SUZUKI
RG 500 GAMMA
FABBRIS

di FRANCO ZENATELLO
foto RODORIGO

Musica maestro

LE COSE CHE DANNO GUSTO

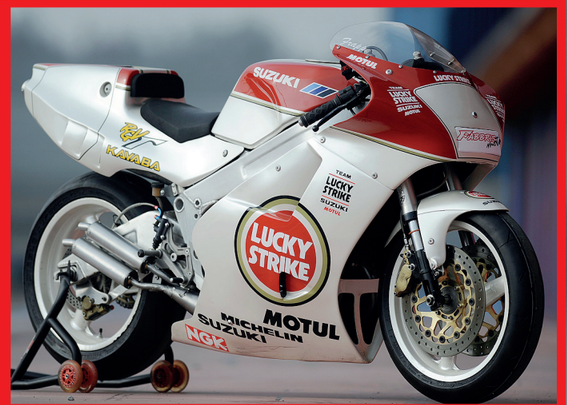
Ci sono delle moto che al solo sentirle accese, ti scatenano quell'emozione che non provavi da quando eri bambino. Una quattro cilindri due tempi è una di quelle

ORMAI NON le senti più, perché nei paddock sono sparite. Al massimo le puoi trovare a qualche raduno di moto da corsa d'epoca, ma occorre informarsi bene, perché sono rare. Purtroppo fanno parte della storia del motociclismo, sovrastate dai nuovi quattro tempi che tanto rumore fanno, ma alla fine la metà dei cavalli hanno. Ecco allora che quando ne accendi una, si crea la folla attorno, richiamata da quel rumore metallico che mescola assieme il ticchettio ad alta frequenza delle quattro espansioni, che assieme emettono una sinfonia. Questa moto è una Suzuki RG 500 Gamma, preparata per un cliente da un artista veronese di nome Luciano Fabbris, che da sempre cura moto di questo calibro. La base di partenza era una RG 500 stradale, a cui è stato cambiato praticamente tutto.

SPARITO
Peccato che il suono delle due tempi sia ormai sparito nell'ambiente delle corse motociclistiche.

SUZUKI
RG 500 GAMMA
FABBRIS

Il telaio è un Golinelli in alluminio, comprendente anche il forcellone, che allora veniva prodotto per elevare le prestazioni ciclistiche della moto stradale, permettendole di essere competitiva nelle corse. A questo sono state abbinate nuove sospensioni: l'ammortizzatore è un WP completamente regolabile, che sfrutta il link di serie e lavora con una molla k 52 precaricata 18 mm. La forcella è una Italia, che ai tempi era il massimo disponibile sul mercato. Regolabile nell'idraulica, nel precarico molla e pensate, allora esisteva già il sistema per



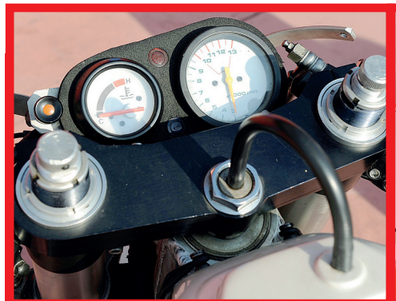
QUESTA RG 500 **È STATA COMPLETAMENTE RIFATTA.** ORA, RICORDA MOLTO LA MITICA MOTO GUIDATA DA KEVIN SCHWANTZ

variare la lunghezza della forcella, senza dover sfilare gli steli dalle piastre. Al suo interno vi sono due molle k 7,3 che sostengono il carico. I cerchi sono della Marvic, permettono di montare delle gomme "attuali" con misure di 120/70-17" anteriore e 180/55-17" posteriore. Il motore è stato ovviamente rivisto nei diagrammi, ora spinge più in alto, grazie anche alle marmitte fatte a mano, sono delle ex ufficiali RGB 500 team Gallina, che assicurano più potenza agli alti regimi. Per calibrare la carburazione è stata tolta la cassa filtro e sono stati ritarati completamente i carburatori, con un lavoro certosino di prove al banco e in pista. Ora la moto sviluppa circa 110 CV a 12.000 giri, e grazie al peso ridotto della ciclistica è davvero divertente. Per riuscire a comporre questa opera d'arte, Luciano le ha dedicato molte delle sue notti, cercando di adattare al meglio ogni parte.

CURATA
La vista laterale mette in evidenza la cura con la quale il preparatore ha realizzato questa stupenda due **tempi**

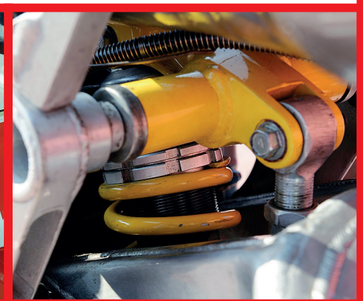
DA CORSA È difficile pensare che questa una volta fosse una moto stradale

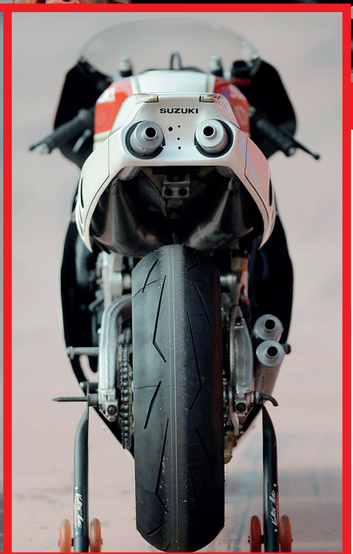
SEMPLICE
La strumentazione è di serie, mentre le piastre sono quelle che venivano utilizzate sulla moto **ufficiale**



DI SERIE
Il serbatoio benzina rimane quello della moto di serie, ma è stato accuratamente riverniciato.

MONO WP
Il link originale lavora in simbiosi con un ammortizzatore WP, che è stato tarato per il nuovo telaio.





COMPATTA
La compattezza di questa moto è ragguardevole ancora oggi: le quattro marmitte sono la parte più ingombrante del **complesso**

SE NON FOSSE PER LE ESPANSIONI **DEI QUATTRO SCARICHI** QUESTA RG SEMBREREBBE UNA MOTO MODERNA

A MANO
Le marmitte sono state costruite a mano, in lamiera di acciaio, ed erano quelle utilizzate sulla RGB 500 **ufficiale**

GOLINELLI
Il telaio è totalmente costruito a mano in alluminio da Golinelli, conferisce più agilità al mezzo, e indubbiamente un aspetto molto moderno.

SUPPORTI
I supporti del cupolino sono fatti a mano da due barre di alluminio, proprio come si usava a quei tempi.

RADIATORE
Il radiatore dell'acqua rimane quello della moto **stradale**

DAL PIENO
Le pedane sono ricavate dal pieno di alluminio, appositamente per questa **moto**

CARBURATORI
I "polmoni" neri posizionati su entrambi i lati della parte alta del motore nascondono i quattro carburatori della Mikuni.

Al telaio nudo servivano tutti i vari componenti per poter accogliere strumentazione, piuttosto che le pedane poggiapiedi, leveraggi, pompe e pinze dei freni. Quest'ultime sono della Brembo, ex ufficiali RGB Gallina, a quattro pistoncini sull'anteriore e due sul posteriore. All'epoca quest'impianto era il meglio che si poteva reperire sul mercato e offriva prestazioni da capogiro. Anche l'impianto elettrico è stato rivisto per adattarlo al meglio alla nuova ciclistica. Le carene sono in vetroresina e hanno ricevuto anch'esse le dovute attenzioni per adattarsi al meglio al nuovo telaio.

Il risultato è sotto gli occhi di tutti: una moto stupenda che ricorda molto quella ufficiale con cui correva Kevin Schwantz.

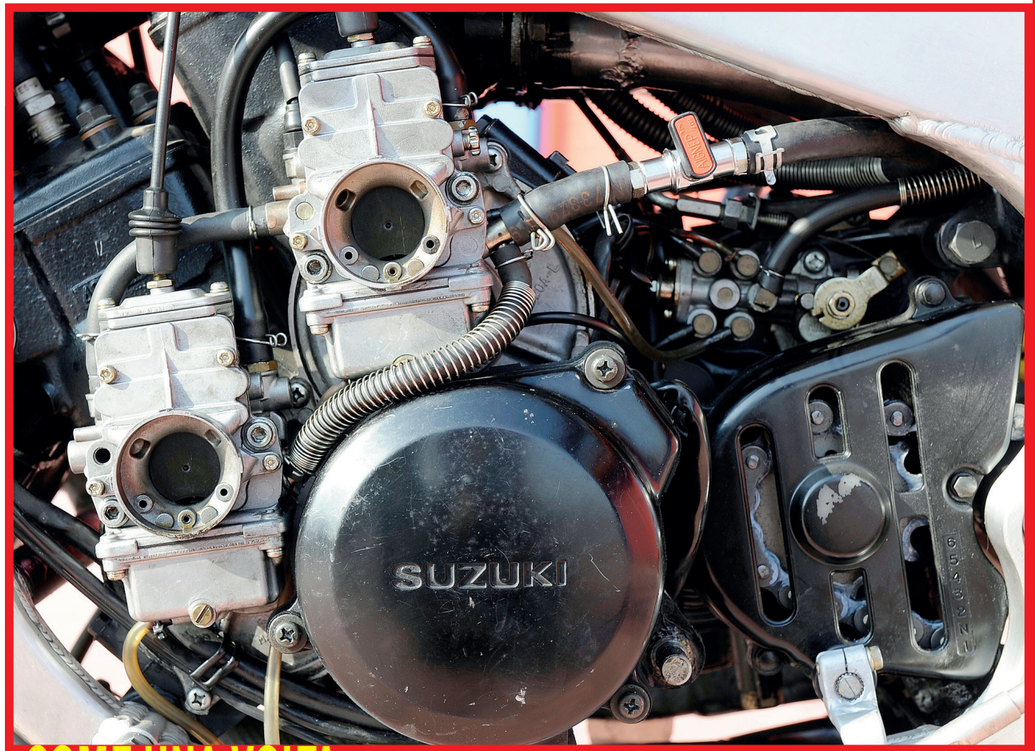
Una moto davvero d'altri tempi

IN SELLA ti accorgi subito di essere su una due tempi, la

MOTORE	CILINDRATA	ALESAGGIO E CORSA	RAPPORTO DI COMPRESSIONE	RAFFREDDAMENTO	DISTRIBUZIONE		LUBRIFICAZIONE	ALIMENTAZIONE	ACCENSIONE	AVVIAMENTO	FRIZIONE	CAMBIO	POTENZA MASSIMA
4 cilindri 2 tempi	498 cm³	50 x 50,6 mm	n.d. (7:1 stradale)	A liquido	n.d.		A olio premiscelato	4 carburatori Mikuni VM28SS	Transistorizzata	A pedale	Multidisco a bagno d'olio	A 6 marce	Circa 110 CV a 10.000 giri/minuto

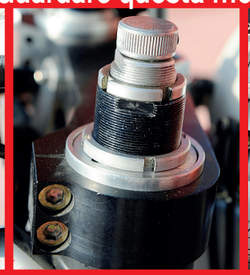
moto è strettissima, e i semimanubri sono chiusi e molto inclinati verso il basso. Le pedane sono arretrate ma soprattutto rialzate. La posizione di guida risulta così molto contenuta, quasi sacrificata, ma quando sei in pista permette un'elevata agilità in sella. Nei primi giri nel tortuoso circuito di Franciacorta abbiamo iniziato a prendere confidenza con una ciclistica che necessita di una certa cautela. Abituati alle moto attuali, che sopportano angoli di piega impensabili a quei tempi, abbiamo dovuto ritarare le nostre abitudini. Sulla RG 500 si percepisce una buona velocità nei cambi di direzione, limitata ampiamente dalle carene che toccano l'asfalto nel momento in cui si piega troppo. Le grosse espansioni celate sotto il vestito ne limitano infatti l'inclinazione. Occorre quindi limi-

NEL DETTAGLIO
IN BELLA VISTA
I DUE CARBURATORI LATERALI DELLA MIKUNI.
QUESTO QUATTRO CILINDRI NE DISPONE DI UNO PER CILINDRO



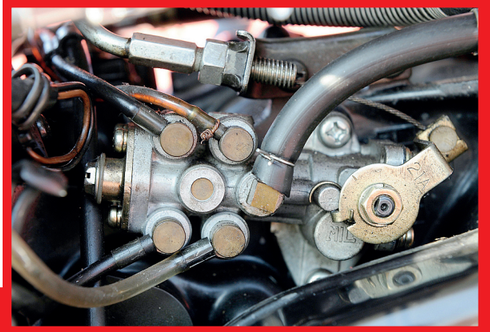
COME UNA VOLTA
Guardare questa moto ti fa fare un salto nel passato

GAS
Il contenitore del gas dell'ammortizzatore viene sistemato sotto il serbatoio benzina.



LUNGHEZZA
La sospensione anteriore è una forcella Italia ed è regolabile in lunghezza.

STERZO
Sul fianco sinistro del telaio è stato montato un ammortizzatore di sterzo lineare della WP.



MISCELATORE
Per assicurare un'ottima affidabilità, il preparatore ha optato di mantenere la pompa del miscelatore automatico.

TELAIETTO
Le due enormi espansioni escono dal profilo del telaietto posteriore, dove prendono posto batteria e serbatoio dell'olio.

SNELLA
Senza la carena è ancor più evidente il minimo ingombro laterale di questa ciclistica.

TELAIO	INCLINAZIONE STERZO	SOSPENSIONE ANTERIORE	ESCURSIONE RUOTA ANT.	SOSPENSIONE POSTERIORE		ESCURSIONE RUOTA POST.	FRENO ANTERIORE	FRENO POSTERIORE	CERCHI	CAPACITÀ SERBATOIO
Golinelli in alluminio a doppio trave	23,5°	Forcella Italia a steli rovesciati da 40 mm Ø regolabile in lunghezza	115 mm	Ammortizzatore WP pluriregolabile		100 mm	A doppio disco da 320 mm Ø di diametro con pinze Brembo	Disco singolo da 210 mm Ø	Ant.: Marvic in magnesio da 3,00" x 17" Post.: Marvic in magnesio da 5,50" x 17"	22 litri

SUZUKI
RG 500 GAMMA
FABBRIS

SENTIRE IL QUATTRO CILINDRI DUE TEMPI **RUGGIRE IN PISTA** RIPORTA ALLA MENTE I MITICI ANNI '80

IN PIEGA Come Kevin Schwantz

AGILE
In pista questa RGV si dimostra agile e leggera, ma in curva meglio non piegare molto altrimenti la carena tocca a terra. Il motore ha il tipico carattere due tempi, spinge forte ma in un arco molto ristretto.

tare l'angolo di piega non appena si inserisce in curva, in quanto la bontà del telaio ti permetterebbe di entrare forte, ma l'ingombro laterale limita sul più bello la fase di percorrenza. Meglio quindi spostare vistosamente il corpo fuori dalla moto, cercando di non far strisciare le carene sull'asfalto, evitando così di far perdere aderenza alle gomme. Le sospensioni lavorano in modo ottimale, anche se la taratura generale è piuttosto soft. Infatti nei continui cambi di direzione del circuito bresciano si è spesso con la forcella a tampone, cosi come nelle staccate più violente. Questo fenomeno è dovuto anche all'ottimo grip offerto dai pneumatici Pirelli Supercorsa, che offrono una tenuta infinitamente più alta delle coperture utilizzate negli anni '80. Comunque, la reattività e l'agilità offerte da questa ciclistica, ci hanno sorpresi: eravamo convinti di trovare una moto più lenta e pesante, invece il connubio telaio sospensioni funzione egregiamente.

Una erogazione appuntita che ti sorprende

IL MOTORE spinge, anche se non è esaltante. Abituati alle potenze odierne, salire su una moto di circa 100 CV, non è certo sconvolgente, ma se teniamo conto della sua età, e di quello che i tempi offrivano in termini di tecnologie, dobbiamo ammettere che le prestazioni sono tutt'altro che irrilevanti. Sotto, il motore è piuttosto spento, ma sopra gli 8-9.000 giri si riprende e inizia a farsi sentire. La spinta è cospicua ed energica, tipica del motore a due tempi. Arriva all'improvviso, ti sorprende, e sparisce in un attimo. Infatti già a 11.500, 12.000 giri non si sente più nulla, il motore perde tutta la sua energia e occorre cambiare rapidamente la marcia per riportare il motore nel ristretto "range" di giri utile.

L'impianto frenante infine, che ai tempi era utilizzato nel Motomondiale, ha una potenza non certo esaltante, ma è comunque stabile, e modulabile. ▲