



Moto Gilera 125 TG1

Nata con un motore a 2 tempi alimentato a miscela, la Moto Gilera TG1 viene attualmente prodotta con il sistema di lubrificazione separata, senza dubbio più moderno. Il disegno lineare e piacevole di questa moto ben strutturata rende il veicolo bene accetto anche ai giovani.

Finiti ormai da anni i tempi leggendari della Gilera, la marca di Arcore, sia al termine della gestione della famiglia Gilera sia negli ultimi undici anni della gestione Piaggio, si è specializzata nel ruolo di costruttrice di moto di cilindrata medio-piccola, settore nel quale ha raggiunto il successo commerciale e quello, più emblematico, rappresentato dalla considerazione e dal rispetto del pubblico per i suoi prodotti. Sicuramente la serie più positiva in ambedue i sensi è stata rappresentata dalle macchine della penultima generazione: i modelli Arcore 125 e 150. Mezzi solidissimi e di grande affidabilità, dai costi di gestione irrisori per manutenzione e consumo, le Arcore sono a nostro avviso prematuramente uscite di scena. L'Arcore 125 è stata sostituita da una macchina stilisticamente più evoluta, dotata di un bell'esempio di motore a 2 tempi, economico: la TG1, la cui sigla sta a significare Turismo-Gilera 1.

A questo modello in origine ne era affiancato un secondo, la Gilera GR1, macchina tutt'altro che criticabile,

molto giovane e simpatica, ma che misteriosamente non è riuscita a trovare molto seguito presso il pubblico italiano. La TG1, presentata ufficialmente all'inizio del 1977, è nata come una classica 2 tempi alimentata a miscela, ma con incorporata già la possibilità di passare al sistema di lubrificazione separata, indubbiamente più moderno, ma soprattutto più facilmente divulgabile anche su altri mercati che, a differenza del nostro, non dispongono di una rete di distributori di miscela, come a esempio il mercato USA.

La TG1 Mix è stata immessa nel mercato nella primavera del 1980, con una veste estetica leggermente rinnovata in quanto a disponibilità di colori. Anche se sembra che i primi esemplari abbiano avuto problemi di taratura della pompa della lubrificazione, con qualche caso di grippaggio, il sistema è pienamente funzionale e, una volta messo a punto, ha dimostrato la sua validità. Come tutti i sistemi di questo tipo, dispone di una pompa la cui mandata è controllata dalla rotazione della manopola del gas, in modo che la

quantità di olio e di benzina somministrate al motore siano sempre nel giusto rapporto. Come serbatoio dell'olio è stata impiegata la trave superiore del telaio, che era stata concepita proprio in vista di una tale applicazione, tanto che da sempre era dotata di un orificio per l'immissione dell'olio, a suo tempo non operativo, ovviamente.

Il propulsore Gilera TG1 è strutturato sulla base dimensionale del Gilera 50, un propulsore piccolo ma di grandi tradizioni, visto che ha conquistato per la casa di Arcore molti allori sportivi nelle specialità fuoristradistiche. Questa origine ne fa uno dei propulsori più piccoli e compatti della categoria, con linee più nitide. Un particolare che sottolinea l'originalità del progetto è costituito dal valore estremamente contenuto della corsa, che è di soli 48 mm contro un alesaggio di 57 mm. È la 125 a 2 tempi più superquadro di tutta la produzione mondiale. Il cilindro, del tipo a due luci di travaso, ha la canna cromata.

Il motore dispone di un'ottima accensione elettronica, mentre il volano-alternatore ha una potenza decisamente elevata, tanto che negli esemplari della prima serie si era deciso di fare a meno della batteria. Ora, con l'adozione degli indicatori di direzione come equipaggiamento standard, si è ritenuto opportuno inserire questo elemento fondamentale nell'impianto elettrico. Un aspetto negativo della costruzione



1 Gilera 125 TG1: una moto equilibrata, con uno styling lineare e piacevole.



2 Gli indicatori di direzione della TG1 non hanno niente da invidiare a quelli delle maxi-moto.

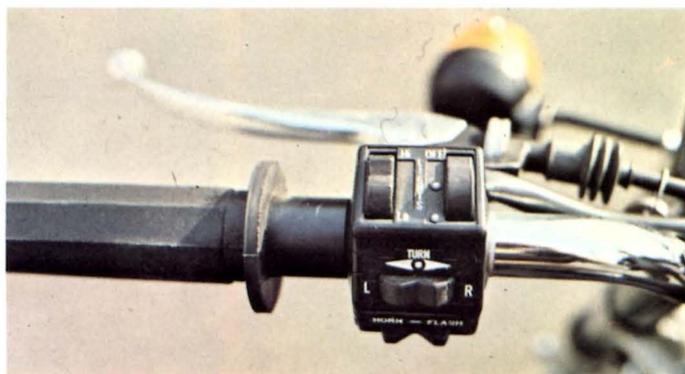
della Gilera TG1 è costituito dal fatto che il veicolo non dispone di una chiave di contatto per attivare il sistema di accensione. In altri termini, l'unica protezione è assicurata da un tradizionale antifurto allo sterzo.

GILERA TG1 SU STRADA

La Gilera TG1 è un buon esempio di moto da 125 cc, nel senso che dimensionalmente non ha l'aria del ciclomotore cresciuto, ma a tutti gli effetti appare come una moto ben strutturata per la sua classe. Lo styling non è molto fantasioso, ma è lineare e piacevole, e soprattutto non ha mai stancato in tutti questi anni. In sella alla TG1 ci si



3 La strumentazione è ridotta e imprecisa; la spia delle luci è incorporata nel quadrante del contagiri.



4 Le manopole esagonali garantiscono una buona presa. Il comando del commutatore luci non è molto funzionale.

sente comodamente impostati, anche se i poggiatesta in effetti sono in posizione un po' troppo avanzata per una buona guida turistica a corto raggio. Questo però rende l'impostazione molto naturale e pratica nella guida cittadina, alla quale la Gilera TG1 è apparsa particolarmente adatta. Il suo propulsore è molto silenzioso e civile, mentre l'adozione della lubrificazione separata ha ridotto in modo significativo la fumosità dello scarico, che negli esemplari a miscela era alquanto accentuata. Il motore non dispone di potenza esuberante, arriva giusto agli undici cavalli netti, ma in compenso è piacevolmente elastico, mentre un'appropriate scalatura dei rapporti assicura una buona accelerazione ai semafori, in modo da lasciarsi alle spalle il grosso del traffico.

La TG1 dispone di un telaio molto robusto in virtù del generoso diametro della trave superiore, mentre non si può dire che le sospensioni brillino per particolare efficienza. Le forcelle anteriori sono sicuramente molto meno criticabili degli ammortizzatori posteriori. Sono di costruzione Gilera, abbastanza robuste, ma su fondo sconnesso possono arrivare anche a fondo corsa, soprattutto in estensione, a conferma di un'insufficiente capacità del sistema idraulico di controllare e frenare il loro movimento. Certamente valida la nuova gommatura, basata su Pirelli Mandrake, senza dubbio i pneumatici più aggiornati oggi disponibili per le moto di questa categoria. Su fondo relativamente regolare, la nuova gommatura si fa apprezzare per la grande stabilità e precisione che sa conferire alla piccola 2 tempi di Arcore che, nella guida brillante, mostra un'eccessiva facilità a strisciare i poggiatesta per terra.

Un altro elemento che ha avuto modo di esprimersi a livelli ancora migliori di quelli già apprezzabili, rilevati con la gommatura vecchio tipo, è l'impianto di frenatura, assolutamente esuberante per le contenute esigenze velocistiche del veicolo, che quindi assicura

margini di assoluta sicurezza. Alla ruota anteriore, infatti, un freno a disco Grimeca di notevoli dimensioni garantisce un'elevata potenza decelerante senza che si avvertano mai segni che lascino intuire l'imminenza di un bloccaggio. Il freno posteriore è un onesto tamburo che fa la sua parte senza pretendere di fare il meglio, ma anche senza mostrare incertezze. Nella guida, la TG1 mostra una buona maneggevolezza, nonostante il pilota si trovi seduto a un'altezza superiore a quella che riteniamo ideale per una moto di questa cilindrata e di questo peso. In

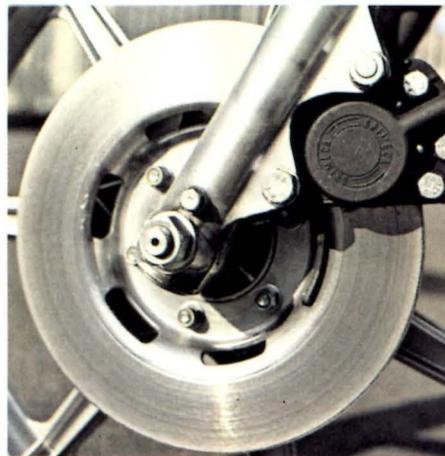
effetti il veicolo è leggero, 98 kg a secco, e il porre il centro di gravità del pilota così in alto ne scompensa leggermente le buone caratteristiche geometriche. Nel misto, è opportuno, a esempio, che il pilota accentui l'inclinazione del busto verso l'interno della curva rispetto a quella dell'asse verticale del veicolo. Questo rende la moto più docile e meno autoraddrizzante. Indubbiamente il profilo dei Pirelli Mandrake ha migliorato molto la risposta dello sterzo che, nello stretto, dimostra notevole agilità se il pilota agisce con energia sul manubrio. Sul



5 Parte destra del manubrio con pompa freno anteriore e interruttore per spegnere il motore.



6 Parte posteriore del veicolo. Le ruote in alluminio sono solide e hanno un disegno piacevole.



7 La ruota anteriore è equipaggiata con un freno a disco, di notevoli dimensioni e affidabile.



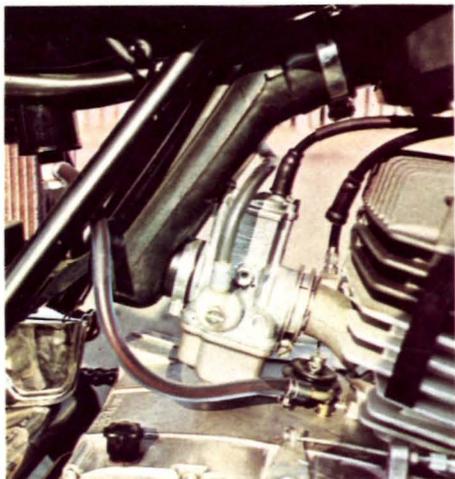
8 Il bocchettone di riempimento del serbatoio dell'olio è subito dietro il cannotto dello sterzo.



9 La trave superiore del telaio ha la funzione di serbatoio dell'olio. Il filtro è alloggiato sotto.



10 La TG1 ha un motore moderno, dalla linea compatta e pulita, di derivazione dalla Gilera 50.



11 Dal serbatoio, l'olio, tramite un tubo, arriva alla pompa. Il carburatore è un Dell'Orto VHB 24BS.

drutto la TG1 è stabile, rilassante, con un manubrio non eccessivamente largo che consente una buona impostazione delle braccia e del tronco.

Le dimensioni della sella sono tali da assicurare un'ottima abitabilità anche in due, caratteristica raramente riscontrabile sulle altre moto di questa cilindrata. La TG1 va intesa come moto turistica di buona affidabilità, ma dalle prestazioni non eccezionali, visto che la sua velocità di punta non riesce a superare i 112 km orari. A questa velocità il veicolo denuncia un consumo abbastanza elevato, che gli fa superare a malapena i 16 km/litro. Consumi sicuramente più accettabili si possono ottenere, ovviamente, ad andatura più ridotta, ma non dimentichiamo che il divertimento è inversamente proporzionale ai km/litro.

La TG1 è dotata di alcuni accessori di buona fattura, come il manubrio, le leve e le manopole relative. Scadente invece per la sua imprecisione la strumentazione, i cui indici oscillano su ampiezze intollerabili. Stranamente dura da azionare è la frizione, almeno relativamente alla cilindrata del veicolo, mentre molto più convincente risulta il cambio, rapido e preciso.

IN OFFICINA

Veicolo concepito per la massima praticità e facilità d'uso, la TG1 richiede interventi di routine estremamente semplici. L'impiego di un sistema di



12 Sospensione anteriore con forcella telescopica robusta ma con smorzamento limitato.

accensione completamente elettronico elimina già per suo conto tutta una serie di interventi, che accensioni tradizionali impongono. Qui in pratica si richiede solo di controllare lo stato della candela, spazzolarne gli elettrodi se incrostati, sostituirla se reca segni di degradamento ed erosione. Una spia che occhieggia da sotto la fiancatina di sinistra indica quando sia necessario rabboccare il serbatoio dell'olio. L'intervento è rapido e semplice per la presenza dell'imbocco in posizione bene accessibile, immediatamente dietro il canotto dello sterzo. Come per tutti i 2 tempi, un intervento di routine abbastanza importante riguarda lo smontaggio periodico del silenziatore dello scarico e relativa pulitura. La casa lo suggerisce ogni 4.000 km. Data la facile accessibilità del propulsore, in questa occasione può essere conveniente anche un controllo del cielo del pistone e della camera di combustione. Se questi presentano eccessivi depositi di incrostazioni, bisogna procedere alla loro rimozione. Questa operazione va comunque condotta con una certa esperienza, in quanto, alla fine del lavoro, si dovrà procedere al serraggio dei bulloni della testa con scrupolosa precisione, rispettando le coppie di serraggio, utilizzando una chiave dinamometrica.

Molto più agevole invece provvedere alla pulizia o alla sostituzione del filtro dell'aria, la cui cassetta è posta sotto la trave del telaio, direttamente sopra la testa del propulsore. Da ripetere con regolarità il controllo del livello dell'olio del cambio e del liquido dei freni della pompa relativa.

CONCLUSIONI

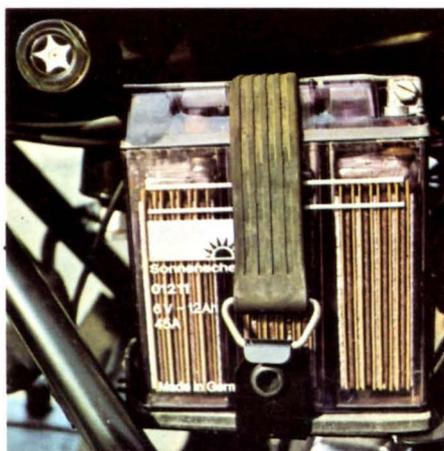
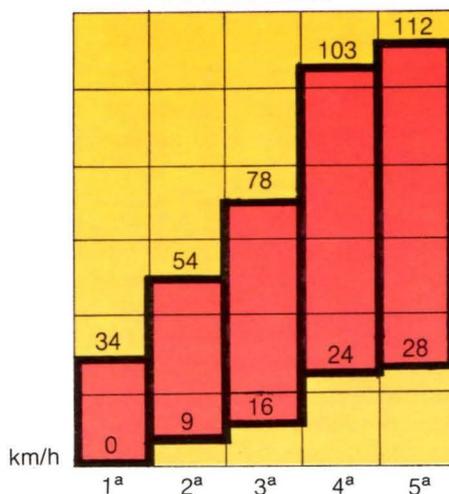
La TG1 ci è sembrata allacciarsi, per le sue caratteristiche, più alla tradizione Piaggio che non a quella Gilera. La fondamentale funzionalità del mezzo, del propulsore, del solido telaio e dell'impianto frenante sono senz'altro dei punti estremamente positivi.

Elevato invece il consumo alle massime prestazioni, che peraltro non sono travolgenti.



13 La borsa contenente gli attrezzi di dotazione è alloggiata in una fiancatina laterale.

velocità massima e minima
nelle diverse marce



14 La batteria da 6V è in grado di fornire 12 AH. Sopra, a sinistra, la spia del livello dell'olio.

La pagella di Moto su strada

| | | |
|--------------------------------|----|--|
| In traffico cittadino lento | 8 | È nata per questo, ma la frizione affatica |
| Manovrabilità nel traffico | 10 | Absolutamente eccellente |
| Frenata sull'asciutto | 8 | Buona e non blocca. Sforzo elevato |
| Frenata sul bagnato | 6 | Il disco anteriore reagisce con lentezza |
| Curve ad alta velocità | 7 | La macchina è precisa, ma gli ammortizzatori posteriori non sono all'altezza |
| Curve su strada sconnessa | 7 | Anche la forcella anteriore va leggermente in crisi |
| Velocità in autostrada | 8 | Buona come crociera, mediocre la punta massima |
| Percorso su strada di campagna | 9 | Piacevole per comfort e precisione |
| Percorso con passeggero | 10 | Eccellente, la migliore della categoria |

Prestazioni

Massima velocità raggiunta: 112 km/h
Massima potenza: 14 CV a 7.200 giri/min
Coppia massima: 1,35 kgm a 6.700 giri/min
Accelerazione: da 0 a 1 km in 41,2 sec.

Dati di manutenzione

Candele:
tipo: Bosch W240 T2; Champion N3
apertura elettrodi: 0,5
Fase: 20° prima del PMS
Minimo: 1.000 giri/min
Olio motore-cambio: Agip F1 SAE 30
Olio forcella: Agip F1 Motor Oil HD SAE 20
Liquido freni: Agip Brake Fluid
Pressione gomme:
anteriore solo pilota: 1,2 atm
anteriore con passeggero: 1,5 atm
posteriore solo pilota: 1,75 atm
posteriore con passeggero: 2 atm

Scheda di manutenzione

Ogni 1.500 km:
controllare e pulire il filtro dell'aria
controllare e registrare i freni

Ogni 3.000 km:
controllare e registrare carburatore
controllare il bilanciamento delle ruote, l'usura dei pneumatici e il fuori piano dei cerchi
controllare il livello del liquido dei freni
controllare la fasatura dell'accensione
controllare e registrare la frizione

Ogni 5.000 km:
controllare o sostituire le candele
sostituire olio forcella anteriore
controllare le sospensioni
lubrificare l'alloggiamento dell'ingranaggio del tachimetro

Consumi su percorso

autostradale: 22 km/litro
extraurbano: 18,8 km/litro
misto: 15,6 km/litro
Consumo olio: trascurabile

Caratteristiche tecniche

Veicolo

Lunghezza max: 1980 mm
Larghezza max: 740 mm
Passo: 1,275 mm
Altezza alla sella: 790 mm
Peso a secco: 104 kg
Freno anteriore: a disco singolo azionato idraulicamente
Freno posteriore: a tamburo da 140 mm
Pneumatico anteriore: 2,75 x 18''
Pneumatico posteriore: 3,25 x 18''

Motore

Tipo: monocilindrico 2 tempi con lubrificazione separata
Alesaggio: 57 mm
Corsa: 48 mm
Cilindrata: 122,5 cc
Rapporto di compressione: 12,5 : 1
Carburatore: Dell'Orto VHB 24BS
Lubrificazione: a miscela
Distribuzione: ad aste e bilancieri

Trasmissione

Trasmissione primaria: a ingranaggi
Trasmissione finale: a catena
Frizione: a dischi multipli in bagno d'olio
Cambio: a 5 velocità
Rapporti del cambio:
1ª 3,25 : 1
2ª 2,05 : 1
3ª 1,42 : 1
4ª 1,08 : 1
5ª 0,88 : 1
Rapporto trasmissione finale: 3,46 : 1

Telaio

Tipo: tubolare a doppia culla
Sospensione anteriore: forcella telescopica con ammortizzatori idraulici nell'interno
Sospensione posteriore: forcellone oscillante con molle elicoidali e ammortizzatori idraulici nell'interno

Impianto elettrico

Accensione: volano magnete elettronico 6V 35W
Generatore: volano magnete
Faro anteriore: 25/25W 6V 3W

Rifornimenti

Serbatoio carburante: litri 8,5
Olio motore cambio: 0,650 kg
Forcella anteriore: 180 cc per gambo