

Yamaha YZ250F e YZ450F Rinaldi Factory 2014

PREGI ● Cura dei dettagli

DIFETTI ● Avviamento a pedale sulla 250

PROVA MOTOCROSS

INNOVAZIONE E VELOCITÀ!

Yamaha torna alla ribalta del campionato del mondo con una stagione solida e concreta. Le moto ufficiali sono state innovative, affidabili e sempre molto veloci. Ma anche facili, come dimostra la nostra prova **di Aimone Dal Pozzo**
Foto Massimo Zanzani



variazione di un disco freno maggiorato Braking all'anteriore da 270 mm e pastiglie frenanti originali Yamaha. Il comando frizione rimane a cavo, con l'aggiunta di un registro rapido e componenti interni della Hinson clutches. Dal punto di vista del motore, troviamo una testa marchiata YR (Sviluppata internamente da Yamaha Rinaldi) e studiata appositamente per la MX2. In ordine di marcia questo propulsore è lento e sornione nella prima parte di erogazione e quindi è importante entrare in curva sempre con la marcia giusta. Anche come carburazione, non risulta efficace alle medie velocità, proprio perché il tutto è studiato per farlo girare forte in alto. Una volta entrato nel regime di rotazione giusto però, inizia a distendersi con grande facilità e con una coppia che tira sempre di più, con un fuori giri che sembra non arrivare mai. In staccata,

quando lasci l'acceleratore, si rivela un'altro aspetto caratteristico di questa due mezzo ovvero che il freno motore è stato enormemente ridotto. Questo fattore, ottenuto anche grazie alla gestione elettronica della centralina Get, trasmette una sensazione di leggerezza che, unitamente alla stabilità del telaio in alluminio, rendono questa moto divertente e piacevole da guidare.

La rapportatura del cambio rimane quella della moto di serie, con l'eccezione della seconda marcia che viene accorciata in virtù dello spunto necessario per la partenza, elemento determinante di una gara. Questa moto dunque non è estrema, non è sbilanciata in qualche direzione particolare, ma una serie di interventi di dettaglio e di piccole migliorie, la rendono una moto davvero competitiva ai massimi livelli della MX2.

Conclusa la stagione di gare del 2014, le squadre ufficiali, chiuse le ostilità che le hanno viste impegnate per tutto l'anno ai massimi livelli, depongono le armi e svelano le qualità e le particolarità delle moto che nascono nei reparti corse. Siamo al crossodromo di Dorno per un test esclusivo delle moto tra le più ammirate del paddock mondiale, ovvero le Yamaha ufficiali del team Rinaldi. Dopo qualche stagione complicata, il team nostrano torna alla ribalta con prestazioni importanti e soprattutto con una costanza di rendimento che aveva perso.

Vediamo come vanno queste moto N° 23 - YZ250F Christophe Charlier

La posizione in sella è comoda e molto simile al modello di produzione. Il manubrio WRP ha una piega abbastanza dritta e anche alta, mentre la

sella è bella dura e slanciata. Pur avendo il coperchio del tappo del serbatoio nella parte anteriore, non si sente l'interruzione della linea di seduta e la particolare cucitura del coprisella permette di ottenere un ottimo grip anche in situazioni di terreno pesante come quello del test. Le piastre Xtrig di colore rosso bronzo, oltre che maggiore rigidità, donano un look molto aggressivo alla plancia di comando. Come sospensioni troviamo all'anteriore la Kayaba derivata dalla serie con l'aggiunta del trattamento agli steli e la dovuta personalizzazione ai setting interni, effettuati direttamente da Yamaha Rinaldi. Stesso discorso per il mono, che risulta abbastanza libero di ritorno e di ottima progressione già nella prima parte di escursione. Al telaio in alluminio preso dalla serie viene abbinato un forcellone che ricorda le fattezze di quello standard, ma viene rivisto nelle saldature e nei punti di massima torsione. Come freni troviamo pompe e pinze di serie con l'unica





N° 89 - YZ450F Jeremy Van Horebeek

Sulla quattroemmezza vice campione del mondo vediamo subito delle caratteristiche inedite. Per prima cosa notiamo, appena a sinistra della manopola del gas, il faticoso bottone dell'avviamento elettrico. Yamaha Rinaldi, alla fine della scorsa stagione e dopo un grande lavoro di sviluppo portato avanti direttamente con Yamaha Giappone, ha deciso di implementarlo sulle moto ufficiali dalle prime gare del 2014, con gran sorpresa e gradimento da parte del pilota. Pur dovendo aggiungere a bordo qualche chilo in più, il nuovo componente si è già rivelato essenziale in più di un'occasione in quanto un semplice spegnimento durante una manche del mondiale, a quei livelli, può costare caro! Viene quindi

usata una batteria sotto sella, eliminata la leva della messa in moto, inserito il motorino e posizionato il bottone al manubrio. I tempi di avviamento sono ridotti al minimo ed il motorino è istantaneo sia a freddo che a caldo. Altra chicca della postazione di guida è il comando della frizione idraulico con serbatoio maggiorato, esclusivo per la factory 2014. Come posizione in sella troviamo un manubrio dritto e piatto, abbinato ad una sella di altezza standard, con l'aggiunta di un grande scalino a metà, all'occhio eccessivamente ingombrante. Jeremy, guidando spesso seduto, lo usa come riferimento e come supporto durante le fasi di accelerazione. Da fermi sul cavalletto sembra uno strumento difficile da utilizzare, ma quando ci sali e vai, in effetti risulta

utile e per niente d'impiccio. Il motore, rispetto al modello di serie, pur mantenendo una coppia importante e una potenza da riferimento, viene addolcito nell'erogazione e risulta lineare e facile da gestire. Quando chiedi potenza, arriva immediatamente e senza esitazione, ma la progressione a terra viene trasmessa senza strappi e questo agevola di molto la "tenuta" in pista, sia in termini di trazione che per quanto riguarda le braccia. L'impianto di scarico è interamente in titanio, studiato e sviluppato con Akrapovic, con il nuovo sviluppo attorno alla testata che la rende anche abbastanza silenziosa. Il grande vantaggio di questo motore è che una volta messa la terza, fatta eccezione per i ganci stretti, puoi usarlo come un monomarcia, a tutto vantaggio dell'attenzione alla guida. La forcella e il mono, sempre Kayaba, in questo caso sono prototipi

ufficiali di grande innovazione e interamente ricavati dal pieno. Davanti viene adottata la tecnologia ad aria con l'aggiunta dei trattamenti alle canne per ottimizzarne lo scorrimento, mentre dietro il mono è di per se un'opera d'arte e consente di registrare la corsa a ogni livello (registri di alta e bassa velocità) con precisione millimetrica. Il risultato è una moto particolarmente rigida e frenata di ritorno, ma non eccessivamente da spaccarti i polsi dopo due giri. Ovviamente, considerate le velocità abitualmente percorse dal pilota, sono tarate per andare forte e più spingi e osi e più loro trasmettono sicurezza e progressività. In alcune occasioni, in staccata, nonostante anche la 450 abbia poco freno motore, tende a prendere sotto e chiudere di sterzo, ma ritengo sia stata più responsabilità del terreno molto bagnato e del copertone, piuttosto che della





taratura. Come componentistica troviamo elementi al top della qualità come cerchi Excel, abbinati a mozzi Kite, una corona mista alluminio e ferro Supersprox e copertoni Pirelli Scorpion MT 32. Anche in questo caso le scelte tecniche adottate non vanno alla ricerca della massima prestazione, piuttosto si focalizzano sull'affidabilità e la facilità d'utilizzo che, come mostra la classifica della MXGP a fine stagione, sono stati certamente gli elementi di successo. Nel 2015 ne vedremo delle belle, e di certo le Yamaha ufficiali saranno protagoniste! **M**

ABBIGLIAMENTO

- Casco:** Ufo
- Occhiali:** Scott
- Guanti:** Alpinestars
- Maglia:** Alpinestars
- Pantaloni:** Alpinestars
- Stivali:** Alpinestars

