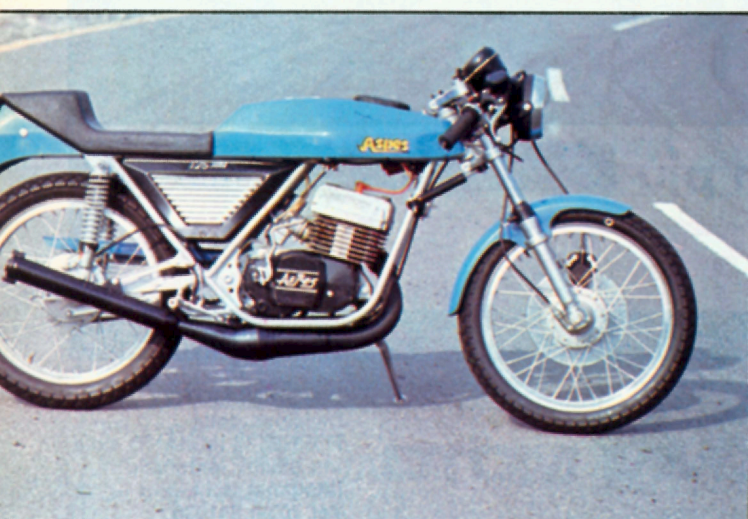






# Snella e velocissima l'Aspes Juma 125 motoleggera d'assalto

È dotata di un potente motore due tempi sei marce con accensione elettronica, vittoriosamente collaudato nelle gare di cross e nelle corse in salita. Alla pista Pirelli ha conseguito i migliori risultati velocistici di tutte le 125 stradali sinora provate dalla nostra Rivista. È stabile e ben frenata però lamenta sensibili vibrazioni.



Sopra, il direttore amministrativo dell'Aspes, Pierangelo Colombo, e il tecnico-crossista del reparto corse Renato Manuzzato a colloquio col nostro Riccardo Selicorni durante le prove alla pista Pirelli. Nelle altre foto, due viste della moto e alcuni momenti della nostra prova. Attualmente la Juma costa 1.085.000 f.f. IVA compresa; a 25.000 lire di meno la cinque marce.





*Molto agile nel traffico, la Juma si è poi dimostrata fortissima nei rilievi velocistici alla pista Pirelli, dove ha largamente battuto tutti i tempi fatti segnare precedentemente dalle 125 stradali.*

★ Tra le pochissime « 125 » stradali sportiveggianti in vendita sul nostro mercato si è da poco inserita prepotentemente l'Aspes Juma.

Per la verità, questo modello figurava nel catalogo della Casa lombarda già da qualche anno ma fino a poco

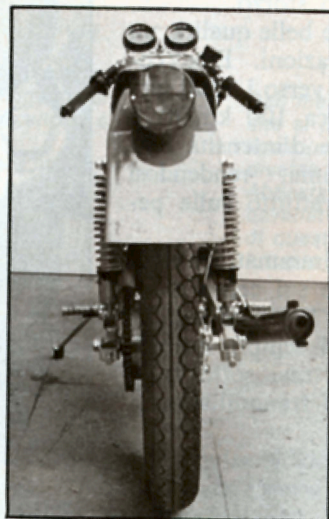
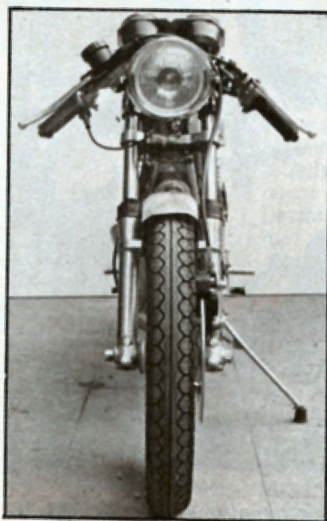
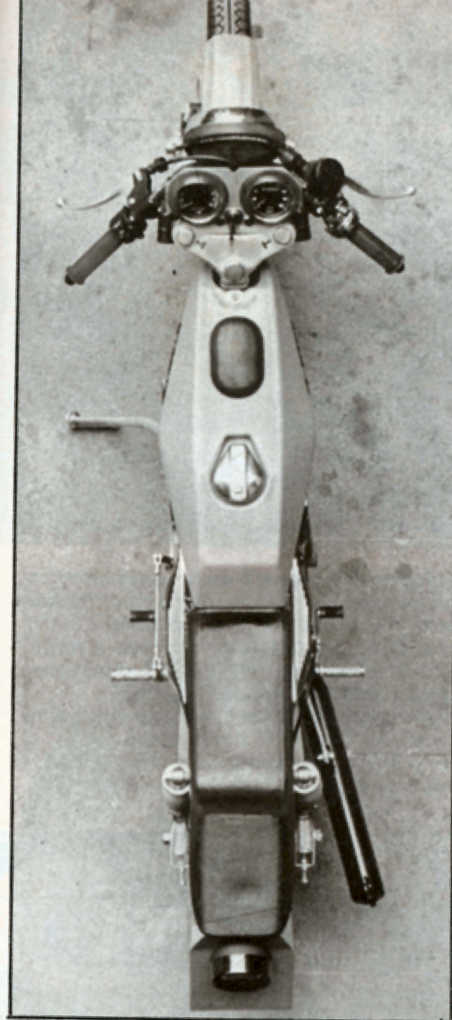
tempo fa ne venivano costruiti solo pochi esemplari dato il maggior impegno dell'Aspes con le moto da fuoristrada; e questi pochi esemplari venivano quasi tutti assorbiti dal mercato francese, dove la Juma si è creata un'ottima reputazione stravincendo nelle gare per moto di serie. Infine, solo di recente l'Aspes ha reso disponibile in Italia la versione a sei marce, che naturalmente è più appetibile della precedente a cinque per la nostra esigente clientela sportiva.

Il motore della Juma è di origini fuoristradistiche. Ha colto numerosi successi soprattutto nel cross. Ultimamente ha abbandonato la distribuzione mista « pistone più lamelle » introdotta nel 1973. Il divorzio è stato fatto soprattutto per guadagnare altra potenza.

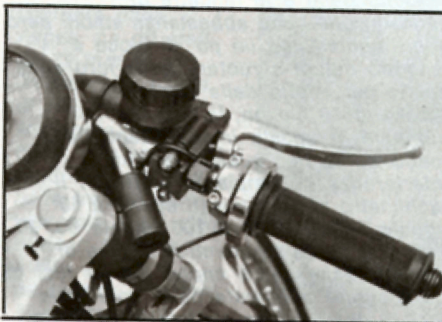
E che questo motore, anche senza vantare strepitosi valori, abbia della sostanza l'abbiamo ben visto alla pista Pirelli, dove la Juma ha letteralmente frantumato tutti i primati della classe







*Tre viste che pongono in evidenza l'estrema snellezza, la linea squadrata, il cuscinetto poggiamento sul serbatoio, il fanale appiattito da 130 mm, il silenziatore sporgente, il profilo e il disegno delle gomme Pirelli Mandrake 80/90 S 18 ant. e 90/90 S 18 post.*



*Ottimo il manubrio regolabile che reca sul tronchetto sinistro i comandi Aprilia per l'impianto elettrico (un po' duri da azionare) e su quello destro il bottone di massa e il comando del gas Tommaselli ad apertura rapida. Buone anche le leve, quella destra con vite di registro per la corsa.*

125. Da sottolineare anche la vittoria di Cereda nel campionato della montagna con una Juma strettamente imparentata a quelle di serie sia nel telaio sia nel motore.

Bassa e filante, la Juma richiama subito l'attenzione, soprattutto dei giovani. Anche a livello estetico ha una sua spiccata personalità.

Per quanto abbassata, la posizione di guida non è stancante, neppure in città, e consente sempre un rapido e completo controllo del mezzo. La sella è a poco più di 70 cm da terra mentre le pedane sono a 30 cm: così si possono agevolmente posare i piedi al suolo durante le soste mentre rialzandoli sulle pedane le ginocchia non accusano fastidiose piegature.

Il confort naturalmente non è principesco anche perché la moto è molto bassa e quindi le sospensioni non possono avere un'ampia escursione: tuttavia esse presentano una soddisfacente funzionalità, soprattutto la forcella.

La tenuta di strada è ottima, anche

nella guida molto brillante e sul veloce. Maneggevole e leggera (cento chili in ordine di marcia), la Juma si inserisce agevolmente nelle curve, è molto facile da inclinare e da rialzare anche facendo le cose in fretta e non accusa preoccupanti reazioni quando si deve improvvisamente cambiare traiettoria. Le pedane sono molto in alto e quindi nell'uso normale è praticamente impossibile far strisciare il piede a terra per rendersi conto del grado di inclinazione.

Potente e graduale la frenata anche col tamburo centrale posteriore. Anche nelle staccate più gagliarde la moto non si « muove », a tutto vantaggio della sicurezza e della precisione di guida. Solo per motivi estetici e psicologici, avremmo preferito all'avantreno due dischi di minor diametro dell'unico ora adottato, come sulla già citata moto di Cereda. E, già che ci siamo — magari come optional — due belle ruote in lega leggera, come si sono viste del resto al Salone di

Parigi su una Juma dell'importatrice francese.

Il motore è ovviamente nervosetto (ad esempio in partenza bisogna tenerlo sui 5000 giri altrimenti si ingolfano) però si accende con facilità sia da freddo sia da caldo, non sporca le candele, ha un rumore di aspirazione molto contenuto ed anche quello di scarico — cupo ed ovattato — non è palesamente superiore alle norme regolamentari.

Oltre i 5000 giri questo due tempi comincia a tirare bene, entrando nel pieno delle sue forze dopo i 7500 giri. Secondo le indicazioni della casa costruttrice, la potenza massima viene ottenuta a 9000 giri ma evidentemente questo motore supera tranquillamente questo valore perché alla velocità massima da noi raggiunta il sia pur ottimistico contagiri segnava 10.500 giri mentre nelle marce inferiori abbiamo provato a « tirarlo » con soddisfazione sino a 11.000. Non male per un monocilindrico, che oltretutto non scalda e

## **l'Aspes Juma 125**

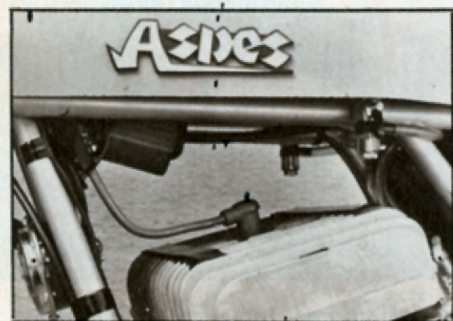


non accusa cali sotto sforzo.

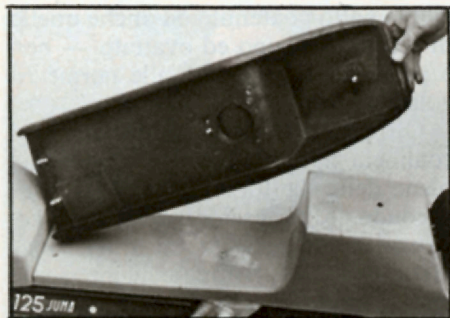
Purtroppo, fra tante belle qualità, un grosso neo: le vibrazioni. Esse cominciano a insorgere verso i 7500 giri (corrispondenti a circa 100 km/h) e continuano a crescere d'intensità fino alla velocità massima, rendendosi molto fastidiose soprattutto sulle pedane.

Il consumo non è drammatico: viaggiando costantemente sui cento effettivi abbiamo fatto 20 km/litro mentre dandoci dentro quasi sempre a tutta manetta non siamo scesi sotto i 16 km/litro. Viaggiando tranquillamente si fanno 25 km/litro.

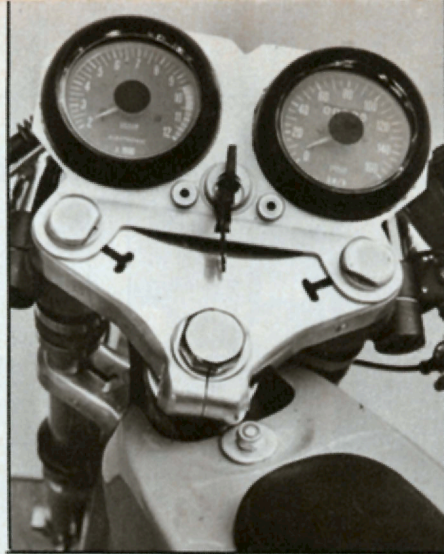
Il cambio funziona bene salvo qualche difficoltà per la ricerca del folle da fermo. I rapporti ben distanziati fan calare al massimo di 2000 giri il regime quando si innestano quelli superiori e quindi consentono di tenere il motore sempre in tiro. Morbida, progressiva e robusta la frizione.



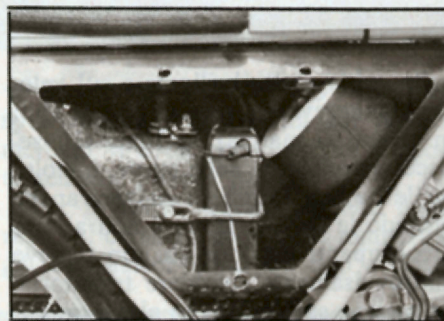
Il tappo del serbatoio e i due rubinetti non vantano una completa ermeticità; inoltre i manellini dei rubinetti non sono comodi da raggiungere e le indicazioni di chiuso e riserva sono difficilmente visibili. Notare la posizione del claxon e della bobina AT.



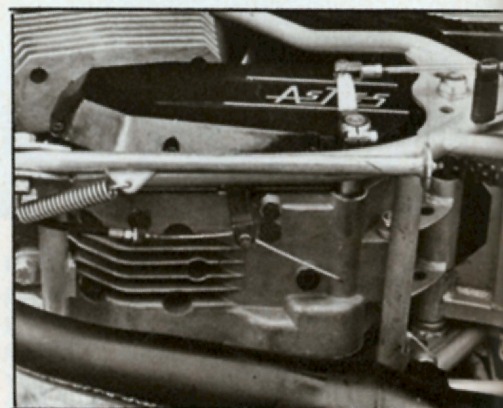
Una novità: la sella pressofusa in un sol pezzo di materiale plastico spugnoso. Essa viene imbullonata al telaio unitamente al monoblocco in fibra di vetro che fa da parafango e portatarga.



Contagiri e tachimetro Veglia Borletti si leggono bene e le lancette di segnalazione sono abbastanza stabili però sono montati con un po' di gioco e tendono quindi a ruotare nella loro sede anche per effetto delle vibrazioni. Azionando il claxon, la lancetta del contagiri si sposta improvvisamente a fondo corsa per qualche strana interferenza nell'impianto elettrico. Il tachimetro accusa questi scarti: a 50 uguale 44,550 kmh; a 100 uguale 93,750 kmh. Tra i due strumenti la chiave di contatto (che serve anche per le luci di parcheggio) affiancata dalle spie delle luci di posizione (a sinistra) e di quelle abbaglianti (a destra). Il cruscotto è fatto di lamiera d'alluminio di tre millimetri.



L'Aspes Juma è una delle rarissime motoleggere provviste dell'ammortizzatore idraulico di sterzo, la cui presenza abbiamo apprezzato in rettilineo a forte andatura per motivi di stabilità direzionale. Nonostante le sue sportivissime caratteristiche, questa motoleggere vanta un ampio raggio di sterzo mentre il serbatoio è sagomato in modo da non interferire con le mani del guidatore.

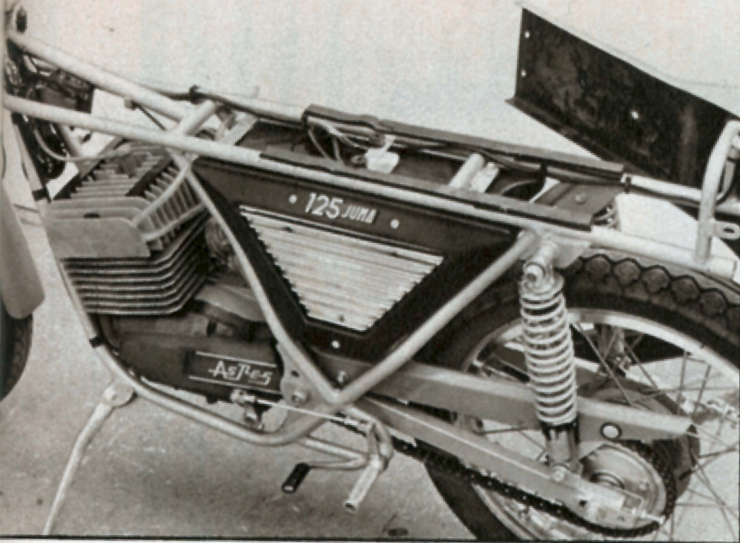


Alcuni interessanti particolari del « sottopancia »: la camera di espansione, l'allettatura sul carter sotto la camera di manovella, la leva della frizione, gli attacchi inferiori del motore (di cui l'anteriore elastico) e l'irrobustimento del forcellone nelle vicinanze del perno.

La cassetta d'aspirazione, di tipo fuoristradistico, è in fibra di vetro, abbastanza ampia, e contiene il filtro d'aria di spugna sintetica, la piccola batteria e la dotazione attrezzi. Le ampie fiancate in plastica sono facilmente smontabili essendo fissate con viti ad azione rapida.





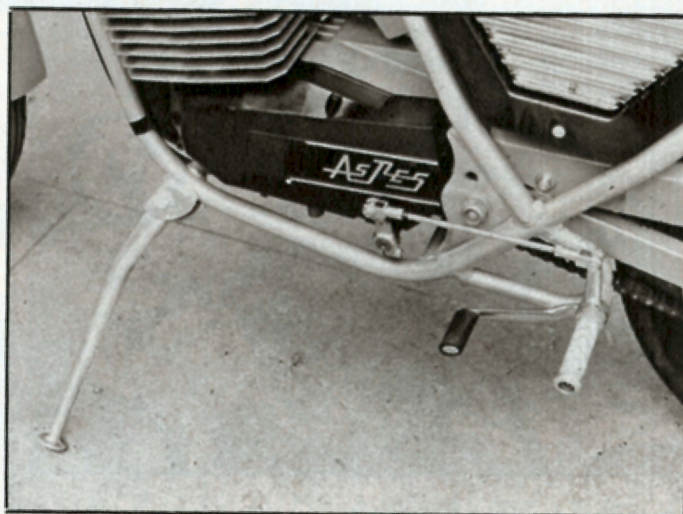
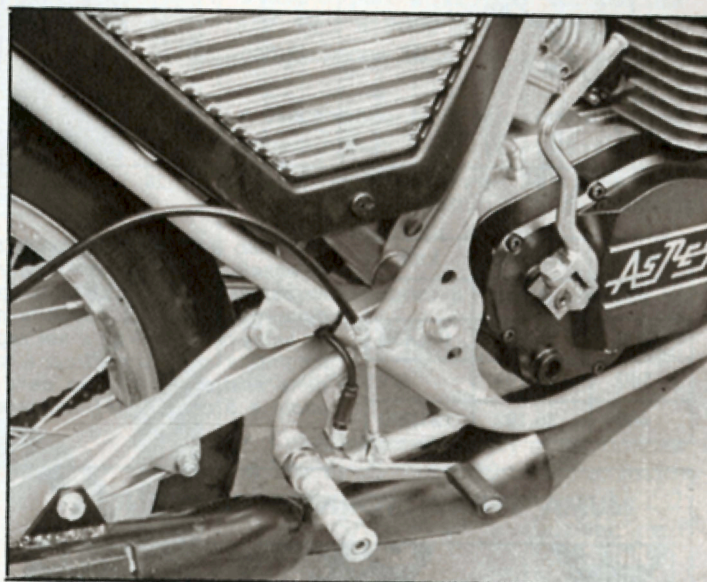


Il telaio, in tubi da 22 mm, ha il canotto di sterzo inclinato soltanto di 26° e il forcellone a sezione rettangolare col perno su bronzine. Lo sterzo lavora su rulli conici registrabili.

Ben messi i comandi a pedale che si possono azionare agevolmente anche assumendo diverse posizioni sulla sella. Abbastanza pratico e robusto il cavalletto laterale: su una moto di questo genere avremmo tuttavia preferito quello centrale.



La forcella, costruita dalla Aspès, ha gli steli da 32 mm e un'escursione utile di 100 mm. Molleggia molto bene, non accusa fondi-corsa anche nelle frenate più vigorose e gli steli restano sempre puliti. Anche il parafrangente anteriore è in plastica. Il cerchio è un Borani Record in lega leggera, il disco ha un diametro di 260 mm. L'impianto frenante, con pastiglie da 38 mm, è della Grimeca. I pneumatici vanno gonfiati a due atmosfere sia davanti che dietro.

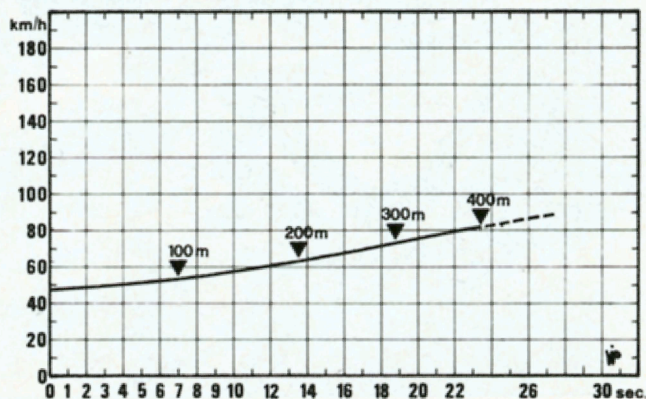
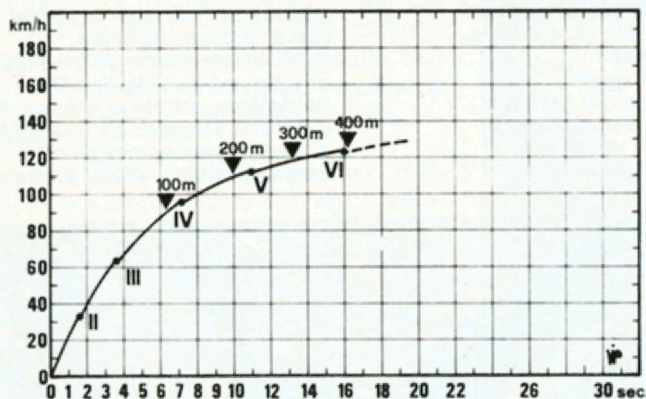


Gli ammortizzatori Marzocchi regolabili su cinque posizioni presentano un'escursione di 95 mm, corrispondenti a 110 mm di molleggio per la ruota. Il treho posteriore è un tamburo centrale da 140x20 mm comandato mediante cavo. In evidenza anche il silenziatore di cui mostriamo nel particolare l'«anima», costituita da un tubo forato e rivestito di lana di vetro. Sia la ruota anteriore come la posteriore non sono equilibrate e quindi a forte andatura si avvertono delle oscillazioni, soprattutto all'avantreno.

## l'Aspès Juma 125



# Le prestazioni velocistiche



| metri | secondi | kmh     |
|-------|---------|---------|
| 100   | 6,276   |         |
| 200   | 9,973   | 108,430 |
| 300   | 13,195  |         |
| 400   | 16,192  | 123,290 |

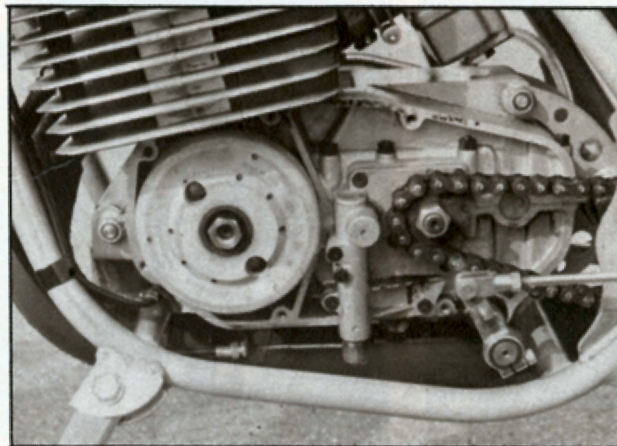
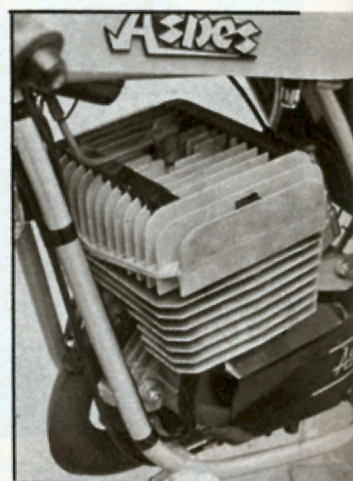
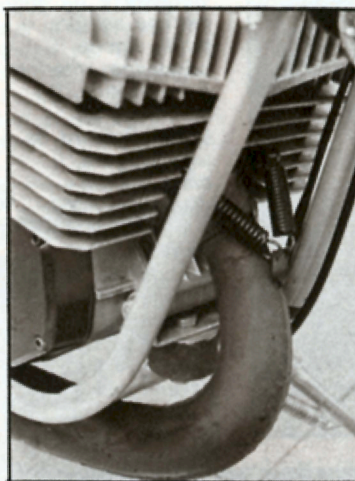
Il grafico ed i dati riportati a sinistra si riferiscono all'accelerazione sui quattrocento metri con partenza da fermo. Il grafico e i dati di destra sono invece relativi alla ripresa della minor velocità possibile nella marcia più alta (47,870 kmh). La velocità massima da noi raggiunta con un lancio di normale lunghezza alla pista Pirelli è stata di 133,350 kmh. Altri dati delle nostre prove: peso della moto kg 95,5, carico 80 kg (75 pilota e 5 carburante), temperatura 28°, umidità 47%.

| metri | secondi | kmh    |
|-------|---------|--------|
| 100   | 7,157   |        |
| 200   | 13,467  | 63,380 |
| 300   | 18,790  |        |
| 400   | 23,419  | 81,450 |

## JUMA STRAVITTORIOSE IN FRANCIA



● In Francia sono molto popolari le gare per principianti con macchine di serie, gare che si svolgono spesso sui più famosi circuiti, che sono seguite con un certo interesse per i loro risvolti tecnici, sportivi ed anche commerciali e che hanno messo in luce validissimi elementi quali Rougerie, Pons, Coulon, ecc. Le Aspes Juma (venduta sul mercato transalpino sotto la sigla dell'importatrice BPS) praticamente non hanno rivali nella classe 125 come si vede nella foto sopra che mostra la « prima fila » alla partenza di una di queste gare. Pensiamo che un'iniziativa sul genere di quella francese potrebbe essere utile anche in Italia. Auguriamoci che possa concretizzarsi, grazie magari all'intervento di qualche lungimirante sponsor.



● Prove: Walter Presa e Riccardo Selicorni



# Le caratteristiche tecniche

• **Motore:** monocilindrico due tempi; testa e cilindro in lega leggera con canna in ghisa; alesaggio e corsa mm. 54x53,8 pari a 123,151 cc; potenza CV 19,2 a 9000 giri/1'; rapporto di compressione 10,5.

• **Accensione:** elettronica con volantino generatore 6 V-30 W sulla sinistra; anticipo accensione 2,3 mm prima del PMS; candela Marelli CW 8L, distanza tra gli elettrodi di 0,6 mm.

• **Alimentazione:** a caduta, miscela di supercarburante al 5% di olio SAE 30; capacità serbatoio litri 9 di cui due di riserva.

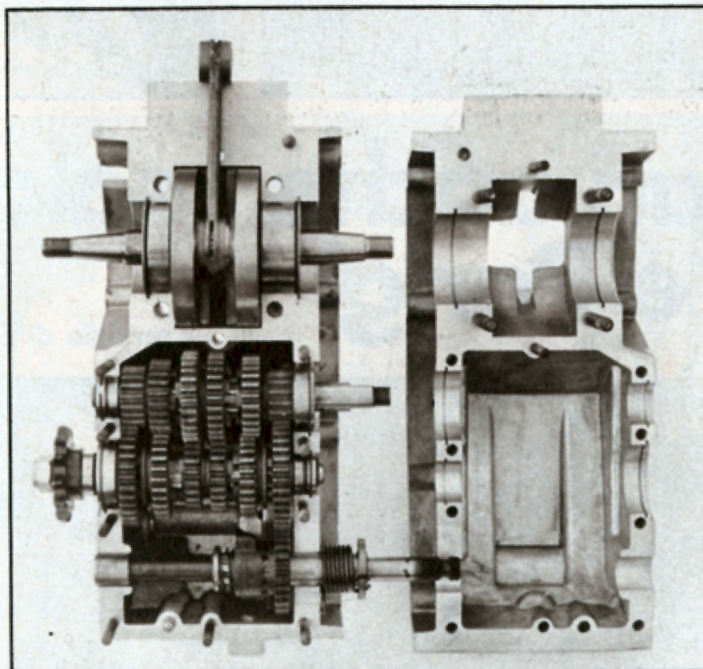
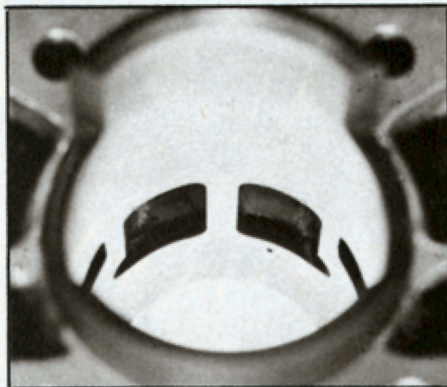
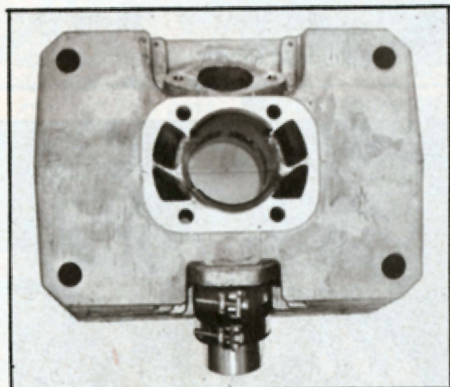
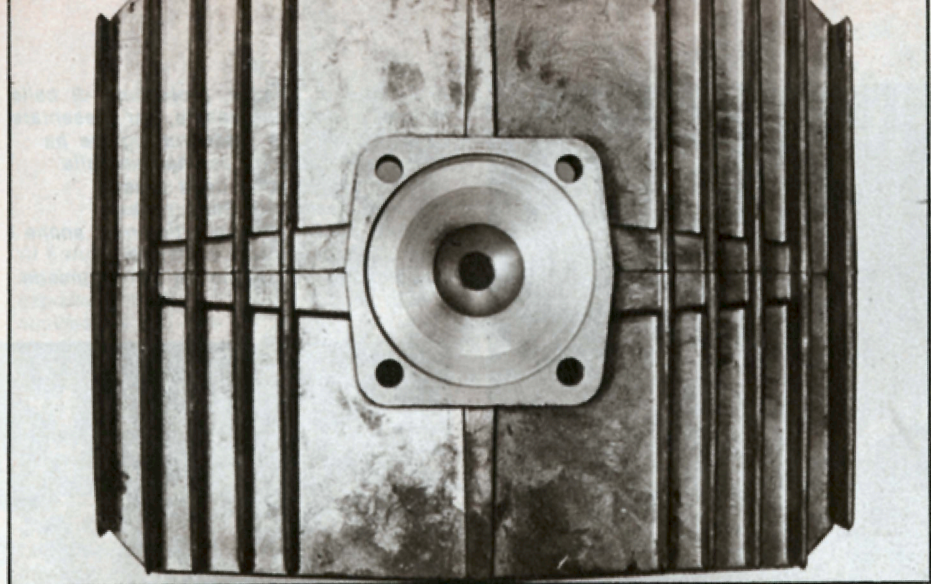
• **Lubrificazione:** motore con miscela al 5% di olio SAE 30; cambio, frizione e trasmissione primaria con kg 1,2 di olio SAE 20-40, sostituzione ogni 10.000 km.

• **Carburatore:** Dellorto a vaschetta centrale tipo PHBE 30 AS; diffusore 30 mm, getto massimo 145, getto minimo 65, valvola del gas 60, spillo conico K1 alla seconda tacca, vite aria aperta di tre giri; filtro aria in spugna.

• **Cambio:** in blocco a 6 rapporti (5 rapporti) con innesti frontali a pioli, comandato da pedale e leva singola sul lato sinistro; rapporti interni: 2,571 in prima, 1,777 in seconda, 1,272 in terza, 1,000 in quarta, 0,851 in quinta e 0,578 in sesta.

• **Trasmissioni:** primaria ad ingranaggi a denti diritti; rapporto 3,173 (denti 23/73); secondaria a catena 1/2x5/16, rapporto 4,000 (pignone da 12 denti e corona da 48); rapporti totali di trasmissione: 32,62 in prima, 22,55 in seconda, 16,14 in terza, 12,69 in quarta, 10,80 in quinta e 9,96 in sesta.

• **Dimensioni:** lunghezza mm 1900, interasse mm 1290, larghezza manubrio mm 630, altezza massima mm 960, altezza sella mm 720, altezza minima da terra mm 230.



*Il motore ed alcuni dei suoi particolari più interessanti: il montaggio elastico anteriore, l'ampia alettatura (anche attorno alla camera di manovella), il cilindro a quattro travasi, la luce di scarico divisa a metà da un traversino e dotata di appendici per anticiparne lievemente la fase, la testa abbondantemente nervata nella parte inferiore per assicurare una maggior rigidità ed una miglior dispersione del calore, il carter*

*tagliato orizzontalmente, il cambio a sei marce con innesti frontali*

*e la camera di manovella parzialmente chiusa alla*

*sommità per diminuire lo spazio nocivo.*