	1880	1951	1887	2009	2090
3000 giri	3185	2860	2868	2802	3004	3098
4000 giri	4166	3852	3841	3605	4031	4135
5000 giri	5280	4799	4895	4504	5020	5090
6000 giri	6166	5777	5932	5387	6006	6060
7000 giri	7154	6721	6997	6281	7001	7056
8000 giri	8185	7716	8093	7122	7982	8026
9000 giri	9211	8725	9189	7988	8958	8915
10000 giri	10160	9740	—	8931	—	9822

BANCO



APRILIA TUAREG WIND 125

POTENZA MASSIMA ALLA RUOTA

19,67 kW (26,79 CV) a 10.800 giri/'

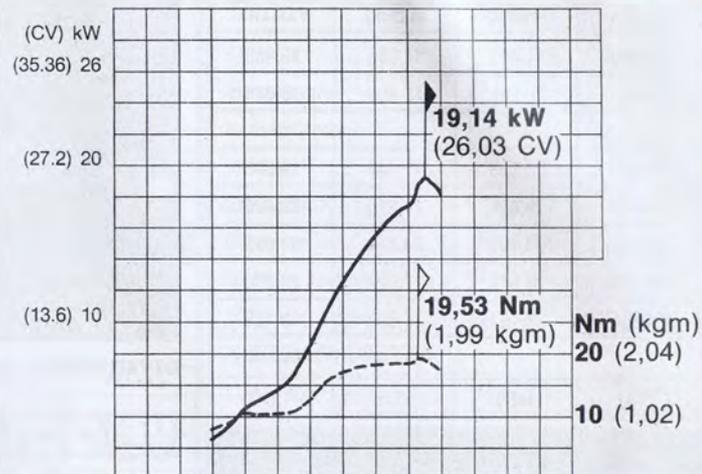
Dichiarata: 29 CV a 9750 giri/'

COPPIA MASSIMA ALLA RUOTA

17,50 Nm (1,78 kgm) a 8.750 giri/'

Dichiarata: 2,3 kgm a 8500 giri/'

NOTA: Rapporto motore/banco: 6,37. Braccio: 716 mm - Temperatura: 14° - Pressione: 101,3 kPa - Umidità relativa: 54%. Fattore di correzione: 1,000.



CAGIVA N 90

POTENZA MASSIMA ALLA RUOTA

19,14 kW (26,03 CV) a 9.500 giri/'

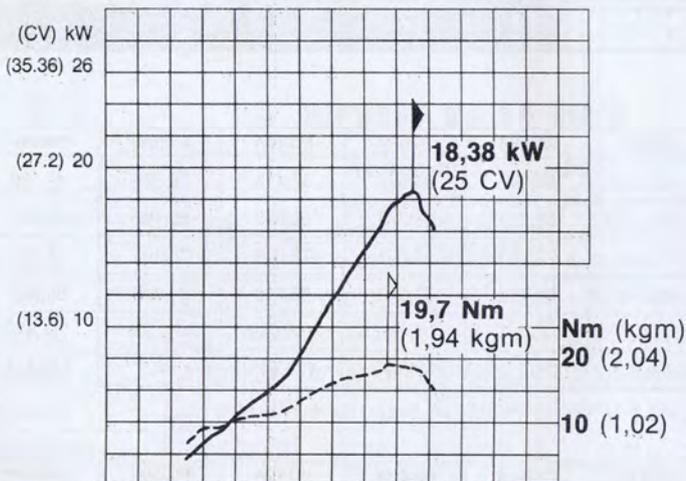
Dichiarata: 31 CV a 9500 giri/'

COPPIA MASSIMA ALLA RUOTA

19,53 Nm (1,99 kgm) a 9.300 giri/'

Non dichiarata dalla Casa

NOTA: Rapporto motore/banco: 5,72. Braccio: 716 mm - Temperatura: 19° - Pressione: 101,2 kPa - Umidità relativa: 39%. Fattore di correzione: 1,013.



HONDA CRM 125

POTENZA MASSIMA ALLA RUOTA

18,38 kW (25,00 CV) a 9.500 giri/'

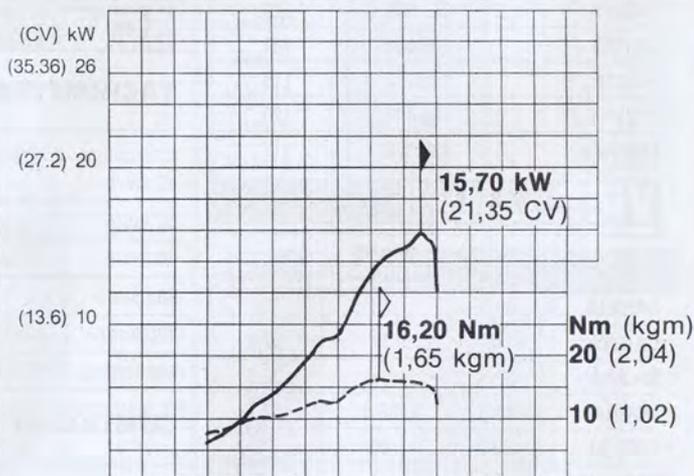
Non dichiarata dalla Casa

COPPIA MASSIMA ALLA RUOTA

19,7 Nm (1,94 kgm) a 8.700 giri/'

Non dichiarata dalla Casa

NOTA: Rapporto motore/banco: 6,37. Braccio: 716 mm - Temperatura: 14° - Pressione: 102,5 kPa - Umidità relativa: 42%. Fattore di correzione: 0,988.



SUZUKI TS 125 R

POTENZA MASSIMA ALLA RUOTA

15,70 kW (21,35 CV) a 9.500 giri/'

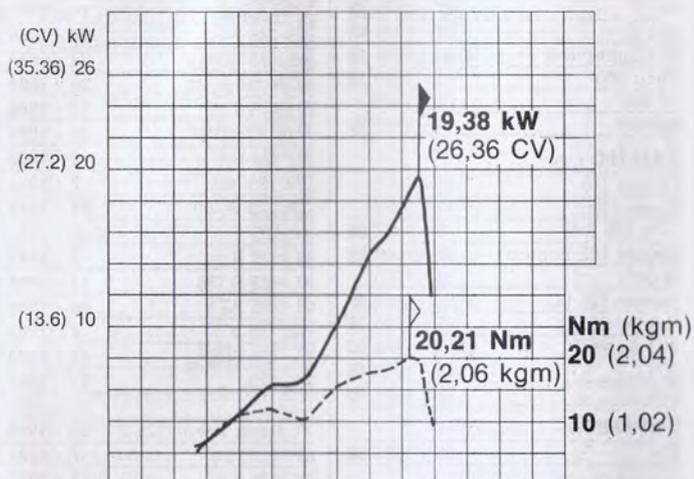
Dichiarata: 24 CV a 9800 giri/'

COPPIA MASSIMA ALLA RUOTA

16,20 Nm (1,65 kgm) a 8.250 giri/'

Dichiarata: 1,7 kgm a 7500 giri/'

NOTA: Rapporto motore/banco: 5,02. Braccio: 716 mm - Temperatura: 2° - Pressione: 102,5 kPa - Umidità relativa: 62%. Fattore di correzione: 0,965.



GILERA XR 2

POTENZA MASSIMA ALLA RUOTA

19,38 kW (26,36 CV) a 9.500 giri/'

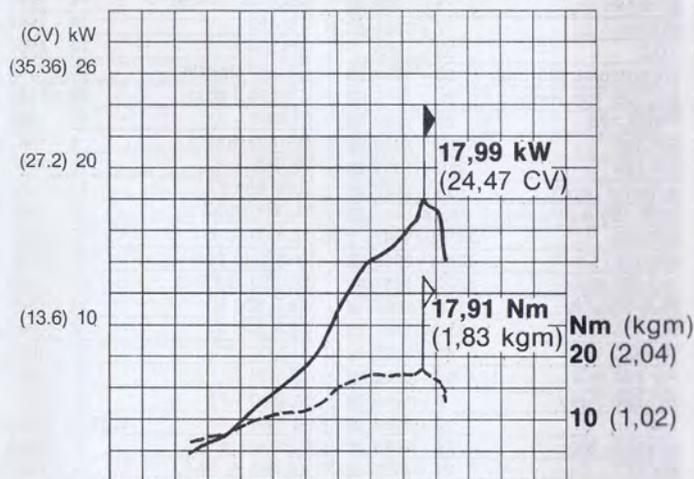
Dichiarata: 29 CV a 9500 giri/'

COPPIA MASSIMA ALLA RUOTA

20,21 Nm (2,06 kgm) a 9.250 giri/'

Non dichiarata dalla Casa

NOTA: Rapporto motore/banco: 5,35. Braccio: 716 mm - Temperatura: 21° - Pressione: 101,6 kPa - Umidità relativa: 40%. Fattore di correzione: 1,011.



YAMAHA DT 125 R

POTENZA MASSIMA ALLA RUOTA

17,99 kW (24,47 CV) a 9.600 giri/'

Dichiarata: 30 CV a 9500 giri/'

COPPIA MASSIMA ALLA RUOTA

17,91 Nm (1,83 kgm) a 9.600 giri/'

Dichiarata: 2 kgm a 9500 giri/'

NOTA: Rapporto motore/banco: 5,08. Braccio: 716 mm - Temperatura: 29° - Pressione: 101,6 kPa - Umidità relativa: 37%. Fattore di correzione: 1,028.

	APRILIA	CAGIVA	GILERA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
■ Linea.....	30	27	26	30	26	27
■ Finiture.....	28	27	27	27	25	26
Illuminazione notturna.....	27	28	26	30	25	27
Comandi.....	29	25	27	28	26	26
Strumentazione.....	28	29	29	25	26	25
■ Comfort di marcia.....	27	27	LODE	28	28	28
Rumorosità.....	26	30	28	27	LODE	LODE
Vibrazioni.....	24	25	27	24	24	25
Posizione di guida.....	25	26	28	27	27	28
■ Motore.....	LODE	30	29	28	26	28
Avviamento.....	LODE	LODE	LODE	30	30	29
Erogazione.....	30	26	25	27	28	LODE
Potenza.....	LODE	30	30	27	23	26
Coppia.....	28	28	29	27	26	28
Accessibilità meccanica.....	24	24	24	26	27	27
■ Prestazioni globali.....	LODE	30	27	28	25	28
Velocità.....	LODE	30	30	28	26	28
Ripresa.....	29	25	24	27	29	30
Accelerazione.....	LODE	27	27	27	24	29
Consumi.....	30	28	25	26	23	28
Autonomia.....	30	25	26	24	21	24
■ Modulabilità frizione.....	27	27	30	30	27	LODE
Resistenza frizione.....	26	30	28	LODE	27	30
Precisione cambio.....	LODE	30	30	29	LODE	25
Scelta dei rapporti.....	28	30	26	28	28	29
■ Guida e maneggevolezza.....	30	30	29	LODE	LODE	LODE
Variazioni di traiettoria.....	28	30	30	27	LODE	28
Curve strette.....	LODE	27	28	28	LODE	30
Curve a medio raggio.....	30	LODE	LODE	30	28	LODE
Curve a largo raggio.....	27	LODE	30	30	26	30
■ Stabilità e tenuta di strada	30	LODE	30	28	27	30
Tenuta di strada sul bagnato.....	27	28	27	27	26	26
Tenuta sullo sconnesso.....	28	27	26	29	26	26
Sospensione anteriore.....	28	26	24	24	26	27
Ammortizzatore.....	27	27	25	27	26	25
Pneumatici*.....	28	30	28	28	30	28
Precisione direz. in rettilineo.....	27	30	LODE	LODE	25	30
Sensibilità al vento laterale.....	27	30	30	30	27	28
■ Modulabilità freni.....	28	30	30	30	30	28
Potenza freni.....	29	28	27	27	27	27
Resistenza freni.....	28	27	28	30	28	26
■ Costo dei ricambi.....	24	24	24	24	23	25
Prezzo d'acquisto.....	24	24	24	30	28	28
■ Affidabilità.....	27	28	29	30	27	29
■ PUNTEGGIO TOTALE.....	1273	1247	1237	1242	1208	1246

n.b. la lode vale 35 punti

* valutazioni riferite ai pneumatici utilizzati nella prova.