

NATA PER CORRERE

Nell'agguerrito settore delle ottavo di litro ad alte prestazioni la GILERA CRONO si è dimostrata per prestazioni e componentistica degna avversaria delle altre 125 con velleità corsaiole.

Le 125 stradali negli ultimi dieci anni hanno conosciuto in Italia uno sviluppo tecnologico incredibile, basti pensare che nel 1981 l'unica 125 di serie in grado di raggiungere i 140 kmh effettivi era la gloriosa ASPES (con cui si corse il primo monomarca in Italia).

Fra le case che hanno concorso a questo sviluppo una parte di primo piano è stata assolta dalla GILERA prima con il suo modello RV poi con il

KZ e il KK e quindi con gli SP da 125 cm³ che propongono ora la versione SP 03 CRONO.

Appena in sella a questa nuova moto la posizione si rivela ideale per un utilizzo sportivo. Con il manubrio fortemente inclinato, il busto si reclina in avanti favorendo la posizione raccolta dietro il plexiglass del cupolino; le pedane non sono troppo alte consentendo agli arti inferiori una posizione appropriata.

Per partire con un certo brio la CRO-

NO richiede un certo uso della frizione (come sulle 125 da GP); il propulsore sino a 5000 giri/1' è pigro, tende ad affogare e ha un tiro un poco debole, dai 5000 ai 7100 giri/1' il tiro si fa decisamente più robusto, la tonalità di scarico diviene più acuta e si cominciano ad avvertire vibrazioni sul manubrio, dai 7200 agli 11000 giri/1' si avverte il classico calcio del due tempi, il tiro diviene rabbiosissimo e l'ago schizza in piena zona rossa e tiene bene fino a 12500 giri,



Per i giovani amanti dello stile racing la CRONO è il massimo: l'insieme è veramente "cattivo", in particolar modo il codone ispirato alle ufficiali GP.

insistere oltre questo limite è totalmente inutile.

Se tenuto in coppia il propulsore risponde con prontezza ad ogni input trasmesso dal pilota permettendo alla macchina di uscire dalle varianti con progressione vigorosa. Se al contrario il pilota permette al propulsore di scendere sotto i fatidici 7200 giri/1' il tiro si riduce drasticamente rendendo necessario un cambio di rapporto. La frizione si è dimostrata infaticabile rimanendo modulabile, efficace e poco rumorosa anche dopo un impiego abbastanza gravoso.

Anche il comportamento del cambio è stato irreprensibile: caratterizzato da una corsa corta, l'unità è sensibile e precisa nell'innesco, silenziosa e mai ruvida neppure a caldo con una buona spaziatura dei rapporti.

La sospensione anteriore è in linea con la moda delle GP replica che impone forcelle a steli rovesciati. L'unità è stata ben tarata per l'utilizzo sportivo; durante le staccate più violente la forcella affonda con buona scorrevolezza senza mai arrivare a pacco, in fase di rilascio dei freni si scarica con dolcezza senza provocare perdite di aderenza all'avantreno. Anche nei curvoni veloci la forcella ha assorbito le asperità del terreno con una solidità degna di una maxi sportiva conferendo grande tranquillità e sicurezza alla guida.

Posteriormente la CRONO SP 03 è dotata di un monoammortizzatore. L'unità si è dimostrata appena sufficiente in rapporto alle prestazioni globali di cui è capace la macchina con una trasmissione della motricità alla ruota posteriore abbastanza buona (ricordiamoci che stiamo parlando di una 125 dalla potenza elevata, ma non fantascientifica).

I problemi per la sospensione posteriore si fanno sensibili in fase di distensione, l'unità torna troppo in fretta provocando alleggerimenti del retrotreno, in uscita di curva tra una cambiata e l'altra l'eccessiva velocità di ritorno del posteriore innesca fastidiosi ondeggiamenti.

Il telaio ha messo in evidenza una buona rigidità torsionale e flessionale. La distribuzione dei pesi ben equilibrata contribuisce a dare alla macchina un comportamento sempre neutro e prevedibile. Solida nei curvoni veloci, ra-



L'azzeccata taratura delle sospensioni unita agli pneumatici radiali forniti come primo equipaggiamento permettono alla CRONO pieghere accentuate in piena sicurezza.



L'ottima distribuzione dei pesi permette alla GILERA inserimenti in curva "fulminanti", la macchina scende all'inclinazione desiderata e vi rimane senza il bisogno di correzioni supplementari da parte del pilota.



►
La "guida in carenatura" è fondamentale per ottenere buoni tempi sul giro alla guida di un 125, questa posizione sulla CRONO non si è dimostrata certo comoda, ma sicuramente efficace.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Motore

Tipo:	monocilindrico a due tempi con ammissione nel carter
Cilindrata:	124,38 cm ³
Alesaggio e Corsa:	56x50,5 mm
Raffreddamento:	a liquido con pompa di circolazione
Carburatore:	32 mm con valvola piatta
Ammissione:	lamellare
Accensione:	elettronica a scarica capacitiva CDI ed anticipo automatico variabile
Frizione:	multi disco in bagno d'olio
Cambio:	a sei rapporti a innesti frontali con ingranaggi sempre in presa

Telaio

Tipo:	bitrave scatolato "TWIN BOX"
Sospensione ant.:	forcella teleidraulica tipo <i>Upside down</i> con steli da 40 mm e corsa 130 mm
Sospensione post.:	forcellone oscillante, sistema a progressibilità variabile "Power drive" con monoammortizzatore corsa ruota 140 mm
Freno ant.:	a disco flottante 300 mm comando idraulico con pinza a doppio pistoncino
Freno post.:	a disco 240 mm con comando idraulico e pinza flottante a due pistoni contrapposti
Pneumatico ant.:	radiale 100/80 16"
Pneumatico post.:	radiale 130/70 17"

Dimensioni e pesi

Lunghezza max.:	1960 mm
Larghezza max.:	670 mm
Interasse:	1350 mm
Altezza sella:	780 mm
Peso a secco:	116 Kg senza avv. elettrico
Capacità serbatoio:	13 l

rida nei repentini cambi di direzione, la moto mantiene sempre la traiettoria impostata senza alcuna tendenza al sovra o sottosterzo.

Con particolare attenzione va affrontato il discorso riguardante l'impianto frenante, in particolare l'unità anteriore, costituita da un disco singolo da 300 mm con pompa e pinza GRI-MECA. L'impianto è stato in grado di fornire prestazioni deceleranti di ottimo livello, dimostrando sempre una buona modulabilità e soprattutto una grande potenza con staccate sempre al limite.

Il disco posteriore da 240 mm, oltre che equilibrare la macchina in fase di frenata offre anche un discreto effetto decelerante senza alcuna tendenza a bloccare la ruota motrice.

L'assetto in staccata è stabile senza saltellamenti né ondeggiamenti del posteriore e con possibilità di scendere in piega con i freni ancora abbastanza tirati. Più che soddisfacenti il grip e la capacità di resistere al surriscaldamento offerti dagli pneumatici che non cedono anche dopo un uso prolungato.

Anche le prestazioni sono di tutto rispetto con una velocità massima prossima ai 170 km/h e ottime accelerazioni favorite anche, come abbiamo detto, da una buona spaziatura dei rapporti. In sintesi la GILERA CRONO, veloce, brillante, agile, ben frenata ha largamente confermato le nostre impressioni, ma si è rivelata leggermente difficile da gestire per un sedicenne alle prime armi oltre a mettere in evidenza un'impostazione di guida che in autostrada e in città si è dimostrata a lungo andare abbastanza costrittiva.

P.F.



Ben riuscito il cupolino e ridotta la sezione pontale della carenatura che sottolineano la ricerca finalizzata ad ottenere una alta penetrazione aerodinamica.



La vista in pianta della parte anteriore mette in evidenza i due bocchettoni (uno per l'olio, l'altro per il carburante) di disegno aeronautico. La strumentazione comprende unità circolari. Utilizzando la macchina solo in pista si può facilmente asportare il tachimetro contachilometri.