

moto sprint



GILERA 125 R1

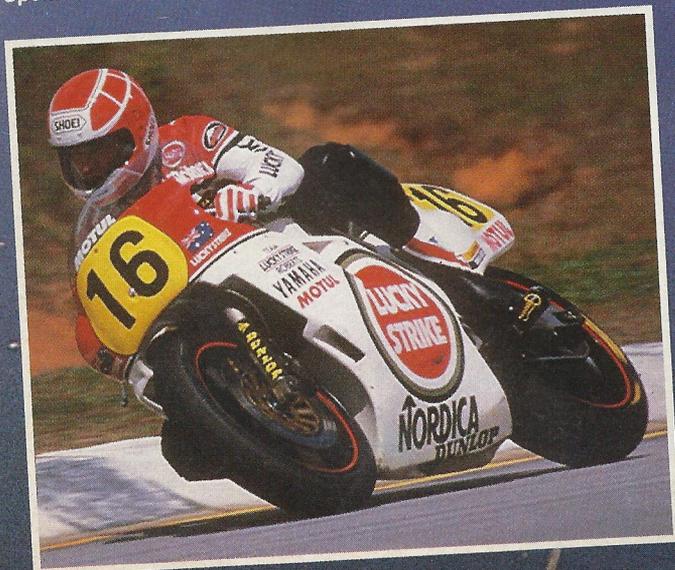
CHE TEST!



**HONDA
VF 750 C**



SETTIMANALE - N. 8 (572)
Anno XIII - 24 febbraio/1 marzo 1988
L. 2.200
Sped. in abb. post. gr. II/70



**ECCO LA NUOVA
YAMAHA GP
DEL TEAM ROBERTS**

CHE 500!

GILERA 125 R1

L'APPRENDISTA STREGONE

Una difficile alchimia: realizzare una enduro irreprensibile su strada e ottima nello sterrato, raffinata e robusta, elegante ed insensibile alla fatica, la Gilera ce l'ha fatta

COME tanti alchimisti affannosamente impegnati nella ricerca della pietra filosofale, ben rintanati nei loro antri i tecnici delle Case motociclistiche provano e riprovano, mixando e mutando la composizione delle loro «misure», sperando di azzeccare ad ogni nuova stagione la ricetta giusta per restare a galla nel difficile ma remunerativo settore enduro, dimostratosi addirittura più volubile e sensibile alle mode di quello - ed è tutto dire - delle sportive stradali. Fermi restando i capisaldi del motore di elevate prestazioni e di una ciclistica dal rendimento crossistico, c'è chi concepisce la moderna enduro come sontuosamente accessoriata e leziosa come una macchina da parata, chi invece la

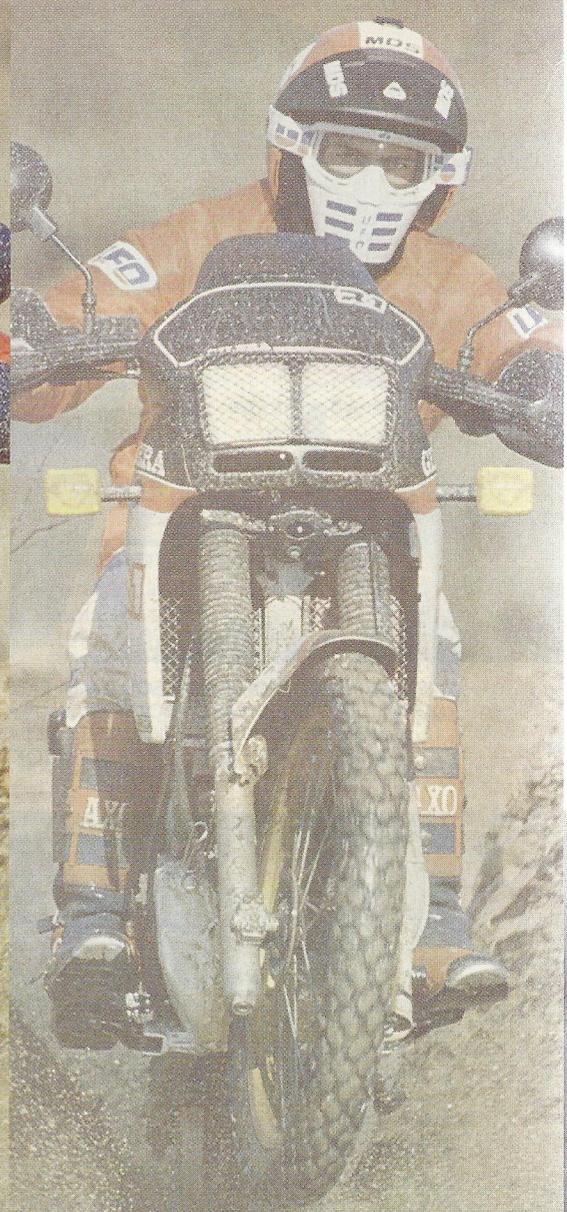
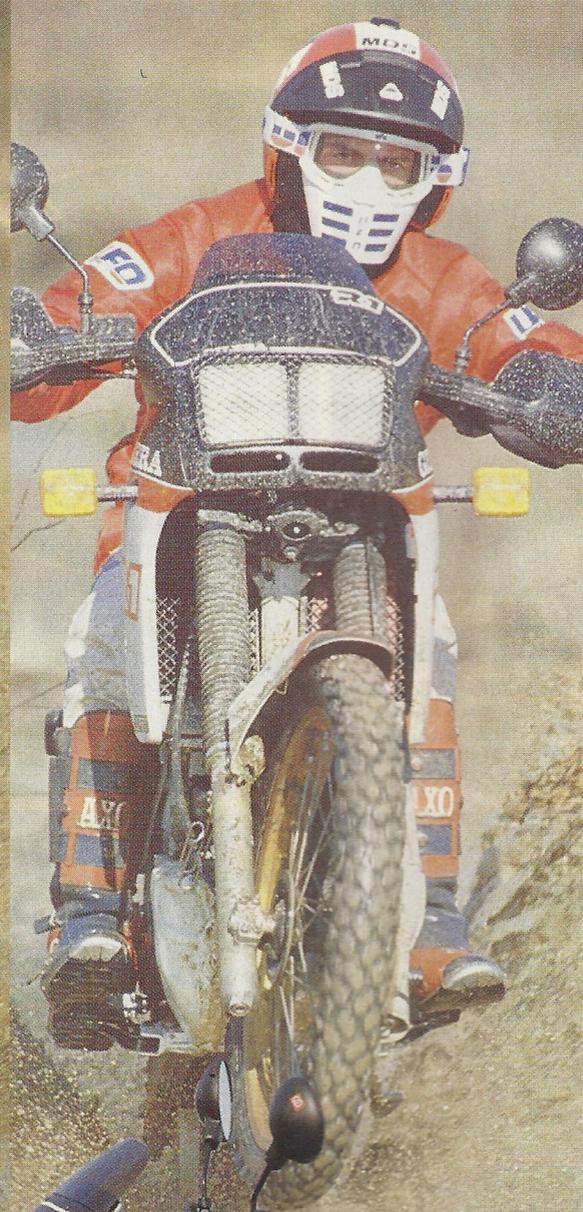
Claudio Braglia - Claudio Ferri

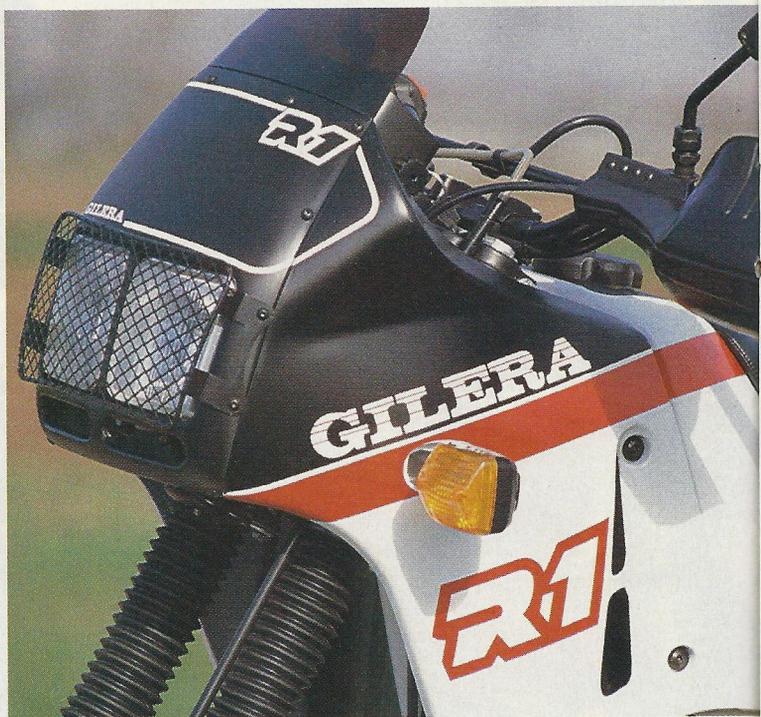
le leggendarie imprese africane degli eroi con appendici artigliate, la sovraccarica

CON LA R1 LA GILERA PROPONE UNA ENDURO EQUILIBRATA E CURATISSIMA ANCHE NEI DETTAGLI. LA R1 OFFRE PRESTAZIONI NOTEVOLI SU STRADA SENZA PER QUESTO TRASCURARE L'EFFICACIA NEL FUORISTRADA

SEGUE A PAG. 43







SULLA R1 NON MANCANO SOLUZIONI RAFFINATE QUALI IL CUPOLINO DOTATO DI DOPPIO FARO PROTETTO DA UNA MASCHERINA PARASASSI; MOLTO RIUSCITO ESTETICAMENTE È L'INSIEME DELLE FIANCATE CHE RACCORDANO CUPOLINO E SERBATOIO. NELLA STRUMENTAZIONE MANCA IL CONTAGIRI



SEMPLICI, MA NON PER QUESTO INEFFICACI SONO I COMANDI AL MANUBRIO: LEVE DI BUONA QUALITÀ E MANOPOLE COMODE SONO AFFIANCATE AD UN COMANDO DELL'ACCELERATORE MOLTO SCORREVOLE. LE FIANCATE ED IL PARACARTER SONO CONFORMATI COME SERBATOI SUPPLEMENTARI E IL PORTAPACCHI POSTERIORE È DI PICCOLE DIMENSIONI. RAFFINATA LA SOLUZIONE SCELTA PER IL FISSAGGIO DELLA SELLA: DUE ATTACCHI A SGANCIAMENTO RAPIDO. SUI FIANCHI SONO TERMOIMPRESSE LE PRESSI DI GONFIAGGIO CONSIGLIATE A SECONDA DELL'IMPIEGO



L'APPRENDISTA STREGONE

GILERA 125 R1

di esagerate sovrastrutture, di enormi «serbatoi cisterna» e di improbabili accessori.

Di recente si sono viste arrivare proposte più equilibrate, adatte ad una pratica dell'enduro meno ricercata ed esibizionista ma decisamente più «vera»: macchine dalle dimensioni più umane, agili, leggere e scattanti e con una maggior caratterizzazione sportiva. Una delle interpreti più coerenti di questa nuova genia di entrofuoristrada è la Gilera 125 R1 che in seno alla Casa di Arcore, sede esattamente in mezzo fra la grintosa Rally 125 pronta per le gare e la sontuosa XR-1, supervestita di carenatura e varie appendici aerodinamiche, adatta all'enduro su ampi spazi oppure alle «esibizioni» in parata, a bassa velocità, nei centri cittadini.

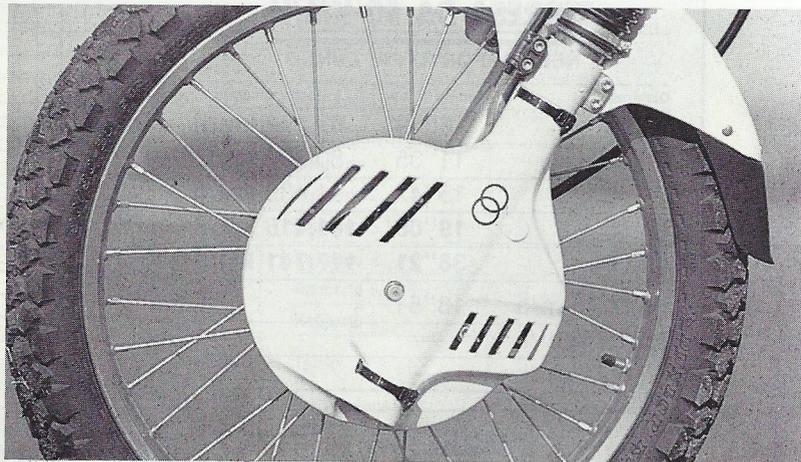
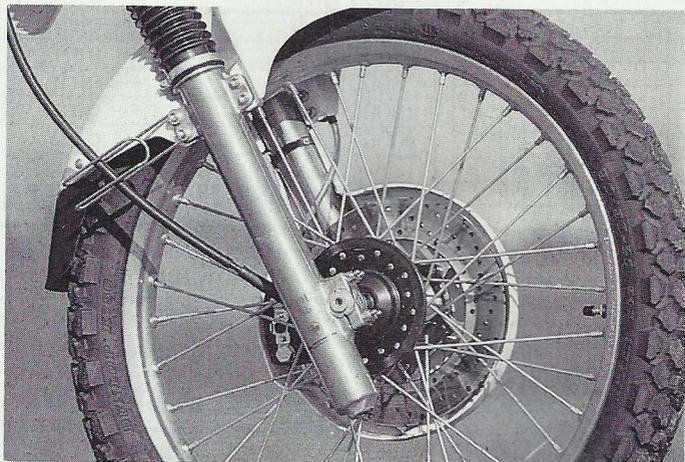
Ruspante e grintosa, la R1 riesce nel difficile intento di far toccare i citati

parafango anteriore basso integrato con la cartella parafango anteriore, paramani, ecc..., mentre la parte superiore è dominata dal riuscito gruppo serbatoio/alette convogliatrici che si integra nel raccolto cupolino dotato di doppio gruppo ottico a sviluppo trapezoidale simile a quello della MX-1 sportiva stradale. Siamo dell'avviso che una verniciatura più vivace, soprattutto con meno nero nella parte alta del cupolino, avrebbe restituito più charme e slancio a questa macchina che per altro è ampiamente promuovibile sul piano estetico.

FINITURE - Non c'è niente di superfluo nella nuova enduro Gilera. Tutto è curato al meglio cercando di mantenere e di evidenziare quel tocco d'artigianalità che gratifica molto l'utente di tali moto

scelta di conformare le fiancate ed il paracarter a mo' di serbatoi supplementari (anche se tali accessori sono disponibili a richiesta per aumentare la capienza dei serbatoi principali) ed avremmo preferito un portapacchi di dimensioni più sostanziose. Non eclatante infine l'illuminazione fornita dal doppio gruppo ottico, mentre è risultata sorprendentemente efficace la voce dell'avvisatore acustico.

COMANDI - Ottima la qualità dei comandi manubrio con leve di buona fattura e manopole di confortevole impugnatura, affiancati da uno scorrevole acceleratore della Domino. Vivacemente colorati i blocchetti elettrici hanno una disposizione classica dei vari interruttori: la slitta degli indicatori di direzione - che si disattivano premendo il pulsante - è



estremi, proponendosi come gratificante quanto ben bilanciato strumento per una omogenea utilizzazione sportiva sia su strada che fuoristrada. Dotata di un assetto decisamente specializzato e di un generoso quanto pepato motore monocilindrico a due tempi, si pone ai massimi livelli prestazionali della categoria, ma soprattutto al vertice per equilibrio e flessibilità di impiego. Una proposta che proprio in questi giorni sta arrivando nelle vetrine dei concessionari al prezzo, invero un po' elevato, di 4.228.000 lire chiavi in mano.

LINEA - Svelta, elegante, alta sulle sospensioni a lunga escursione e caratterizzata da un ingombro trasversale veramente contenuto la R1 è priva di inutili fronzoli estetici. Il suo design vive sul bel contrasto fra le forme molto tecniche di motore, telaio e forcellone dichiaratamente sportivi, e la sinuosa carrozzeria che si sviluppa morbidamente vestendo la parte superiore del telaio. C'è inoltre tutta una serie di accessori più per macchine da raid che da rally, come il

di impronta specializzata. Intendiamo riferirci al bel forcellone saldato provvisto di modanature e nervature di irrigidimento, alla splendida protezione del disco posteriore in lega leggera, al bel telaio, alla strumentazione volutamente essenziale ed alla fitta griglia parafango, molto professionale.

Numerosi sono anche gli accessori come le solide cartelle parafoderi e parafango, la protezione inferiore in plastica per il disco posteriore, il paracarter ed il parafango anteriore aderente alla ruota. Non mancano poi soluzioni di gran pregio come la sella a sganciamento rapido, la stampella laterale con sistema di allarme acustico «intelligente» (nel senso che entra in funzione solo quando si inserisce la marcia a motore acceso) e finezze come la targhetta termoisolante sulla sella che ricorda la pressione di gonfiaggio delle coperture a seconda dell'impiego della macchina.

Non ci hanno soddisfatto invece le verniciature di resa eterogenea e soprattutto le decorazioni adesive che hanno breve vita. Non condividiamo inoltre la

ALL'AVANTRENO ASSIEME AD UNA FORCELLA CON STELI DA 36 MM Ø TROVIAMO UN DISCO DA 240 MM CON PINZA FLOTTANTE A DOPPIO PISTONCINO. L'IMPIANTO FRENANTE È PROTETTO DA UNA CARTELLA IN PLASTICA.

sulla sinistra, mentre sulla destra c'è anche il pulsante dell'avviamento elettrico che è disponibile quale optional a richiesta al prezzo di 295.000 lire. La levetta dello starter è sul carburatore.

STRUMENTAZIONE - Per quanto comprendiamo la scelta della Gilera di utilizzare una strumentazione specialistica e semplificata, da rally, abbiamo parecchio sentito la mancanza del contagiri. Ad ogni modo il cruscotto diviso in due gruppi di foggia trapezoidale è di buon effetto estetico e con una grafica piacevole ed originale. Comprende il tachimetro con fondo scala a ben 180 km/h, il termometro del liquido refrigerante ed un orologio a cristalli liquidi completati da quattro spie luminose per folle, indicatori di direzione, abbagliante e riserva lubrificante.

L'APPRENDISTA STREGONE

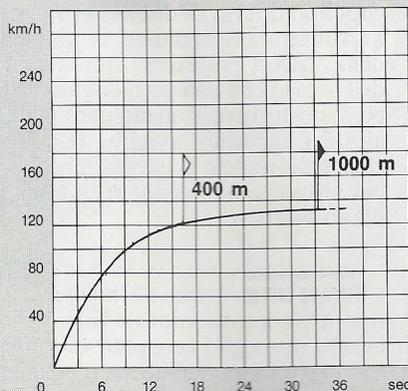
GILERA 125 R1

VELOCITÀ MASSIMA

134,415 km/h Tachimetro/Contagiri: ~ 141/— Dichiarata: 140

ACCELERAZIONE DA FERMO

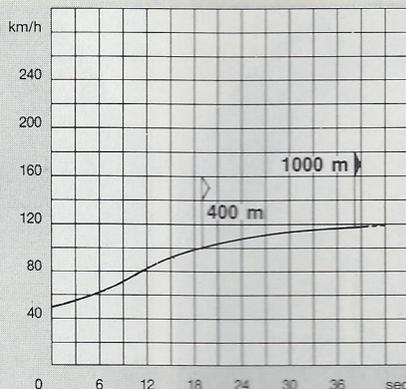
Distanza	Tempo in sec.	Velocità d'uscita
0-100	6''42	79,274 km/h
0-200	10''17	104,876 km/h
0-300	13''34	116,106 km/h
0-400	16''34	122,255 km/h
0-1000	33''25	131,665 km/h
0-50 km/h	3''52	—
0-100 km/h	9''58	—
0-150 km/h	—	—
0-200 km/h	—	—



RIPRESA DA 50 KM/H

NEL RAPPORTO PIÙ LUNGO

Distanza	Tempo in sec.	Velocità d'uscita
0-100	6''49	63,074 km/h
0-200	11''35	80,202 km/h
0-300	15''42	91,433 km/h
0-400	19''06	101,416 km/h
0-1000	38''21	117,741 km/h
50-100 km/h	18''51	—
50-150 km/h	—	—
50-200 km/h	—	—



VIBRAZIONI

	a 100 km/h
Pedane	115 m/s ²
Manubrio	30 m/s ²
Serbatoio	40 m/s ²
	LEQ/picco massimo
Pedane	50/430 m/s ²
Manubrio	27,5/180 m/s ²
Serbatoio	22/190 m/s ²

NOTA: la prova a velocità costante si svolge su strada pianeggiante, rettilinea per la durata di 10", mentre la verifica del Leq/picco massimo viene effettuata in condizioni di normale utilizzazione su percorso tipo con continue accelerazioni e decelerazioni, per la durata di 1 minuto. Il «picco» rappresenta il massimo livello di vibrazioni registrato, mentre il Leq visualizza il livello energetico medio che assorbe il pilota nell'unità di tempo. Per quanto riguarda la fastidiosità delle vibrazioni possiamo fissare in 40 m/s² la soglia oltre la quale iniziano a disturbare, mentre sotto al citato valore risultano più tollerabili ed ovviamente sono tanto più basse quanto più si avvicinano allo zero ideale.

SCARTI TACHIMETRO

Velocità indicata	Velocità effettiva
40 km/h	37,892 km/h
60 km/h	55,768 km/h
80 km/h	74,165 km/h
100 km/h	93,201 km/h
120 km/h	112,886 km/h
140 km/h	—
160 km/h	—
180 km/h	—
200 km/h	—

SCARTI CONTAGIRI

Regime indicato	Regime effettivo
2000 giri/'	— giri/'
3000 giri/'	— giri/'
4000 giri/'	— giri/'
5000 giri/'	— giri/'
6000 giri/'	— giri/'
7000 giri/'	— giri/'
8000 giri/'	— giri/'
9000 giri/'	— giri/'
10000 giri/'	— giri/'

PROVA MANEGGEVOLEZZA

Sulla base di 60 metri con birilli distanziati di 6 metri	6''41	media 33,697 km/h
Sulla base di 120 metri con birilli distanziati di 12 metri	6''53	media 66,156 km/h

DIAMETRO DI STERZATA

A destra	A sinistra
5,12 metri	4,93 metri

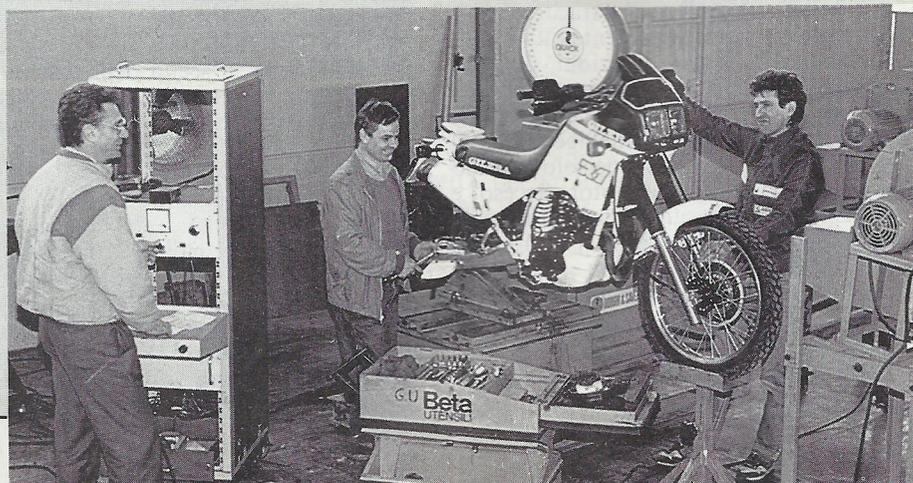
PROVA DI FRENATA

Velocità effettiva	Spazio di arresto
40 km/h	6,63 metri
60 km/h	13,42 metri
80 km/h	24,68 metri
100 km/h	40,96 metri
120 km/h	59,59 metri
140 km/h	—
160 km/h	—

DECELERAZIONE

da 120 a 40 km/h **2''28**
NOTA: il tempo dai 120 ai 40 km/h esprime le capacità di decelerazione «intermedie» del veicolo, quelle non visualizzabili con le sole misure degli spazi di arresto.

CONDIZIONI METEOROLOGICHE
 Pressione atmosferica: 100,9 kPa -
 Temperatura: 5°C - Umidità relativa: 64% - Velocità del vento: 1,1 m/s - Densità del carburante: 740 g/l - Temperatura del carburante: 5°C.



I NOSTRI RILEVAMENTI

CONSUMO CARBURANTE

In pista	13,886 km/litro
In montagna	16,313 km/litro
In città	18,216 km/litro
In autostrada	— km/litro
Extraurbano	19,318 km/litro
Economy Run	23,701 km/litro

A velocità costante

60 km/h	25,397 km/litro
90 km/h	20,619 km/litro

CONSUMO LUBRIFICANTE

1240 cm ³	ogni 1000 km
----------------------	--------------

CONSUMO PNEUMATICI

ogni 1000 km

mm 1,0	centrale sull'anteriore
mm 2,3	centrale sul posteriore
mm —	laterale anteriore
mm —	laterale posteriore

PESO EFFETTIVO

Con tutti i liquidi più 5 kg di carburante

134,200 kg

Dichiarato 115 kg a secco

TEMPERATURE

Zona misurazione	Temperatura in gradi C
Sottocandela	193
Corpo carburatore	37
Acqua	88
Olio	—
Disco anteriore	105
Pneumatico anteriore	56
Pneumatico posteriore	69

Temperature rilevate dopo 6 giri di pista «tirati» al massimo

SPAZIATURA DEI RAPPORTI AL CAMBIO

Rapporto inserito	* Velocità al tachimetro	Velocità effettiva	Regime del motore dopo il cambio marcia
Prima	31 km/h	26,513 km/h	— giri/'
Seconda	52 km/h	46,118 km/h	— giri/'
Terza	71 km/h	64,249 km/h	— giri/'
Quarta	94 km/h	86,327 km/h	— giri/'
Quinta	119 km/h	110,433 km/h	— giri/'
Sesta	~ 141 km/h	134,415 km/h	— giri/''
Velocità a 1000 giri/'' in VI			— km/h
Velocità minima in VI			27,248 km/h

* tirando al regime max.

RUMOROSITÀ

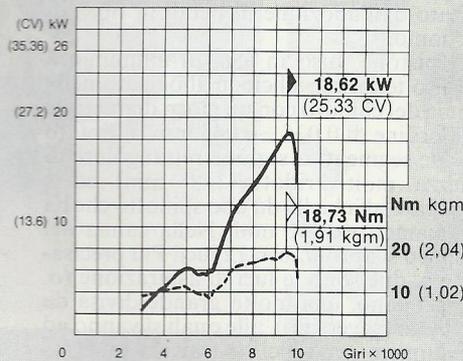
Scarico a 3 metri con motore a 2/3 del regime massimo	83,5 db(A)
Meccanica a 50 cm dal motore a 2/3 del regime massimo	79,5 db(A)
A 7 metri con motore in piena accelerazione da 3/4 del regime massimo	89 db(A)

LIVELLO SONORO CLACSON

A 3 metri	104 db(A)
A 20 metri	87,5 db(A)

PROVA AL BANCO

Rapporto motore/banco	5,32
Braccio	716 mm
Temperatura	11 °C
Pressione	101,7 kPa
Umidità relativa	48%
Fattore di correzione	0,992



POTENZA MASSIMA ALLA RUOTA
18,62 kW (25,33 CV) a 9500 giri/''
 Dichiarata 27,5 CV a 9750 giri/''

COPPIA MASSIMA ALLA RUOTA
18,73 Nm (1,91 kgm) a 9500 giri/''
 Dichiarata — kgm a — giri/''

Tutte le PROVE AL BANCO sono realizzate presso la **BORGHI & SAVERI** di Pieve di Cento produttrice di Banchi Prova per ogni tipo di motore

SCHEDA TECNICA

Motore	a due tempi
Cilindri	uno
Distribuzione	ammissione lamellare
Raffreddamento	a liquido
Alesaggio e corsa (mm)	56x50,5
Cilindrata (cm ³)	124,38
Rapp. di compressione	13:1
Diagramma di distribuzione	scarico 186° travasi 130° aspirazione 360°
Carburatore	Deiorto da 28 mm Ø
Lubrificazione (pompa)	miscelatore separato
Capacità olio (litri)	1,3
Accensione	elettronica a scarica capacitiva
Impianto elettrico	A 12 V. Batteria 5,5 Ah (9 Ah con avv. elettrico)
Candele	Champion N 84
Avviamento	a pedale (elettrico a richiesta)
Trasmissione primaria	ingranaggi
Trasmissione finale	catena
Frizione/tipo (comando)	multidisco in bagno d'olio
N. marce	6
Rapporto 1.	3,08
Rapporto 2.	2,06
Rapporto 3.	1,50
Rapporto 4.	1,18
Rapporto 5.	0,96
Rapporto 6.	0,81
Telaio	a culla sdoppiata chiusa, in tubi
Sospensione anteriore	forcella telescopica (Ø 36 mm)
Escursione (mm)	270 mm
Sospensione posteriore	Forcellone oscillante con sistema «Power Drive»
Escursione (mm)	270
Ruote	A raggi, con cerchi in lega di alluminio pneumatici: Ant. 90/90 x 21'' Post. 4,60 x 17''
Freno anteriore (mm)	disco Ø 240
Freno post. (mm)	disco Ø 230
Lunghezza (mm)	2155
Larghezza (mm)	850
Altezza (mm)	360
Interasse (mm)	1440
Altezza sella (mm)	890
Luce a terra (mm)	360
Peso a secco (kg)	115
Capacità serbatoio (litri/riserva)	13 (2)
Prezzo (Lit.)	4.285.000 chiavi in mano (avv. elettrico L. 295.000)

L'APPRENDISTA STREGONE

GILERA 125 R1

LA TECNICA

Un motore evoluto e un cilindro con 12 luci
ma anche un telaio adatto al fuoristrada duro

IL MOTORE CHE equipaggia la moto oggetto della nostra prova costituisce una ulteriore evoluzione dell'eccellente monocilindrico di 125 cm³ raffreddato a liquido della Casa di Arcore. La struttura di base è rimasta invariata ma alcuni interessanti ritocchi ne hanno ulteriormente migliorato l'erogazione di potenza e la razionalità costruttiva. In particolare va osservata la nuova soluzione adottata per la realizzazione della testata, che ora risulta assai più bassa di prima e nella quale la camera di risonanza è ora completamente ricavata di fusione (non vi è più alcun coperchietto amovibile).

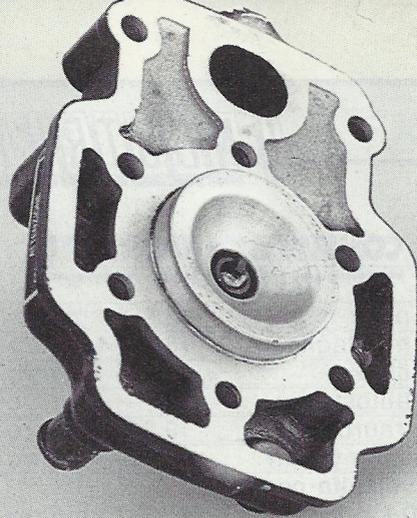
Il cilindro è più alto di 10 mm; nella parte superiore della canna, che ha un riporto superficiale al nichel-carburo di silicio, si va ad inserire un bordino cilindrico esistente nella parte basale della testata (che inferiormente non è quindi perfettamente piana), all'interno del quale è ricavata la camera di combustione emisferica con corona anulare di squish e con candela centrale.

Il sistema di fissaggio della testa al cilindro è ora leggermente diverso; si utilizzano infatti dei prigionieri distanziati uniformemente e aventi tutti lo stesso diametro. Questo vuole dire che i dadi vanno stretti tutti alla stessa coppia e che quindi il serraggio della testa stessa avviene in maniera più uniforme, con minore rischio di distorsioni e garanzia di una migliore tenuta.

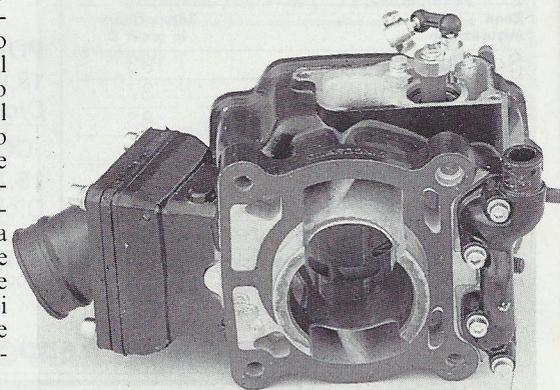
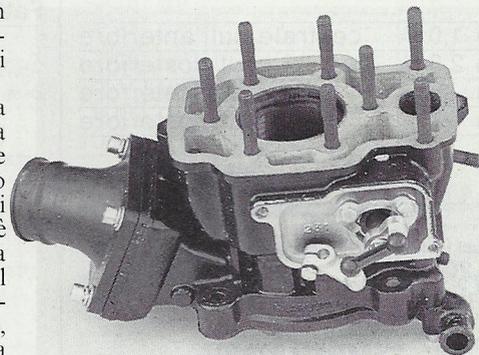
Anche la valvola rotante posta all'interno del condotto di scarico, che come noto nei motori Gilera di 125 cm³ svolge una doppia funzione (parzializza la luce di scarico e mette in comunicazione o meno il condotto con la camera ausiliaria di risonanza) è stata leggermente modificata nel profilo e viene ora denominata APTS 2. Da segnalare che interessanti migliorie sono state apportate al sistema di comando della valvola. Anche in questo caso si

utilizza un meccanismo a masse centrifughe di struttura analoga a quello impiegato nei motori precedenti ma le masse stesse, come pure le molle che le contrastano, sono state modificate, unitamente al leveraggio di azionamento della valvola (la cui regolazione risulta ora molto più agevole). Il motore è di architettura classica, con un basamento pressofuso in lega di alluminio che si apre secondo un piano verticale; il gruppo cilindro/testa raffreddato ad acqua è leggermente inclinato in avanti e l'aspirazione viene regolata da un gruppo lamellare. Quest'ultimo è caratterizzato dall'adozione di petali in fibra di carbonio.

Il pistone, fuso in lega di alluminio a elevato tenore di silicio, è alloggiato nella canna del cilindro con un gioco diametrico dell'ordine di 0,035 ÷ 0,045 mm. È dotato di due segmenti a sezione rettangolare di altezza molto ridotta (1,0 mm) ed è collegato alla biella da uno spinotto che ha un diametro di 16 mm. Nella canna del cilindro si aprono ben 12 luci! Più precisamente, due sono le luci di aspirazione (o, se vogliamo, una molto grande divisa da un largo traversino), alle quali si vanno ad aggiungere sette luci di travaso (quattro laterali più tre, di dimensioni considerevolmente minori, poste di fronte allo scarico, ovvero subito al disopra del condotto di aspirazione, con il quale sono in comunicazione nella zona a valle del gruppo lamellare). Le luci di scarico sono tre; alla luce principale di forma ellittica ve ne vanno infatti ad aggiungere due ausiliarie molto più piccole (disposte lateralmente ad essa). La biella è in acciaio da cementazione ed ha il fusto e la parte esterna del piede e della testa ramati. I due «occhi» invece sono cementati e dotati di una elevata finitura superficiale dato che le loro pareti fungono da piste di rotola-

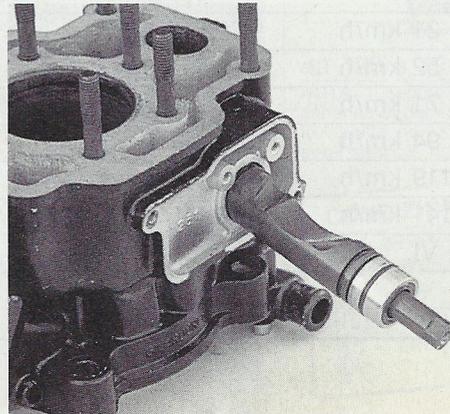
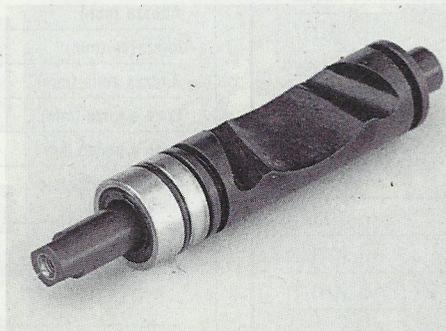


RISPETTO AI PRECEDENTI 125 GILERA RAFFREDDATI A LIQUIDO IL CILINDRO È ORA PIÙ ALTO DI 10 MM. DIVERSA È ANCHE L'ARTICOLAZIONE DEL LEVERAGGIO CHE COMANDA LA VALVOLA ALLO SCARICO. LA CANNA È DOTATA DI RIPORTO AL NICHEL-CARBURO DI SILICIO. NELLE SUE PARETI SI APRONO BEN SETTE LUCI DI TRAVASO (QUATTRO LATERALI PIÙ TRE POSTERIORI DI DIMENSIONI DECISAMENTE INFERIORI)



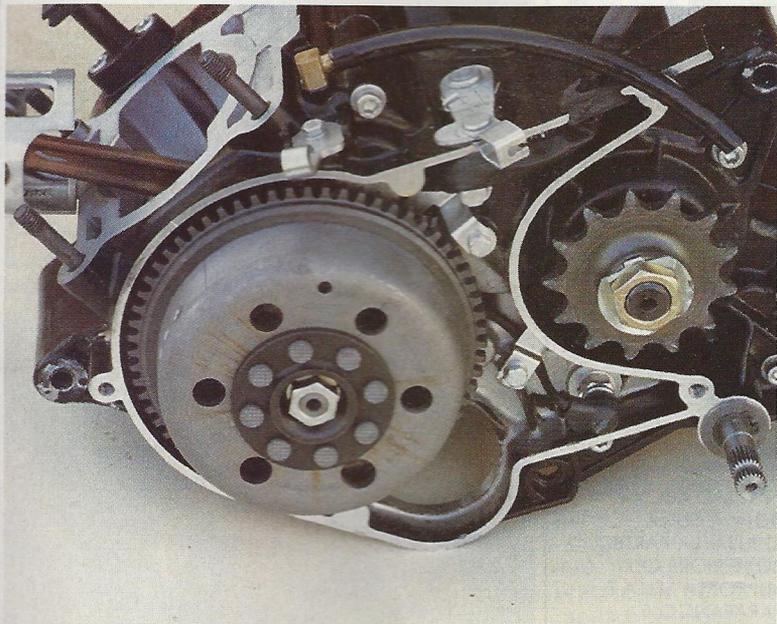
SEGUE A PAG. 48

LA VALVOLA ROTANTE IN ALLUMINIO TRATTATO SVOLGE LA DOPPIA FUNZIONE DI PARZIALIZZARE LA LUCE DI SCARICO VARIANDONE L'ALTEZZA UTILE AI DIVERSI REGIMI E DI METTERE O MENO IL CONDOTTO IN COMUNICAZIONE CON LA CAMERA DI RISONANZA

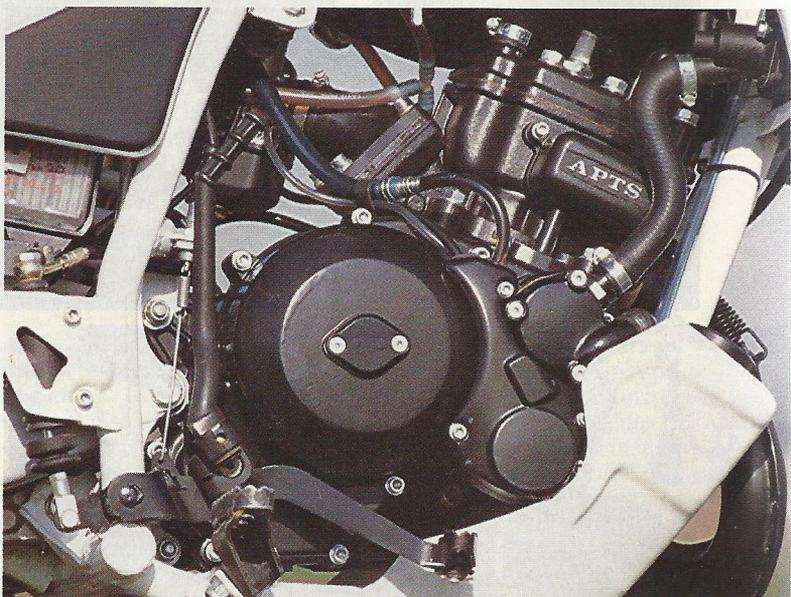


A DESTRA SI PUÒ OSSERVARE COME AI BASSI REGIMI LA VALVOLA ALLO SCARICO RIDUCA L'ALTEZZA DELLA LUCE E CONSENTA IL PASSAGGIO DEI GAS COMBUSTI ALL'INTERNO DELLA CAMERA DI RISONANZA. CIÒ CONSENTE DI AMPLIARE IL CAMPO DI UTILIZZO DEL MOTORE

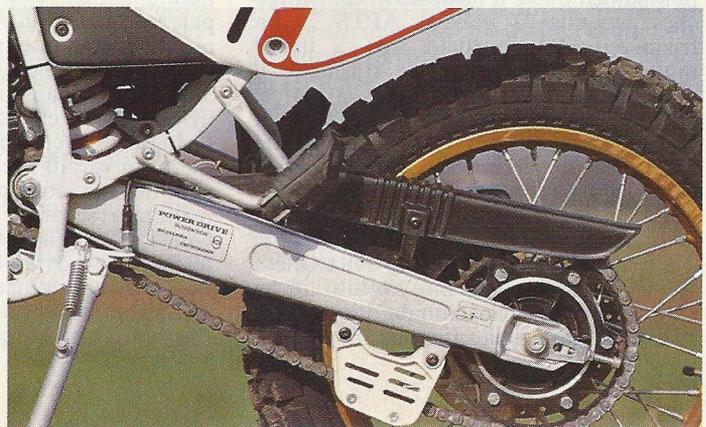
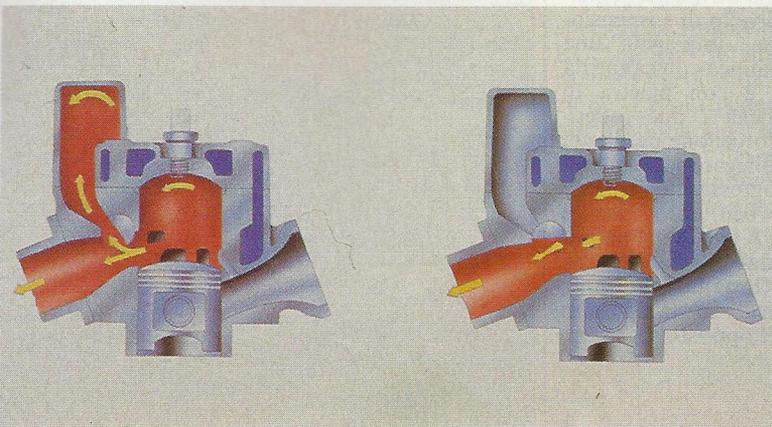
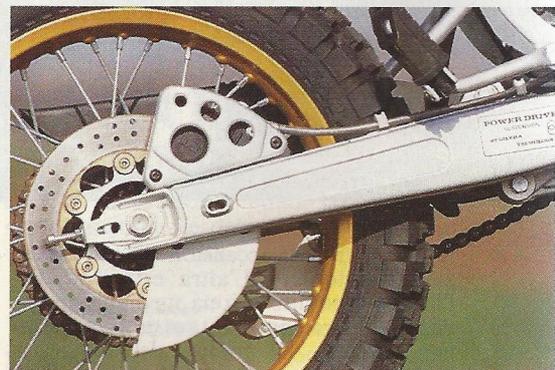
LA TESTATA PRESENTA LA PARTICOLARITÀ DI AVERE UN BORDINO CILINDRICO INFERIORE ALL'INTERNO DEL QUALE È RICAVATA LA CAMERA DI COMBUSTIONE EMISFERICA. SI NOTI LA POSIZIONE DELLA CAMERA DI RISONANZA



SUL LATO DESTRO DEL BASAMENTO VI È IL GRUPPO TRASMISSIONE PRIMARIA-FRIZIONE. QUEST'ULTIMA È A DISCHI MULTIPLI IN BAGNO D'OLIO. DIETRO DI ESSA, IN ALTO, È VISIBILE L'INGRANAGGIO DELL'ALBERO AUSILIARIO DI EQUILIBRATURA. INFERIORMENTE VI È UN INGRANAGGIO IN PLASTICA CHE SERVE A TRASCINARE IN ROTAZIONE LA POMPA DELL'ACQUA



IL RETROTRENO È CARATTERIZZATO DA UNA SOSPENSIONE MONOAMMORTIZZATORE PROGRESSIVA DOVE SPICCA IL FORCELLONE «PROFESSIONALE» CON TANTO DI NERVATURE E MODANATURE DI RINFORZO, UN BEL «PEZZO» CHE GLI APPASSIONATI APPREZZERANNO

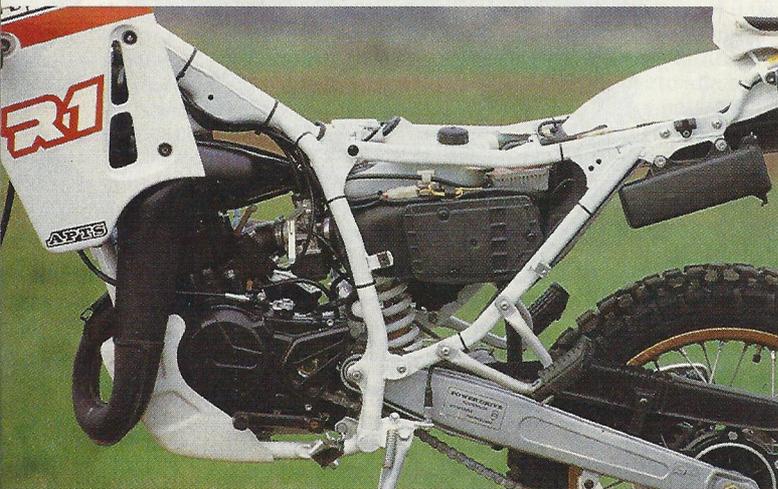
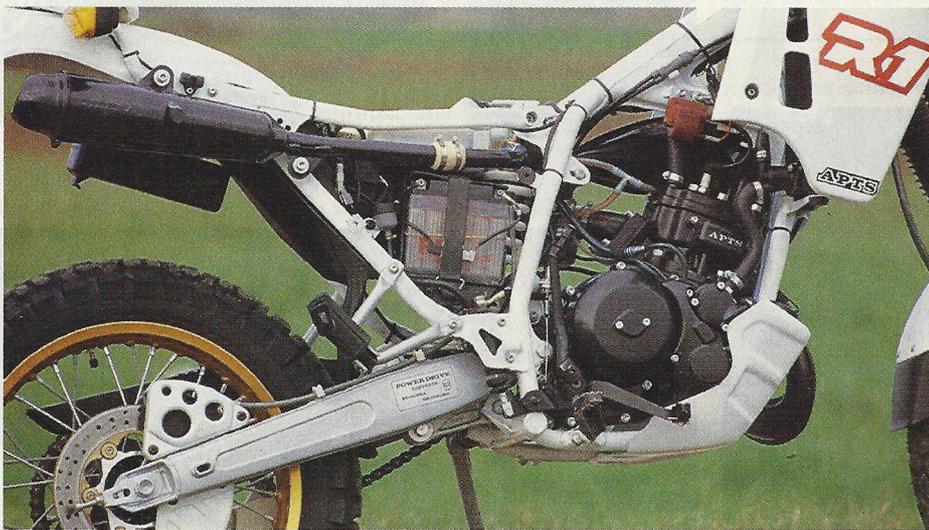


LA TECNICA

mento per i rullini ingabbiati dei cuscinetti (sia quello della testa che quello del piede). La lunghezza della biella è 112 mm, l'albero a gomiti, è in tre pezzi uniti mediante forzamento alla pressa idraulica. L'asse di accoppiamento ha un diametro di 20 mm.

L'albero ruota su due grossi cuscinetti a sfere; alla sua estremità sinistra è calettato il rotore del generatore di corren-

di ben 149 kW/litro e pone questo motore in una posizione di preminenza, per quanto riguarda le moto di serie. Il regime di coppia massima coincide con quello di potenza massima, come spesso accade nei due tempi assai spinti; l'andamento delle curve caratteristiche è comunque abbastanza favorevole e mostra una buona guidabilità e un vigoroso «tiro» in particolare al di sopra dei 7000 giri/min. Assai elevata è anche la PME (9,4 bar) degna di un buon quattro tempi. Su valori allineati con quelli della «concorrenza» infine, la velocità media del pistone (16,3 metri/sec).

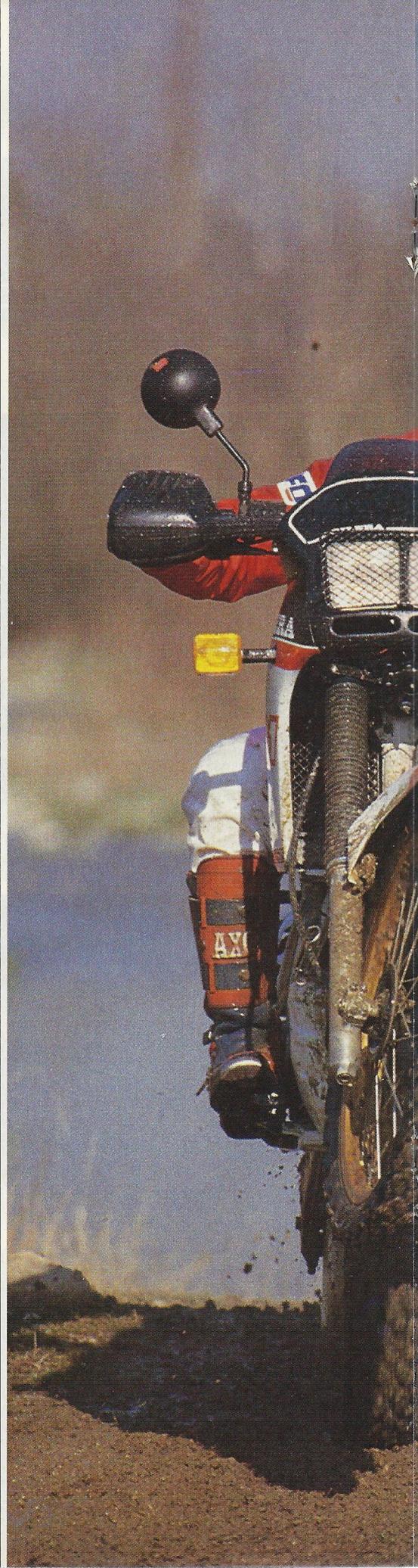


MOLTO RAZIONALE IL TELAIO DELLA GILERA È IN TUBI D'ACCIAIO A DOPPIA CULLA CHIUSA. LA PARTE POSTERIORE CHE SUPPORTA SELLA E PARAFANGO È FISSATA ALLA STRUTTURA PRINCIPALE MEDIANTE VITI. IL MOTORE È UN MONOCILINDRICO DUE TEMPI CON AMMISSIONE LAMELLARE E RAFFREDDAMENTO A LIQUIDO

te/dispositivo di accensione (di fabbricazione Motoplat). L'altra estremità dell'albero a gomito aziona mediante ingranaggi l'albero equilibratore, la trasmissione primaria, la pompa dell'acqua, la pompa dell'olio e il dispositivo centrifugo che comanda la valvola APTS 2. La frizione è del consueto tipo a dischi multipli in bagno d'olio e trasmette il moto a un robusto cambio a sei marce. All'alimentazione del motore provvede un carburatore Dellorto da 28 mm e alla accensione un circuito elettronico a scarica capacitiva con anticipo variabile.

AL BANCO - Il propulsore della Gilera R1 si rivela estremamente evoluto anche sotto il profilo prestazionale. La potenza specifica è infatti elevatissima, risultando

CICLISTICA - Il propulsore, estremamente compatto, è alloggiato in un telaio in tubi di acciaio che ha una struttura a culla sdoppiata chiusa. La parte posteriore del telaio, che supporta la sella e il parafango, è fissata alla struttura principale mediante viti. A livello di sospensioni, anteriormente viene impiegata una forcella telescopica idraulica con canne da 36 mm di diametro e con piastra di irrigidimento che collega i due foderi. Posteriormente il bel forcellone oscillante a profilo variabile è collegato al telaio da un cinematismo a progressività variabile realizzato secondo il ben noto schema Gilera «Power Drive». A livello di impianto frenante troviamo davanti un disco da 240 mm con pinza flottante a doppio pistoncino e dietro un disco da 230 mm con pinza a pistoncini opposti. □



L'APPRENDISTA STREGONE

GILERA 125 R1

SU STRADA

Una enduro estremamente equilibrata che offre prestazioni globali d'alto livello



PIÙ CHE TESSERE le lodi di questa o quella prestazione da primato, per la Gilera R1 pensiamo sia più giusto sottolineare il sorprendente equilibrio che governa le prestazioni meccaniche e quelle ciclistiche. La R1 è uno straordinario strumento per praticare del vero motociclismo su strada o fuoristrada, e soprattutto propedeutico alle più serie discipline fuoristradistiche. La brillantezza e la sfruttabilità della meccanica, con prestazioni al vertice, ma soprattutto la sicurezza, solidità, precisione ciclistica e la splendida frenata permettono di gestirne il potenziale senza alcuna remora e di attingere a piene mani divertimento e gratificazioni.

POSIZIONE DI GUIDA - Sembra quasi di sedere in sella ad una cross per l'estrema snellezza trasversale e se da un lato il largo manubrio fa stare con le braccia un po' divaricate, dall'altro garantisce ai neofiti sostanziosi bracci di leva per esaltare la manovrabilità della macchina. Si sta bene inseriti nella macchina in conseguenza del dislivello fra manubrio e piano sella e col busto correttamente eretto. La posizione di guida risulta però azzeccata soltanto per i piloti di gamba corta, gli unici che possono sfruttare al massimo l'avanzamento in sella, mentre i piloti di maggior statura non trovano propriamente complementari le svasature sui fianchi del serbatoio e delle alette convogliatrici. La posizione che automaticamente si assume è dunque quella un po' arretrata, a centro sella, per cui conseguentemente le pedane risultano un pelo avanzate.

COMFORT - A dispetto della maggior specializzazione rispetto ad enduro caratterizzate più turisticamente, la R1 non richiede particolare mestiere nella conduzione. Le più generose quote ciclistiche non impongono limiti di accessibilità o manovrabilità nei percorsi angusti e comunque i favorevoli bracci di leva del manubrio sono sempre un valido aiuto.

Il comfort di marcia è dunque di buona qualità visto che la R1 può essere condotta in maniera disimpegnata e magari in compagnia con la quale andare a scoprire qualche incantevole posticino fuorima-

no. Soprattutto le sospensioni offrono una taratura confortevolissima e rappresentano un impagabile filtro per qualsiasi asperità. Peccato che la protettività del cupolino sia decisamente ridotta (oltretutto la trasparenza lascia a desiderare) e che le vibrazioni risultino piuttosto elevate ed avvertibili — soprattutto quando si indossano scarpe da passeggio — sulle pedane ed in forma di risonanze nel sottosella in accelerazione e rilascio con un picco attorno ai tre/quarti del regime massimo.

MOTORE - Se si pensa che la R1 vanta un livello prestazionale ed un temperamento della meccanica analogo a quello della 125 Rally ma in compenso vanta un tiro ai bassi regolare e sostanzioso superiore a quello di parecchie enduro turistiche, viene da stupirsi del potenziale di sfruttabilità messo in mostra dall'instancabile monocilindrico di Arcore. Per quanto la leva di avviamento sia corta ed alta, non si incontrano soverchi problemi nel far partire il monocilindrico Gilera, visto che basta una ridottissima pressione ed un ridotto uso dello starter anche a freddo. Richiede però un certo periodo di riscaldamento per raggiungere il regime termico di miglior rendimento e vanta una tonalità di scarico decisamente entusiasmante, piena e sorniona ai bassi, che si trasforma repentinamente in argentina e tintinnante al momento dell'entrata in coppia. Soprattutto sono eccitanti le sgassate: secche e decise come quelle di un motore da cross.

EROGAZIONE - Sulle prime si è quasi portati a pensare di trovarsi alle prese con un motore pigro ai bassi, tanta è la differenza di grinta che si avverte quando all'entrata in coppia (a circa 7000 giri — ha sentenziato il banco prova, dopo una irregolarità che si manifesta a 6000 giri), invece il tiro è fluido e pure sostanzioso: basta confrontarlo con qualche concorrente per rendersene conto. Mano a mano che l'erogazione cresce, la progressione aumenta con incontenibile rapidità fino alla vera e propria «esplosione» della coppia a circa 8750 giri effettivi cui fa però seguito un rapido calo della progres-

SEGUE A PAG. 51

LA PAGELLA

■ Linea.....	27
■ Finiture.....	28
Illuminazione notturna.....	26
Comandi.....	27
Strumentazione.....	26
■ Comfort di marcia.....	26
Rumorosità.....	25
Vibrazioni.....	21
Posizione di guida.....	24
■ Motore.....	30
Avviamento.....	30
Erogazione.....	28
Potenza.....	LODE
Coppia.....	30
Accessibilità meccanica.....	26
■ Prestazioni globali.....	30
Velocità.....	30
Ripresa.....	30
Accelerazione.....	30
Consumi.....	25
Autonomia.....	25
■ Modulabilità frizione.....	LODE
Resistenza frizione.....	30
Precisione cambio.....	LODE
Scelta dei rapporti.....	27
■ Guida e maneggevolezza.....	30
Variazione di traiettoria.....	LODE
Curve strette.....	29
Curve a medio raggio.....	LODE
Curve a largo raggio.....	LODE
■ Stabilità e tenuta di strada.....	LODE
Tenuta sul bagnato.....	LODE
Tenuta sullo sconnesso.....	30
Sospensione anteriore.....	27
Ammortizzatore.....	26
Pneumatici.....	LODE
Precisione in rettilineo.....	LODE
Sensibilità al vento laterale.....	LODE
■ Modulabilità freni.....	28
Potenza freni.....	LODE
Resistenza freni.....	30
■ Costo dei ricambi.....	23
Prezzo d'acquisto.....	25
■ Affidabilità.....	30
■ PUNTEGGIO TOTALE.....	1299

n.b. la lode vale 35 punti



L'APPRENDISTA STREGONE

GILERA 125 RI

sione, quasi il classico «muro» dei più spinti motori da cross.

Nella prova al banco questo motore ha evidenziato una elevata potenza massima (la più alta finora fra le enduro), un bel picco di coppia massima, ma soprattutto curve decisamente appuntite da motore da competizione.

VELOCITÀ - La nuova R1 è risultata addirittura più veloce della versione Rally e con 134,415 km/h è fra le più veloci enduro mai provate: una velocità raggiungibile dopo un lancio relativamente lungo di circa 1700 metri, a causa della sesta marcia decisamente moltiplicata.

RIPRESA - Non avremmo certo pensato dopo le prime valutazioni «ad orecchio» che anche in ripresa la R1 avrebbe spuntato un tempo al vertice. Sembra quasi fiacca sulle prime la risposta all'apertura dell'acceleratore, ma in seguito la progressione conosce una crescita quasi esponenziale e recupera i giri con maschio vigore, superata la fascia media dell'erogazione. Si pensi che a dispetto della sesta marcia lunga rispetto alle enduro Gilera provate lo scorso anno ha un vantaggio da 1" a quasi 2": un vero abisso che con poco più di 19" sui 400 metri da 50 km/h la colloca ai vertici della categoria.

ACCELERAZIONE - Non avevamo dubbi invece che con la R1 avremmo ottenuto valori estremamente brillanti in accelerazione. La grinta che traspare fin dalle prime smanettate è infatti perentoria ed eccitante: le marce vengono bruciate con rara rapidità tanto che bastano appena 9"58 per raggiungere i 100 km/h effettivi ed anche il tempo spuntato sui 400 metri da fermo è ai primissimi posti nella categoria, di quasi mezzo secondo meglio della Rally e di addirittura più di un secondo tondo meglio delle precedenti ER e RRT.

CONSUMO - Oltre ad un incremento del rendimento prestazionale rispetto alla già citata Rally, si riscontra anche un miglioramento nei consumi che pur non avvicinando le più turistiche ER e RRT, si colloca su valori medi per la categoria. In media si coprono circa 18÷19 km/litro, ma utilizzando il motore non troppo nervosamente, i 20 km/litro non sono un miraggio. Rimarchevole il valore ottenuto alla velocità costante di 60 km/h con 25,4 km/litro, mentre utilizzando la R1 al limite delle sue possibilità, si scende a meno di 14 km/litro.

Più elevato della media il consumo di

lubrificante con 1240 cm³ per 1000 km, il che significa che la R1 ha funzionato ad una percentuale media del 2,2%. In fatto di usura delle coperture con quella anteriore (spessore dei tasselli da nuova 7 mm) si dovrebbero fare circa 6000 km, mentre con quella posteriore (spessore da nuova circa 9,5 mm) ci si dovrebbe avvicinare ai 3500 km, al ritmo, si intende, dei nostri test.

FRIZIONE - Pur richiedendo un carico più elevato della media per il disinnesto, la frizione si è confermata ottima alleata del motore in virtù della sua dosabilità allo sprint (è buona protagonista degli eccellenti tempi ottenuti in accelerazione) e risulta pure estremamente efficace nella pratica della «sfrizionata», per aiutare il motore a recuperare rapidamente i giri senza passare ad un rapporto inferiore. Inoltre fornisce sempre uno stacco netto e progressivo ed è piuttosto resistente alle strapazzate.

CAMBIO E TRASMISSIONE - Ci troviamo di fronte ad una unità che rasenta la perfezione per manovrabilità, rapidità e precisione. La corsa della leva è breve e soprattutto la spaziatura dei rapporti è omogenea nelle prime cinque marce (anche se prima e seconda sono cortissime) ben ravvicinate, mentre lunga è la sesta, ove il motore si siede vistosamente impiegando un certo tempo per superare la successiva «impasse».

GUIDA - Per la sua esilità strutturale, la R1 comunica fin dal primo colpo d'occhio una agilità che poi non trova conferma nell'uso. Comunque anche se l'interasse è di 1440 mm è il più imponente della categoria (e garantisce una precisione di guida fuori dal comune in qualsiasi frangente) il prezzo che si deve pagare in termini di maneggevolezza rispetto alla concorrenza è sempre di contorni estremamente contenuti. Le quote ciclistiche superiori alla media si rivelano solo nei passaggi più angusti.

La R1 è duttile e convincente nella guida ove sfodera grande solidità e precisione dello sterzo in appoggio e coerenza dell'avantreno in fase di ricerca della traiettoria successiva al momento di impostazione della curva. È una enduro dalla grande flessibilità di impiego tanto che il suo assetto garantisce anche un impiego quasi crossistico e nel contempo gratificanti «sparate» sul misto asfaltato. Una macchina estremamente sincera, che per il grande equilibrio che la governa è in grado di rimediare agli errori dei neofiti, oppure di garantire numeri estremamente appaganti per chi ha già una buona esperienza fuoristradistica.

STABILITÀ - L'assetto risulta sempre coerente e controllato sia alle basse come alle elevate velocità e la R1 mantiene la traiettoria impostata su asfalto con rigorosa precisione offrendo uno sterzo ben bilanciato anche alle basse andature, nelle svolte secche. Nel fuoristrada brillante la precisione dell'avantreno viene in aiuto sui fondi più tormentati e se si è in grado di mantenere sempre costantemente il motore nella fascia ottimale di erogazione (quando cioè risponde con veemenza alle sollecitazioni dell'acceleratore) è possibile usufruire di un altro redditizio «timone» direzionale nelle forme della ruota motrice che grazie al progressivo quanto gustoso sovrasterzo, garantisce una gloriosa guida in «scodatta», e di dare una mano dunque all'avantreno quando in situazioni di fondo brutto peggiora le sue caratteristiche direzionali.

Su strada precisione e stabilità restano eccellenti anche alle elevate velocità, sia nelle esse veloci, sia a manetta in rettilineo. Si possono raggiungere pieghe notevoli, bene assecondati dalle nuove coperture Dunlop K 750 che offrono soprattutto un impareggiabile grip su fondo umido, ma hanno il difetto di «caricare» il fango su fondo pesante.

FRENI - È nettissimo il salto qualitativo dell'impianto frenante rispetto alle precedenti enduro Gilera. Ora siamo decisamente al vertice della categoria per potere decelerante, prontezza di intervento e resistenza alla fatica, oltretutto con un equilibrio in staccata sempre molto rassicurante. Soprattutto il nuovo disco posteriore flottante ha garantito un raro equilibrio per la sua straordinaria modulabilità e la sensibilità che trasmette anche sui fondi critici, ed ha aiutato nell'ottenimento di spazi di arresto fra i migliori della categoria. L'unico neo riguarda il forte carico da applicare sulla leva del disco anteriore, che in condizione limite accusa anche un ristretto arco di modulabilità.

NOIE ED INCONVENIENTI - Nella stressante prova cui abbiamo sottoposto la nuova Gilera enduro ha trovato conferma l'elevata affidabilità che contraddistingue tutti i prodotti di Arcore. A parte il black-out del gruppo ottico posteriore dovuto ad infiltrazioni di acqua nei guadi ed il parziale distacco delle decals decorative sulla carrozzeria, abbiamo rilevato una certa difficoltà di smontaggio del cupolino, ed il bloccaggio della ruota anteriore (a causa del parafrangobasso) quando accumula fango.

c.b.-c.f.

Foto Gheo