

YAMAHA TZR 125 R-SP PROVA VERITA'

SONO ENTRAMBE
VELOCI E
PARTICOLARMENTE
EFFICACI QUANDO SI
GUIDA AL LIMITE, MA
GRAZIE ALLA SUA
RAFFINATA
COMPONENTISTICA LA
SP PREVALE SULLA R □
di Claudio Braglia

PIÙ D'UN sociologo ha scritto che ci crediamo liberi nelle nostre scelte, ma non è affatto così. Tale libertà è frutto di una illusione psicologica, implementata da una società consumistica che sempre più spesso dipinge inequivocabilmente un uomo apparentemente incapace di desiderare da solo. Si arriva insomma all'assurdo che l'oggetto del suo desiderio gli sia designato e disegnato da un intermediario. Il messaggero può diventare la carta stampata o la televisione, ma il messaggio in ogni caso non può che essere la pubblicità. Così vogliono i tempi, così vuole, in fondo, la gente. Fortunatamente nella congerie di prodotti, spesso replicanti l'uno dell'altro, che affollano i vari settori merceologici ne spiccano alcuni che comunicazione e promozione se la fanno spontaneamente da soli. Prendiamo ad esempio la Yamaha TZR: basta am-

mirarne le forme per avvertirne — concreta e palpabilissima — la grande sostanza, la «forza interiore», la personalità. Anche nella più recente e specializzata versione «SP», competitiva base di partenza per affrontare le gare della categoria Sport Production (anche se nella maggior parte dei casi chi l'acquisterà non mancherà di godersela soprattutto su strada...), la piccola supersportiva Yamaha, concepita e realizzata in Italia dai tecnici e negli stabilimenti Belgarda, rappresenta un equilibrato melange fra l'ingegno, il buon gusto e lo stile italiano, arricchito col formidabile background di esperienza e tecnologia acquisito nelle competizioni della Casa di Iwata.

Dopo le poche centinaia di unità consegnate ad inizio estate, le linee di assemblaggio della TZR/SP funzionano ora a pieno regime per soddisfare le numerose richieste ancora inevase, mentre la TZR 125 R continua ad essere prodotta sia nella originaria livrea bianco-rossa con telaio lucidato (che per noi resta la più efficace), sia nella nuova e più seriosa veste cromatica tutta nera. Le differenze fra «R» ed «SP», schierate in questo «confronto in fa-



GI

miglia», sono significative, abbondanti e giustificano il gap di prezzo che separa le due versioni. Le modifiche alla ciclistica comprendono una evoluta forcella upside down ampiamente tarabile nell'idraulica in compressione come in rilascio (ben 25 sono le possibilità di regolazione), un nuovo ammortizzatore posteriore (sempre regolabile nel solo precarico molla), un pneumatico posteriore di 150/60-17" (disponibile a richiesta anche sulla TZR/R

che adotta in equipaggiamento standard il 140/70) e la pompa del freno anteriore di 13 mm Ø.

La meccanica ha invece conosciuto profonde modifiche allo scarico (con un «serpentone» più corto ed uno «spillo» terminale più lungo), all'intero gruppo termico, alla valvola YPVS ed al relativo servomotore, il che — assieme alla differente rapportatura finale ed alla seconda e terza più ravvicinate — ha esaltato le già formidabili prestazioni di base della TZR/R. Inoltre la SP viene fornita di serie col copricodino e con la leva di avviamento a kick starter. □

foto Gheo

SCHEDA ANAGRAFICA

IDENTIKIT

■ **CASA COSTRUTTRICE:** Belgarda s.p.a., via Tinelli 67/69, 20050 Cierno di Lesmo (MI), tel. 039/6982712.

■ **MODELLO:** TZR 125 R (TZR 125 SP).

■ **PREZZO:** L. 6.152.300 (7.199.500 la SP) IVA compresa, franco Belgarda.

■ **OPTIONAL:** nessuno.

■ **GARANZIA:** 12 mesi + 24 mesi formula Y.E.S.

■ **VERSIONI CROMATICHE:** bianco/rosso; grigio/nero (solo bianco/rosso per la SP).

■ DIFFICILE SCEGLIERE

La SP (qui a fianco) fa pagare le superiori prestazioni con un prezzo superiore di circa un milione di lire, ma è davvero difficile resistere al fascino di una replica come questa

COCCO DI SQUADRA

YAMAHA TZR 125 R-SP



■ COLORI UGUALI, DIVERSE TABELLE

Anche la TZR/R è disponibile nella versione bianco-rossa oltre che in quella nero-grigia della pagina accanto, ma le tabelle portanumero verdi sono esclusive della SP (sopra e sotto), fornita con il copricodino di serie (a destra)





PROFESSIONALI I COMANDI

Il manubrio in due pezzi (sotto) è in lega leggera ed è affiancato da leve ben conformate e da comandi elettrici funzionali anche se «spigolosi». Per facilitare la manutenzione la fiancatina destra è facilmente smontabile



LA TECNICA

ANCHE LA SP HA IL CARBURATORE DI 32 MM

LE MOTO della nostra prova sono azionate dalla più recente versione del noto monocilindrico con ammissione lamellare direttamente nel carter dotato di misure caratteristiche leggermente superquadre (si tratta degli ormai «classici» $56 \times 50,68$ mm).

Il motore, che ha un rapporto di compressione, misurato «alla giapponese» (ovverossia inteso come rapporto tra il volume a disposizione dei gas quando il margine del pistone è allineato con lo spigolo superiore della luce di scarico e quello a loro disposizione quando il pistone è al PMS), di 6,45: 1 (non viene dichiarato quello della SP) ed è alimentato da un carburatore Dellorto VHS-A con diffusore di 32 mm, è naturalmente dotato di un albero ausiliario di equilibratura, azionato mediante ingranaggi. Il cilindro è munito di cinque travasi (quattro laterali più uno ausiliario in diretta comunicazione con il condotto di aspirazione) ed ha una valvola parzializzatrice di tipo rotante, comandata da un servomotore gestito da una centralina elettronica. Il manovellismo è di schema tradizionale,

con un albero a gomito formato da tre parti unite per forzamento alla pressa e poggiante su due cuscinetti di banco a sfere. La biella in acciaio forgiato lavora sia alla testa che al piede su rullini ingabbiati. Il pistone, dotato di due segmenti, è fuso in lega di alluminio. Il basamento come di consueto è formato da due semicarter pressofusi che si uniscono secondo un piano verticale.

Nella parte ciclistica spiccano il telaio Deltabox in lega leggera e la forcella a steli rovesciati con canne di 41 mm di diametro (e frenatura idraulica regolabile per la SP). L'interasse è decisamente ragguardevole per una ottavo di litro con i suoi 1400 mm. Il cannotto di sterzo è inclinato di $25^{\circ}30'$ e l'avancorsa risulta pari a 96,5 mm. Posteriormente si impiega un forcellone oscillante in lega di alluminio con uno dei bracci conformato a banana. Entrambe le ruote sono di 17 pollici; sulla anteriore agisce un disco flottante di 320 mm di diametro con pinza a quattro pistoncini (la pompa ha un diametro interno di 13 mm nella SP e di 12 nell'altra). □

IN COLLABORAZIONE CON BORGHI & SAVERI

IL MOTORE AL BANCO



POTENZA MASSIMA

EFFETTIVA ALLA RUOTA (SP)
24,28 kW (33,02 CV)
a 11500 giri/

EFFETTIVA ALLA RUOTA (R)
24,01 kW (32,66 CV)
a 11300 giri/

COPPIA MASSIMA

EFFETTIVA ALLA RUOTA (SP)
20,60 Nm (2,10 kgm)
a 11300 giri/

EFFETTIVA ALLA RUOTA (R)
20,21 Nm (2,06 kgm)
a 11300 giri/

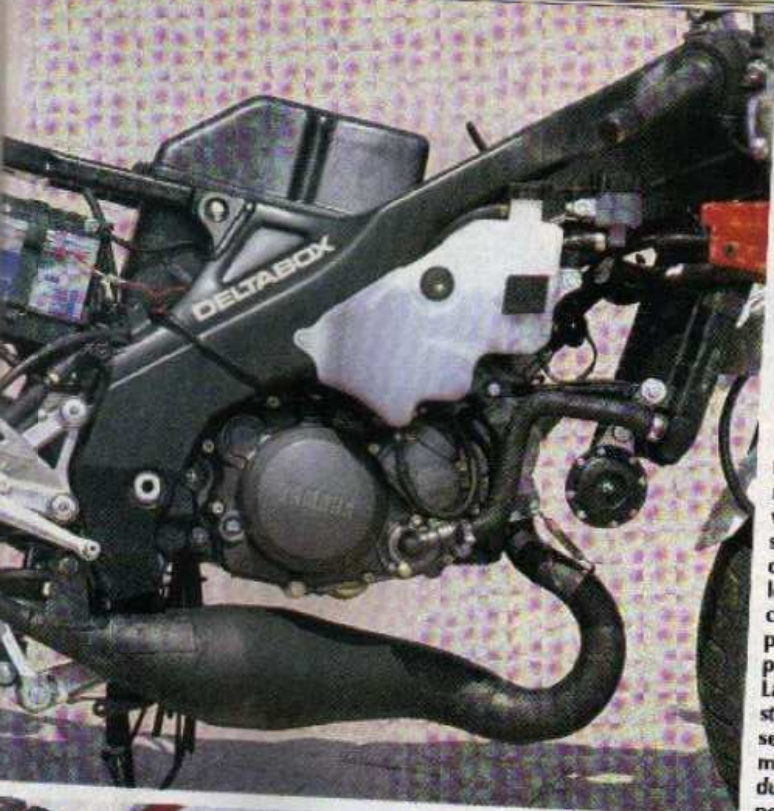
NOTA: Rapporto motore/banco: 6,00 - Braccini: 716 mm - Temperatura: 28 °C - Pressione: 1020 mb - Umidità relativa: 83%
Fattore di correzione: 1,018

CARATTERISTICHE FONDAMENTALI

(Tra parentesi i dati della SP)

Cilindrata unitaria: 124,83 cm³; rapporto corsa/alesaggio: 0,91; velocità media pistone al regime di potenza massima: 19,09 (19,43) m/s; potenza specifica: 192,38 (194,50) kW/litro (261,64 (264,52) CV/litro); potenza per unità di superficie pistone: 0,98 (0,99) kW/cm² (1,33 (1,34) CV/cm²); P.M.E. al regime di potenza massima: 10,42 (10,35) bar; P.M.E. al regime di coppia massima: 10,42 (10,35) bar.





MODIFICHE

Oltre che nel gruppo termico e nella regolazione della valvola YPVS allo scarico, la TZR/SP differisce dalla R per lo scarico con camera di espansione più raccolta e spillo più lungo (a sinistra). La rapportatura è stata ritoccata per seconda e terza marcia e finale, con due denti in meno per la corona



NERO

Il telaio ed il forcellone sono verniciati in nero opaco come sulle moto del Team Roberts. Il freno anteriore (sopra al centro) è costituito da un disco di 320 mm \varnothing con pinza a quattro pistoncini, mentre sulla ruota posteriore lavora un disco di 210 mm \varnothing con pinza a due pistoncini. Apprezzabile la realizzazione in lega leggera di tutti i comandi a pedale (a sinistra), supporti compresi



DATI DICHIARATI LA SCHEDA

(Tra parentesi i dati della SP)
MOTORE: monocilindrico a due tempi con valvola YPVS parzializzatrice della luce di scarico a controllo elettronico e contralbero di bilanciamento. **DISTRIBUZIONE:** regolata dal movimento del pistone con ammissione lamellare. **ALESAGGIO E CORSA:** 56 x 50,68 mm. **CILINDRATA:** 124,8 cm³. **RAPPORTO DI COMPRESSIONE:** 6,45:1 (n.d.). **DIAGRAMMA DI DISTRIBUZIONE:** non dichiarato. **ALIMENTAZIONE:** a benzina super con carburatore Dellorto VHSA 32. **LUBRIFICAZIONE:** separata con pompa a portata variabile. **ACCENSIONE:** elettronica CDI. **AVVIAMENTO:** elettrico (a pedale). **IMPIANTO ELETTRICO:** con batteria 12V-6 Ah e generatore da 95 W. **CANDELA:** NCK B10 EGV. **RAFFREDDAMENTO:** a liquido, radiatore in alluminio. Capacità circuito litri 1,280. **TRASMISSIONE:** primaria con ingranaggi con rapporto 3,318 (73/22). Frizione multidisco in bagno d'olio a comando meccanico e cambio a 6 velocità. Rapporti al cambio: 1. 2,833 (34/12); 2. 1,813 (29/16) (1,875 (30/16)); 3. 1,368 (26/19) (1,412 (24/17)); 4. 1,143 (24/21); 5. 1,000 (23/23); 6. 0,917 (22/24). Trasmissione finale a catena con rapporto 2,611 (47/18) (2,500 (45/18)). **TELAIO:** struttura Deltabox in travi di alluminio. Cannotto di sterzo montato su cuscinetti a rulli conici ed inclinato di 25° per un'avancorsa di 96,5 mm. **SOSPENSIONE ANTERIORE:** a forcella oleopneumatica upside-down (regolabile) con escursione di 120 mm. **SOSPENSIONE POSTERIORE:** forcellone oscillante in alluminio monoammortizzatore oleopneumatico (regolabile) in grado di garantire una escursione di 115 mm. **FRENI:** anteriore a singolo disco flottante di 320 mm \varnothing con pinza a quattro pistoncini; posteriore a disco di 210 mm \varnothing e pinza a due pistoncini. **RUOTE E PNEUMATICI:** cerchi in lega leggera da 2,75" x 17" anteriore e 3,50" x 17" posteriore. Coperture Dunlop TR Sportmax o Pirelli ZR MP 7: anteriore 110/70-17", posteriore 140/70-17" (150/60-17" Pirelli). **DIMENSIONI E PESO:** interasse 1400 mm; lunghezza 2025 mm; altezza massima 1110 mm; larghezza 740 mm; altezza sella 790 mm; luce a terra 155 mm; peso a secco 118 kg. **CAPACITÀ SERBATOIO:** litri 13 di cui 2 di riserva.

INGRANAGGI
CHIARAVALLI
 CORONE - INGRANAGGI - PIGNONI - CATENE
 DI PRIMO EQUIPAGGIAMENTO E RICAMBIO

Tel. 0331/217212
 Fax 0331/219430

DISTRIBUTORE
 PER L'ITALIA

RK
 IMAGIODO CHIRI

LA PAGELLA

FORTI EMOZIONI NELLA GUIDA SPORTIVA

LINEA - Gli spigoli, le sfaccettature, i sottosquadri, le modanature, i rigonfiamenti, e le abbondanti incavature che dalle superfici della carrozzeria usualmente deputate ad ospitarle debordano ed invadono telaio e forcellone, conferiscono alle TZR l'aspetto di una pietra preziosa tagliata con perizia da uno specialista e montata con amore e grande passione. Da qualsiasi scorcio prospettico la si ammiri, il personale design della sportiva Yamaha è sempre fresco, mai stucchevole o consueto, ma sempre proporzionato, dolce ed aggressivo al tempo stesso, e con il peculiare, indelebile «imprinting» supersportivo delle FZR di grossa cilindrata. Nella versione SP l'abbondanza di nero nelle ruote e nel telaio (che noi tuttavia continuiamo a preferire nella ultralucida versione della prima TZR/R...) e la vivace colorazione accentuata dalle vistose larghe portanumero verdi, cementano l'illusione di trovarsi di fronte ad una fedele replica della quarto di litro campione del mondo 1990 di John Kocinski. Più seria, moderata, quanto elegante e tenebrosa invece, la nuova livrea nera decorata in grigio della TZR/R.

FINITURE - Il riporto nero semi-mat sulle suadenti superfici del telaio ha il potere di banalizzare quella che a nostro avviso è una vera opera d'arte dalla cristallina trasparenza. Fortunatamente le nuove TZR hanno ben altre frecce nella loro faretra. Prima fra tutte la speciale forcella upside down (ultraregolabile per la SP) con foderi anodizzati, seguita dal sopraffino impianto frenante accuratamente traforato provvisto di pinze estremamente professionali, e non mancano naturalmente per entrambe il tappo del serbatoio carburante a bocchettone aeronautico, il radiatore di raffreddamento a sviluppo concavo ed il pregevole silenziatore di scarico asportabile in lega leggera. Inoltre le TZR risultano anche estremamente funzionali agli interventi manutentivi: i tappi di accesso per i rifornimenti del lubrificante, del liquido refrigerante, e del fluido idraulico per la pompa del freno posteriore sono infatti raggruppati sotto alla fiancata destra, mentre la carenatura (contraddistinta da una ottima precisione dimensionale ed impeccabilmente verniciata) si distingue per il fianco destro incornierato per facilitare la manutenzione, per il serbatoio in nylon, per gli efficaci specchi retrovisori

e per il capace vano portaoggetti protetto da serratura ricavato nel codino. Il gruppo ottico anteriore produce una eccellente illuminazione, mentre gli avvisatori acustici lasciano a desiderare.

COMANDI - La «messa in scena» è ineccepibile: strumentazione da sportiva di grossa cilindrata, manubrio in lega leggera grintosamente spiovente, le curatissime estremità superiori della forcella che (per la SP) recano i dispositivi di regolazione, comandi sobri ma ben costruiti e dal dolcissimo funzionamento, leve ben sagomate ed alla giusta distanza dalle manopole, ed infine esclusivi blocchetti elettrici caratterizzati da una atipica disposizione ed un poco spigolosi soprattutto nella slitta degli indicatori di direzione. In tono con la sportività delle macchine i comandi a pedale altrettanto semplici seppure in lega leggera inclusi i relativi supporti. La stampella laterale è solida, sicura e facile da abbassare, ed oltremodo piacevoli sono i comandi dello starter ed il rubinetto del carburante, disposti in posizione piuttosto accessibile all'interno della semicarena sinistra.

STRUMENTAZIONE - La riproduzione in scala quasi reale del cruscotto della prestigiosa FZR 1000 Ex Up è riuscita piut-



■ MAGGIOR CONTROLLO

Grazie alla possibilità di regolazione, la forcella della SP (sotto) offre un maggior controllo in frenata. Inoltre anche il monoammortizzatore posteriore risulta più frenato in estensione. Proprio a causa della diversa taratura delle sospensioni, la SP richiede una guida più decisa





YAMAHA TZR SP/R

MOTORE - A differenza di quanto si osserva usualmente per i propulsori «preparati», il monocilindrico Yamaha non ha conosciuto soltanto un apprezzabile miglioramento in alto con un lieve aumento di potenza ed una gustosa esaltazione delle caratteristiche di allungo, ma soprattutto ha goduto di decisi vantaggi nella fase intermedia della curva di erogazione: come si può ben verificare infatti dalle curve a confronto sul grafico, il rendimento della SP risulta ben più lineare di quello della più «tranquilla» TZR/R.

In entrambi i casi l'avviamento risulta pronto a caldo come a freddo, ma occorre un poco di pazienza per raggiungere l'ideale regime termico. Abbiamo inoltre trovato conferma alla contenuta voce dello scarico (anche la versione SP non eccede gli 82,5 db A) che sa tuttavia farsi piacevolmente argentina agli alti regimi, e dalla rumorosità meccanica. Sulla base dei risultati ottenuti sul banco prova i due monocilindrici moderatamente superquadri italo-nipponici, hanno confermato le loro formidabili prestazioni: una potenza specifica che per la SP raggiunge i 264,52 CV/litro e P.M.L. di 10,35 bar per la SP e di 10,42 bar per la TZR/R.

EROGAZIONE - Come succede un po' per tutti i motori supersportivi, entrambe le curve risultano piuttosto appuntite nella loro parte terminale, ma quella della SP appare decisamente più fluida nonché caratterizzata da minori picchi e deenfasi. Il lavoro dei tecnici Belgarda è stato dunque premiato da una proficua omogeneizzazione del rendimento del propulsore che ora respira meglio, è più fluido fra 3000 giri (limite sotto al quale il mono Yamaha scende a fatica) e 5000 giri, successivamente manifesta una entrata in coppia — sempre nettissima — 500 giri più alto (7500 contro 7000 giri) e dopo un successivo, evidente incattivimento attorno ai 10500 giri (contro 10000), si distende fino ad oltre 12500 giri indicati, mentre con la TZR/R dopo i 12000 giri risulta già conveniente passare al rapporto successivo. Sul banco prova abbiamo trovato conferma — al fianco dei formidabili valori massimi di potenza e coppia — alla personalità del rendimento che abbiamo individuato nella prova dinamica: fino ai 7000-7500 giri infatti, entrambi i motori arrivano appena in prossimità dei 10 CV di potenza e di 1 kgm di coppia.

ACCELERAZIONE - Con la complicità di una frizione molto vicina alla perfezione e tanti cavallini a disposizione, le due TZR hanno ottenuto valori brillantissimi nell'accelerazione da fermo, e non è mancato il record per la SP con ben 14"26 sui 400 metri con velocità di uscita di 149,845 km/h, ed appena 6"12 per passare da 0 a

SEGUE A PAG. 84

to bene: stesso foglio di schiuma poliuretana antivibrante a supporto degli strumenti, stesso fondo nero con numeri bianchi e settori rossi di fondo scala per contagiri (che parte da 3000 giri), termometro del liquido refrigerante e tachimetro. La precisione degli strumenti è ottima, soprattutto quella del tachimetro. Solo una manciata le spie luminose.

POSIZIONE DI GUIDA - Basta poco per accorgersi che le TZR sono state dimensionate ed organizzate per offrire il meglio nella «guida in carena», col naso quasi affondato nella strumentazione ed il corpo spalmato attorno al serbatoio per abbracciarlo completamente con braccia e busto. Lo spazio a disposizione nel posto guida è incavato e relativamente alto da terra è adeguato, ma i piloti più lunghi devono sfruttare tutto l'arretramento concesso dal codino per aver modo di inserire gli «spigoli» delle ginocchia senza controindicazioni nelle apposite svasature sui fianchi del serbatoio. Sulle TZR risulta assolutamente naturale spostare fluidamente il corpo sul fianco destro o su quello sinistro, potendo sempre contare su pedane abbastanza vicine alla sella da poter essere proficuamente caricate col piede esterno alla curva anche quando il peso di tutto il corpo — disinvoltamente appeso al manubrio dall'accentuata inclinazione — si trova caricato verso l'interno. Tanta puntualità nella guida sportiva esige una

peraltro tollerabile contropartita nella conduzione disimpegnata ove il manubrio risulta affaticante per gli avambracci e le pedane foriere di qualche indolenzimento alle estremità inferiori. Il passeggero occasionale ospitato sullo strapuntino posteriore, nella maggior parte dei casi si trova in balia degli elementi e senza nessuna possibilità di attaccarsi a qualcosa che non sia il busto del pilota nel «momenti di pathos».

COMFORT - Affaticante la TZR/SP? Assolutamente no, perlomeno se nel bilancio si inseriscono capisaldi di valutazione come la filosofia e l'indirizzo della macchina univocamente sportiva. Certo la versione SP, più brillante e «tirata», vibra avvertibilmente di più della TZR/R (peraltro caratterizzata da responsi strumentali al di sotto della soglia di fastidio perlomeno a velocità costante), ed ha pure sospensioni più rigide che amplificano gli effetti della sella durezza sulle asperità, ma il pilota se ne dimentica ben volentieri per offrire tutta la sua ricettività alle grandi gratificazioni trasmesse dalla guida sportiva. Piuttosto infastidisce quel certo impaccio che si verifica negli spazi angusti dovuti ad una manovrabilità non così elevata come quella delle più agili concorrenti e ad un raggio di sterzo abbastanza importante. Date le elevate prestazioni conseguibili con le TZR inoltre, risulta perfettibile anche la protettività del cupolino.

YAMAHA TZR 125 R-SP

100 km/h. La migliorata rapportatura e le prime tre marce più vicine, le hanno consentito di guadagnare quasi 2/10" sui 400 metri da fermo sulla pur brillante TZR/R.

RIPRESA - I miglioramenti apportati alla curva di erogazione hanno sortito benefiche influenze sulla SP che ha saputo fare meglio della TZR/R anche nelle prove di ripresa dai 50 km/h nella marcia più lunga: sui 400 metri il vantaggio è arrivato ai 3/10" e significativi sono anche i 3"8 in meno impiegati per passare da 50 a 100 km/h a testimonianza della risposta più pronta all'apertura dell'acceleratore adottata dalla ottimizzazione del propulsore. In assoluto tuttavia i 20"65 spuntati sulla base dei 400 metri da 50 km/h non sono brillantissimi a causa dei valori di coppia bassi sotto ai 7000 giri, e dell'allungamento della rapportatura finale.

VELOCITÀ - È semplicemente esagerata. E ci sembra superfluo esprimere ulteriori commenti.

CONSUMO - È curioso riscontrare come il monocilindrico Yamaha nella «versione spremuta» abbia saputo mantenere pressoché intatti i contenuti consumi a suo tempo rilevati per la TZR/R, ad ulteriore conferma dell'armonia che lo caratterizza e del suo rendimento termodinamico. In media si coprono 19 ed anche più km/litro e ci sembrano soprattutto degne di nota le rese chilometriche rilevate — circa 20 km/litro — nella prova extraurbana e soprattutto gli oltre 22 km/litro nella prova a velocità costante di 90 km/h.

Abbastanza contenuto anche il consumo di lubrificante con 1395 cm³ ogni 1000 km per la TZR/R e 1425 cm³ per la SP, il che significa che quest'ultima ha funzionato ad una percentuale media di olio nel carburante del 2,8%.

FRIZIONE - È uno strumento determinante nella «comunicazione» fra meccani-

ca ed utilizzatore visto che con la sua dolcezza e la sua impagabile modulabilità accelera la reciproca comprensione. Viene spesso e generosamente in aiuto per far recuperare lestamente i giri al motore nelle marce lunghe, oppure per uscire dalle curve con maggior grinta. Soltanto se utilizzata in maniera sconsiderata manifesta una larvata tendenza a gonfiare condita da qualche strappo, ma basta concederle qualche attimo di tregua per farle riacquisire il giusto tono.

CAMBIO E TRASMISSIONE - La riorganizzazione di seconda e terza (più ravvicinate) e della rapportatura finale della SP hanno migliorato la spaziatura dei rapporti della TZR/R, che può contare su di una trasmissione assolutamente solida e scevra dell'accumulo di precoci giochi. Inappuntabili anche la rapidità di manovra, che può contare su di una corsa del preselettore decisamente breve, e la precisione degli innesti.

CARATTERISTICHE DI GUIDA - È sorprendente come talvolta ci sia spazio per migliorare in maniera tangibile un prodotto già reputato armonico e vicino alla perfezione. Questo è quanto abbiamo riscontrato per l'evoluzione SP della TZR/R base che a suo tempo ci aveva strappato lusinghieri commenti, ma alla quale non avevamo tuttavia risparmiato qualche appunto alla sospensione posteriore (che spara sulle asperità) ed alla facilità a strisciare (e spesso ad ammaccarsi...) della voluminosa pancia dello scarico sulla destra. La SP gode di una forcella ancor più controllata in affondata e coerente nella risposta, ma soprattutto di un ammortizzatore che, pur non permettendo interventi sull'idraulica, risulta tuttavia meglio frenato in estensione.

Rispetto alla TZR/R la SP predilige una guida un poco più decisa, e per quanto non risulti particolarmente duttile nelle chicane e negli slalom come certe concorrenti caratterizzate da scelte geome-

triche più agili, sa tuttavia gratificare con inserimenti in curva progressivi ed armonici nella discesa in piega ed equilibrio sullo stretto, anche senza mantenere costantemente in trazione la ruota motrice. È inoltre sorprendente come in virtù della curva di potenza ben distesa in alto il motore sappia fornire una spinta adeguata a sostenere la traiettoria sul veloce anche nelle marce lunghe, cementando la sensazione di trovarsi alla guida di una macchina di maggior cilindrata.

Col nuovo assetto ed il pneumatico posteriore di maggior sezione, la stabilità è assoluta come pure il rigore direzionale in velocità in rettilineo persino sullo sconnesso.

Fra le coperture offerte in primo equipaggiamento, le Dunlop Sportmax garantiscono una superiore maneggevolezza ed una guida più fluida, ma anche una certa tendenza ad accentuare l'inclinazione sullo stretto, mentre le Pirelli MP7 Sport forniscono un appoggio più solido alle inclinazioni estreme ed un grip più sostanzioso, per cui sono consigliabili soprattutto nell'impiego in pista.

FRENI - Non aveva certo bisogno di drastici interventi di miglioramento l'impianto frenante della TZR/R della quale ben conoscevamo le ottime prestazioni deceleranti. Tuttavia l'adozione della pompa anteriore di 13 mm Ø sulla SP ha migliorato il rapporto di torchio idraulico con la pinza, esaltato il feeling della risposta (sempre sorprendentemente pronta) alle basse andature, confermato spazi di arresto da record, ed accentuato la tenacia dell'azione nelle decelerazioni lunghe. Peccato che non sempre il disco posteriore si dimostri gestibile come l'unità anteriore, visto che con la complicità della (perfettibile) conformazione e dislocazione del comando a pedale, non permette di porre rimedio alla tendenza al bloccaggio caratteristica dell'unità posteriore. L'assetto nelle decelerazioni lunghe risulta ottimale per la SP, che può contare su di un superiore controllo in affondata della forcella.

NOIE ED INCONVENIENTI - La «fedina» delle due TZR è rimasta assolutamente immacolata anche al termine della nostra lunga prova nella quale non gli abbiamo risparmiato proprio nulla.

PREZZO - L'affare è conveniente. Ad un prezzo allineato alla concorrenza la TZR/R offre davvero tanto come scelta componentistica, immagine e naturalmente prestazioni. Per la SP basta valutare le modifiche elencate nell'introduzione a questo servizio per trovare abbondanti giustificazioni al milione e passa in più di cui è gravata la sua quota di commercializzazione rispetto alla TZR base. □



YAMAHA TZR 125 R-SP

I NOSTRI RILEVAMENTI

NOTA: i dati della SP sono in neretto.

VELOCITÀ MASSIMA

SP 174,529 km/h a 11525 giri/
R 174,075 km/h a 11819 giri/

ACCELERAZIONE DA FERMO

Distanza in metri	Tempo in secondi	Velocità d'uscita km/h
0-100	5"89	95,881
	5"91	95,208
0-400	14"26	149,845
	14"43	148,294
0-1000	27"55	168,640
	27"77	168,333
0-2000	48"43	174,529
	48"70	174,076
	Tempo in secondi	In metri
0-50 km/h	1"97	16
	2"00	16
0-100 km/h	6"12	109
	6"24	114
0-150 km/h	14"40	405
	14"98	428

RIPRESA DA 50 KM/H

Misurata nel rapporto più lungo

Distanza in metri	Tempo in secondi	Velocità d'uscita km/h
0-100	6"52	62,840
	6"56	61,904
0-400	20"65	84,939
	20"94	82,949
0-1000	40"76	118,546
	41"14	115,249
0-2000	1'04"56	160,022
	1'05"19	156,644
	Tempo in secondi	In metri
50-100 km/h	31"14	797
	34"94	822
50-150 km/h	55"02	1720
	59"46	1782

SCARTO TACHIMETRO

Velocità indicata	Velocità effettiva
50 km/h	48,936 49,825 km/h
100 km/h	97,443 98,936 km/h
150 km/h	145,816 147,000 km/h

SCARTO CONTAGIRI

Regime indicato	Regime effettivo
6000 giri/	5720 5794 giri/
9000 giri/	8593 8638 giri/
12000 giri/	11411 11520 giri/

RAPPORTI CAMBIO

Rapporto inserito	* Velocità effettiva km/h	Regime effettivo del motore dopo il cambio marcia (giri/)
Prima	53,923	7280
	52,441	7040
Seconda	81,476	8284
	81,943	8300
Terza	108,187	8904
	108,598	9191
Quarta	133,657	9624
	129,974	9624
Quinta	152,767	10087
	148,563	10151
Sesta	166,583	—
	162,009	—
A 1000 giri/ in VI	15,144	km/h
	14,728	
Minima in VI	43,906	km/h
	42,885	

Circonferenza di rotolamento pneumatici posteriore: 1920 mm
* al regime di 11.000 giri

DIAMETRO STERZATA

A destra	6,03 5,98 metri
A sinistra	5,84 5,80 metri

MANEGGEVOLEZZA

Sulla base di 60 metri con birilli distanziati di 6 metri

6"35	media	34,016 km/h
6"32		34,177

Sulla base di 120 metri con birilli distanziati di 12 metri

6"42	media	67,290 km/h
6"38		67,712

FRENATA

60 km/h	12,38	12,44 metri
100 km/h	37,05	37,11 metri
140 km/h	69,95	69,96 metri

CONSUMO CARBURANTE

	km/litro
Al limite	12,855 12,895
In città	16,089 16,308
Autostrada	—
Extraurbano	19,641 20,057
Economy run	28,253 28,281
90 km/h costanti	22,626 22,571
120 km/h costanti	18,390 18,449

CONSUMO LUBRIFICANTE

1425 1395 cm ³	ogni 1000 km
---------------------------	--------------

PESO

Effettivo	135,400 kg	Con tutti i liquidi più 5 kg di carburante
Dichiarato	118 kg	a secco

CLACSON

A 3 metri	93 94,5 db (A)
A 20 metri	75,5 75 db (A)

RUMOROSITÀ

Scarico	82,5 81,5 db (A)	a 3 metri con motore a 2/3 del regime massimo
Meccanica	80,5 80 db (A)	a 50 cm dal motore a 2/3 del regime massimo

VIBRAZIONI

	a 100/130 km/h
Pedane	37,5/66 37,5/30 m/s ²
Manubrio	30/45 25/27 m/s ²
Serbatoio	22/52,5 18/35 m/s ²

Soglia tollerabilità: 40 m/s²

LA PAGELLA

Linea	SP	R
Pinture	9,5	9,5
Comandi	9	9
Strumentazione	9	9
Posizione di guida	8,5	8,5
Comfort	8,5	8,5
Motore	7,5	8
Erogazione	9,5	9
Velocità	8,5	8
Ripresa	10	10
Accelerazione	7,5	7
Consumo	9,5	9
Frizione	9	9
Cambio e trasmissione	9	9
Caratteristiche di guida	8	8
Freni	9,5	9
Note ed inconvenienti	9,5	9,5
Prezzo d'acquisto	10	10
TOTALE	8	8,5
Voto medio	8,89	8,81