

YAMAHA TZR 125 R

PROVA VERITÀ

È ARRIVATA PER ULTIMA SUL
MERCATO MA CHI HA AVUTO LA
PAZIENZA DI ASPETTARLA SI
TROVERA FRA LE MANI LA PIÙ
VELOCE 125 cm^3 di Claudio Braglia

SCHEDA ANAGRAFICA

IDENTIKIT

■ **CASA COSTRUTTRICE:** Belgarda s.p.a., via Tinelli 67/69, 20050 Gorno ci Lesmo (MI), tel. 039/69827*2.

■ **MODELLO:** TZR 125 R.

■ **PREZZO:** 6.028.000 lire IVA compresa, franco Belgarda.

■ **OPTIONAL:** nessuno.

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

■ **VERSIONI CROMATICHE:** bianco/rossa/grigio.



SGOISATE IL R

NURBURGRING

PER PROVARE A FONDO LA TZR 125 R
L'ABBIAMO PORTATA AL NURBURGRING.
SOTTO, LA VEDIAMO IMPEGNATA
ALLA CURVA DEL KARUSSELL, UNO DEI
TANTI TRATTI CHE NE DEDONO UNICA
QUESTA DATA NELL'INTERO
PANORAMA MONDIALE.



ITALIANO

GLI ZAINETTI multicolori affogati di quaderni, libri di testo e depliant arrotolati, decorati con spille, adesivi ed innocui slogan a pennarello, si facevano quieta compagnia davanti alla vetrina, in rassegnata attesa dei rispettivi proprietari raccolti in muta, devota adorazione della più affascinante fra le 125 sportive dell'ultima generazione: la Yamaha TZR 125 R. Lasciavano scorrere lo sguardo sulle sue forme, ed il loro assorto silenzio esprimeva molto di più della valanga di chiacchiere e dati tecnici che avrebbero poi spiattellato più tardi con gli amici in paninoteca, dopo le lezioni. Sembrava un sogno che una macchina come quelle che si vedevano al massimo in televisione gareggiare nei grand prix, potesse essere messa anche a disposizione dei comuni mortali. Ma il «miracolo» si è avverato alle porte di Milano per mano dei tecnici Belgarda.

Nessuno ci avrebbe scommesso: arrivare per ultimi in un settore così inflazionato di proposte eccezionalmente efficaci e attraenti, era una impresa quasi impossibile anche per un nome come Yamaha, ed invece sfruttando abilmente il notevole know how della grande Casa di Iwata, meditando sapientemente con l'ingegno ed il buon gusto tutto italiano, ne è venuto fuori un esplosivo concentrato di appeal, di grinta, di qualità.

È stato scelto assolutamente il meglio sul mercato in fatto di sospensioni, freni, pneumatici, e per la parte tecnica ci si è affidati alle migliori soluzioni viste negli ultimi anni di competizioni, sfruttando «nomi» prestigiosi come YPVS, Deltabox e Monocross Rising Rate, mentre per il look ci si è semplicemente ispirati alla quarto di litro campione del mondo 1990 di John Kocinski con un pizzico di FZR 1000 Ex Up. Ne è nato un vero capolavoro, ed ai tecnici della Belgarda va riconosciuto l'incondizionato merito di avere saputo amalgamare con maestria e competenza i numerosi ingredienti di questa piccola grande macchina, talmente brillante sul fronte prestazionale da stabilire nuovi limiti, e così efficiente sul piano estetico che col soddisfatto placet della Casa madre prenderà anche la via dell'esportazione, assieme all'altrettanto appetibile TDR 125 R.

Per provare a fondo la nuova 125 di punta italo-nipponica l'abbiamo portata sul magico tracciato del Nurburgring, in Germania, ove l'abbiamo sottoposta allo stesso durissimo e selettivo trattamento che siamo soliti riservare alle maxi sportive. □



BELLISSIMA

NON È POSSIBILE RIMANERE INDIFFERENTI AL LOOK DELLA TZR 125 R. ISPIRATA ALLA 250 CHE CON KOCINSKI HA VINTO IL MONDIALE NEL 1990, PRENDE SPUNTO ANCHE DALLA FZR 1000, ALLA QUALE L'AVVICINA PURE LA COLORAZIONE IN BIANCO-ROSSO



RIPOSTIGLIO

NEL CODINO, CHE FRA L'ALTRO BEN SI INTEGRA NELLA LINEA SPORTIVA DELLA MOTO, È RICAVATO UN PRATICO RIPOSTIGLIO PROTETTO DA SERRATURA. SOPRA A QUESTO TROVA POSTO IL PICCOLO STRAPUNTINO SUL QUALE SI DEVE ACCOMODARE IL PASSEGGERO, MAI TROPPO GRADITO SULLE ATTUALI 125 STRADALI SPORTIVE



YAMAHA TZR 125 R



RACING

IL PONTE DI COMANDO OFFRE QUANTO DI MEGLIO SIA POSSIBILE AVERE OGGI: GROSSO CONTAGIRI AL CENTRO DELLA STRUMENTAZIONE, APPAGANTE PIASTRA SUPERIORE DELLA FORCELLA IN LEGA LEGGERA, PICCOLO SERBATOIO DELL'OLIO DEL CIRCUITO FRENANTE DECENTRATO E RAZIONALI COMANDI ELETTRICI AFFIANCATI A BELLE MANOPOLE. IL MANUBRIO RISULTA AFFATICANTE PER I PALMI DELLE MANI, MA QUESTO È UN DAZIO CHE SI DEVE PAGARE SU OGNI SPORTIVA.

DATI DICHIARATI

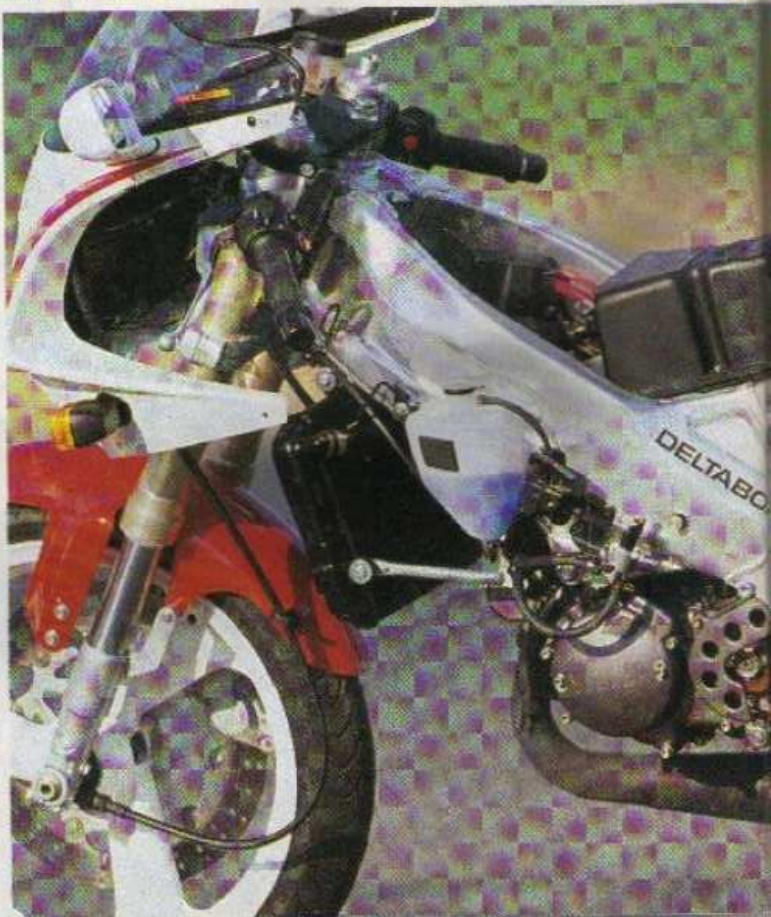
LA SCHEDA

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:** 12,8:1. **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. **IMPIANTO ELETTRICO:** con batteria 12V-6 Ah e generatore da 95 W. **RAFFREDDAMENTO:** a liquido, radiatore in alluminio. Capacità circuito litri 1,280. **TRASMISSIONE:** primaria ad 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); 3. 1,368 (26/19); 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). **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 ed escursione di 120 mm. **SOSPENSIONE POSTERIORE:** forcellone oscillante in alluminio monoammortizzatore oleopneumatico in grado di garantire una escursione di 115 mm. **FRENI:** anteriore a singolo disco flottante di 320 mm Ø con pinza a quattro pistoncini; posteriore a disco di 210 mm Ø e pinza a due pistoncini. **RUOTE E PNEUMATICI:** cerchi in lega leggera da 2,75" x 17" anteriore e 3,50" x 17" posteriore. Coperchietti Dunlop TR Sportmax o Pirelli ZR MP7: 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.



LA TECNICA

IL MONO A DUE TEMPI RAFFREDDATO A LIQUIDO CHE EQUIPAGGIA LA TZR È CARATTERIZZATO DA UNA CANNA IN GHISA PRESA DI FUSIONE. QUESTA SOLUZIONE ASSICURA GRANDE STABILITÀ DIMENSIONALE E GEOMETRICA ANCHE SE A SCAPITO DELLA CONDUITTIMITÀ TERMICA E DELLA RAPIDITÀ DI ADATTAMENTO DEI SEGMENTI. LA CANNA È RETIFICABILE, E QUESTO AGEVOLA GLI INTERVENTI MANUTENTIVI. QUESTO MOTORE È DOTATO ANCHE DI ALBERO AUSILIARIO DI EQUILIBRATURA E DI AMMISSIONE LAMELLARE DIRETTAMENTE NEL CARTER. STUPENDO IL TELAI, IN TRAVI DI ALLUMINIO E MOLTO SIMILE A QUELLO DELLA FZR 1000



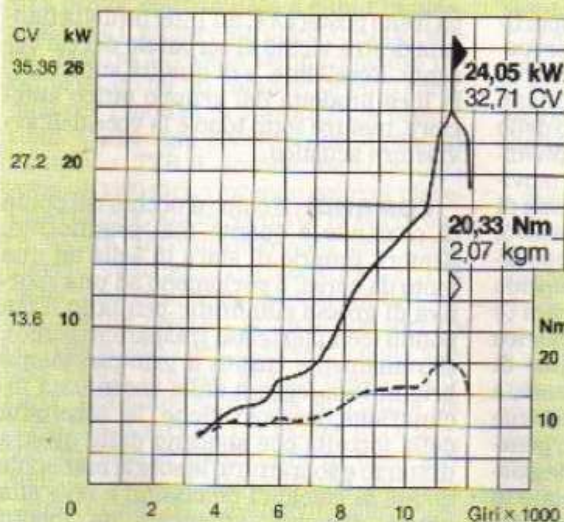
INGRANAGGI CHIARAVALLI
CORONE - INGRANAGGI - PIGNONI - CATENE
DI PRIMO EQUIPAGGIAMENTO E RICAMBIO

Tel. 0331/217212 DISTRIBUTORE PER L'ITALIA **RK**
Fax 0331/219430 TAKASAGO CHAIN



IN COLLABORAZIONE CON BORGHI & SAVERI

IL MOTORE AL BANCO



POTENZA MASSIMA

EFFETTIVA ALLA RUOTA
24,05 kW (32,71 CV) a **11300 giri/**
 Dichiarata —

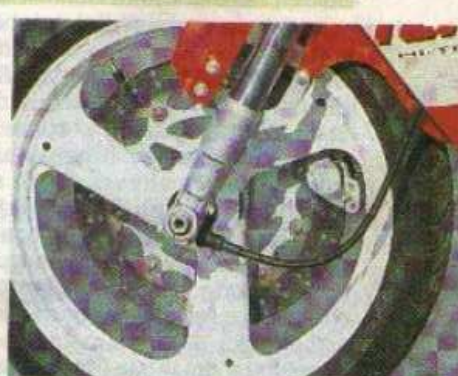
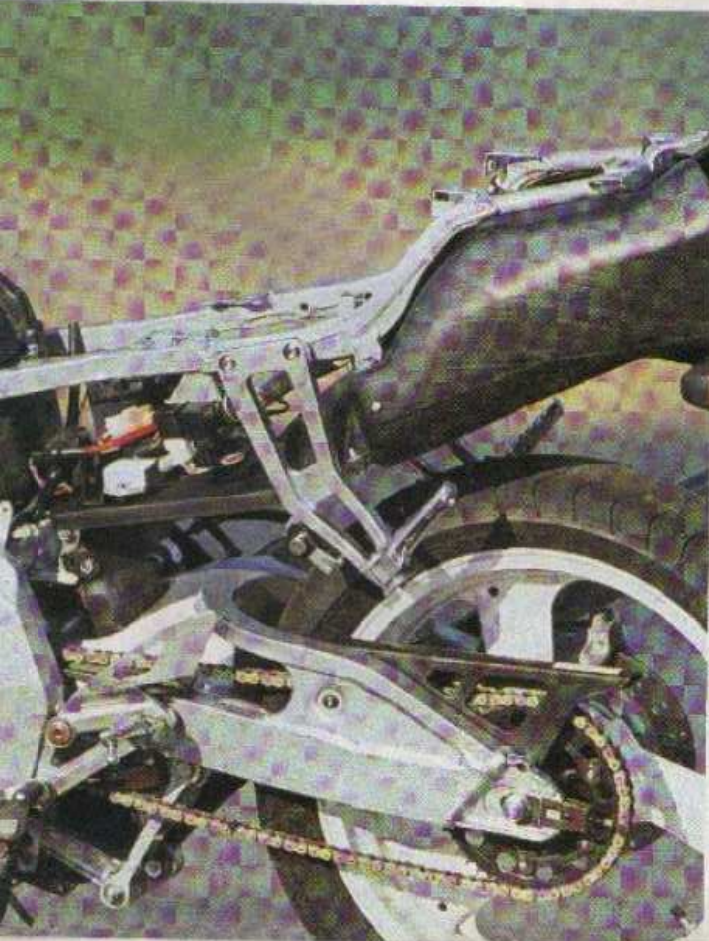
COPPIA MASSIMA

EFFETTIVA ALLA RUOTA
20,33 Nm (2,07 kgm) a **11300 giri/**
 Dichiarata —

NOTA: Rapporto motore/banco: 6,08.
 Braccio: 716 mm - Temperatura: 28 °C -
 Pressione: 1020 mb - Umidità relativa:
 27%. Fattore di correzione: 1,023.

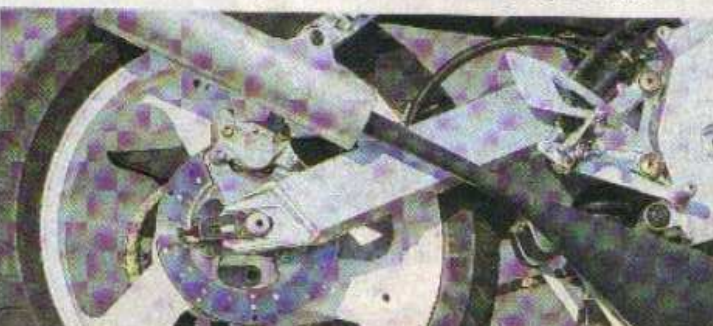
CARATTERISTICHE FONDAMENTALI

Cilindrata unitaria: 124,83 cm³; **rapporto corsa/alesaggio:** 0,91; **velocità media pistone al regime di potenza massima:** 19,09 m/s; **potenza specifica:** 192,67 kW/litro (262,04 CV/litro); **potenza per unità di superficie pistone:** 0,98 kW/cm² (1,33 CV/cm²); **P.M.E. al regime di potenza massima:** 10,44 bar; **P.M.E. al regime di coppia massima:** 10,44 bar.



FORCELLONE A BOOMERANG

SOTTO, IL FORCELLONE IN ALLUMINIO HA IL BRACCIO DESTRO CONFORMATO A BOOMERANG PER CONSENTIRE UN PIÙ AGEVOLE PASSAGGIO DEL SISTEMA DI SCARICO MA ANCHE PER FARE IL VERSO ALLE MACCHINE DA COMPETIZIONE. L'IMPIANTO FRENANTE CONTA SU UN DISCO ANTERIORE DI 320 MM Ø, FLOTTANTE, E SERVITO DA UNA PINZA A QUATTRO PISTONCINI, E SU UN DISCO POSTERIORE DI 210 MM Ø CON PINZA A DOPPIO PISTONCINO



UNA REPLICA IN PIENA REGOLA

VELOCISSIMA MA ANCHE CURATA NELLE FINITURE

LINEA - Chiunque ami le moto sportive non può restare indifferente al prepotente appeal della TZR/R, che attraverso un design corposo ma ben proporzionato, elargisce prodiga il meglio del succo delle competizioni. Sembra proprio la duemmezza di Kocinski con le sue forme movimentate, cospicue, grate, incentrate su di un avantreno imponente ed aggressivo, che nel taglio del cupolino, nel gruppo ottico trapezoidale, nella forcella upside down e nel discone flottante di 320 mm Ø ricorda parecchio la musa ispiratrice FZR 1000 Ex Up. Anche il «seguito» di questa mirabile macchina è adeguato, e merita menzione soprattutto la carenatura dalle evocative cromie, svelta, penetrante, dai cui agili contorni occhieggiano sapientemente il lucidissimo telaio in alta uniforme, continuato sul fianco destro dal grintoso rincorrersi del forcellone a boomerang e del serpentone di scarico.

FINITURE - Basterebbe soltanto quella vera e propria opera d'arte che è il telaio Deltabox in lega leggera sagomato, modanato, variegato, con superfici che sembrano addirittura lappate, a giustificare gli oltre 6 milioni richiesti per la piccola grande sportiva italo-nipponica. Ed invece — di «contorno» — viene fornita anche una splendida moto realizzata negli stabilimenti Belgarda con una sapienza ed un puntiglio che si ritrovano raramente nelle stesse realizzazioni made in Japan. La cura che sta dietro ai componenti fondamentali della ciclistica trova ben pochi riferimenti nella concorrenza: basta guardare la forcella accuratamente anodizzata in oro, l'impianto frenante con pinze e relativi supporti che sembrano i classici «merletti metallici», e la parte mediana del telaio (dove prende vita il supporto per la mensola posteriore reggisella) per sincerarsene.

Ed anche gli altri accessori non sono da meno: dal silenziatore di scarico in lega leggera asportabile, al bel tappo del serbatoio a bocchettone, dal radiatore di raffreddamento concavo agli stabilissimi (anche se un po' esili) specchi retrovisori, per arrivare a quelle vere e proprie esclusive chicche che sono il serbatoio in nylon, il vano portaoggetti protetto da serratura ricavato nel codino posteriore, ed il lato destro della carenatura incernierato per agevolare gli accessi manutentivi. Apprezzabile scelta votata alla massima funzionalità è inoltre quella che ha visto raggruppare tutti i tappi per il rifornimento dell'olio, del liquido di raffreddamento, e del fluido per la pom-

pa freno posteriore, all'interno della fiancata destra vicino al serbatoio del carburante. Eccellente, e di qualità superiore, la luce prodotta dal gruppo ottico anteriore, mentre sotto tono è la voce dell'avvisatore acustico.

COMANDI - Il colpo d'occhio sul ponte di comando è quanto mai gratificante. Sembra proprio di stare in sella ad una moto da corsa, o perlomeno ad una sportiva di grossa cilindrata: ben fatto il cupolino (con plexiglass trasparentissimo), estremamente curato il grintoso manubrio in lega leggera dalla accentuata inclinazione, coreografiche le estremità della forcella che sbucano dalla piastra di sterzo e soprattutto le sobrie manopole dotate di comandi dolcissimi e leve alla giusta distanza, affiancate da inediti blocchetti elettrici piuttosto funzionali (a parte la slitta degli indicatori di direzione che risulta un po' spigolosa) anche se dalla atipica disposizione. Piacevole inoltre che i comandi dello starter e del rubinetto del carburante siano bene accessibili all'interno della semicarenatura sinistra, e che la stampella laterale sia facile da abbassare, solida e sicura. Risultano infine di buona qualità anche i pure essenziali comandi a pedale in lega leggera, ben contornati da adeguate staffe di supporto sempre in alluminio.

STRUMENTAZIONE - È praticamente identica a quella della 1000 Ex Up, dalla grafica sportivissima, col tachimetro dislocato sulla sinistra e gli strumenti più «importanti» — contagiri (con scala che inizia a 3000 giri) e termometro del liquido refrigerante — disposti in posizione privilegiata su di un foglio di foam poliuretano. Quattro le spie luminose: folle, abbagliante, indicatori di direzione e riserva lubrificante. La leggibilità degli strumenti è buona ed elevata la precisione, soprattutto quella del tachimetro.

POSIZIONE DI GUIDA - L'illusione è perfetta, ed anche il suono proveniente dallo scarico, ammorbidito dall'efficiente silenziatore, cementa la sensazione di trovarsi in sella ad una quarto di litro da gran premio, tanto che spesso si ha l'impressione che ciò che scorre davanti al cupolino non sia una normale strada aperta al traffico, ma una vera pista. Anche il sano affaticamento ai palmi delle mani (dovuto alla marcata inclinazione dei semimanubri verso il basso) che si avverte dopo qualche chilometro di guida sportiva, fa parte del gioco. A dispetto delle coercitive premesse, si scopre poi

con estremo piacere che la posizione in sella rappresenta semplicemente il meglio per sfruttare a fondo una sportiva di razza come la TZR/R (che grazie al sostanzioso dimensionamento offre ampia abitabilità anche ai piloti di maggior statura) e che nonostante le pedane alte ed arretrate (ma tutt'altro che veramente affaticanti), le ginocchia trovano un perfetto inserimento nelle svasature sui fianchi del serbatoio.

Il passeggero, come da copione, ha a disposizione uno strapuntino che lo porta a stare quasi appollaiato sulla schiena del pilota, ma in compenso le sue pedane ben dislocate permettono di alleggerire il carico in avanti.

COMFORT - Quando si corre sul misto col busto e gli avambracci così aderenti al prominente serbatoio ed il naso incollato tra gli strumenti a godere della trasparente visione offerta dal plexiglass del cupolino, ci si dimentica presto della posizione rannicchiata e della sella dritta, tanto più che le sospensioni apprezzabilmente cedevoli — soprattutto la forcella — nella prima fase della loro escursione, aiutano a mitigare gli effetti delle malformazioni del fondo, e le vibrazioni non rappresentano mai un grosso problema: soprattutto a velocità costante sono fra le più basse misurate, e si rendono avvertibili talvolta su pedane e sotto-

SEMPRE CONTROLLATA

LA FORCELLA BEN TARIATA, PUR SE UN PELO MORBIDA NELLA PRIMA FASE DI ESCURSIONE, PERMETTE UN AGEVOLE CONTROLLO NELLE FRENATE PIÙ SPINTE, ANCHE QUANDO SI GIRA FORTE IN FISA.

sella praticamente solo agli alti regimi in accelerazione e rilascio. Anche se denuncia un raggio di sterzo importante, la TZR 125 R non è mai impegnativa da condurre, ed offre caratteristiche di maneggevolezza equilibrate e proporzionate alla sua robusta sostanza dimensionale.

MOTORE - Per carattere e rendimento il nuovo monocilindrico a due tempi Yamaha-Belgarda con induzione lamellare diretta nel carter, non risulta nemmeno lontano parente della vecchia unità motrice che equipaggiava la prima TZR, estremamente rotonda e regolare ma alla quale veniva sempre imputata una certa mancanza di grinta. Niente di tutto questo per la nuova motorizzazione della TZR/R che traspira cattiveria ed esuberanza prestazionale da tutte le porosità, pur avendo mantenuto intatta la proverbiale affidabilità e costanza di rendimento Yamaha. Anche questo monocilindrico si avvia in maniera estremamente lesta a caldo come a freddo, e dopo che ha raggiunto l'ideale regime termico bastano un paio di sgassate per «svuotarlo» e spremere subito il meglio. Sorprendentemente conte-

nuta la voce dello scarico (perlomeno a confronto di concorrenti come Aprilia, Gilera, Cagiva e Honda SP), ed altrettanto urbana è risultata la rumorosità meccanica.

EROGAZIONE - Lo straordinario allungo in fuorigiri che abbiamo verificato, nonché gustosamente sfruttato nella nostra prova, contribuisce a dare l'impressione che il motore sia pigro ai bassi regimi, mentre invece è semplicemente caratterizzato da un comportamento canonico per i motori di elevatissime prestazioni. Come ogni sportiva che si rispetti infatti, la TZR/R scende malvolentieri sotto ai 3500 giri, riprende poi con piacevole fluidità, anche se priva di particolare vigore, incontrando solo una certa maggior resistenza fra 5000 e 5500 giri. Il primo, sostanzioso incremento di tiro, individuabile attorno ai 7000-7500 giri in corrispondenza dell'intervento della valvola YPVS, prelude alla successiva, gloriosa, esaltante spinta da macchina da corsa che si verifica fra 10000 e 10500 giri, che propelle di slancio fino ai 12500 giri indicati. Non ci aspettavamo davvero tanta rabbia da questo monocilindrico, ma evidentemente tante vittorie nei gran premi a qualcosa devono pur essere servite...

Rivelatoria la lettura della curva riscontrata sul ban-

co prova ove abbiamo potuto effettuare rilevamenti a gas spalancato a partire da 3500 giri (ove si dispone di quasi 5 CV alla ruota); si passa poi da quasi 10 CV a 6000 giri a 15 CV a 8500 giri, mentre a 11600 giri effettivi circa arriva una «botta» di quasi 28 CV alla ruota, che sparano verso la potenza massima più elevata della categoria: 32,71 CV a 11300 giri effettivi. A documentazione del poderoso allungo della TZR/R basti ricordare che a 11900 giri ci sono ancora più di 30 CV alla ruota! Progressiva e condita di valori rimarchevoli anche la coppia, che raggiunge i 2,07 kgm sempre a 11300 giri.

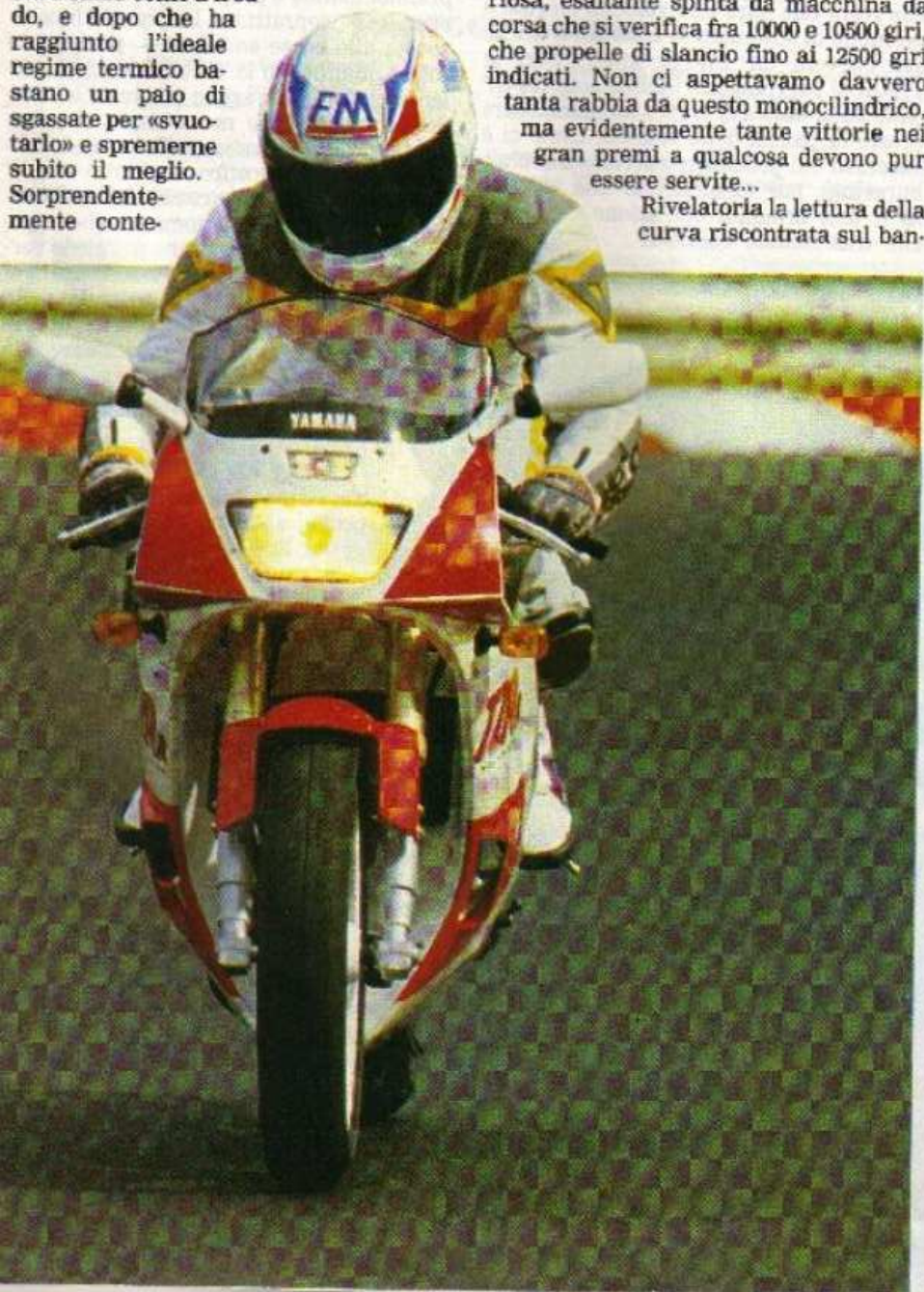
VELOCITÀ - Ben dimensionata ed aerodinamicamente fendente come una lama, la TZR ha spuntato con una certa disinvoltura (meno di 1800 metri di lancio) l'incredibile punta velocistica di 174,330 km/h, col contagiri oscillante sui 12600 giri ed il tachimetro a circa 180 km/h indicati. Una prestazione forse esagerata quanto ingiustificata, ma che nel crudo rigore dei numeri rappresenta tuttavia la migliore prestazione assoluta della categoria, tra l'altro abbondantemente superiore a quella di qualsiasi bicilindrica a quattro tempi di 350-400 cm³ in commercio.

ACCELERAZIONE - Nonostante la rapportatura ben distesa, la grinta del propulsore, nella maggior parte dei casi bene assecondata dall'efficienza della frizione, ha consentito di spuntare una prestazione al vertice anche in accelerazione da fermo: 14"36 con velocità di uscita di 149,025 km/h sui 400 metri da fermo, ed appena 6"29 per passare da 0 a 100 km/h. Ancor più impressionante è tuttavia il tempo al chilometro, dove la TZR 125 R transita in appena 27"68 con velocità di uscita di ben 169,4 km/h. Fantastico!

RIPRESA - La notevole estensione della curva di erogazione e la lunghezza della rapportatura finale hanno infirmato la prova di ripresa: a partire da 50 km/h nel rapporto più lungo la TZR/R impiega 20"90 per coprire i 400 metri, e 41"11 per il chilometro, con rispettive velocità di uscita di 83,814 e 115,201 km/h.

CONSUMO - È sorprendente come con prestazioni così elevate, i tecnici della Belgarda abbiano saputo anche ottenere un motore relativamente parco nei consumi. In media — e questo testimonia se ancora ce ne fosse bisogno l'eccezionale rendimento termodinamico raggiunto dalla TZR/R — si percorrono 19 ed anche 20 km/l, ma risultano soprattutto sorprendenti i valori a velocità costante evidentemente aiutati dalla rapportatura lunga e dall'ottima aerodinamica della macchina: a 90 km/h si fanno 22,571 km/litro, mentre a 120 si arriva a 18,449 km/litro: valori al vertice della categoria,

SEGUE A PAG. 92



YAMAHA TZR 125 R

soprattutto se si considera che anche spremendo al limite la meccanica si scende difficilmente sotto ai 13 km/litro. In compenso un pelo più elevato dalla media è risultato il consumo di lubrificante con 1735 cm³ ogni 1000 km.

FRIZIONE - Incredibilmente dolce nel disinnesto, la frizione offre eccellenti caratteristiche di modulabilità e sa riportare ineffabilmente il motore bene in coppia quando necessario al solo sfioramento della leva. Anche se la si stressa a fondo non si lamenta più di tanto: accusa solo qualche strappo se si insiste con esasperanti spunti da fermo e richiede solo un po' di riposo per recuperare l'eventuale perdita di registro.

CAMBIO E TRASMISSIONE - Fluido più in accelerazione che in scalata, il cambio vanta una ottima precisione ed una corsa della leva piacevolmente breve. Solo la spaziatura dei rapporti risulta perfettibile visto che si manifesta un evidente calo di regime fra una marcia e l'altra (un cambio più ravvicinato gioverebbe parecchio all'accelerazione da fermo), mentre risulta ineccepibile la trasmissione finale scevra dell'accumulo di fastidiosi giochi.

CARATTERISTICHE DI GUIDA - È gustosa nelle passeggiate turistiche come estremamente appagante nella più «assassina» delle tirate sportive. Alla versatilità della guida, alla duttilità e fluidità nelle manovre a bassa velocità (tipico pa-

trimonio delle ottavo di litro sportive), la TZR/R affianca una solidità e maturità di guida sul veloce davvero insospettabili. Tutto questo cementa la sensazione — ben stimolata dal generoso dimensionamento e dalle prestazioni elevatissime — di guidare qualcosa di ben più sostanzioso di una 125. Anche se per scelta la TZR/R non è la più agile e maneggevole del lotto, ripaga con una infinita solidità e sicurezza e con una guida rotonda, fluida e progressiva asseccabile con una opportuna guida di corpo, proprio come quella offerta dalle migliori medie sportive. Sullo stretto richiede una guida sciolta e non necessariamente decisa, visto che scende in piega lestante tendendo ad accentuare spontaneamente l'inclinazione, e sul misto offre il miglior compromesso di maneggevolezza e precisione, ma è sul veloce che viene fuori lo straordinario rigore della sua ciclistica, l'assoluta precisione dello sterzo alle alte velocità e la poderosa spinta del suo motore che resta tale pure alle velocità elevate e permette di sostenere la traiettoria anche sui curvoni da 130-140 km/h. Con la TZR/R si raggiungono inclinazioni da GP (solo sulla destra si arriva ad ammaccare presto la pancia dello scarico, come ci è successo sul probante tracciato del Nurburgring), pur mantenendo una sicurezza e una armonia dell'azione che trasmettono confiden-

za e gratificano psicologicamente il pilota. Anche sui critici fondi sconnessi del mitico «Ring», l'assetto resta controllato, la forcella reagisce bene alle sbacchettate e solo il retrotreno talvolta «spara» sulle ondulazioni secche, alle quali si può — entro certi limiti — ovviare con una accurata taratura del freno idraulico. Dopo aver provato a fondo le coperture di primo equipaggiamento, abbiamo verificato come le Dunlop Sportmax garantiscono una miglior maneggevolezza ed una guida più fluida, mentre le spalle poderose delle Pirelli MP 7 permettono un formidabile appoggio, maggior grip e sono dunque consigliabili per una utilizzazione più grintosa, magari in pista.

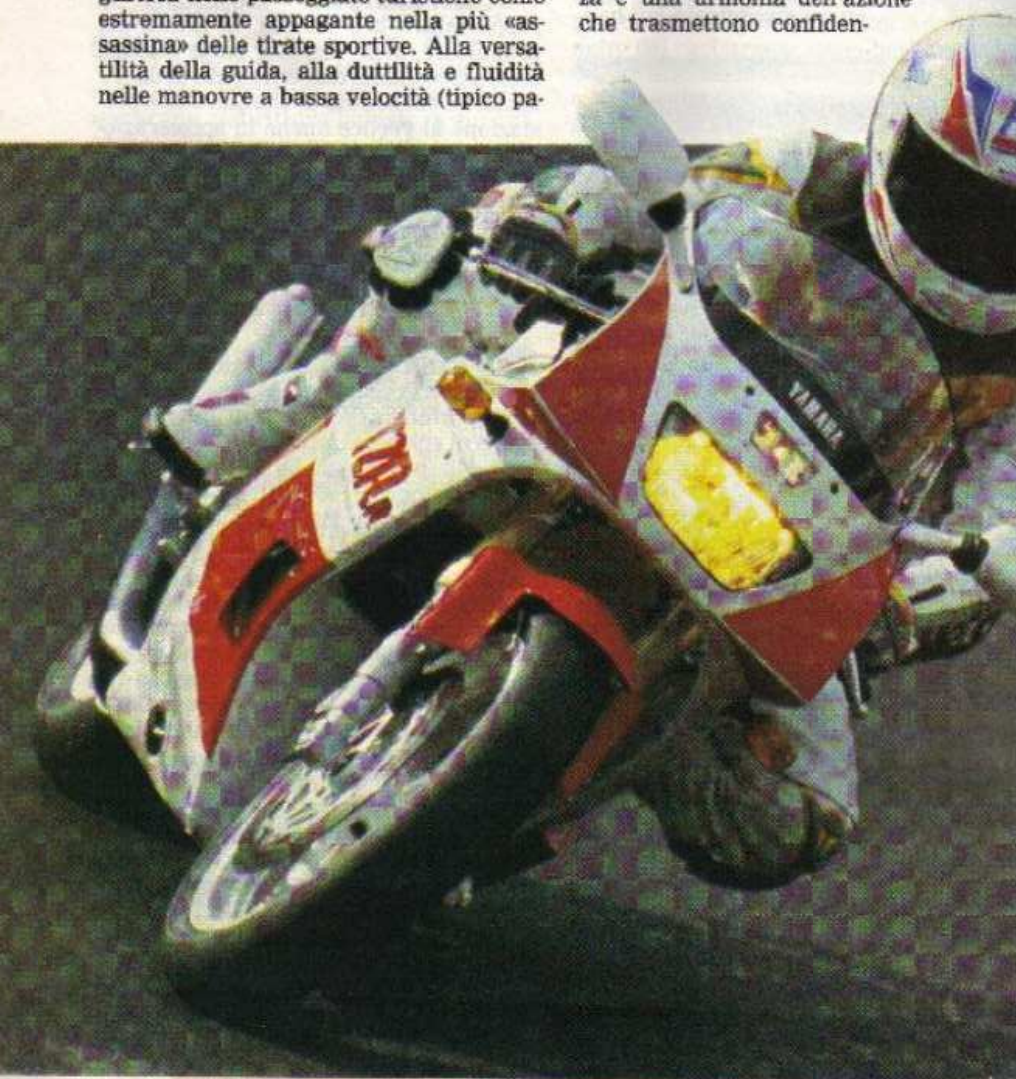
FRENI - Sono semplicemente grandi ed inesauribili. Le decelerazioni «mozzano il fiato» e soprattutto il discone anteriore fornisce un'azione prepotente, esuberante (basta soltanto applicare un robusto carico sulla leva al manubrio), ma pur sempre modulabile e progressiva. Gli spazi di arresto — soprattutto la prontissima risposta alle basse andature — parlano da soli, e qualificano la TZR 125 R come brillante pietra di paragone per tutta la categoria. Peccato che non sempre si possa contare sulla massima efficienza del disco posteriore che offre un ridotto arco di modulabilità anche a causa del mal formato pedale di comando che impone una contorsione del piede verso il carter per essere utilizzato. Eccellente il controllo della forcella in affondata e del retrotreno in estensione che non inducono perturbazioni nell'assetto anche nelle frenate più decise.

NOIE ED INCONVENIENTI - Nel corso della nostra tiratissima prova, abbiamo spesso temuto — vista la durezza dei collaudi soprattutto sul banco prova — per l'integrità del motore, ma il piccolo mono italo-nipponico non ha battuto ciglio, funzionando sempre meglio. Gli unici disturbi rilevati nel corso della prova, hanno avuto le forme di qualche trafileggiamento di carburante dal tappo del serbatoio e di una fumosità di scarico più elevata della media.

PREZZO D'ACQUISTO - Per la qualità delle componenti tecniche, per la ricercatezza del look e delle finiture, per le prestazioni superiori, per la nutrita serie di vantaggiosi ed esclusivi servizi post vendita perfezionati dalla Belgarda, nonché il blasone della griffe della Casa di Iwata, anche se proposta da un prezzo allineato alla concorrenza, la TZR 125 R rappresenta un eccellente affare. □

APPOGGIO

UNO DEI PREGI MIGLIORI DELLA TZR È IL GRANDE APPOGGIO NELLE CURVE VELOCI



I NOSTRI RILEVAMENTI

PRESTAZIONI

VELOCITÀ MASSIMA
174,330 km/h a 11911 giri/'
 Dichiarata — km/h

ACCELERAZIONE DA FERMO

Distanza in metri	Tempo in secondi	Velocità d'uscita km/h
0-100	5"93	94,449
0-400	14"36	149,025
0-1000	27"68	169,400
0-2000	48"52	174,330
	Tempo in secondi	in metri
0-50 km/h	2"01	16
0-100 km/h	6"29	114
0-150 km/h	14"87	420

RIPRESA DA 50 KM/H

Distanza in metri	Tempo in secondi	Velocità d'uscita km/h
0-100	6"54	62,090
0-400	20"90	83,814
0-1000	41"11	115,201
0-2000	1'05"21	155,441
	Tempo in secondi	in metri
50-100 km/h	34"88	820
50-150 km/h	59"54	1786

Misurata nel rapporto più lungo

MANEGGEVOLEZZA

Sulla base di 80 metri con birilli distanziati di 5 metri
 6"32 media 34,177 km/h

Sulla base di 120 metri con birilli distanziati di 12 metri
 6"38 media 67,712 km/h

Condizioni meteorologiche durante i rilevamenti velocistici:

T = 26°C; P = 1020 mb; U = 35%; Velocità vento 2,2 m/s; T carburante = 25°C;
 Peso specifico carburante = 730 g/l.

SCARTI STRUMENTI

TACHIMETRO

Velocità indicata	Velocità effettiva
50 km/h	49,285 km/h
100 km/h	98,814 km/h
150 km/h	146,060 km/h
200 km/h	—

CONTAGIRI

Regime indicato	Regime effettivo
3000 giri/'	—
6000 giri/'	5794 giri/'
9000 giri/'	8658 giri/'
12000 giri/'	11520 giri/'

CONSUMI

CARBURANTE

	km/litro
Al limite	12,895
In città	16,308
Economy run	28,281
Extraurbano	20,057
90 km/h costanti	22,571
120 km/h costanti	18,449

RAPPORTI CAMBIO

Rapporto inserito	* Velocità effettiva km/h	Regime effettivo del motore dopo il cambio marcia
Prima	52,441	7040
Seconda	81,943	8300
Terza	108,598	9191
Quarta	129,974	9624
Quinta	148,563	10151
Sesta	160,996	—
A 1000 giri/' in VI	14,636 km/h	
Minima in VI	42,840 km/h	

Circonferenza di rotolamento pneumatico posteriore: 1950 mm
 * al regime di 11000 giri (pneumatici Dunlop)

LUBRIFICANTE

1375 cm³ ogni 1000 km

PESO

EFFETTIVO

135,600 kg Con tutti i liquidi più 5 kg di carburante

DICHIARATO

120 kg

a secco

FRENATA

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

DIAMETRO STERZATA

A destra	5,94 metri
A sinistra	5,72 metri

GLACSON

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

RUMOROSA

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

VIBRAZIONI

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

Soglia fastidiosa: 40 m/s²

LA PAGELLA

Linea	10
Finiture	9
Comandi	9
Strumentazione	9
Posizione di guida	8,5
Comfort	8,5
Motore	8
Erogazione	9,5
Velocità	8
Ripresa	10
Accelerazione	7
Consumo	9,5
Frizione	8,5
Cambio e trasmissione	9
Caratteristiche di guida	8
Freni	9,5
Noie e inconvenienti	9,5
Prezzo d'acquisto	9,5
TOTALE	8,5
Voto medio	159,5
	8,86