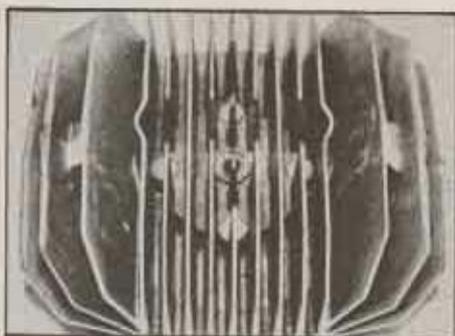




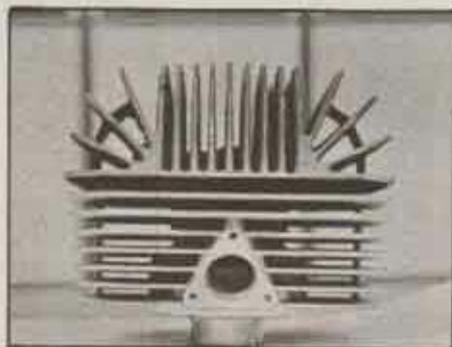
Il costruttore dei motori Hiro, Andrea Mosconi, ha presentato la sua produzione alla rassegna motociclistica organizzata negli USA come contorno al parco macchine della Sei Giorni. Eccolo mentre lavora allegramente di pala per livellare lo spazio assegnatogli prima di piantare il tendone. I motori Hiro hanno destato il concreto interessamento degli esperti americani.

Per il fuori-strada è ora disponibile anche il motore HIRO

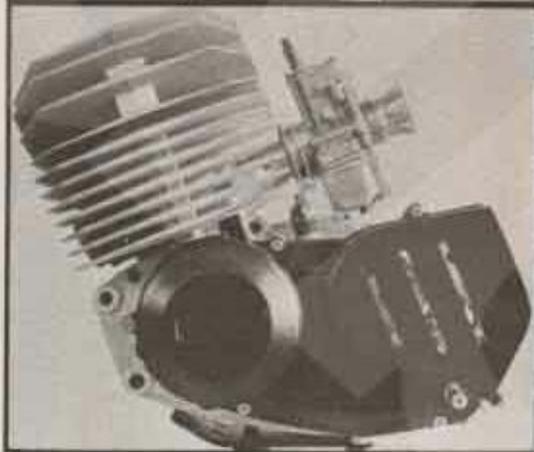
Viene costruito in un nuovo stabilimento nei dintorni di Milano. Si distingue per alcune caratteristiche tecniche e funzionali molto valide. E' stato lungamente collaudato anche in gare.



La grossa testa con alettatura a ventaglio e ponticelli di rinforzo; la camera di scoppio ha la cupola centrale.



Quasi una scultura il gruppo testa-cilindro visto dalla parte dello scarico.

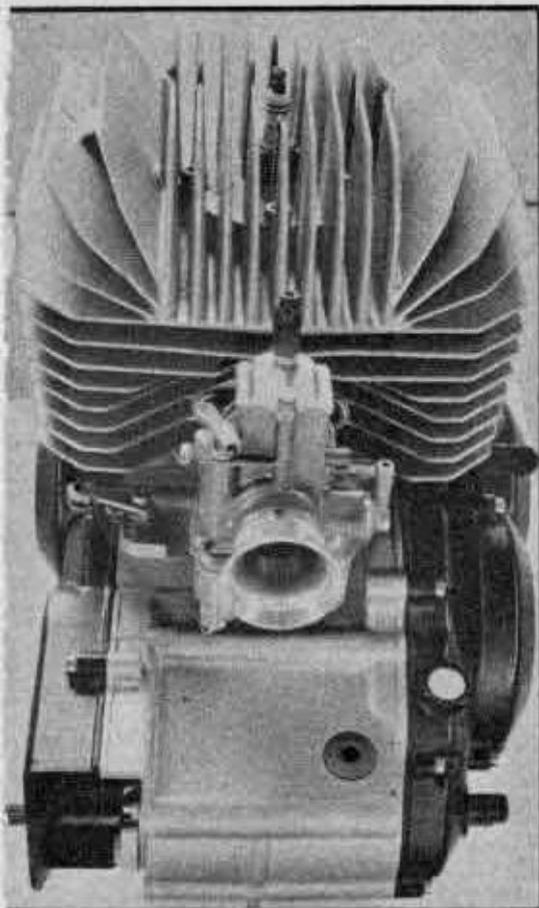


Tre viste del motore Hiro. A titolo di curiosità segnaliamo che il nome scelto è quello di un amico giapponese del costruttore.

★ Non si può negare che la gestazione del motore Hiro 125 non sia stata alquanto prolungata.

Infatti questo motore è stato presentato al motosalone di Milano del 1971 ma solo ora è entrato regolarmente in produzione.

In effetti il progettista-costruttore Andrea Mosconi (ben noto nell'ambiente fuoristradistico anche per i suoi trascorsi di corridore) ha lavorato minuziosamente e lungamente sul prototipo, collaudandolo anche in gara, per "uscire" con un prodotto particolarmente valido sul piano della qualità, della durata e delle prestazioni. Inoltre la realizzazione di questo motore ha comportato anche grossi problemi di natura aziendale. In seguito alle consistenti richieste, Andrea Mosconi ha dovuto infatti abbandonare la sua officina milanese e procedere alla realizzazione "ex novo" di uno stabilimento ad Origgio, vicino a Saron-



no, nell'interland milanese, e questo ha richiesto parecchio tempo. Ovviamente questo nuovo stabilimento dispone delle più moderne attrezzature e conta su un buon numero di operai specializzati e di tecnici, tra cui il "duetempista" Giuliano Duca.

Con la fabbricazione che ora procede a pieno ritmo, è quindi giunto il momento di esaminare dettagliatamente il motore Hiro 125 il quale per il momento viene offerto in versione cross e regolarità (con differenti diagrammi di distribuzione) mentre più avanti sarà disponibile anche in versione per impiego stradale.

La linea è armoniosa, funzionale ed anche aggressiva. Le proporzioni sono contenute, ma nello stesso tempo il dimensionamento delle varie parti è tale da assicurare una grande robustezza.

Tra le soluzioni tecniche di maggior interesse e validità sono da segnalare: il cilindro a quattro travasi, il cambio a sei marce con innesti frontali, la frizione a secco, il meccanismo dell'avviamento estraibile e la predisposizione del carter all'applicazione della pompa dell'olio.

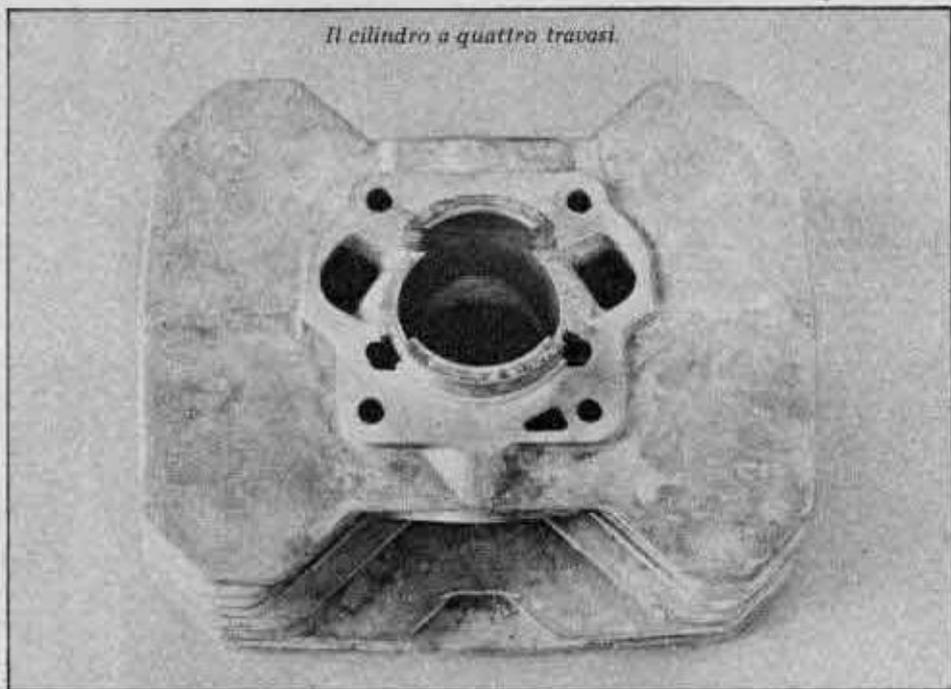
L'Hiro 125 è quindi un propul-

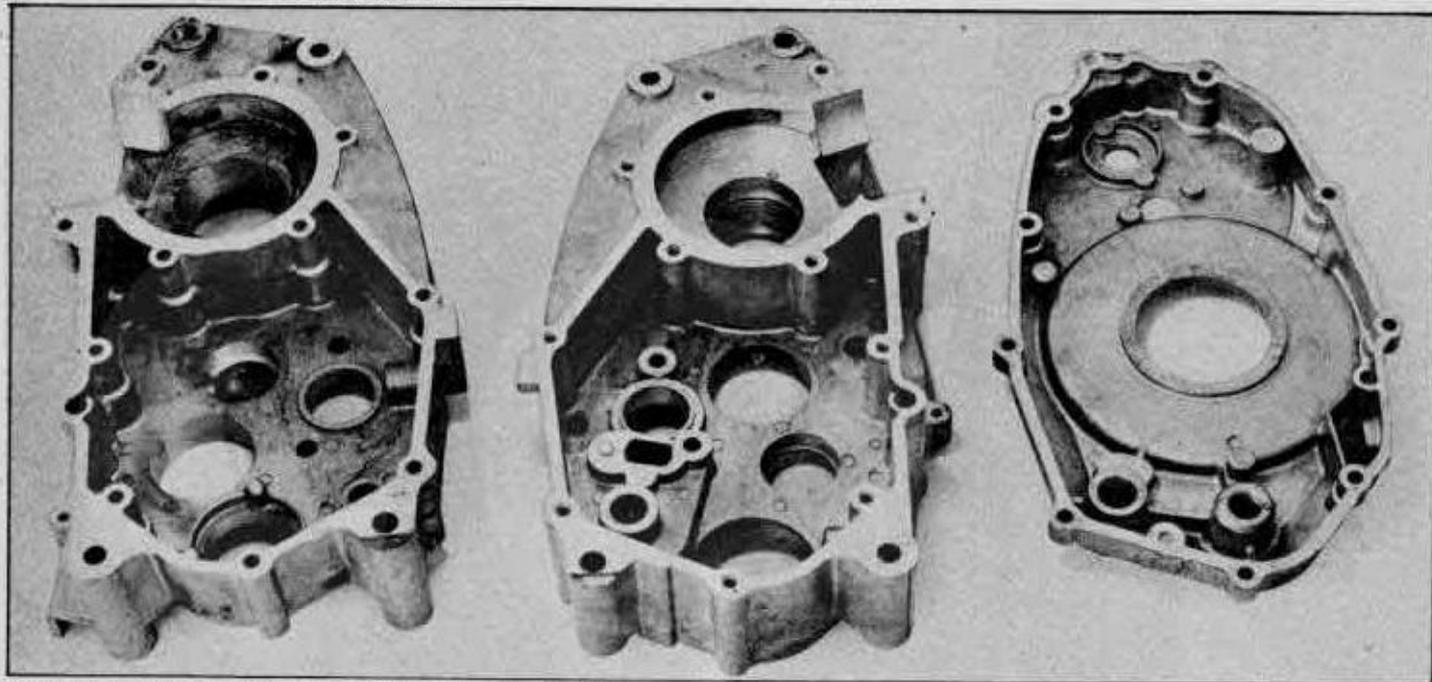
sore che si presenta con tutte le carte in regola per imporsi all'attenzione dei costruttori e degli appassionati.

★ Testo e foto di Enzo Campione

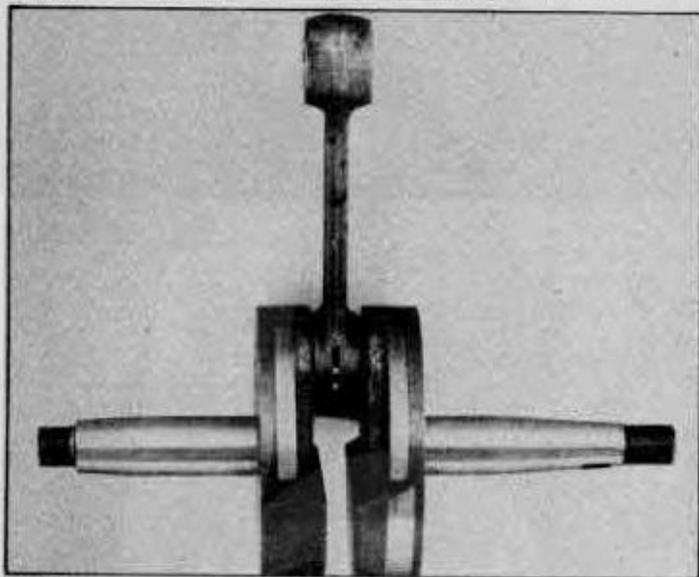
segue a pag. 173

Il cilindro a quattro travasi.

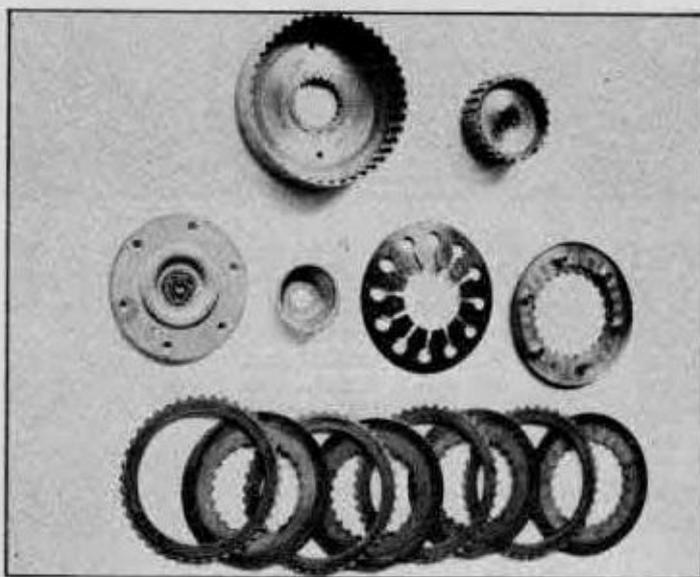




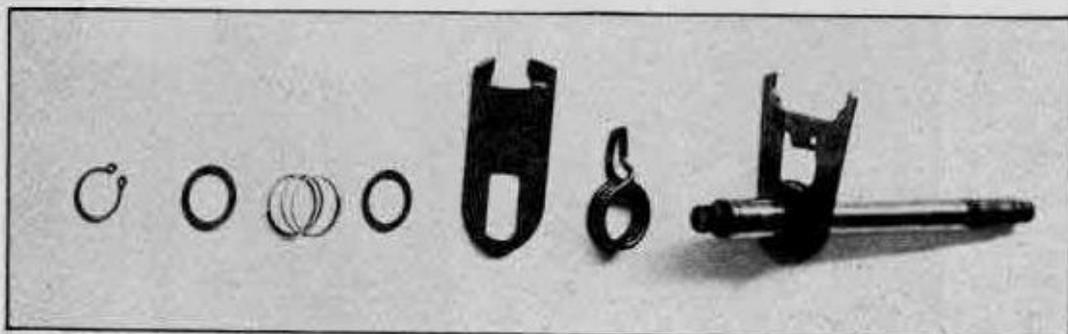
I semicaratter pongono in evidenza la loro robusta struttura.



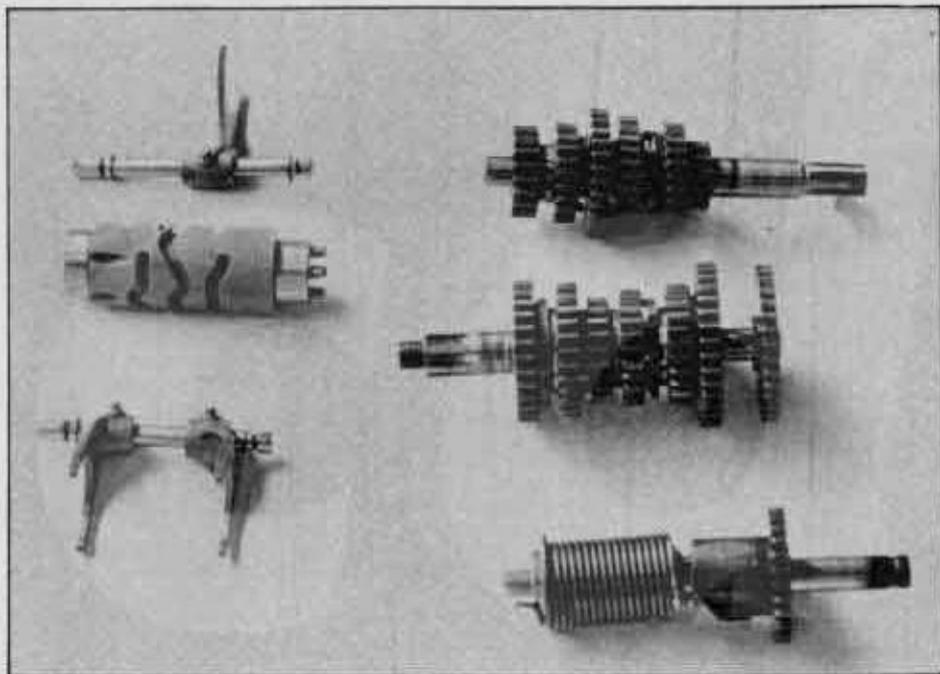
All'albero motore è stata dedicata una cura particolare: i tre pezzi da cui è composto sono bilanciati singolarmente prima dell'assemblaggio. Dopo il montaggio, l'albero motore viene poi riequilibrato. Questo ciclo di lavorazione è senza dubbio più costoso, ma nel contempo garantisce una durata superiore. Notare i riporti di equilibratura in lega leggera e la biella che lavora su rullini sia al piede che alla testa.



La frizione a secco, con quattro dischi in acciaio e cinque in materiale d'attrito. Dopo lunghe prove si è deciso di adottare una molla a tazza per avere una superficie di lavoro più vasta e quindi una miglior distribuzione del carico sui dischi. Con questa molla si è inoltre aumentata la sensibilità sulla leva della frizione, in quanto le viene trasmesso un carico minore.

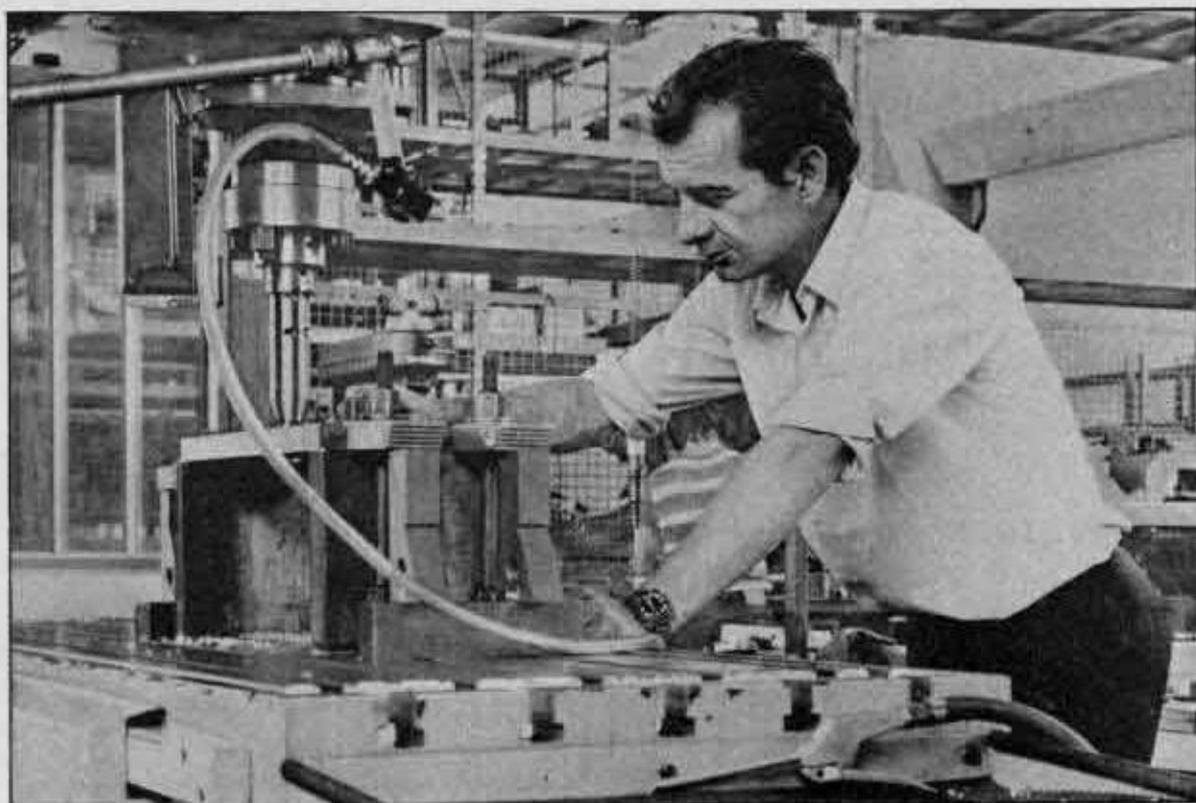


Il selettore è composto di un elemento sposta marce per il comando del cambio e di una per l'arresto positivo.



Il complesso del cambio a sei marce che può essere comandato sia da destra che da sinistra. Il gruppo avviamento è facilmente estraibile dal proprio alloggiamento, consentendo così di procedere all'eventuale sostituzione della molla senza dover "aprire" completamente il motore. Il desmodromico è alleggerito all'interno per ridurre l'inerzia delle masse rotanti ed assicurare una maggior precisione negli innesti. I forcellini sono in acciaio temperato e rettificato. La produzione di questi pezzi è curata da una nota industria specializzata nella produzione di parti per auto da corsa.

Germano Solari, capofficina della Hiro motori, al lavoro su di una alesatrice. Parte dell'attrezzatura per il controllo dei pezzi viene costruita nell'azienda.



Le caratteristiche tecniche

MOTORE: monocilindrico a due tempi inclinato di 20° con distribuzione di tipo classico. Cilindro in lega leggera con canna cromata. Testa in lega leggera con camera di scoppio emisferica. Alesaggio e corsa 54 x 54 = 123,672. Potenza 20 CV. Din a 8800 giri/min. - **ACCENSIONE:** elettronica Motoplat. - **LUBRIFICAZIONE:** a miscela di benzina con miscela al 4%. - **CAR-**

BURATORE: Dell'Orto VBH/30/AS. - **FRIZIONE:** a secco a dischi multipli. - **TRASMISSIONE PRIMARIA:** ad ingranaggi. - **CAMBIO DI VELOCITA'**: a sei rapporti in cascata con innesti frontali. - **COMANDO:** con albero desmodromico. - **MESSA IN MOTO:** in presa sia in folle che a marcia innestata. - **PESO:** 28 Kg senza tubo di scarico.