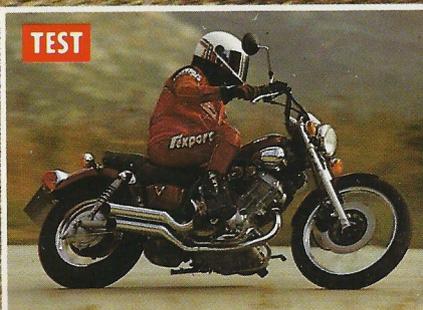
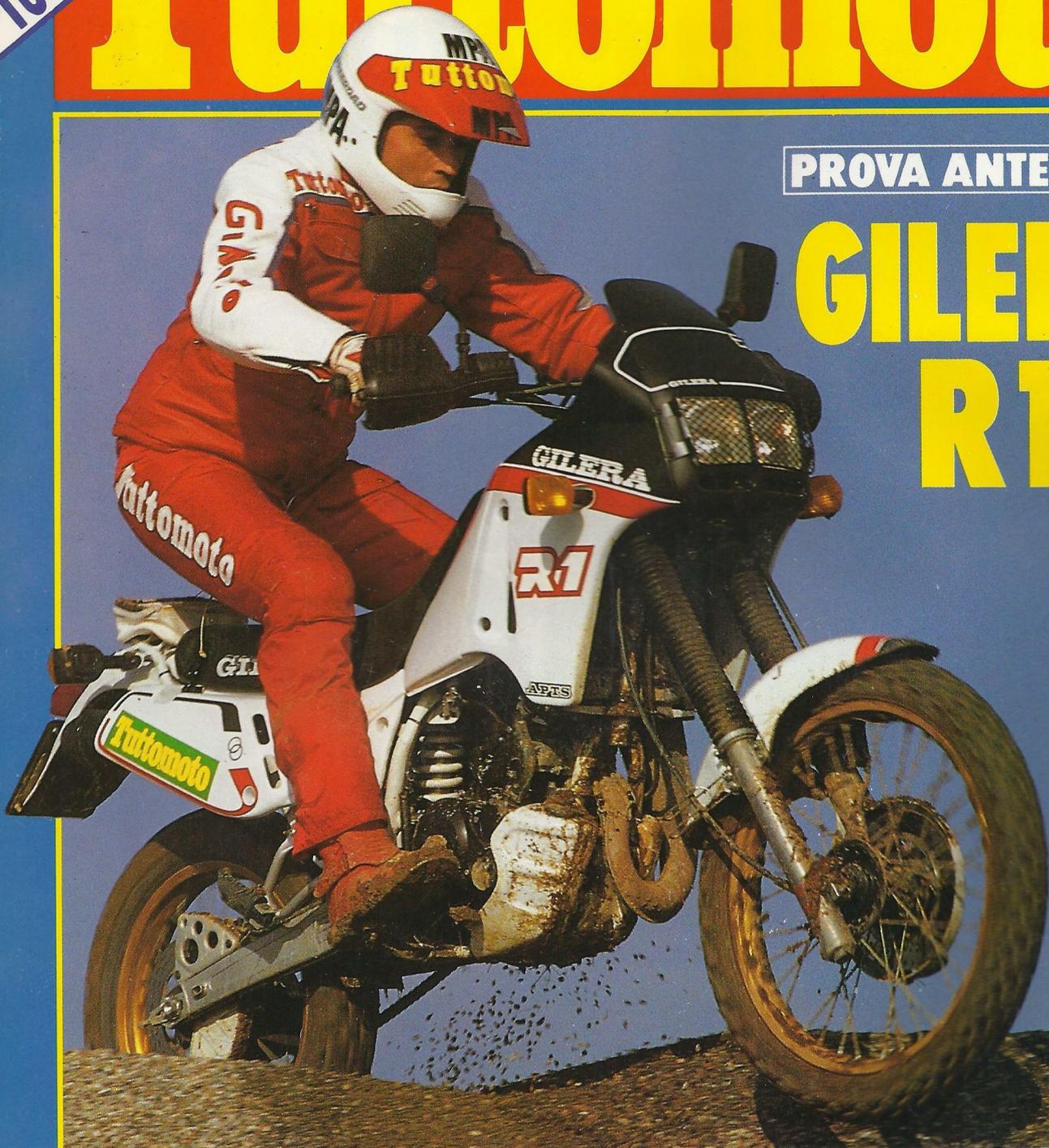


TUTTO A COLORI

# Tuttomoto

PROVA ANTEPRIMA

## GILERA R1



TEST

YAMAHA XV 535



TEST

VALENTI CROSS 80



MANUTENZIONE

CAGIVA FRECCIA 125

# GILERA R1 125: LA GRANDE ENDURO FORMATO RIDOTTO

di **Luca Benedetti**  
foto di **Roberto Cattone**

La nuova fuoristrada della Casa di Arcore è bella a vedersi e docile nella guida. Adatta a tutti, passa senza problemi dall'asfalto allo sterrato. Il comfort è notevole e la rumorosità modesta. In optional l'avviamento elettrico

**D**opo alcuni anni di "riflessione", la Gilera si è decisamente ributtata nella mischia. Durante l'ultimo Salone di Milano la gloriosa Casa di Arcore ha presentato infatti numerosissime novità fra le quali la R1, oggetto di questa nostra prova, e la XR1, strutturalmente simile, anche se più adatta a un uso stradale.

---

## ESTETICA 9

---

La R1 ricorda molto da vicino la RC 600 quattro tempi ufficiale portata in gara lo scorso anno da Guglielmo Andreini. Decisamente riuscita la linea: infatti le sovrastrutture comprendono un cupolino ben raccordato con il serbatoio e i fianchetti portanumero. In previsione di un utilizzo nei rally è prevista la possibilità di inserire un serbatoio supplementare dietro il portanumero di sinistra. Il gruppo ottico è composto da due fari protetti da un'efficace griglia. Sempre a livello estetico sono da ricordare le protezioni in plastica per i dischi e il paracoppa, sempre in materiale plastico, all'interno del quale è possibile inserire degli attrezzi supplementari in aggiunta a quelli sistemati dietro il fianchetto. L'unica nota negativa è rappresentata dalle staffe del passeggero poco raccordate con la filante linea della enduro di Arcore.

---

## COMANDI 9

---

Appena in sella si apprezza subito la posizione di guida nonostante il manubrio sia di foggia  
(segue a pag. 34)



Arcore (Milano). Ecco la Gilera R1 in un ambiente in cui si trova a suo agio. Pur non essendo una moto specifica per questo tipo di situazioni la R1 permette di togliersi delle soddisfazioni fuoristrada.





## GILERA R1 125

(segue da pag. 32)

già un po' antiquata e non robustissimo. Manopole e leve sono di eccellente fattura e posizionate razionalmente. La strumentazione è più che completa e comprende pure un trip-master. Risultano utilissimi, soprattutto nella stagione fredda, i paramani.

### MOTORE 8

Il motore è dotato di lubrificazione separata e, naturalmente, di valvola sullo scarico, qui denominata APTS 2, poiché si tratta di un'ulteriore evoluzione del sistema già applicato sulle altre due tempi della Casa di Arcore. La presenza dell'albero controrotante contribuisce in modo determinante a contenere le vibrazioni. La potenza è erogata con una sufficiente fluidità e ben ripartita nell'arco dei sei rapporti. Come optional è disponibile anche l'avviamento elettrico, del tutto superfluo tuttavia su un motore di simile cilindrata.

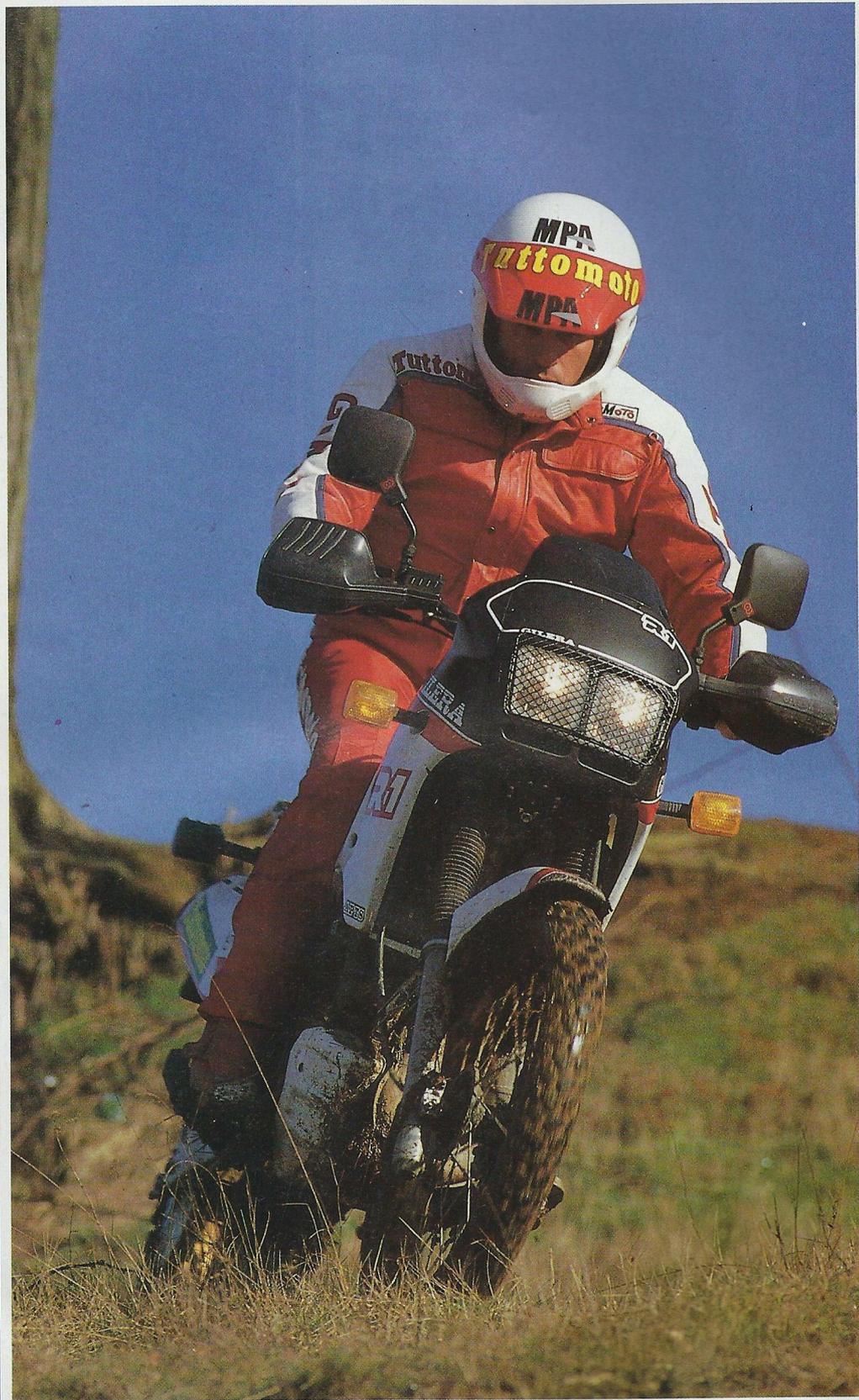
### SOSPENSIONI 9

La forcella è una Paioli teledraulica, mentre l'ammortizzatore posteriore lavora tramite un sistema progressivo denominato "Power-Drive", nato dalla esperienza Gilera nelle competizioni di cross. Da notare che il forcellone in lamiera stampata presenta la particolarità di avere la sezione variabile in funzione delle sollecitazioni. Eccellenti le doti ammortizzanti delle sospensioni in ogni condizione d'impiego.

### FRENI 9

Il freno a disco anteriore è diventato ormai d'obbligo anche sui ciclomotori, ben diverso invece il discorso per quello posteriore.

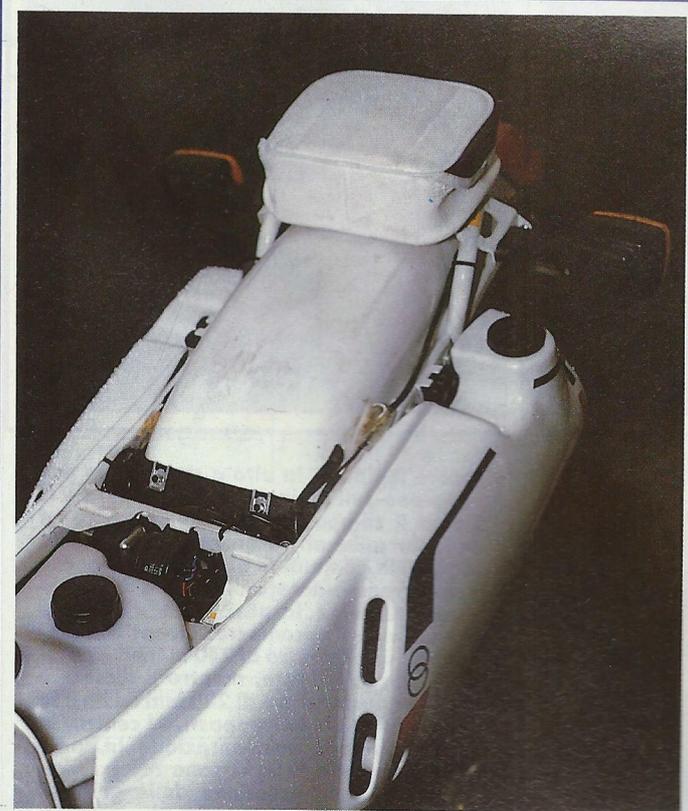
(segue a pag. 36)



Arcore (Milano). Uno spettacolare passaggio reso possibile dall'impostazione fuoristradistica che i tecnici hanno dato alla nuova Gilera 125 R1. Se pensate di dedicarvi spesso a questo tipo di evoluzioni vi consigliamo di non richiedere l'avviamento elettrico, fornito come optional, risparmiando così sul peso e sul prezzo del mezzo, che è di 4.195.000 lire. Se invece amate la vita comoda l'avviamento elettrico costa 295.000 lire. In ogni caso la Gilera R1 rimane una motocicletta non esasperata con la quale andare anche a scuola o a passeggio.



Arcore (Milano). Sopra, una vista laterale della Gilera 125 R1 da cui si nota subito il look particolarmente aggressivo e moderno. La Gilera in questi ultimi anni ha compiuto notevoli sforzi anche sul piano estetico per tutta la gamma dei suoi modelli, ottenendo brillanti successi, di cui una dimostrazione è senza dubbio questa nuovissima realizzazione. In basso a sinistra: la sella è trattenuta da due pratici ganci mentre risultano un po' esposte le frecce, soprattutto le anteriori, che avremmo preferito montate elasticamente. In basso a destra, il doppio faro, oltre ad aumentare il campo visivo, si sposa perfettamente alla linea corsaia.





## GILERA R1 125

(segue da pag. 34)

stiere riservato solo ai modelli di maggiore prestigio, come è il caso della nostra R1. L'impianto nel suo complesso si comporta egregiamente sia sull'asfalto sia sullo sterrato, fornendo una frenata sempre pronta e progressiva.

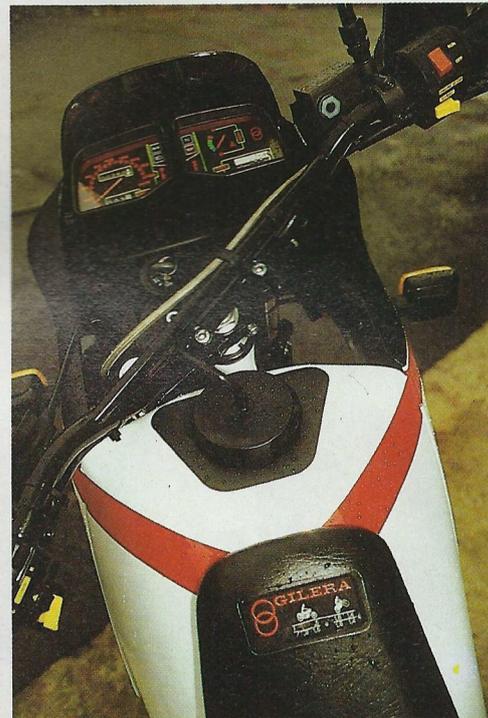
### SU ASFALTO 9

Sull'asfalto la moto non denuncia particolari difetti, il motore risulta molto docile anche se forse penalizzato da una rapportatura finale leggermente lunga. Molto buono, come era prevedibile, il comportamento in frenata, grazie ai due poderosi dischi e alla forcella che affonda con grande progressività. Gli specchi retrovisori, oltre a non vibrare, hanno anche positivamente superato alcuni crash-test causati dal fondo viscido incontrato nel corso della prova. Leggera e maneggevole la R1 non trova alcuna difficoltà a muoversi nel traffico cittadino. Contenuta la rumorosità di scarico.

### SU STERRATO 7

Al primo impatto sul fondo sterrato la R1 si presenta con un avantreno molto solido che, pur se penalizzato da una copertura di tipo stradale, permette di curvare con sicurezza aiutandosi con il controsterzo quando il retrotreno perde aderenza. Il comportamento in frenata è più che soddisfacente. Soprattutto l'anteriore risponde con estrema prontezza e progressività, mentre il disco posteriore può risultare sin troppo potente se usato con scarsa attenzione. La taratura della forcella è ottimale, sia in frenata sia in curva. Meno positivo il giudizio sull'ammortizzatore posteriore, regolabile

(segue a pag. 39)



Arcore (Milano). In alto a sinistra, un primo piano sull'avantreno della Gilera R1. Buono il comportamento del disco come della forcella efficacemente protetta da soffiotti in gomma. In alto a destra: anche il retrotreno è dotato di freno a disco abbondantemente forato. Disco e relativa pinza sono efficacemente riparati. L'anteriore ha un diametro di 240 mm ed è dotato di pinza flottante, mentre il diametro del disco posteriore è di 230 mm ed ha una pinza a pistoni contrapposti. Al centro, la ricca e completa strumentazione. In basso a sinistra: sulla sella ci sono alcune indicazioni circa la pressione delle gomme.



Arcore (Milano). Ancora un passaggio crossistico che ha impegnato la Gilera R1. La moto si adatta perfettamente anche ad un uso prettamente stradale e raggiunge, in posizione abbassata, 140 km/h. In questa situazione i due dischi assicurano una frenata potente coadiuvati dai pneumatici, non adatti però a un fuoristrada "duro".

## PARLA IL SECONDO

● Sulla Gilera R1 si sta comodi anche in due. La lunga sella infatti permette un'agevole collocazione di un eventuale passeggero che non risulta affaticato anche dopo tanti chilometri di strada. Anche le staffe sono razionalmente collocate, e tutto ciò, insieme alla mancanza di vibrazioni, assicura trasferimenti confortevoli resi anche sicuri dalla gradita presenza del doppio disco molto efficace.

## PER CHI È ADATTA

● Il settore delle moto da enduro generalmente è consigliabile ad una vasta gamma di utenti. Si tratta infatti, e la Gilera R1 ne è una conferma, di modelli caratterizzati da motori molto docili, in grado di fornire buone prestazioni senza rivelarsi difficili da condurre. I vari gadgets previsti dalle Case, come l'avviamento elettrico, ne rendono l'uso ancora più facile. Una moto per tutti quindi, per il neofita che vuole prendere confidenza con il fuoristrada senza troppi traumi, per chi la usa per andare a scuola il mattino e a fare quattro salti il pomeriggio nei campi fuori città, e infine, perché no, per le ragazze sportive, compreso quelle non troppo esperte.

### LE CONCORRENTI DELLA GILERA R1 125

#### Caratteristiche tecniche

Motore
Cilindri
Cilindrata
Potenza
Coppia
Cambio
Aspirazione
Avviamento
Telaio
Sospensione anteriore
Sospensione posteriore
Pneumatico anteriore
Pneumatico posteriore
Freno anteriore
Freno posteriore
Serbatoio
Peso a secco
Prezzo con IVA

#### Gilera R1 125



2 tempi
1
124,38 cc
27,5 CV a 9750 giri
non dichiarata
6 rapporti
lamellare
pedale
monoculla sdop.
forcella teleidr.
Power Drive
90/90-21
4.60 x 17
disco da 240 mm
disco da 230 mm
13 litri
115 kg
L. 4.195.000

#### Aprilia Tuareg 125



2 tempi
1
123,6 cc
25 CV a 9000 giri
2,2 kgm a 8000 giri
6 rapporti
lamellare
elettrico
monoculla sdop.
forcella teleidr.
APS
2.75 x 21
4.60 x 17
disco da 240 mm
disco da 240 mm
18 litri
120 kg
L. 3.980.000

#### Cagiva Lucky 125



2 tempi
1
124,6 cc
27 CV a 9000 giri
2 kgm a 8000 giri
6 rapporti
lamellare
elettrico
monoculla sdop.
forcella oleodin.
Soft-damp
2.75 x 21
4.60 x 17
disco da 230 mm
disco da 220 mm
14 litri
120 kg
L. 4.398.000

#### Honda MTX 125 R.S.

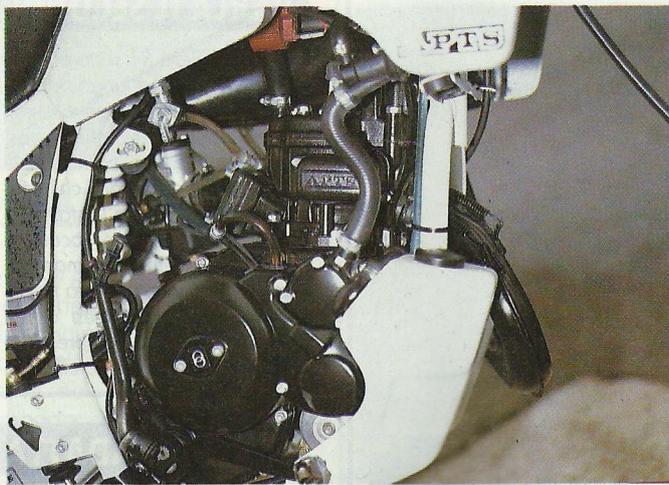


2 tempi
1
124,5 cc
23 CV a 8500 giri
1,77 kgm a 7500 giri
6 rapporti
lamellare
pedale
monoculla sdop.
forcella pneumidr.
Pro-Link
3.00 x 21
4.60 x 18
disco da 240 mm
tamb. da 110 mm
11 litri
115 kg
L. 4.195.000

#### Yamaha Ténéré 125



2 tempi
1
123 cc
22,2 CV a 7500 giri
2 kgm a 7500 giri
6 rapporti
lamellare
pedale
monoculla sdop.
forcella teleidr.
Monocross
3.00 x 21
4.60 x 18
disco da 220 mm
tamb. da 220 mm
21 litri
119 kg
L. 4.490.000



Nella foto in alto a sinistra, la pompa del freno posteriore che risulta efficacemente protetta, a fianco la marmitta conformata in modo da non intralciare nella guida. Sopra, la linea ben riuscita della Gilera R1 con il doppio faro protetto da una griglia che accentua l'aggressività della linea.

## SCHEDA TECNICA

<b>Motore:</b>	monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido con pompa di circolazione
<b>Distribuzione:</b>	a lamelle in fibre di carbonio
<b>Alesaggio x corsa:</b>	56 x 50,5 mm
<b>Cilindrata:</b>	124,38 cc
<b>Compressione:</b>	13:1
<b>Potenza massima:</b>	27,5 CV a 9750 giri
<b>Coppia massima:</b>	non dichiarata
<b>Trasmissione:</b>	primaria ingranaggi, secondaria catena
<b>Avviamento:</b>	kick starter, optional elettrico
<b>Frizione:</b>	multidisco in bagno d'olio
<b>Cambio:</b>	a sei rapporti
<b>Telaio:</b>	a culla sdoppiata chiusa in tubi d'acciaio
<b>Sospensioni:</b>	forcella teleidraulica (corsa 270 mm), forcellone oscillante sistema "Power Drive" (corsa 270 mm)
<b>Freni:</b>	ant. a disco (240 mm), post. a disco (230 mm)
<b>Pneumatici:</b>	ant. 90/90-21; post. 4.60 x 17
<b>Dimensioni:</b>	lunghezza 2155 mm; larghezza 850 mm; altezza sella 890; interasse 1440 mm
<b>Peso a secco:</b>	115 kg
<b>Capacità serbatoio:</b>	13 litri (2 litri di riserva)

## PRESTAZIONI

<b>Accelerazione e velocità</b>	400 m da fermo 17,42 velocità massima 140 km/h
<b>Velocità nelle varie marce</b>	in prima 36,22 km/h in seconda 53,90 km/ora in terza 74,41 km/ora in quarta 94,59 km/ora in quinta 116,84 km/ora in sesta 137,77 km/ora
<b>Consumi e autonomia</b>	extraurbano 22 km/l urbano 20 km/l medio 18 km/l autonomia 270 km
<b>Scarti al tachimetro</b>	a 60 km/ora reali 52,4 a 90 km/ora reali 79,8 a 120 km/ora reali 112,6
<b>Spazi di frenata</b>	a 50 km/ora 9,8 m a 120 km/ora 56 m

## LA VERSATILE R1 PASSA DAL GHIACCIO AL DESERTO

La Gilera ha allestito due versioni speciali della sua R1 125, una destinata alle gare di Ice Cross e l'altra realizzata appositamente per la partecipazione alla Parigi-Dakar. La Gilera da Ice Cross è dotata di pneumatici Pirelli chiodati e tassellati e il parafango posteriore è stato allungato fino a coprire il mozzo. Inoltre è stato eliminato il fanale anteriore. La Gilera "da ghiaccio" si è comportata benissimo in gara, arrivando per ben tre volte quinta nelle varie batterie grazie all'abilità del pilota fiorentino Claudio Macchi, ex campione italiano di cross. Un'ottima performance se si pensa che la Gilera 125 concorreva a fianco di modelli di cilindrata maggiore e molto più potenti. La R1 "africana" ha subito trasformazioni rispetto alla versione base in particolare per quanto riguarda la capacità di carburante. Infatti, sistemato dietro la sella, un serbatoio maggiorato in fibra di carbonio si aggiunge ad un ancora più ampio serbatoio anteriore, consentendo alla motocicletta un'autonomia di tutto rispetto. Altri "ritocchi": sono stati montati pneumatici adatti alle piste desertiche ed è stato eliminato il miscelatore automatico. A parte una particolare messa a punto del motore e alcuni rinforzi alla parte ciclistica, questa Gilera è per il resto del tutto identica al modello di serie. Alla maratona africana è arrivata fino alla seconda tappa nel deserto. Dove ha dovuto gettare la spugna non per guasti tecnici ma per l'impossibilità di mantenersi nei tempi.



GILERA R1 125

(segue da pag. 36)

solo nel precarico della molla e quindi risultato piuttosto duro. Nel fuoristrada, ancora più che sull'asfalto, i rapporti finali ci sono apparsi piuttosto lunghi ed è necessario far ricorso alla frizione per uscire velocemente dalle curve più strette. Quest'ultima, peraltro, ha dimostrato di non patire alcun maltrattamento, nonostante il fondo pesante costringesse a un suo costante uso. Il comportamento nei salti non causa mai problemi e solo negli atterraggi più violenti il cavalletto laterale tende ad aprirsi. Anche nella posizione rialzata la Gilera R1 si fa apprezzare per il corretto posizionamento di pedane e manubrio e il serbatoio, grazie alla contenuta larghezza, permette un agevole controllo del mezzo con le gambe. Il tiro e la dolcezza del motore aiutano infine a togliersi dai pasticci nelle situazioni più difficili.

### IL COSTO DEI RICAMBI

Testa	L. 71.390
Pistone completo	L. 68.440
Biella	L. 87.320
Albero motore	L. 225.850
Silenziatore	L. 88.970
Pignone + corona	L. 59.700
Catena	L. 72.690
Ammortizzatore	L. 153.400
Manubrio (nudo)	L. 22.890
Leva freno	L. 19.470
Leva frizione	L. 8.850
Sella	L. 82.710
Cerchio ant.	L. 72.685
Cerchio post.	L. 85.080
Serbatoio	L. 207.200
Parafango ant.	L. 25.960
Parafango post.	L. 45.075

### I CONTI IN TASCA

Voci di costo	Percorrenza annua		
	5.000 km	10.000 km.	15.000 km
Ammortamento	600.750	600.750	600.750
Tassa sulla proprietà	10.700	10.700	10.700
Assicurazione	145.700	145.700	145.700
Carburante (67,5 L. al km)	337.500	675.000	1.012.500
Pneumatici (51,3 L. al km)	256.500	513.000	769.500
Manutenzione e riparazioni (14,3 L. al km)	71.500	143.000	214.500
Costo totale annuo	1.422.650	2.088.150	2.753.650
Costo al chilometro	285	209	184

Per coprire un chilometro con la Gilera R1 125 si spendono 67,5 lire per il carburante, 51,3 lire per i pneumatici e 14,3 lire per la manutenzione e le riparazioni. In totale 133,1 lire al chilometro. A questa cifra occorre poi considerare le spese fisse e cioè, su base annua: 600.750 lire per l'ammortamento, 10.700 lire per la tassa sulla proprietà e 145.700 lire per l'assicurazione. In totale, raggiungiamo una cifra complessiva di 757.150 lire all'anno corrispondente a una spesa giornaliera di 2.074 lire.

### DIFETTI

L'unico appunto che ci sentiamo di muovere riguarda un particolare che viene sempre più utilizzato sulle fuoristrada dell'ultima generazione: parliamo del parafango anteriore avvolgente che sfiora quasi il pneumatico. Il parafango "basso", riuscitissimo sotto l'aspetto visivo, è ampiamente ispirato alle moto da rally che partecipano alle maratone africane. Non bisogna però dimenticare che durante la Parigi-Dakar la possibilità di incontrare fondi fangosi è piuttosto remota mentre, non solo in inverno, è in pratica una costante dei "campetti cross" alla periferia delle nostre città. La ridottissima luce tra pneumatico e parafango porta sui terreni "mollini" a un accumulo di fango che può determinare il bloccaggio della ruota anteriore. 