

BETA TR 6~50

Un « motorino », rinnovato nell'estetica, dalla casa che continua a vincere sui campi di gara con le moto da cross di cilindrata maggiore.



● L'AZIENDA BETA nasce nel 1904 per la costruzione delle biciclette Bianchi. La produzione di motocicli inizia nel 1948. Nel 1973 viene costituita la società S.I.M., per l'allestimento dei modelli Beta da 125, 250 e 360 cc. La parte più cospicua della produzione si articola su ciclomotori dei tipi più diversi. Tra questi, il TR 6 dovrebbe essere il più prestigioso, se non altro per l'adozione del cambio a sei marce. Per quanto strettamente personale, il nostro giudizio estetico non è del tutto positivo. Rinnovato rispetto alla versione precedente, con l'applicazione di una grande decalcomania sul serbatoio, al posto dei soliti fregi verniciati, questo non basta a portare la TR 6 all'altezza di altri modelli più riusciti esteticamente. Giudicare invece le prestazioni di questi mezzi è sempre difficile, vista la scarsissima potenza imposta dalla legge italiana. Il motore è un monocilindrico Beta due tempi; cambio e frizione in bagno d'olio; accensione elettronica. Il motore è alimentato da un carburatore Dell'Orto 14/9; è facile pensare qua-

l'esigua quantità di miscela (al 6%) possa passare attraverso il condotto di aspirazione, con diretta conseguenza sulle prestazioni. Riguardo le sospensioni, anteriormente abbiamo una forcella idraulica Marzocchi, posteriormente ammortizzatori idraulici a molle, regolabili su cinque posizioni. Nell'uso su strada ci sono sembrate un po' dure, un vantaggio quando si passa al fuoristrada.

I pneumatici sono Metzeler tassellati, ma non trasmettono vibrazioni a chi guida e garantiscono una tenuta di strada, nelle curve, in tutto simile a quella di pneumatici da strada. Di buona intensità il suono del clacson. Rumoroso lo scarico, formato da una marmitta Lafranconi usata anche da altre case. La marmitta è un po' ingombrante lateralmente e non favorisce l'estetica della moto. Le leve al manubrio sono in plastica nera: buona la presa ed assente completamente il pericolo di sporcarsi le mani nell'uso. Sarebbe preferibile un faro leggermente più potente, almeno nella posizione luce di profondità. Il motore è protetto nella parte infe-

riore da uno schermo di plastica che arriva a metà carter. La parte che rimane scoperta è attraversata da due fili elettrici che nell'uso fuoristrada potrebbero rovinarsi con facilità. Prima di mettersi in sella è bene controllare la perfetta chiusura del tappo del serbatoio (perde col pieno) e del tappo di immissione dell'olio del motore che quando diventa molto caldo tende a fuoriuscire. L'accensione del motore è sempre immediata: basta abbassare la levetta dell'aria sul carburatore. Agire sulla leva di accensione è problematico: in posizione di riposo è vicinissima al tubo di scarico e ciò richiede attenzione nel caso che il tubo sia caldo. Azionare la leva col piede, senza che quest'ultimo resti « ghigliottinato » dalla pedana di destra, richiede opera di grande abilità. Montare una leva diversa non dovrebbe essere difficile e i piedi ne trarrebbero un indubbio beneficio. Una volta in sella ci si trova un po' ingobbiti: basterebbe forse alzare un poco la sella per avere una posizione di guida più comoda. Dopo un uso limitato della frizione, questa non stacca più



scheda tecnica

Motore monocilindrico a due tempi Beta - Alesaggio x corsa mm 38 x 44 - Cilindrata 49,8 cc - Rapporto di compressione 8,5:1 - Potenza max CV 1,3 a 5.300 giri/minuto - Cambio a 6 rapporti ad innesti frontali in bagno d'olio - Trasmissione primaria ad ingranaggi sbarbati, secondaria a catena - Frizione a dischi multipli in bagno d'olio - Accensione elettronica - Alimentazione a miscela al 6 per cento di olio - Carburatore Dell'Orto 14/9 - Candela Lodge 2HN - Telaio in tubi d'acciaio a culla chiusa - Sospensione anteriore a forcella idraulica Marzocchi - Sospensione posteriore ad ammortizzatori idraulici e molle, regolabili su cinque posizioni - Freno anteriore e posteriore a tamburo con mozzi \varnothing 125 mm - Pneumatico anteriore Metzeler Six Days 2.50 x 19 - Pneumatico posteriore Metzeler Six Days 3.00 x 17 - Lunghezza max mm 1.825 - Altezza max mm 1.070 - Peso kg 78 - Capacità serbatoio litri 9 - Capacità scatola cambio 1 litro.

bene, tanto che diventa molto difficile trovare il folle quando occorre fermarsi, per esempio ad un semaforo; arrivando con il folle inserito ancora in marcia si può avviare all'inconveniente. Molto utile è invece la borsetta applicata al serbatoio, le dimensioni, leggermente maggiori dell'usuale permettono di riporvi una catena con relativo lucchetto senza che questo crei problemi.

L'uso fuoristradistico è reso molto difficile dalla scarsa potenza di cui si dispone.

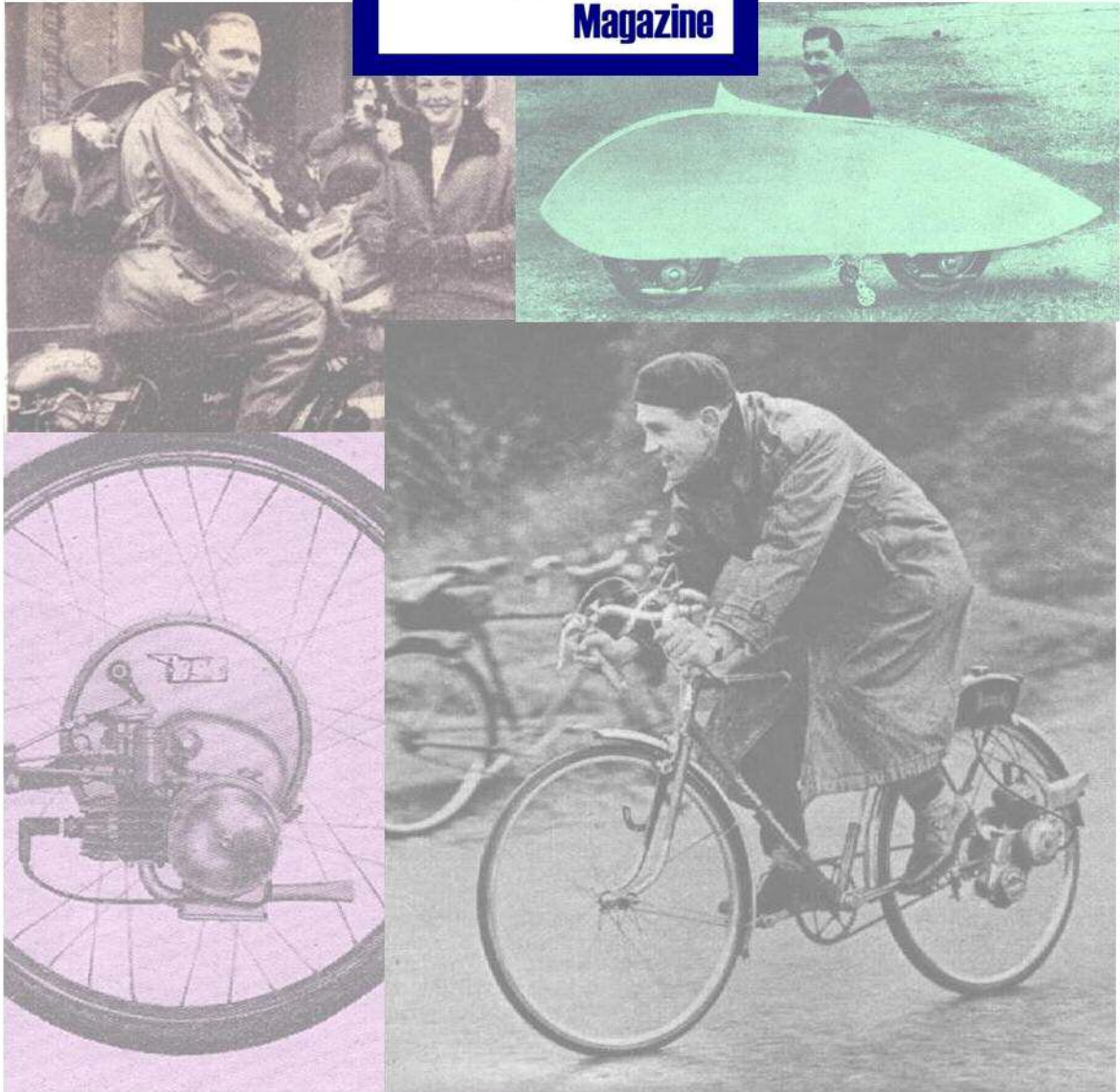
Affrontare difficoltà di grado medio diventa arduo nonostante la possibilità di dividere per sei marce la potenza offerta. Affrontando le asperità del terreno senza velleità è però possibile superare ostacoli di media entità con la prima marcia. Nell'uso su strada è da segnalare la tenuta di strada in curva ottima, nonostante l'adozione di pneumatici tassellati. L'uso della sesta marcia avviene raramente, in quanto la potenza offerta, scaricata a terra attraverso questo rapporto, diventa troppo esigua. Inutile d'altra parte ripetere che tutto questo non è imputabile al-

la Beta, ma alla legge italiana. Non ci stancheremo di ripetere che è « immorale » progettare la targatura per i ciclomotori per ricavare altri soldi dagli utenti, senza perlomeno concedere loro un piccolo aumento di potenza. A questo punto, proviamo a trarre delle conclusioni da quanto detto fin'ora. A nostro parere una casa motociclistica in grado di costruire modelli da competizione che hanno riscosso e continuano a riscuotere risultati molto soddisfacenti in gara, dovrebbe meglio sfruttare la fama acquisita sui campi di cross curando un po' di più la produzione dei modelli mineri. D'altra parte ad una casa in grado di progettare e costruire in proprio anche i motori, non dovrebbero mancare le risorse adatte ad avviare ad alcuni inconvenienti, molto fastidiosi per l'utente, ma la cui modifica non dovrebbe costituire un problema tecnico insormontabile.

a cura di

M.F. ●

IceniCAM Information Service



www.icenicam.org.uk