

moto magazine

38



HONDA CBR 1000F/ CBR 600F

GILERA 125 MX-1 RECORD

BMW K1

NOVITA' BOOM

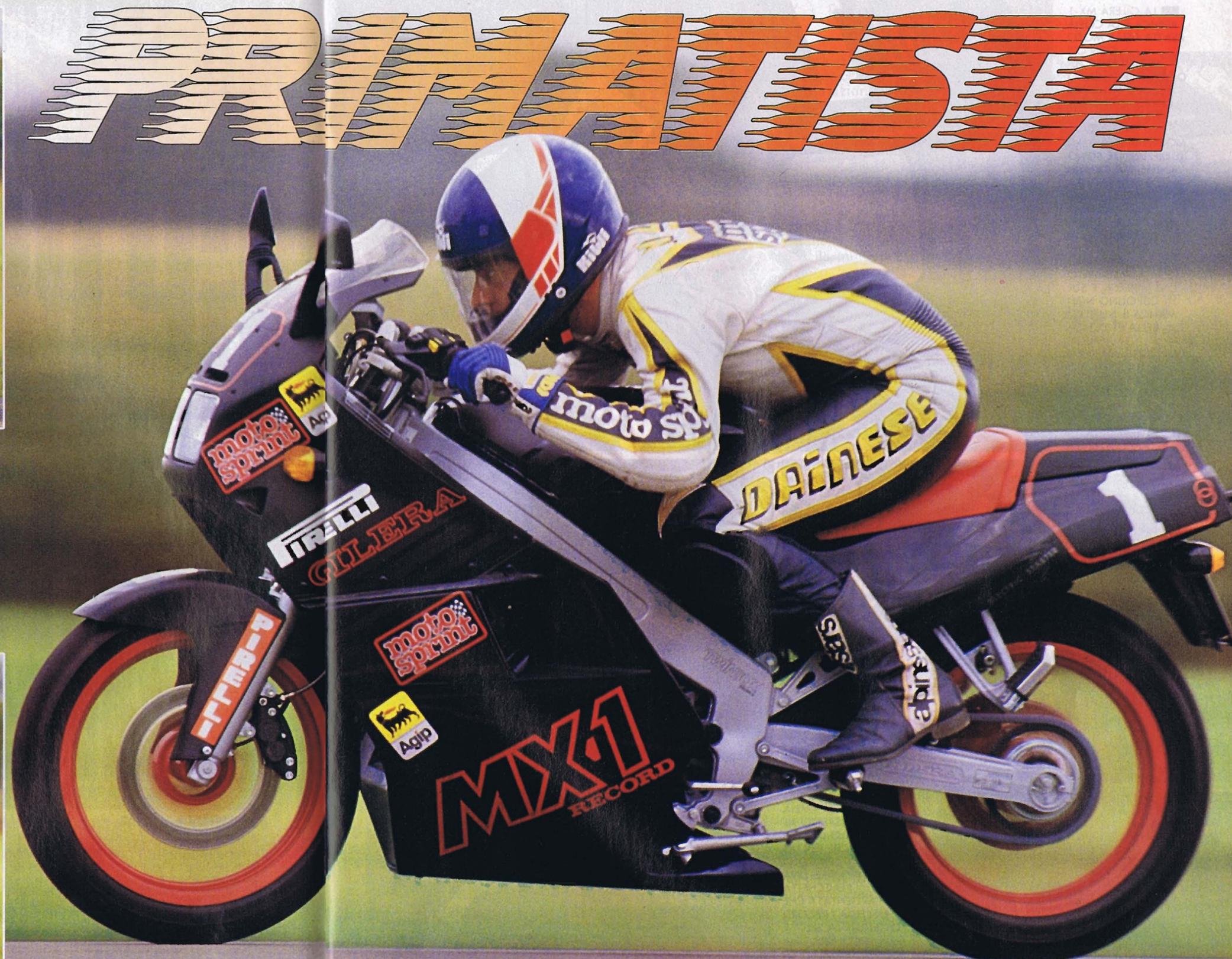


**GP BRASILE
WIMMER TAMPONA GARRIGA
PONS RE DELLA 250**



GILERA 125 MX-1 RECORD

Le repliche esatte delle moto con cui sono stati ottenuti quattro record a Nardò - Look aggressivo e finiture accuratissime



PRIVATISTA

■ LA GILERA MX-1 REPLICA È LA COPIA ESATTA DELLA MOTO CON CUI MOTOSPRINT HA OTTENUTO QUATTRO RECORD MONDIALI DI VELOCITÀ SULLA PISTA DI NARDÒ. RISPETTO AL MODELLO STANDARD LE DIFFERENZE SONO MINIME, MA CAMBIA LEGGERMENTE LA GRAFICA: SULLA REPLICA CI SONO INFATTI GLI ADESIVI DI TUTTI GLI SPONSOR CHE AVEVANO APPOGGIATO L'IMPRESA, E SUL CUPOLINO NON MANCA IL NUMERO 1 IN BELLA EVIDENZA. LA REPLICA, DISPONIBILE IN NERO LUCIDO-NERO OPACO OPPURE IN BIANCO-ROSSO, ADOTTA UN FRENO A DISCO DA 260 MM Ø SULLA RUOTA ANTERIORE ■



■ IL SERBATOIO NON CAMBIA RISPETTO AL MODELLO «BASE», TRANNE CHE PER UN PICCOLO PARTICOLARE: UNA PLACCHETTA ARGENTATA CHE RICORDA I RECORD OTTENUTI. LA SELLA È BICOLORE, UNA COSA CHE SI APPREZZA PARTICOLARMENTE SULLA MX-1 NERA. SUL CODINO NON MANCA IL NUMERO DEL RECORD ■



E PENSARE che tutto era cominciato quasi per scherzo! Fin dal primo test della Gilera MX-1, effettuato ad inizio primavera, il grande feeling con questa sopraffina ottavo di litro sportiva ci aveva spinto a valutare la possibilità di realizzare qualcosa di più concreto, magari un collaudo finalmente inedito. Durante questa stagione particolarmente intensa di convivenza (nella quale noi e la piccola supersportiva Gilera abbiamo imparato a conoscerci ed a comprenderci) abbiamo capito che era la moto giusta per tentare quell'impresa che accarezzavamo da tempo: la conquista di un record mondiale di velocità con una motocicletta di serie.

E le risultanze della successiva «prova totale», che avevamo titolato «Il senso della misura» proprio per porre l'accento sul grande equilibrio meccanico/ciclistico che caratterizza la 125 di Arcore, non hanno fatto altro che consolidare la sensazione: avevamo finalmente trovato il partner giusto, una macchina certamente sicura e veloce, ma soprattutto estremamente affidabile. Così in pochissimo tempo abbiamo messo in piedi la nostra avventura sulla pista di Nardò, che è sfociata nella conquista di ben quattro record mondiali.

PRIMATI - A dire la verità eravamo partiti per conquistarne almeno uno, ma poi, si sa, una ciliegia tira l'altra... Alla fine nel nostro carniere c'erano i record mondiali sulle 6 ore (alla media di 162,648 km/h), sui 1000 km (coperti in 6 ore e 8', alla media di 162,646 km/h), sulle 12 ore (160,265 km/h) ed infine quello più glorioso, sulle 24 ore, percorrendo oltre 3729 km a 155,413 km/h di media. Un'impresa che ha esaltato noi che l'abbiamo vissuta (con gli amici e colleghi Dario Ballardini, Corrado Curti, Riccardo Cusi, Carlo Iotti, Silvio Riccò, Luigi Rivola e Franco Rossi) e che un certo interesse deve averlo riscosso, visto che la storia è stata ripresa da parecchi giornali stranieri, dalla Spagna, all'Australia, al Giappone.

REPLICA - È chiaro che ci ha particolarmente lusingato il fatto che la Gilera abbia voluto celebrare l'impresa allestendo una curatissima «Record Replica», con tanto di targhetta argentata commemorativa sul dorso del serbatoio, che viene commercializzata in questi giorni su tutto il territorio nazionale. Ed è stato con un poco di commozione che abbiamo rivisto le «nostre» MX-1, assolutamente identiche, anche se molto meglio rifinite, alle macchine che hanno corso a Nardò. Le MX-1 «Record» sono infatti caratte-

rizzate dagli stessi colori, grafiche e personalizzazioni delle macchine di Nardò, comprese le variazioni alla strumentazione che avevamo previsto per il record, con tacche di riferimento adesive su tachimetro e contagiri, che aumentano la sicurezza nell'utilizzazione sportiva.

Due le livree disponibili, le stesse delle due MX-1 di Nardò, e cioè quella nuova ed estremamente affascinosa della numero 1 in due tonalità di nero (lucido e opaco), e quella nel più classico bianco/rosso della numero 2. Ma quello che a nostro avviso va sottolineato è che nonostante la maggior cura e dotazione di soluzioni estetico-funzionali, alle quali va aggiunto il bellissimo supporto moto posteriore amovibile (come per le vere moto da corsa) realizzato in tubolare di acciaio, la Gilera ha lodevolmente mantenuto una quota di commercializzazione identica a quella della MX-1 standard.

Le modifiche estetiche più appariscenti, evidenti soprattutto sulla versione in livrea nera, sono la sella bicolore (che fa sembrare la MX-1 una monoposto), le tabelle portanumero che recano il numero «1» e le numerose decals di chi ha collaborato all'impresa: *Motosprint*, Agip e Pirelli.

COMPORTEMENTO - Anche per la versione «*Motosprint-Record*», in fatto di comportamento e note di utilizzazione valgono le considerazioni che abbiamo già abbondantemente espresso al proposito nell'ambito della prima prova di assaggio e della successiva prova totale. In questa sede ci preme ricordare come la MX-1 ci sia sembrata, nell'ambito dell'inflazionata categoria delle motoleggere sportive, uno dei prodotti più maturi ed armonici sul mercato.

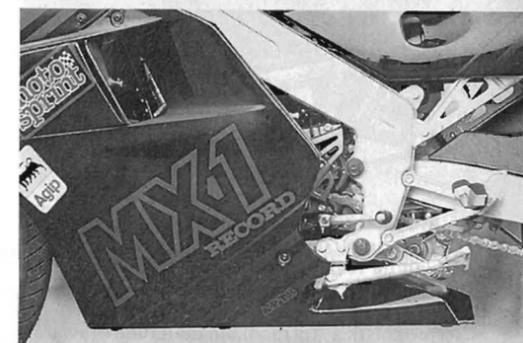
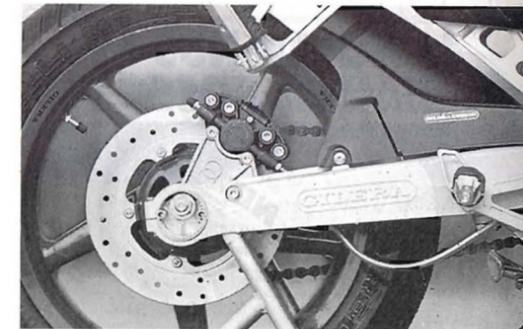
Certo non ha stabilito record in velocità o accelerazione, ma il suo affidabile monocilindrico a due tempi fornisce prestazioni tutte ben livellate verso l'alto (in velocità di punta ha raggiunto i 157,3 km/h, in accelerazione passa da 0 a 100 km/h in 8"4 e copre i 400 metri in 15"72 con velocità di uscita di 132,9 km/h, ed inoltre fornisce ottimi consumi con una percorrenza di 24,8 km/litro alla velocità costante di 90 km/h), che risultano sempre ben gestite e controllate da una ciclistica straordinariamente a punto, perché precisa e sfruttabilissima, veloce negli inserimenti in curva nonché in grado di raggiungere notevolissime pieghe grazie anche all'apporto delle coperture Pirelli MT 75.

c. b.

Foto Gheo

PRIMATISTA

GILERA 125 MX-1 RECORD



■ SULLA RUOTA POSTERIORE OPERA UN DISCO DA 240 MM Ø. LA SOSPENSIONE È AD ARTICOLAZIONE PROGRESSIVA, CON IL MONOAMMORTIZZATORE CHE VIENE SOLLECITATO DA UNA SERIE DI BIELLISI SECONDO LO SCHEMA GILERA POWER DRIVE. IL TELAIO È BITRAVE IN ACCIAIO ■

SCHEDA TECNICA

MOTORE: monocilindrico a due tempi, inclinato in avanti, raffreddato a liquido. Distribuzione regolata dal movimento del pistone, con valvola lamellare all'induzione e valvola APTS 2 sullo scarico. Alesaggio e corsa: 56x50,5 mm. Cilindrata: 124,38 cm³. Rapporto di compressione: 13:1. Alimentazione con un carburatore Dellorto da 28 mm Ø. Lubrificazione con circuito di miscelazione automatica. Accensione elettronica a scarica capacitiva con anticipo variabile. Avviamento a kick-starter ed optional elettrico.

TRASMISSIONE: primaria ad ingranaggi, secondaria a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio e cambio a sei velocità con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali.

TELAIO: bitrave scatolato «twinbox» in acciaio, con parte posteriore in alluminio. Sospensione anteriore a forcella oleopneumatica con escursione di 130 mm; posteriore con sistema Power Drive monoammortizzatore oleopneumatico con escursione ruota di 125 mm. Freni: anteriore a disco da 260 mm Ø; posteriore a disco da 240 mm Ø. Pneumatici Pirelli MT 75 anteriore 100/90-16; posteriore 120/80-16.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza 1950 mm; interasse 1350; peso a secco 118 kg.

CAPACITÀ SERBATOIO: 17 litri (di cui 2,5 di riserva).

PRESTAZIONI DICHIARATE: potenza massima APTS 28 CV a 10000 giri; velocità massima: non dichiarata.

PREZZO «CHIAVI IN MANO»: L. 5.000.000 (in omaggio verrà data la videocassetta del record).