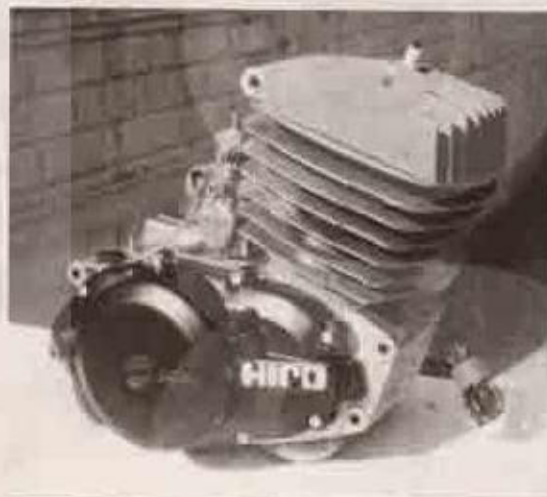


ALLA HIRO SI PENSA ANCHE AL TRIAL

O riggio, 23 maggio. Da parecchio tempo sapevamo che qualche cosa stava bollendo in pentola e abbiamo pensato bene di... sollevare il coperchio. L'occasione di vedere, in ogni suo particolare, il nuovo motore da trial era quanto di più appetibile ci potessimo aspettare. A pochi minuti da Milano, ecco ad attenderci la Hiro ed il suo ospitalissimo titolare, Andrea Mosconi; dopo pochi minuti di "frenetica" attesa, possiamo finalmente vedere il "nuovo nato", il motore che potenzialmente potrà rivoluzionare il settore dei trial, soprattutto dal lato commerciale. E' o non è vero che un molteplice numero di costruttori di moto da fuoristrada attende solo un valido propulsore per partire con la produzione di mezzi adatti al trial? et voilà. Non uscito dal cappello di un prestigiatore, ma dall'appassionato lavoro dei "cervelli" motoristici di Origgio, ecco l'Hiro Sammy Miller 350 T. Un motore completamente italiano, che porta il nome del personaggio in assoluto più famoso nel mondo del trial, l'ex Campione Europeo ha prestato e presta la sua opera per la messa a punto di questo propulsore, per quel lavoro "sul campo" indispensabile per rendere competitiva una nuova unità. Ma "vediamo" ora tutti i particolari di questo motore, quello che colpisce maggiormente al primo esame, è il notevole sviluppo in altezza del gruppo termodinamico. In effetti viene spontaneo pensare ad un motore a corsa lunga, non è proprio così, ma esattamente al contrario. Il dimensionamento insolito del gruppo, rispetto agli altri motori da trial ora in produzione, è una conseguenza diretta del contenuto dimensionamento dei carter del motore Hiro, il basamento è una derivazione di quello attualmente usato nella versione di 250 cc dei motori cross.

La camera di scoppio è di tipo emisferico, una soluzione anticonvenzionale per il trial, ma che è stata scelta dopo attente valutazioni per la sua maggior semplicità e miglior resa di combustione. Il motore è dotato di un carburatore Mikuni da 26 mm, ma non è escluso che presto faccia la sua apparizione almeno a livello di confronto, il valido e sperimentatissimo Dell'Orto. Trasmissione primaria e cambio, meritano un discorso a parte; la trasmissione è ad ingranaggi a denti diritti, con un'ampia possibilità di variare il proprio rapporto. Sulla sua corona è catenato il gruppo frizione, costruito quasi interamente in lega d'alluminio, soluzione pregevole per una continua ricerca di una maggior leggerezza. Il cambio, che è a sei marce, grazie ad una nuova soluzione è dotato di cinque coppie di ingranaggi (una in meno di quello che occorrerebbe normalmente); il cambio ha un albero scomponibile che sfruttando questa sua particolarità, varia con una



Nelle foto sopra: colpisce subito, questo nuovo Hiro Trial, per la sua insolita dimensione dei vari particolari; i carter centrali, soprattutto nella parte anteriore, sono quanto mai ridotti ai minimi termini, quasi a dare ancor maggior risalto alla parte termodinamica. Il carter laterale, che ospita la trasmissione primaria e la frizione, è dotato di un comodo tappo per il cambio e il controllo del lubrificante.

coppia di ingranaggi il suo valore di entrata. In sostanza gli stessi ingranaggi servono per le prime tre marce, poi cambiando il rapporto iniziale (togliendo cioè la riduzione) anche per le tre superiori. E' un principio di derivazione automobilistica, che permette una grande scelta di rapporti, senza dover ricorrere ad ingranaggi grandi come "padelle". La messa in moto è, come per tutti i motori Hiro, possibile con la marcia inserita, con il grande vantaggio che trialisti e non, possono immaginare. Ora, dopo averlo visto, dentro e fuori, non possiamo nascondere che smaniamo dalla voglia di salire su una moto dotata di questa unità, che obiettivamente ci sembra paria con tutte le carte in regola per ben figurare; non è detto che presto, per la gioia e la sorpresa di tutti gli appassionati, MOTOCROSS ospiti una eccezionale prova in esclusiva di questo nuovo HIRO 350 Trial.

GIULIO MAURI

Motore Hiro-Sammy Miller 350 Trial monocilindro a due tempi raffreddato ad aria; alesaggio e corsa 78 x 64 mm. Cilindrata 302,8 cc. Rapporto di Compressione 5/1. Potenza Massima 18,8 CV a 6.800 g/m. Cilindro in lega leggera con bagno di glicole. Accensione a contatti Motoplat. Lubrificazione miscela benzina-olio al 2%. Alimentazione carburatore Mikuni 26. Frizione a dischi multipli a alligernio in bagno d'olio. Cambio a 6 rapporti - tre ridotti e tre in cascata. Avviamento a marcia inserita. Peso Kg. 30.



Sopra: il carburatore è per ora un Mikuni, ma non è da escludere che in futuro venga sperimentato anche l'italiano Dell'Orto. L'uscita dell'albero per la messa in moto è situata in posizione protetta ed a un'altezza più idonea per un suo ottimale utilizzo. Posteriormente il motore è dotato di tre attacchi al telaio: due sono ricavati dai carter centrali, mentre il terzo è situato all'estremità inferiore della testa. Si può notare anche il raccordo, posto al centro del carter, per lo sfato di eventuali vapori o sovrappressioni.