



Test Beta RR 125: Pilota vs Amatore

Descrizione

Quando quest'estate ho saputo che **Betamotor** aveva annunciato l'uscita della ottava di litro mi sono tornati in mente tanti bellissimi ricordi. La **classe 125cc** è la consacrazione definitiva per ogni appassionato di due ruote che si rispetti; il passaggio che segnerà il resto della carriera tassellata.

I giovani che hanno la fortuna di nascere con un papà endurista ed ereditarne la passione arrivano ai sedici anni con una discreta base tecnica sulle spalle. Sì sa... il 50 ti insegna a far fronte ad ogni tipo di problema, resterà un dolce ricordo d'infanzia, bacino di mille aneddoti da raccontare alle nuove generazioni, ma chi di noi (s)fortunati non ha mai pensato "non ce la faccio più, voglio il 125!" ?



La Betamotor RR 125 2T per l'Enduro del 2018

Quel bisogno viscerale di confrontarsi con i più grandi ad armi pari, misto alla voglia di dimostrare di essere un pilotone da mondiale, può essere soddisfatto oggi con la grintosa Beta RR 125. Una moto pensata per accontentare i 16enni e i loro papà – prezzo davvero concorrenziale, 7.800€ iva inclusa – che abbiamo avuto la fortuna di poter provare non appena sbarcata in Sicilia!

Grazie al supporto della ditta **R.M. Motors**, siamo stati i primi a sentire il ronzio della nuova arrivata in terra sicula, che emozione. Ma come testarla? Una volta avuta la conferma da parte di Simone (titolare della ditta) che avremmo potuto organizzare qualcosa insieme la mia testa ha iniziato a lavorare per



trasmettere, a tutti i lettori le reali potenzialità della più attesa moto del 2018. Non ci è che si accendesse la lampadina: **PILOTA VS AMATORE!** E l'amatore sono IO!!

Finalmente non sto più nella pelle e vado a cercare tutte le caratteristiche tecniche del motore progettato interamente negli stabilimenti Betamotor di Rignano:

- Pistone bifascia (Ø 54 mm): componente progettato per garantire elevata rigidità ed affidabilità; la scelta della doppia fascia è funzionale ad una migliore tenuta ai bassi e medi regimi caratteristici dell'utilizzo Enduro.
- Beta progressive valve: sistema derivante dalle RR 2T 250 e 300 cc. caratterizzato da un particolare rapporto fra l'apertura del flap principale e quella dei booster laterali. Il ritardo nell'apertura dei booster permette al motore un'ottima progressione della performance su tutto l'arco di utilizzo.
- Albero motore con inserti in poliammide: mantiene alti valori di leggerezza e garantisce un ottimo riempimento del carter pompa a tutto beneficio della prestazione e dell'affidabilità.
- Cilindro: presenta un sistema di flangia di scarico come le cilindrata superiori my 2018 che consente un migliore controllo del gioco frontale pistone-flap-cilindro. Mantenendo minimo tale valore è possibile ottenere un considerevole incremento delle prestazioni ai bassi rpm riducendo il trafilamento dei gas.
- Testa scomponibile in alluminio: soluzione rigida e leggera resa possibile grazie allo spostamento dell'attacco motore sul cilindro. La geometria della camera di combustione è studiata per garantire un'elevata efficienza del ciclo termodinamico e per ottenere il miglior compromesso tra risposta ai medio/bassi regimi ed allungo. E inoltre facilitata la messa a punto e la sostituzione della camera di combustione.



Il contachilometri della Betamotor RR 125 2T di Enduro

Carter pressofusi in lega di alluminio: le geometrie dei carter sono state studiate secondo un layout innovativo in quanto a posizione relativa degli organi e nell'ottica della massima riduzione di peso senza compromettere la resistenza strutturale. Particolarmente curata la zona dei cuscinetti di banco per garantire la corretta rigidità delle pareti al fine di sopportare le sollecitazioni trasmesse dall'albero motore.

- Coperchi carter pressofusi in lega di magnesio: garantiscono un peso estremamente ridotto ed un'ottima finitura superficiale. È stato possibile adottare tale soluzione anche per il coperchio interno frizione grazie all'isolamento della pompa dell'acqua da questo elemento.



e Vforce4: la presenza degli stopper garantisce grande affidabilità senza compromettere le prestazioni.

Supporti ad innesti frontali: appositamente sviluppato per questo motore con innesti realizzati tramite lavorazione meccanica di pezzi grezzi forgiati in modo da offrire resistenza meccanica ed affidabilità, mantenendo comunque valori di peso ed ingombri estremamente ridotti.

- Frizione: multidisco in bagno d'olio ad apertura invertita con attuatore integrato nel coperchio esterno. Si tratta di un sistema progettato per la massima leggerezza e compattezza del motore e che, grazie al posizionamento in basso, garantisce la riduzione della dimensione del propulsore e un sensibile accentramento delle masse, molto importanti ai fini di una buona dinamica del veicolo.
- Avviamento elettrico: il motore è predisposto per accogliere (come accessorio) un motorino di avviamento e innesto Bendix, completamente integrati nel layout del basamento in posizione protetta.

Confesso di aver avvertito un po' di ansia la notte prima della prova. Il pensiero fisso era sempre uno: "Non peserò troppo per questa zanzara? Secondo me non cammina...!"

Il "pilota" mi aspetta già sul posto, da buon professionista la puntualità è un suo punto forte... Io mi faccio sempre aspettare agli appuntamenti in moto : 1 a 0.

Solo guardandola mi vien voglia di portarla via con me. Non è ancora il momento di provarla... tocca a quell'antipatico del pilota. **Giuliano Mancuso** gioca praticamente in casa. Scende giù dalla sua bestiolona (Beta RR 250) e monta sull'oggetto del desiderio di tutta l'Italia enduristica.

Il terreno morbido ci aspetta, un mix di sabbia e pietrisco garantiscono divertimento assoluto. Mi piace da impazzire questo fondo. Scambiamo subito qualche parola e raccolgo le sue prime impressioni:

"Incredibile cosa siano riusciti a proporre gli uomini della Beta all'esordio nella ottava di litro – il pilota sembra essere molto divertito – Hanno fatto un lavoro pazzesco. Mancava solo lei, la gamma beta copre le esigenze di tutti i piloti dalla 55cc fino alle 300 2t alle 500 4t. La moto ai bassi regimi funziona in maniera davvero entusiasmante; in alto ho percepito variazioni di potenza, mi è subito sembrata molto rotonda. La sospensione anteriore si è comportata bene. Mi aspettavo di trovarla un po' più morbida invece è sostenuta e perfetta per il mio peso (range 60/70kg). Il telaio, molto simile a quello delle sorelle più grandi, fa della maneggevolezza il suo punto di forza mentre se vogliamo trovare un difetto possiamo evidenziare la presenza di vibrazioni dovute all'accoppiamento motore-telaio. Nonostante la leggerezza, dote di ogni buon 125, ho avuto la sensazione di avere tra le mani una moto molto stabile, ben fissa a terra, senza alcun dubbio una delle caratteristiche fondamentali per chi pratica enduro".



Il pilota Giuliano Mancuso in azione

E opplaà, dopo aver ammirato le gesta del pilota, tocca a me! L'aria è fresca e i nuvoloni pieni di acqua si fanno strada minacciosi verso di noi. Salto su e metto in moto – pensare che sia stato progettato l'alloggio per l'avviamento elettrico mi fa sorridere – ingrano la prima e parto.

Una zanzara! Dopo un giro di “presentazione” io e Betty (la chiamerò così, d'ora in poi) stringiamo amicizia. Capisco subito che il dito sulla frizione avrà un gran da fare nonostante il motore appaia pronto, scattante e molto corposo.

La combo terreno morbido più peso esagerato dell'amatore (94 kg) non aiutano Betty che però, grazie ai suoi ottimi bassi, riesci a farmi divertire come un matto. Mi perdona anche qualche errore grossolano dovuto alla guida da 4 tempi e si fa fare i complimenti per la facilità con la quale riesco a gestirla nelle situazioni più brutte. Molto maneggevole nello stretto, un inserimento in curva preciso grazie ad un avantreno sostenuto e una buona stabilità nei pezzi più veloci.

L'unica cosa che non riesco a digerire è il treno anteriore: troppo poco modulabile. Dopo qualche minuto mi inganna e staccata e sono giù. Il retrotreno assorbe bene le asperità del terreno ma appare meno sostenuto delle forcelle, sopporta peggio il mio peso, problema risolvibile sostituendo la molla del mono con una con maggiore rigidità elastica. Il test si conclude tra commenti di ogni genere sulla piccola Betty, che ci guarda di sottocchi.

Prima di salutarvi vediamo riassunti pro e contro:

PRO

- Motore corposo, adatto all'enduro
- Maneggevolezza e stabilità

CONTRO

- Vibrazioni
- Freno anteriore poco modulabile

Categoria

1. Motori

Data di creazione

24 Gennaio 2019

Autore



default watermark