

**PROVA**



Costruita artigianalmente nell'ambito del colosso italiano delle due ruote, ecco disponibile al pubblico la «replica» della moto campione d'Italia 1979, che al nostro test si è rivelata all'altezza delle credenziali con cui si presenta.

# GILERA

## ITALIA

### CROSS 125 REPLICA



**PROVA**

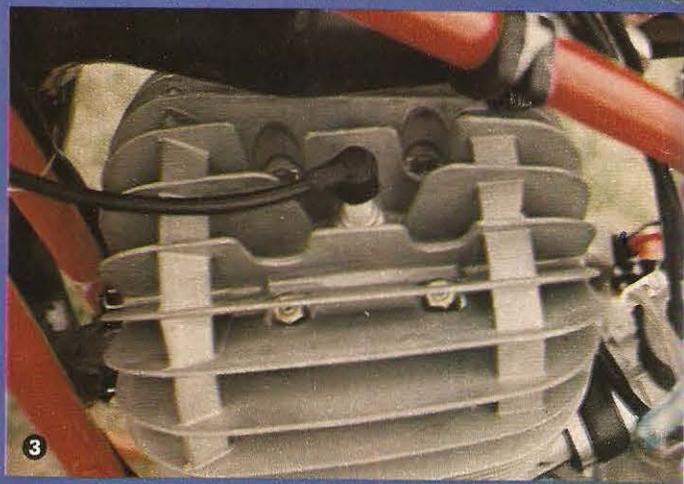


1



2

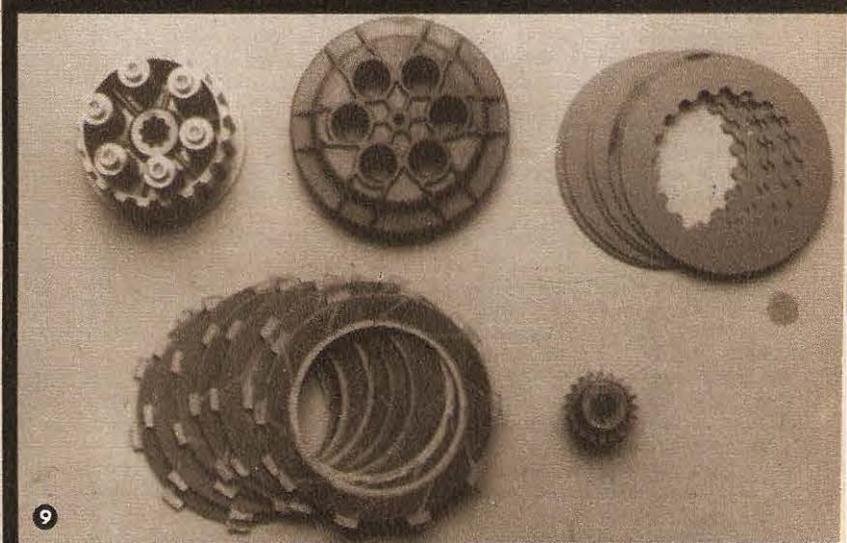
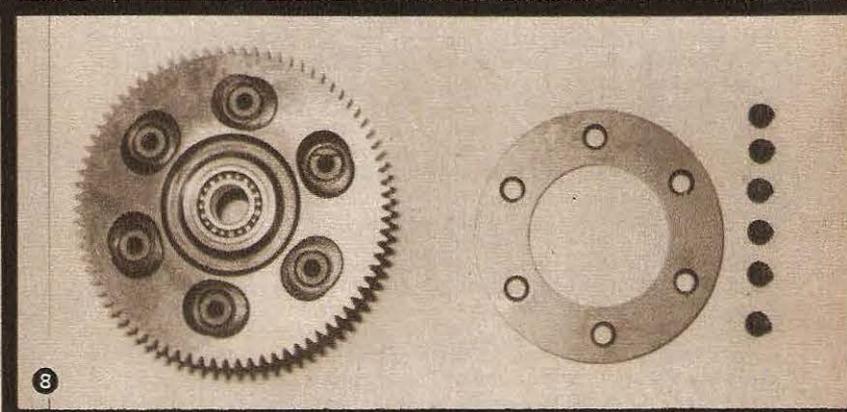
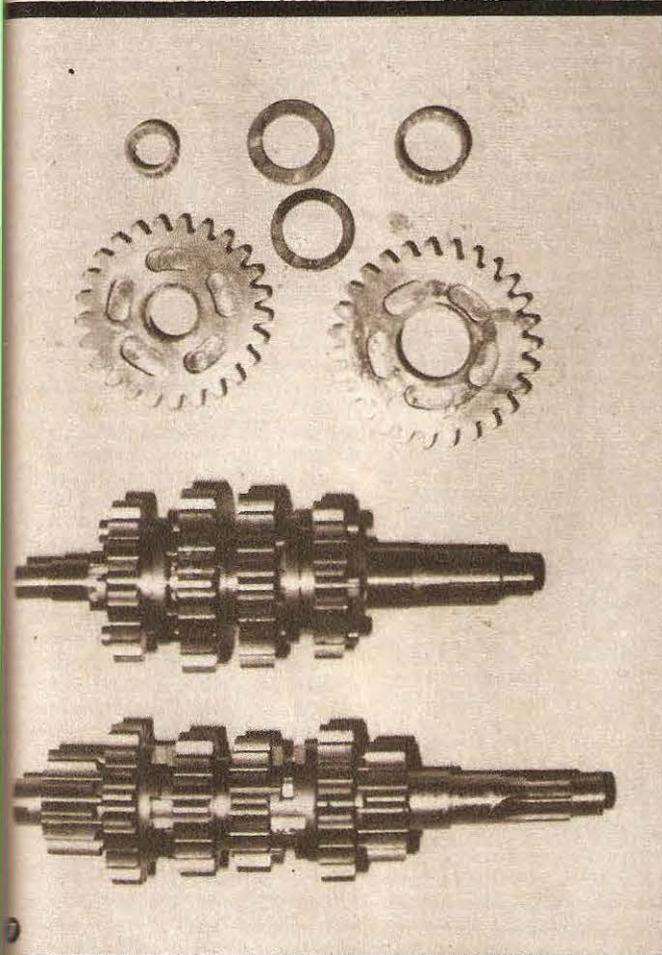
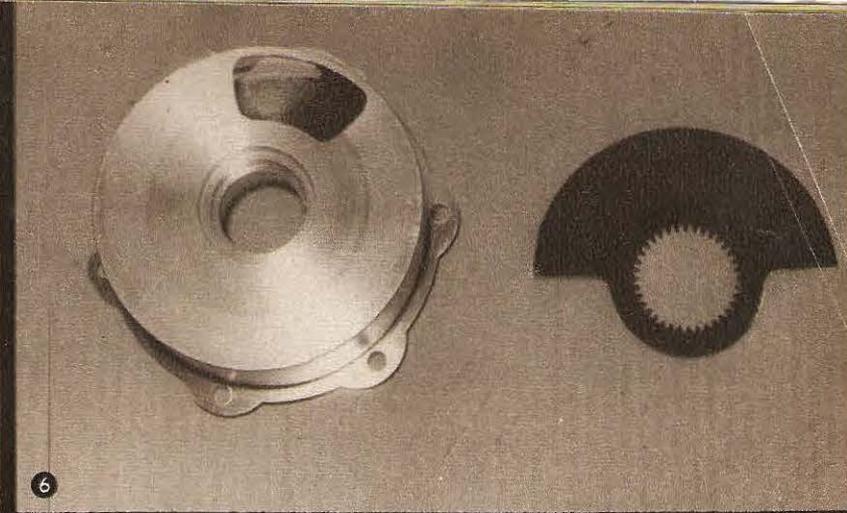
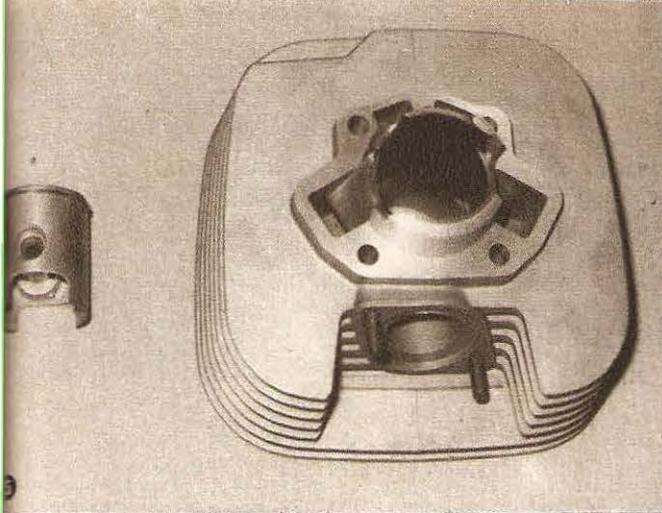
1) La parte ciclistica, qui evidenziata, lascia trasparire la determinazione con cui ad Arcore abbiano realizzato il modello «Replica». Il telaio mostra infatti una robustezza esemplare, senza tuttavia avere delle zone troppo irrigidite (e quindi facilmente soggette a rotture da affaticamento), realizzato cioè con ampie e robuste triangolazioni di tubi, tutti in acciaio al cromo-molibdeno, e fazzoletti di rinforzo saldati a tratti. In evidenza anche la voluminosa scatola di aspirazione, gli ammortizzatori e la forcella Marzocchi, ed il lineare complesso di scarico con il curatissimo silenziatore in alluminio, costruito dalla F.lli Fresco.



3



4



**2.3)** Curatissimi i dettagli. Il manubrio è tenuto in posizione da due grani posti tra le viti di ciascun cavallotto, il fine corsa dello sterzo è ammorbidito da due particolari gommini, mentre (foto 3) i dadi di serraggio della testa sono realizzati in lega di bronzo. Sempre sulla testa, i ponticelli di rinforzo anteriori sono orientati in modo da dirigere l'aria verso la candela per un migliore raffreddamento del motore.

**4)** Il gruppo frizione è alloggiato sotto il coperchio sinistro del carter. Sullo stesso lato vi sono anche il condotto di alimentazione ed il carburatore, un Dellorto PHBE36HS, montato elasticamente con un manicotto in gomma.

**5)** Ogni cilindro della «Replica» è oggetto di

particolari cure. Dopo la fusione, infatti, viene lavorato dai tecnici di Arcore per ben un ora. lo stesso tempo che viene impiegato nella preparazione di quelli delle macchine «ufficiali». Il pistone è un Mahle, con una sola fascia di sezione rettangolare.

**6)** La valvola rotante è realizzata in acciaio, mediante procedimento di trancitura. Nella foto vediamo anche la flangia grezza, dal lato imbiellaggio, con parte del condotto di aspirazione. il disco rotante, oltre ad una fasatura asimmetrica del diagramma di aspirazione (questa avviene direttamente attraverso il carter pompa), ha permesso di adottare due condotti di travaso supplementari, quelli, cioè, che si trovano di fronte allo scarico.

**7)** Il cambio è un sei marce, con ingranaggi sempre in presa e sesta surmoltiplicata. Tutti gli elementi in rotazione sono montati su speciali cuscinetti a gabbie di rullini.

**8)** Molto utile il particolare parastrappi, costituito da elementi elastici in gomma, incorporati nel retro della campana della frizione. Questo accorgimento è stato adottato, per ottenere una minore usura degli ingranaggi di comando del cambio ed una migliore manovrabilità.

**9)** I dischi della frizione ed il coperchio con l'alloggiamento delle molle sono realizzati in una speciale lega di Ergal, di cui alla Gilera dicono che «non si bruciano neanche senz'olio» (tanto per rendere l'idea!).

# PROVA



**MOTORE**  
monocilindrico a due tempi  
**ALESAGGIO - CORSA**  
54 x 53,6  
**CILINDRATA**  
122,7  
**RAPPORTO DI**  
**COMPRESSIONE**  
14:1

**POTENZA MASSIMA**  
26 cv Din alla ruota a 10.500  
g/m  
**ACCENSIONE**  
Dansi elettronica  
**LUBRIFICAZIONE**  
miscela olio-benzina all'1%  
**ALIMENTAZIONE**  
carburatore Dellorto PH BE 36  
MS con filtro in spugna

**ASPIRAZIONE**  
a disco rotante  
**FRIZIONE**  
7 + 7 dischi in bagno d'olio  
**CAMBIO**  
a 6 marce  
**TELAIO**  
doppia culla aperta in acciaio al  
CrMo

## NOTE GENERALI

Vincere, prima ancora di nascere, un campionato italiano senior, tirato e combattuto come quello della 125 è un risultato che poche moto hanno conseguito. Per la Gilera, con la nuova 125 Cross Replica, invece, il titolo di Nani è il primo biglietto da visita, risultato del ritorno alle competizioni della Casa di Arcore. L'ingresso di Gilera nel «circus» del fuoristrada ha segnato, lo scorso anno, un notevole balzo qualitativo per uno sport che in Italia non poteva ancora fregiarsi, da un lato, di un nome illustre come quello dell'azienda lombarda, e dall'altro del primo costante impegno di una grande industria italiana. Oggi il cross fa notizia, è sui quotidiani, in televisione. E questo lo si deve in gran parte all'impegno e al lavoro di Gilera.

Ma passiamo alla moto della prova. Vedere come nasce la Gilera Replica ci ha un po' stupiti. Ci aspettavamo dall'azienda del «gruppo Piaggio» programmi di produzione «alla giapponese», interminabili catene di montaggio per una produzione di serie che spesso ha difficoltà a sposarsi con lo sport del fuoristrada. Invece il sapere che il programma produttivo è di una unità al giorno, che la moto viene assemblata in maniera quasi artigianale, che le lavorazioni del motore sono eseguite a mano dedicando cinque ore per la preparazione dei cilindri e dei carter, ci ha stupito. Insomma il colosso, battendo la generosa strada del «prezzo politico» dedica al cross un impegno artigianale che, tra le altre cose, partorisce una moto molto convincente.

## PARTE CICLISTICA

Per la produzione di serie alla Gilera si è lavorato per trovare un compromesso che renda la moto competitiva in tutte le circostanze. Restano comunque, di massima, le strutture del telaio campione d'Italia, con una geometria non esasperata ed una struttura molto nitida, semplice e robusta. Il telaio è un classicissimo doppia culla in acciaio al cromo-molibdeno. Superiormente si è sposata la soluzione dei due tubi — il superiore a maggior sezione — toni che raggiungono le due estremità del canotto di sterzo. Tutta questa zona è avvolta da ampi fazzoletti in rinforzo in lamiera d'acciaio al cromo-molibdeno tranciata.

La triangolazione dietro al motore è compatta e concava per accogliere l'attacco superiore degli ammortizzatori. Questi hanno una particolarità che è molto cara ai telai delle Gilera da cross, sono poco inclinati, con un assetto poco esasperato che, salvaguardando una buona escursione, non crea problemi di altezza da terra. Il forcellone è anch'esso in acciaio. Vittweeen, il secondo padre di questa moto non crede, ce l'ha detto più volte, nella struttura in alluminio, la considera un vezzo inutile, costoso e che non dà apprezzabili vantaggi, né in termini di peso né di rigidità. Comunque, come leggerete nelle impressioni di guida, la mancanza del forcellone di alluminio non determina, nella Gilera, fenomeni particolari al retrotreno.

Passiamo alle sospensioni. Per la produzione di serie la Gilera non ha potuto utilizzare certo le sospensioni delle moto ufficiali che

sono posteriormente gli ottimi W.P. debitamente riveduti e corretti nel reparto corse di Arcore e nemmeno le forcelle completamente modificate dall'equipe che fa capo a Vittweeen. Ma il risultato è ugualmente ottimo con un riuscito matrimonio con la Marzocchi, grazie agli ottimi AG 4 posteriori e alla nota forcella anteriore con perno in asse. Per le ruote i mozzi Grimeca sono uniti ai bei cerchi della Nordik e alle gomme della Pirelli, anteriormente il Pentacross mentre dietro è usato il tipo MT 16.

Valida anche la componentistica in materiale plastico con una accurata esecuzione degli stampaggi che danno alla moto una finitura complessiva decisamente di buon livello. Uno dei pochi particolari stonati, secondo noi, è nell'esecuzione della staffa ferma ceppo posteriore. Apprezziamo la soluzione del piatto flottante ma, decisamente, quella barra metallica sfioracchiata non è delle più belle. Sempre restando in tema di freni la levetta di comando del mozzo anteriore è un po' troppo sporgente e troppo esposta. Finiamo con la parte comandi che passa bene al nostro esame con manubrio, leve, pedali e pedane ben forgiati e ben studiati.

Insomma una moto strutturalmente semplice, che non si è lasciata suggestionare dalle varie mode correnti. Anziché un mezzo altamente sofisticato, questa Gilera si presenta come una macchina robusta e ben curata. Qualità queste assai apprezzate dalla nutrita schiera dei privati cui potenzialmente si offrirà su tutti i mercati.

## MOTORE

Questo motore fu voluto dalla Gilera agli inizi degli anni '70 quando la Casa di Arcore si lanciò con passione e massiccia organizzazione all'assalto del mondo della regolarità. Le prime esperienze di Gilera sui motori a due tempi per il fuoristrada risalgono agli anni '60 quando Vergani portò in gara un 100, che sul basamento del 125 Regolarità Competizione (un mulo di 4 tempi), si era trasformato in 2 tempi a disco rotante. Da quelle esperienze nacque la nuova serie che copriva la gamma da 100 a 175 cc per poi, in seguito, comprendere anche la quarto di litro.

Adesso di questi motori è rimasto solo l'aspetto estetico e pochi particolari interni. Per il resto la Gilera, con le cure di Vittweeen ha completamente trasformato questo propulsore tirandone fuori 26 cavalli che, come dicono gli addetti ai lavori, superesperti di banchi e diagrammi, sono «belli».

Ma vediamo la struttura di questo motore. Due tempi a disco rotante lievemente corsa corta. Il disco rotante, in acciaio, è calettato alla sinistra dell'albero motore, per minimizzare il viaggio del condotto d'aspirazione il manicoetto dal carburatore al disco è aderentissimo e il carburatore è esattamente alle spalle del cilindro. L'accensione è elettronica Dansi. Il cambio è a sei rapporti e la frizione, nel carter sinistro, è a dischi multipli in ergal in bagno d'olio.

Viste anche le prestazioni e i risultati ottenuti bisogna ammettere che il motore Gilera non dimostra assolutamente la bell'età che ha.

## ESTETICA



Stupisce che da un'azienda che lavora essenzialmente sullo stradale — campo in cui l'aspetto estetico, prima d'ogni altro, sancisce il successo o meno di un modello — siano venute fuori le linee essenziali e pulite di questa 125. La Gilera Replica è indubbiamente assai valida dal punto di vista estetico. Niente di particolarmente originale e stravagante, ma un «design» molto filante, sobrio ma allo stesso tempo aggressivo, con tratti decisi e morbidi contemporaneamente. Il contrasto cromatico del rosso per il serbatoio e il te-

laido, del bianco per parafanghi e fianchetti e del nero per il motore, e stranamente per il forcellone, è una «cromia» nota e sfruttata ma che certo non ha ancora stancato il pubblico degli appassionati. L'unico appunto che ci sentiamo di muovere a questa moto è dedicato all'aspetto estetico del motore. Indubbiamente il basamento risente del fatto che fu progettato qualche anno fa. L'ingombro è massiccio, l'aspetto globale un po' pesante. Anche i fianchetti sono un po' troppo ampi, ma non stonano grazie al contrasto di colore.

## SOSPENSIONI

forcella Marzocchi  $\varnothing$  35; escursione è: mm; ammortizzatori Marzocchi AG4 escursione 149 mm.

## MOZZI

ant. e post. Grimeca conici

## CATENA

Regina 5/8" x 1/4" con 102 perni

## PNEUMATICI

Pirelli - ant. 3,00 x 21" MT 25 E; post. 4,00 x 18" MT 16

## CERCHI

Nordik in lega leggera

## SERBATOIO CARBURANTE

capacità lt. 6,8

## DIMENSIONI

interasse 1425 mm, lunghezza

2120 mm, larghezza manubrio 840 mm, peso a vuoto 92 Kg.

## PREZZO

Lit. 2.075.000 IVA compresa

## COSTRUTTORE

Piaggio - Azienda Gilera - Via Cesare Battisti, 68 Arcore (MI)

Per questa prova il MOTOCROSS TEST TEAM era composto da PAOLO DE MONTE, GABRIELE GOBBI, GIANFRANCO PALMA e RUGGERO UPIGLIO

## IMPRESSIONI DI GUIDA

Nonostante la linea semplice e pulita, in contrasto con quella delle altre 125 attualmente in produzione, ci si rende conto fin dal primo impatto che la Gilera 125 Replica è invece a queste allineata per ciò che concerne l'altezza da terra. Ormai non si scappa: nel cross chi non si avvicina il più possibile a 300 mm. di escursione alle ruote è fuori gioco. Quindi eccoci pronti a fare il solito «saltello» per montare in sella, dopodiché potremmo dire che il peggio è fatto, perché ci si trova immediatamente a proprio agio. Le pedane si trovano in posizione piuttosto bassa e ciò porta di conseguenza, con il pilota in sella, all'abbassamento del baricentro e ad un minor affaticamento nel passare dalla posizione di guida seduta a quella eretta. Tutto OK anche per il manubrio, con comandi (è il caso di dirlo) perfettamente a portata di mano.

Avviamo il motore con estrema facilità e ci apprestiamo a sopprimere con una energica «sfizionata» all'immane «buco» ai bassi che inevitabilmente si riscontra nelle 125 competitive. Prima sorpresa: il «buco» non c'è, o meglio è un... forellino, perché la moto va via senza problemi e senza necessità di accelerate superflue. Ottenere questo, di per sé non è difficile, ma lo diventa se si vuole un motore che giri forte anche agli alti regimi e dobbiamo dire che nel caso specifico il risultato è realmente sorprendente. In tutta sincerità un arco di utilizzazione così ampio non l'avevamo mai riscontrato in una macchina di questa cilindrata. Ma è de-

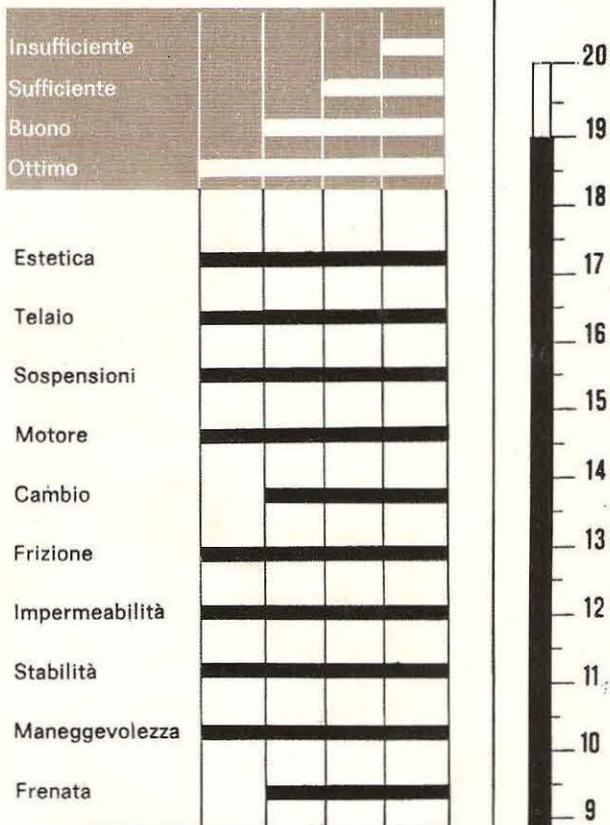
stino che i piaceri non possano durare a lungo e infatti poco dopo più di mezz'ora dall'inizio della nostra sgroppata sulla nuova (e in fase di omologazione) pista di Ceriano Laghetto, arriva uno dei tanti scrosci di pioggia di questo maggio «autunnale» e siamo costretti ad una ritirata strategica. Tutto questo però non prima di aver riscontrato l'ottima bilanciatura del telaio che consente al pilota di correggere eventuali sbandate senza eccessivi spostamenti, sia durante i salti sia in curva, dove l'aderenza è perfetta. Il pilota è così portato a condurre in modo veloce ma pulito, evitando inutili perdite di tempo in derapate troppo accentuate. La maneggevolezza del mezzo nelle curve strette è veramente notevole: infatti è sufficiente un avanzamento del peso per cambiare velocemente direzione, caratteristica che possiamo attribuire alla forcella, a lunga escursione, ma con il perno in asse. Anche posteriormente le sospensioni assolvono bene il loro compito, assorbendo perfettamente le asperità del terreno sia in accelerata sia in staccata. Un appunto va fatto al freno posteriore che è dotato di piste dei ceppi cromate e che determinano con il materiale di attrito un impatto forse troppo violento. Il freno anteriore è invece docile e progressivo e non favorisce l'impuntarsi della ruota. Tutto bene anche per quanto riguarda il cambio (qualche difficoltà per trovare il folle) e la frizione; difetti funzionali in questo senso non possono che essere attribuiti ad un cattivo uso da parte del pilota.

Essendo questa moto in fase di introduzione sul mercato, non sono ancora stati comunicati i prezzi dei ricambi originali.

### Regolazioni e manutenzione.

- Accoppiamento pistone + cilindro 0,05
- Volume camera di combustione cmc. 11,15 misurato sul bordo superiore filetto candela.
- Anticipo accensione 16° prima del P.M.S.; controllata al pistone mm. 1,14 prima del P.M.S.
- Qualità olio scatola del cambio Kg. 1,2 tipo SAE 30.
- Fasatura disco rotante: il vano della brocciatura, contrassegnato sul disco con la freccia, deve coincidere col dente del mozzetto in corrispondenza della chiave sulla l'albero motore.
- Quantità olio per ogni stelo della forcella anteriore c.c. 270 tipo SAE 10.
- Pressione serbatoio aria sospensione posteriore Atm 8 + 10.
- Regolazione catena: allineare i tre assi: pignone, fulcro forcellone, ruota posteriore, indi controllare lo sbalzo della catena; deve risultare di circa 30 mm.

## I PUNTI... IN LINEA



Il punteggio assegnato dal Motocross Test Team viene graficamente tradotto in linee per ognuna delle 10 voci elencate; la loro somma darà «la linea di paragone» che permetterà un confronto indicativo fra i punteggi da noi attribuiti alle varie moto. (Ogni tacca sulla tabella corrisponde a cm. 0.5 sull'«indice di gradimento»).



INDICE DI GRADIMENTO

20  
19  
18  
17  
16  
15  
14  
13  
12  
11  
10  
9  
8  
7  
6  
5  
4  
3  
2  
1  
0