

# Per la primavera '77 queste le novità sportive

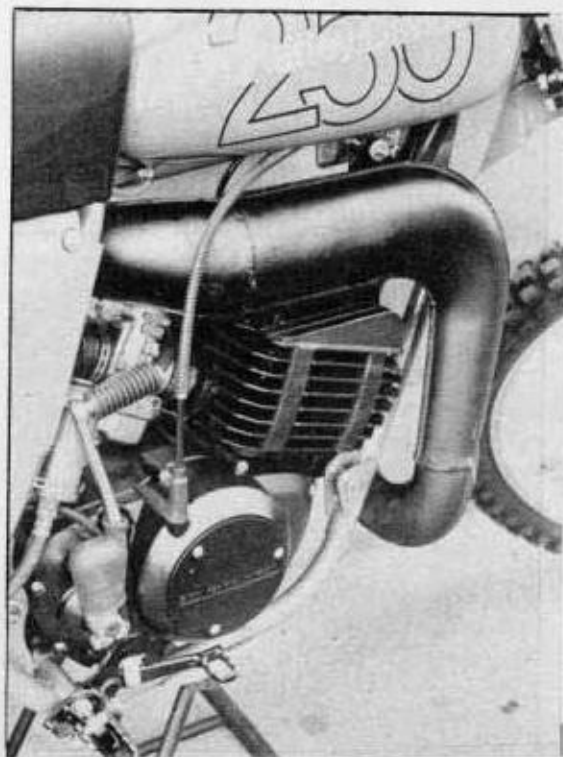
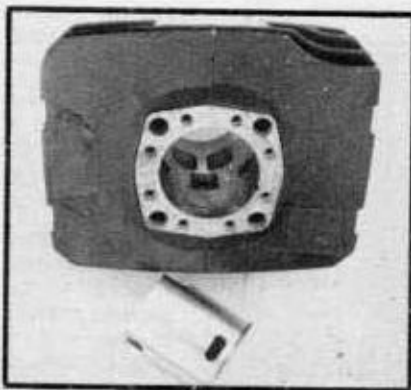
di Carlo Perelli

L'Harley Davidson ha messo in produzione una 250 da cross e sta realizzando una 350 tre cilindri da Gran Premio. Fantic, Malaguti ed SWM concretamente interessate al trial. Le nuove KTM GS. Le Aspes da velocità e da cross. Due 125 da cross raffreddate ad acqua. La rinnovata gamma Mazzilli.

## Harley Davidson: ritorno al cross e tre cilindri da Gran Premio



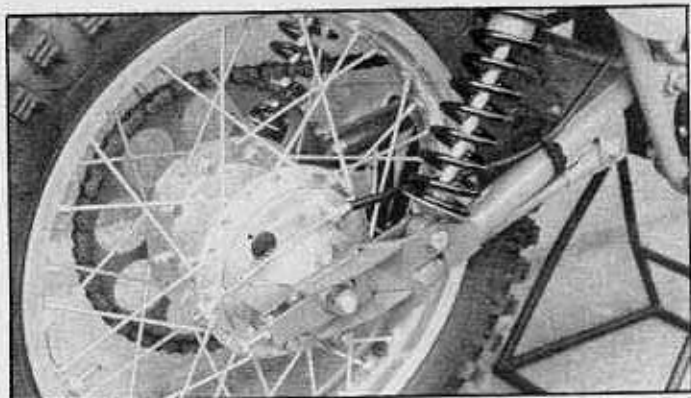
Gli addetti al reparto esperienze, tra cui i veterani Botta, Piva e Zullani, con la versione definitiva dell'HD 250 da cross. Presentata al motosalone di Milano 1975, questa moto è stata successivamente sottoposta ad intensi collaudi ed alcune modifiche. Denominata MX (abbreviazione anglosassone di motocross), ha il telaio al cromo-molibdeno, il serbatoio in lega leggera da 8,3 litri, le gomme Chen Shing della Cina Nazionalista (3,00-21 ant. e 4,50-18 post.), la forcella giapponese Kayaba con escursione di 225 mm e i mozzi francesi Leleu. Pesa 102 chili.





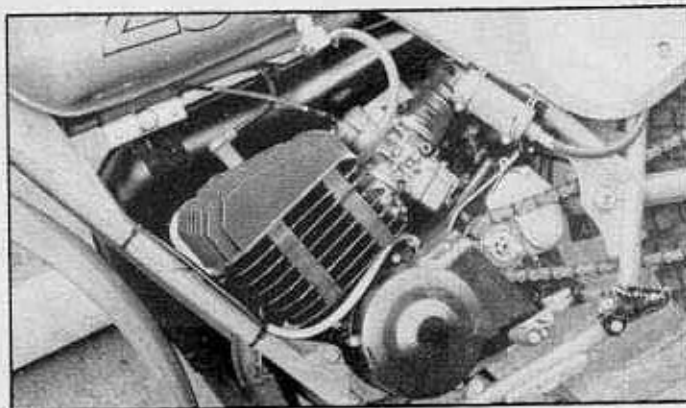
## NEL REPARTO ESPERIENZE

*I moderni motori a due tempi sono piuttosto esigenti in fatto di tubi di scarico: bisogna quindi provarne moltissimi per trovare quello buono.*



La prima serie di HD 250 MX è costituita da 1000 pezzi, la maggior parte dei quali destinati agli USA. Alcuni verranno offerti anche sul nostro mercato al prezzo di circa 1.600.000 lire. Alla 250 farà presto seguito la 360; successivamente entrambe verranno proposte anche in versione enduro. I collaudi di questa nuova moto cross, progettata dal direttore tecnico dell'HD Ing. Marco Lazzati, sono

stati effettuati prevalentemente dal noto pilota yankee Rex Staaten che ha partecipato anche ad importanti gare come il Trofeo delle Nazioni. I mozzi Lefeu sono stati realizzati appositamente per l'HD e sono dotati di tappi di ispezione in gomma. Interessante il disegno dell'elemento in lamiera stampata per l'attacco degli ammortizzatori e del perno ruota.

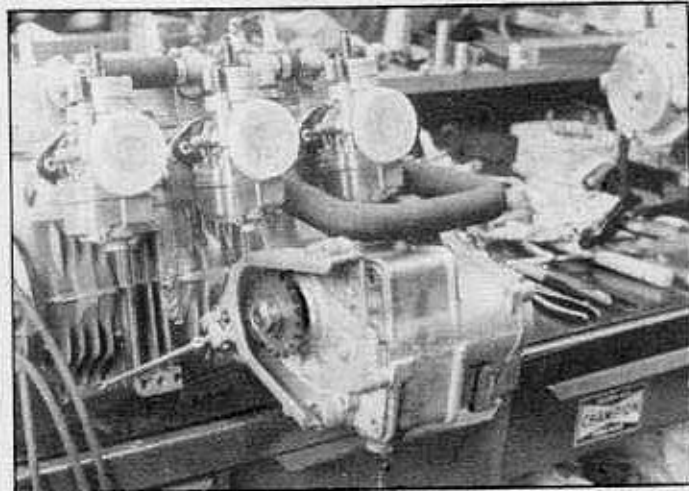
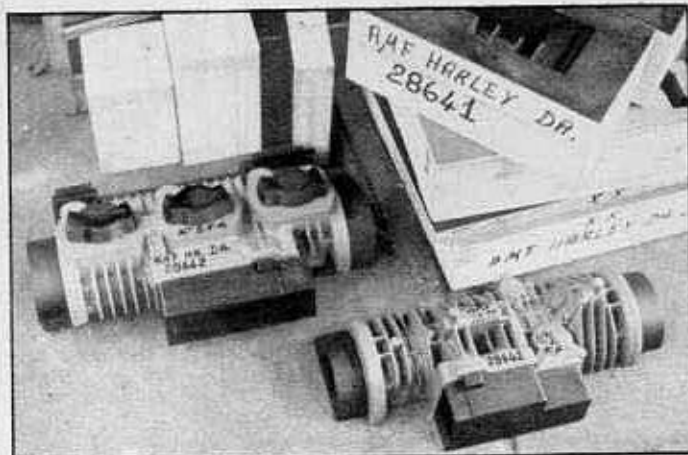
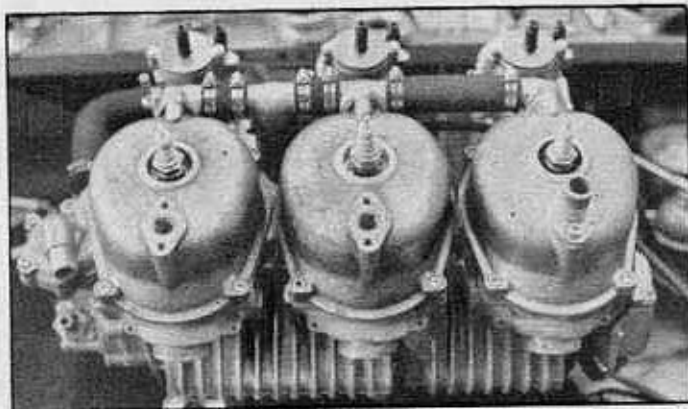


Il motore due tempi cinque marce accensione elettronica ha qualche punto di contatto con quello delle 250 da strada ma naturalmente è stato rivisto da cima a fondo per aumentarne robustezza e prestazioni. Il cilindro cromato

a quattro travasi reca un quinto passaggio per la miscela scavato nella parete della cenna. Vicino al pignone uscita cambio c'è un vano per l'eventuale applicazione della pompa di lubrificazione. Alesaggio e corsa 72x59,8 mm.

compressione 12, carburatore Dellorto PHM da 38 mm, trasmissione primaria ad ingranaggi diritti sulla destra, frizione con molla a diaframma, lubrificazione con miscela al 5%, potenza 37 CV a 8700 giri.

## GROSSA NOVITA' HD: TRE CILINDRI DA G.P.



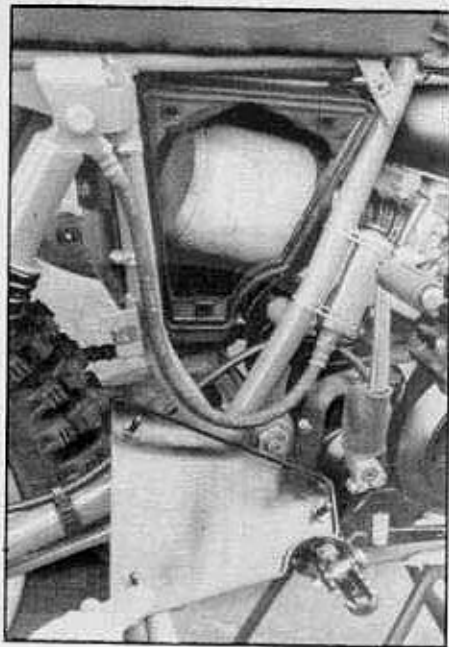
Il prototipo dell'HD 350 tre cilindri è in attesa del debutto verso metà stagione. La soluzione dei tre cilindri è stata scelta per ottenere elevata potenza (circa 75 CV a 12.000 giri, contro i 68 a 11.400 dell'attuale bicilindrica) senza tuttavia ricorrere a strutture complesse. Infatti il nuovo motore sfrutta l'esperienza ed alcune parti del 250 bicilindrico: i due cilindri laterali sono da 125 cc mentre quello centrale è da 100 cc. Le manovelle sono naturalmente a 120 gradi. Per contenere le dimensioni d'ingombro trasversali la trasmissione primaria ad ingranaggi è tra il primo e il secondo cilindro da destra mentre la pompa dell'acqua e la presa di moto per il contagiri (che sul prototipo sono ancora laterali) verranno sistemati anch'essi in corrispondenza della trasmissione primaria.



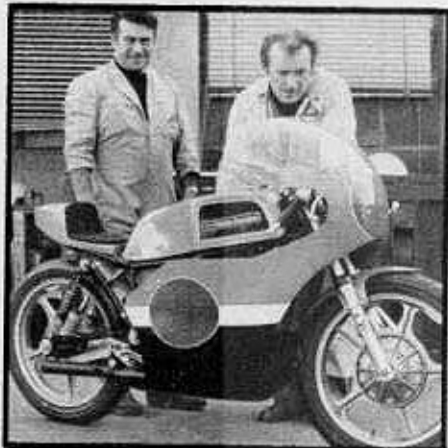
# Per la primavera '77



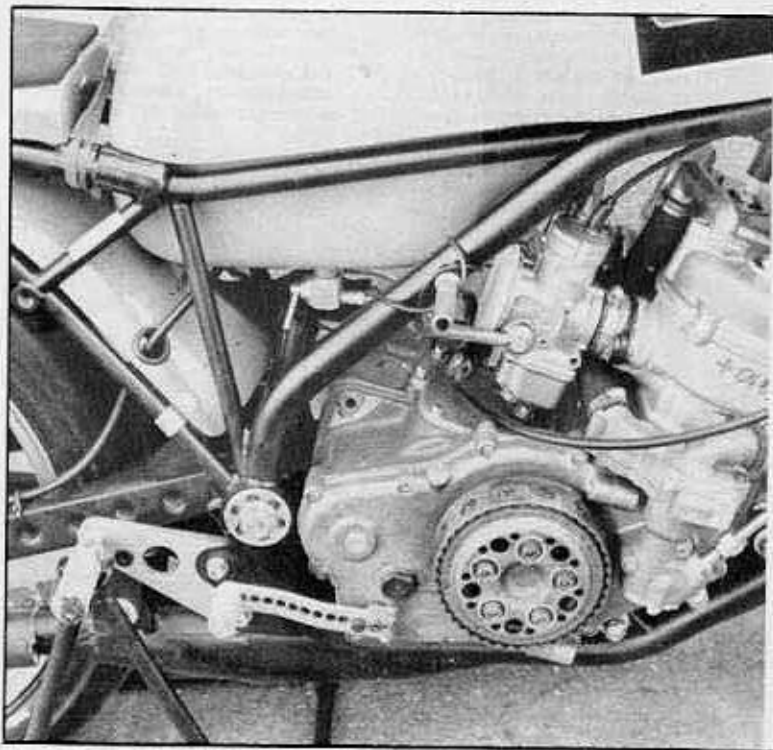
Un'originale particolarità dell'HD MX: il parafango posteriore imbullonato alla sella. Indicata dalla freccia l'ampia imboccatura della presa d'aria.



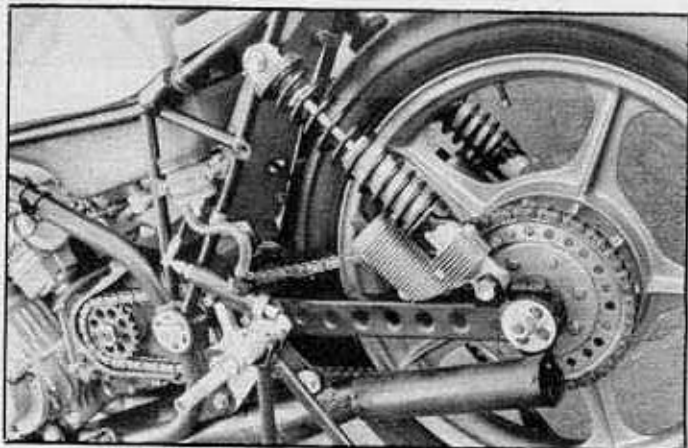
Il prototipo dell'HD 250 MX, esposto al motosalone di Milano 1975, era caratterizzato dalla sospensione posteriore a forcella Kayaba. Successivamente questa soluzione è stata scartata per ridurre il peso delle masse non sospese ed anche perché nel frattempo si erano resi disponibili nuovi ammortizzatori Kayaba in grado di fornire un ottimo servizio. L'escursione molleggiante della ruota è di 220 mm. Le fiancate di plastica nascondono la cassetta di aspirazione al cui filtro si accede togliendo un coperchio sulla destra.



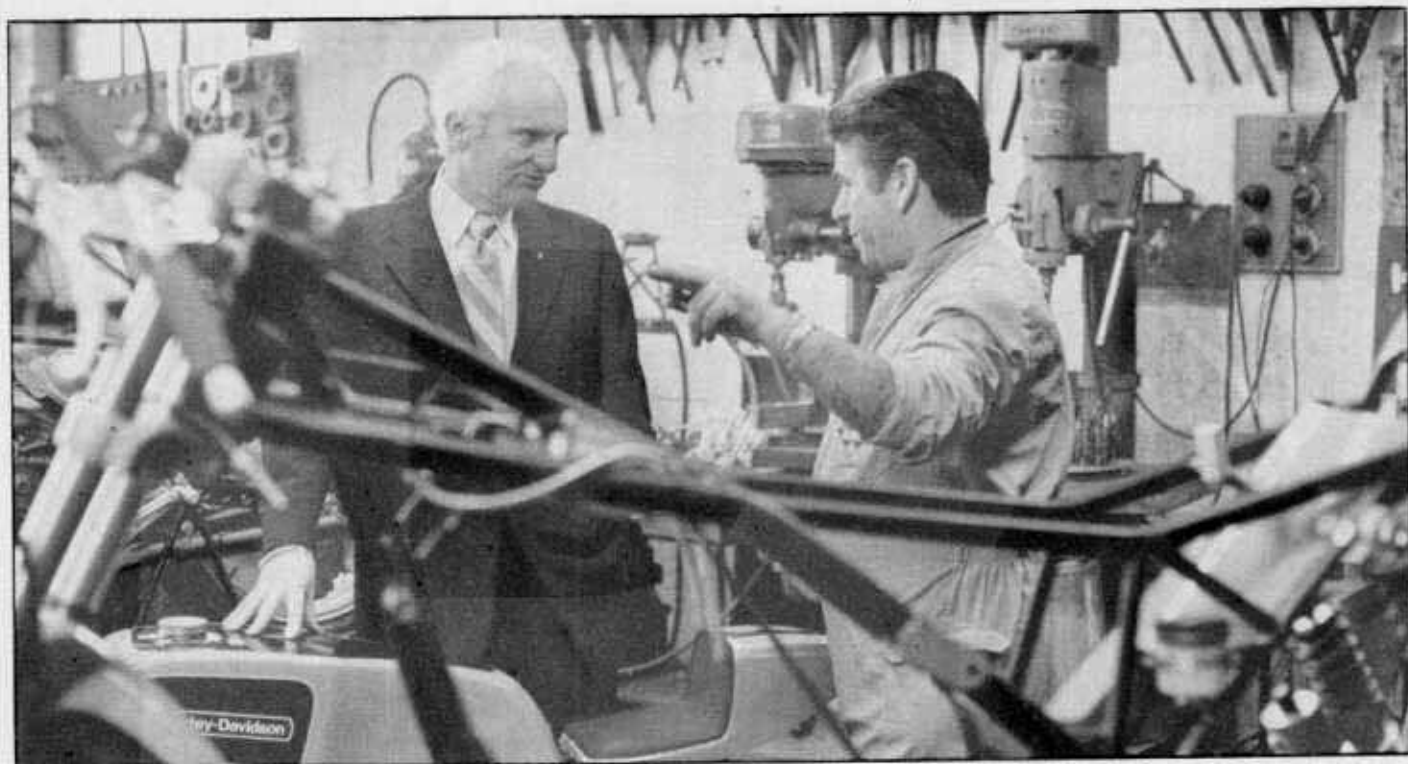
Brusa e Milani con una delle HD destinate ai mondiali '77. La forma della nuova carenatura Menani, soprattutto nella zona dietro la ruota diretrice, è stata studiata per evitare l'alleggerimento dell'avantreno pur assicurando un buon raffreddamento e un'ottima penetrazione aerodinamica.



Le HD bicilindriche per i mondiali '77 pesano 107 chili e hanno il telaio Bimota al cromo-molibdeno col forcellone scatolato, forato e percorso all'interno da una nervatura per aumentarne la robustezza. Il motore è stato dotato del Dellorto alleggeriti (da 34 mm per la 250 e 36 per la 350) per migliorare la partenza e il passaggio. Inoltre il motore è stato alleggerito con interventi su vari organi rotanti.



## NEL REPARTO CORSE



*Il direttore dell'HD Italia Ken Thorpe e il direttore sportivo Gilberto Milani. L'ambiente, in cui lavorano sei persone, non è spaziosissimo.*



*Accostamento tra le nuove HD due tempi da cross e velocità. Anche negli Anni Sessanta la Casa varesina era impegnata in queste specialità ma con moto quattro tempi monocilindriche. Quelle da cross vinsero cinque campionati italiani seniors con Lantranco Angelini, due nella 500 (1960-1961) e tre nella 250 (1961-1962-1963). Quelle da velocità, portate in gara tra l'altro da Pasolini, Milani, Bergamonti e Vittorio Brambilla, nonostante la minor potenza rispetto alle pluricilindriche da Gran Premio, si sono sempre evidenziate anche a livello mondiale.*

