

**SUPER
PROVE**

DUCATI 851 S

GILERA

RC 125

TOP RALLY

MOTO SPRINT



ROSSO LAVA

FORZA LUCA!



**CADALORA
IN 500:
HA PROVATO
A MISANO
CORRERA'
A DONINGTON**



ETNEIDE

**GILERA RC 125
TOP RALLY ■ UN
LUNGO VIAGGIO
FINO ALLA CIMA
DELL'ETNA, IL
VULCANO PIÙ ALTO
D'EUROPA, PER LA
PROVA DI UNA 125
DAVVERO RIUSCITA,
DI ISPIRAZIONE
SPECIALISTICA,
EFFICACE SIA NEL
FUORISTRADA, SIA
SULL'ASFALTO**

CLAUDIO BRAGLIA

*«... colonna del cielo
Etna nevosa, nutrice perenne di fulgida
neve,
dalle cui latèbre ruggiano fonti purissime
d'orrido fuoco...»*

LE LIRICHE di Pindaro dipingono ancor oggi il ritratto più efficace dell'affascinante forza brutta del maggior vulcano del Vecchio Continente. L'Etna non è semplicemente una grossa montagna butterata di crateri ma un'entità al tempo stesso affascinante e terrificante, di incomparabile bellezza ma anche di fredda, devastante crudeltà.

Prodiga nutrice, ma anche feroce assassina delle terre e delle popolazioni di Sicilia: gente ammirevolmente tenace, sorprendentemente ospitale ed aperta, probabilmente proprio per quel senso di precarietà, di provvisorietà indotto dal susseguirsi di improvvise colate laviche e sconvolgenti terremoti.

La selvaggia bellezza e la rabbia dell'Etna sono state cantate dai più celebrati poeti a cominciare dal leggendario Omero, nonché dalla stessa mitologia greca (che ha ubicato proprio nelle sue viscere la fucina di Vulcano, la divinità incaricata di fabbricare i fulmini coi quali Giove usava scaricare le sue ire) con una fedeltà che chiunque abbia la ventura di inerpicarsi lungo le sue pendici può facilmente verificare. Il «grande padre di Sicilia» è immutato e caparbiamente attivo da tempo immemorabile: si parla addirittura di 600.000 anni per la fase iniziale sottomarina, di 150.000 anni per la fase emersa, e di 10.000 anni per la fase di innalzamento fino alla notevole quota di 3323 metri. La

SEGUE A PAG. 82

vegetazione quasi alpina che adorna i tornanti fianchi dell'Etna mano a mano che si sale lascia il posto a paesaggi quasi lunari con colpi d'occhio d'impressionante bellezza dalla sommità fino al mare, ma anche la sua brutale forza che si manifesta con sordi boati, fragorosi scoppi, vistosi pennacchi di fumo, e con l'alternante attività di una miriade di nuovi crateri che si aprono e si chiudono all'improvviso un po' ovunque, imprimendosi in maniera indelebile nella mente del viaggiatore.

IMPRESA - Una coreografia tanto epica e travolgente era uno spunto che non potevamo lasciarci sfuggire per realizzare una prova veramente al di fuori della norma. Pur assicurando i nostri lettori che questa ennesima scalata non implica una voluta «specializzazione in vulcani» di *MOTOSPRINT* e della Gilera, ci sembrava comunque bene in sintonia col precedente estenuante collaudo cui abbiamo sottoposto la RC 600 in terra giapponese, profanando il Fuji Yama, cioè bene in linea con la filosofia informatrice della nuovissima RC 125 (costruita «ad immagine e somiglianza» della sorella maggiore a quattro tempi), produrci in un'impresa analoga pur restando nei confortanti contorni dei confini di casa, anche se alla fine abbiamo dovuto affrontare difficoltà come vedremo ancor più critiche.

La nostra trasferta in Sicilia è stata soprattutto motivata dalle favorevolissime condizioni che la più grande delle nostre isole offre al motociclista: interminabili sterrati, panorami da mozzare il fiato, una popolazione che accoglie con calore le due ruote, e soprattutto una morfologia fuoristradistica assolutamente ideale per una prova su lunga distanza (abbiamo percorso, comprese le prove strumentali, un totale di 5000 km) come la nostra.

DIFFICOLTÀ - Ma nonostante queste favorevoli premesse, la nostra impresa non è stata solo «rose e fiori». Le difficoltà sono cominciate ancor prima della partenza, con una serie di problemi burocratici e politici per l'ottenimento del permesso di transito, visto che il Parco dell'Etna è sottoposto ad un rigido quanto giustissimo vincolo di tutela ambientale ed il passaggio è interdetto a tutti i veicoli a motore salvo casi eccezionali. Il nostro, dopo le opportune promesse di rispettare l'ambiente che avremmo attraversato, è rientrato fortunatamente in quei «casi eccezionali».

Ma evidentemente deve esserci una sorta di maledizione che si accanisce contro gli impavidi che osano profanare i vulcani sacri. Nonostante la stagione propizia, abbiamo incontrato condizioni estremamente avverse in quota, con piog-

ge furiose che rendevano difficilmente praticabili le piste. Ed addirittura al momento in cui avevamo ormai raggiunto la vetta, una violenta bufera di neve ghiacciata, che in breve ha coperto con una spessa coltre di oltre 50 cm il versante orientale del vulcano (pazzesco, quando sulla costa c'erano temperature superiori ai 35°C), si è accanita contro le due povere RC 125, i due temerari piloti ed il «fotografo d'ordinanza» al seguito, che hanno così dovuto arrancare penosamente negli ultimi due chilometri di una scalata che altrimenti non avrebbe riservato insormontabili difficoltà.

VITTORIA - Ma grazie alla superiore agilità delle compatte e brillanti ottavo di litro di Arcore, condotte dai piloti a quel punto decisi a tutto (anche a buttarsi nel cratere — al grido di «o Etna o morte!» — se non avessero avuto successo), alla fine l'obiettivo è stato raggiunto, salutato dai boati della Bocca Nuova e della Bocca di Nord-Est a 3323 metri, col contorno di un acre e sempre presente odore di zolfo che a causa del vento «a favore» rendeva l'aria pressoché irrespirabile. Grande merito nel successo dell'impresa va accreditato alle evolute coperture Dunlop K 550 di primo equipaggiamento, che a dispetto del loro indirizzo improntato alla massima versatilità, hanno sfoderato — vi esortiamo a «provare per credere» — insospettabili doti di trazione sulla neve, sulla sabbia e su fondi di polvere lavica, tanto da non imporci neppure la sostituzione, dopo il fuoristrada turistico, con pneumatici più specializzati per l'impegnativa scalata.

Per rispettare i tempi stretti della nostra «impresa», in questa occasione — giuriamo — non è stato neppure possibile effettuare una adeguata messa a punto ed ottimizzazione delle due RC 125 che abbiamo avuto a disposizione: sono state semplicemente prese dalla catena di montaggio, tanto che alcuni interventi li abbiamo effettuati direttamente sul posto, mano a mano che se ne presentava la necessità.

Oltre alla collaborazione degli Assessorati e degli Enti Provinciali per il turismo di Catania e Messina che ci hanno agevolato a superare gli ostacoli di ordine burocratico, il vero «jolly» dell'operazione Etna è stato il concessionario Giovanni Musicò, responsabile della concessionaria Gilera di Messina Centromoto (nonché presidente del moto club Messina): una sorta di «eminenza grigia» di incommensurabile passione, che si muove e vive per la promozione del motociclismo in Sicilia.

È stato grazie anche al prezioso aiuto suo e dei suoi efficienti collaboratori, se la nostra impresa ha avuto successo. □



■ ECCO ALCUNI DEI MOMENTI CHE HANNO PRECEDUTO LA SALITA DELL'ETNA: IL RIFORNIMENTO, E L'INCONTRO CON IL CONCESSIONARIO GILERA MUSICÒ, IN ALTO, PRESSO IL QUALE ABBIAMO FATTO BASE. A SINISTRA SI STUDIA IL PERCORSO CON LE GUARDIE FORESTALI, E POI VIA, PER GLI STERRATI DELLA SICILIA ■





ETNEIDE

VERSO IL CRATERE

Avvicinandosi all'Etna viene quasi da pensare ad un mostro addormentato. Un mostro che però è pronto a risvegliarsi ed a mostrare di nuovo la forza che nasconde tra le crepe delle gole di Alcantara, in basso, o sotto le colate laviche ormai raffreddate che diversi anni fa hanno ricoperto intere case, a destra.

Ma salendo lungo la nera strada dal fondo di polveri laviche ci si avvicina sempre più al cuore del vulcano, un cuore che batte ancora, come testimoniano i fumi ed i vapori che sorgono quasi per magia dalle crepe del suolo, segnali di una terribile forza sopita ma non spenta.





CIME TEMPESTOSE

Continuando la salita dell'Etna sono cominciati i problemi, sotto forma di una tempesta di neve che ha reso più difficile la nostra impresa. In vetta però la situazione è migliorata e pur tra le nubi abbiamo potuto ammirare il paesaggio sottostante, in basso a sinistra; siamo anche potuti arrivare sull'orlo del cratere, sotto, prima di iniziare la discesa, in basso a destra, verso zone meno tempestose.



COM'È FATTA

GILERA RC 125 ■ UNA MOTO SPECIALIZZATA MA ADATTA ANCHE ALL'USO QUOTIDIANO

IL BUON successo ottenuto da un paio d'anni dalle Gilera 125 R1 ed R1 S nonostante la presenza delle più gettonate e complete esponenti della moda delle «piccole moto totali» come le XR-1 ed XR-2, ha dimostrato come ci fosse un buono spazio per le proposte da fuoristrada specialistiche. Con la strada già spianata dalla brillante immagine conquistata con le affermazioni della RC 600 monocilindrica a quattro tempi, è così stato quasi automatico per la Gilera allestire una versione di minor cilindrata, altrettanto specializzata e qualificata sotto il profilo ciclistico, ed equipaggiata con la pepatissima, inedita meccanica con induzione lamellare nel carter che equipaggia anche la sofisticata e velocissima SP 01 sportiva stradale. Come ben ricorderanno gli appassionati, RC era proprio la denominazione delle gloriose Gilera Regolarità Casa degli anni '60: macchine dalla straordinaria personalità, da fuoristrada specialistiche.

La nuova RC 125 vuole riagguantare i fasti di quell'epoca, riproponendosi all'utenza più giovane come macchina assolutamente sportiva senza tanti compromessi, indirizzata ai veri appassionati del fuoristrada. Ma come già avevamo osservato per la RC 600 (e come vedremo lo abbiamo verificato in maggior misura con la versione di minor cilindrata), la RC 125 è molto più versatile di quel che appare, e si propone dunque come soluzione ideale per quei giovani che pur non volendo rinunciare ad un veicolo col quale andarci a spasso e magari a scuola, vogliono un mezzo che si riveli soprattutto altamente efficiente nella pratica fuoristradistica. Una vera sportiva, dunque, nella quale convivono anche uno styling attuale, tecnologie avanzate ed un livello di finiture competitivo con le più sontuose realizzazioni da granturismo.

LINEA - È davvero difficile distinguere la dalla sorella maggiore. La carrozzeria sfrutta infatti componenti assolutamente identiche, i principali accessori sono dimensionati e realizzati con la stessa cura, ed anche il propulsore, che assieme alla sezione delle coperture potrebbe essere l'unico elemento discriminante, parzialmente celato com'è e verniciato negli stessi colori del grosso mono della RC 600, trae in inganno. Solo con un esame

attento ci si rende conto della maggior compattezza dimensionale e del retrotreno più acquattato.

Il design è sempre convincente, bello, fluido, nitido e aggressivo come quello di una macchina da cross, ma elegante al tempo stesso. L'agilità del look è dovuta anche ai parafranghi appena accennati, alla fluida raccordatura fra sella e serbatoio ed all'armonica integrazione dei convogliatori d'aria del radiatore col serbatoio piramidale e con il piccolo cupolino.

FINITURE - Ci sono parecchi accorgimenti e componenti di pregio sulla Gilera RC 125 che dunque risulta sportiva solo nell'impostazione, contando su contenuti qualitativi analoghi a quelli delle migliori realizzazioni turistiche. Intanto sospensioni e cerchi — in lega leggera — sono molto vicini a quelli delle moto da competizione, il manubrio è colore alluminio, le pedane del passeggero sono asportabili (così come lo sono facilmente gli indicatori di direzione), ed inoltre la sella a sganciamento rapido — ora decisamente migliorata rispetto alle precedenti — è molto pratica e permette di accedere rapidamente alla cassetta filtro.

La maggior cura è riservata ai particolari tecnici (basta guardare l'accurata e resistente verniciatura differenziata del propulsore) ed alla loro protezione con numerosi accessori da rally come la griglia parafranghi, i grandi parasassi al manubrio ed i lunghi soffietti parapolvere sulla forcella. Per un prodotto di estrazione sportiva poi non c'è da rammaricarsi più di tanto se le verniciature sono brillanti solo sulle parti metalliche (quelle in plastica, come parafranghi e fiancate, tendono presto a opacizzarsi e ad ingiallire), se il tappo del serbatoio non è provvisto di chiave, e se le decorazioni non sono protette da uno strato di vernice trasparente.

Sulla RC 125 come per la sorella maggiore non esiste portapacchi (solo due maniglie e un piano di appoggio gommato per fissare al massimo una tuta antipioggia) e la piastra paracaratter in plastica lascia a desiderare, ma il doppio gruppo ottico risulta efficace, mentre l'avvisatore acustico ha una voce un po' flebile. L'impianto di scarico è grintoso con le sue ampie volute ed il terminale rivestito di alluminio, ma manca tuttavia



■ GRINTOSISSIMA NELL'ASPETTO, LA RC 125 È ANCHE FORTE DI UNA BUONA DOTAZIONE TECNICA ED ACCESSORISTICA, CURATISSIMA IN TUTTI I PARTICOLARI. DI OTTIMA QUALITÀ I COMANDI ELETTRICI, CON UNA ESCLUSIVA GRAFICA GIALLA, ED OTTIMO ANCHE IL QUADRO CHE COMPRENDE UN TRIP MASTER PROFESSIONALE, MA MANCA IL CONTAGIRI. NEL PICCOLO CUPOLINO RACCORDATO AI CONVOGLIATORI SONO ALLOGGIATI DUE FARI ■

di quelle saldature in vista e di quel tocco di artigianalità che ci si aspetterebbe su una macchina di questa estrazione.

COMANDI - Il manubrio è pregevolmente realizzato in alluminio, come già detto, e reca comandi di alto livello: le manopole offrono una confortevole impugnatura, l'acceleratore è scorrevole e rapido ed i blocchetti dei comandi elettrici hanno una grafica gialla esclusiva per Gilera. Infine le leve, per quanto di disegno non modernissimo, sono ben conformate ed alla giusta distanza. I comandi a pedale di estrazione decisamente fuoristradistica, realizzati in acciaio stampato e ripiegato, sono spartani ma funzionali, con testa snodata per scongiurare rotture in caso di scivolata.

Le pedane sono a dente di sega, ideali per gli stivali da fuoristrada, mentre quelle del passeggero sono supportate da piccole staffe asportabili in alluminio. Dal quadro di contatto è attuabile anche il bloccasterzo, mentre il comando dello starter è a levetta, piuttosto scomodo, di-



rettamente sul corpo del carburatore. Analoga a quella della sorella maggiore la stampella laterale, facile da abbassare e dotata di naso di sicurezza in gomma, ma anche di una camma collegata ad una molla di richiamo che, raddrizzandola quando si solleva la moto, causa l'inesorabile caduta del mezzo se lo si riappoggia.

STRUMENTAZIONE - Anche il cruscotto è analogo a quello della RC 600: ben fatto, nonché vivace e di grafica piacevole. Comprende tachimetro, contaghiometri, tripmaster professionale, termometro del liquido di raffreddamento ed una completa serie di spie luminose con check-control per olio, indicatori di direzione, folle, abbagliante e riserva benzina. La precisione è ottima, ma condanniamo sempre la mancanza di un bel contagiri, soprattutto se si considera l'appuntata curva di erogazione. □

LA TECNICA

GILERA RC 125 ■ HA LO STESSO MOTORE DELLA SP 01, CON ASPIRAZIONE LAMELLARE

PER LA sua più recente ottavo di litro da enduro la Gilera utilizza una versione debitamente «adeguata» del medesimo propulsore della ultrasportiva SP 01 di recente commercializzazione, con aspirazione direttamente nel basamento controllata da lamelle. Si tratta di un monocilindrico raffreddato a liquido, ampiamente descritto nel n° 27/89 della nostra rivista, che riprende in larga misura svariate soluzioni già impiegate con grande successo sulle precedenti realizzazioni di Arcore in questa stessa classe di cilindrata.

La testata è caratterizzata dal non avere la superficie inferiore perfettamente piana: vi è infatti una «estensione» cilindrica (che si va ad inserire di precisione nella parte sommitale della canna cilindro) internamente alla quale è ricavata la camera di combustione, del consueto tipo a cupola emisferica circondata da una banda anulare di squish. Il cilindro, fissato al basamento tramite una flangiatrice di altezza ridotta e una serie di prigionieri, ha la canna integrale con riporto superficiale al nichel-carburo di silicio. Allo scarico viene impiegata una valvola che oltre a parzializzare la luce (variandone l'altezza «utile») funge anche da otturatore che consente il collegamento (o lo impedisce) tra il condotto e la camera di risonanza ricavata internamente alla testata.

La valvola (si tratta della APTS 2) è comandata da un dispositivo centrifugo. Il pistone, munito di due segmenti, non ha più la doppia finestratura sul lato posteriore dato che l'ammissione avviene direttamente nel carter-pompa, attraverso un pacco lamellare.

L'imbiellaggio è costituito da un albero a gomito in tre parti (unite tra loro per forzamento alla pressa idraulica) più una biella fucinata in acciaio da cementazione che lavora su rullini ingabbiati sia alla testa che al piede. I cuscinetti di banco sono entrambi a sfere. Il basamento in lega leggera si «apre» secondo un piano verticale; nella sua parte posteriore è alloggiato un cambio a sei marce con ingranaggi sempre in presa e denti di innesto frontali.

La trasmissione primaria, posta sul lato destro, è ad ingranaggi ed invia il moto al cambio tramite una frizione a dischi multipli che lavora in bagno d'olio.

Il motore è dotato di un albero ausiliario di equilibratura posto nella parte superiore del basamento, subito dietro il piano di appoggio del cilindro, che ruota su cuscinetti a sfere e viene azionato da una coppia di ingranaggi. L'accensione è elettronica a scarica capacitiva con anticipo automatico. Alla alimentazione provvede un carburatore Dellorto a valvola piatta con diffusore ellittico.

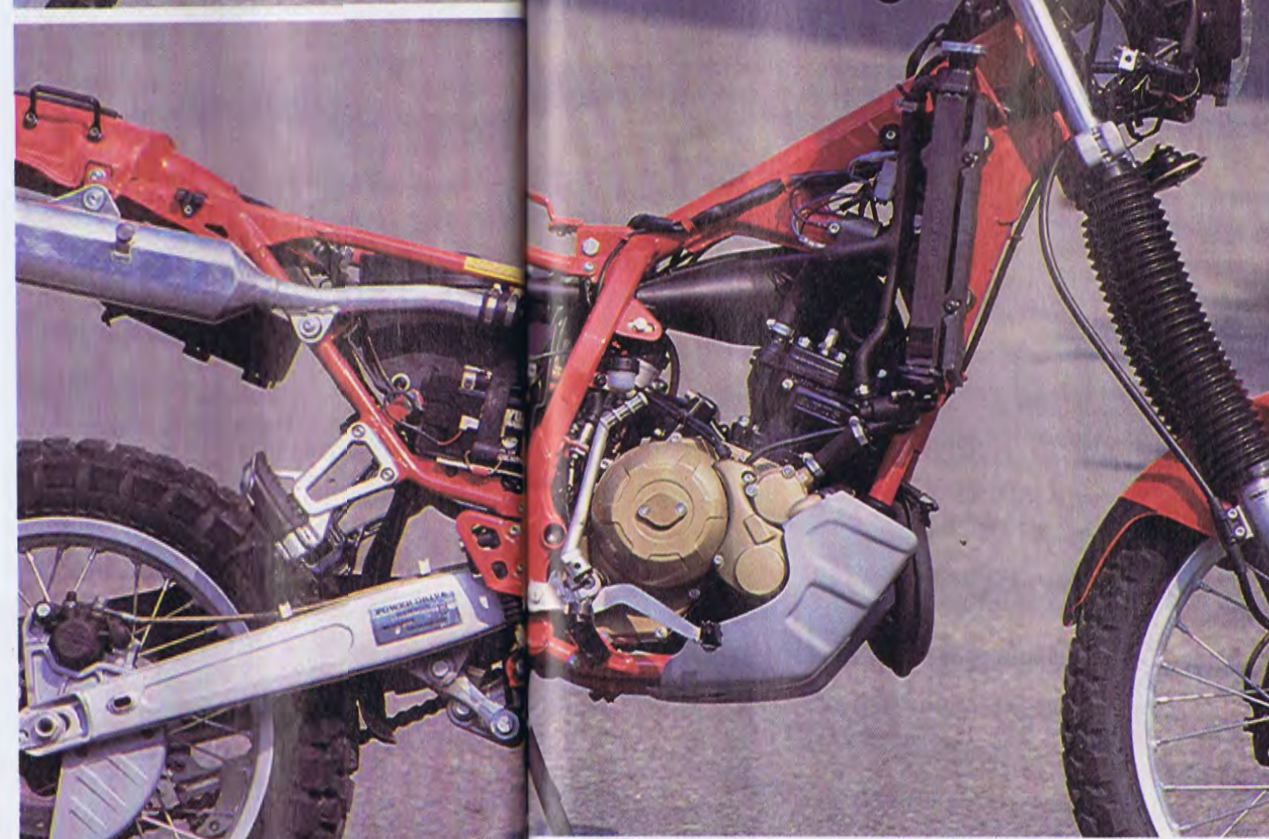
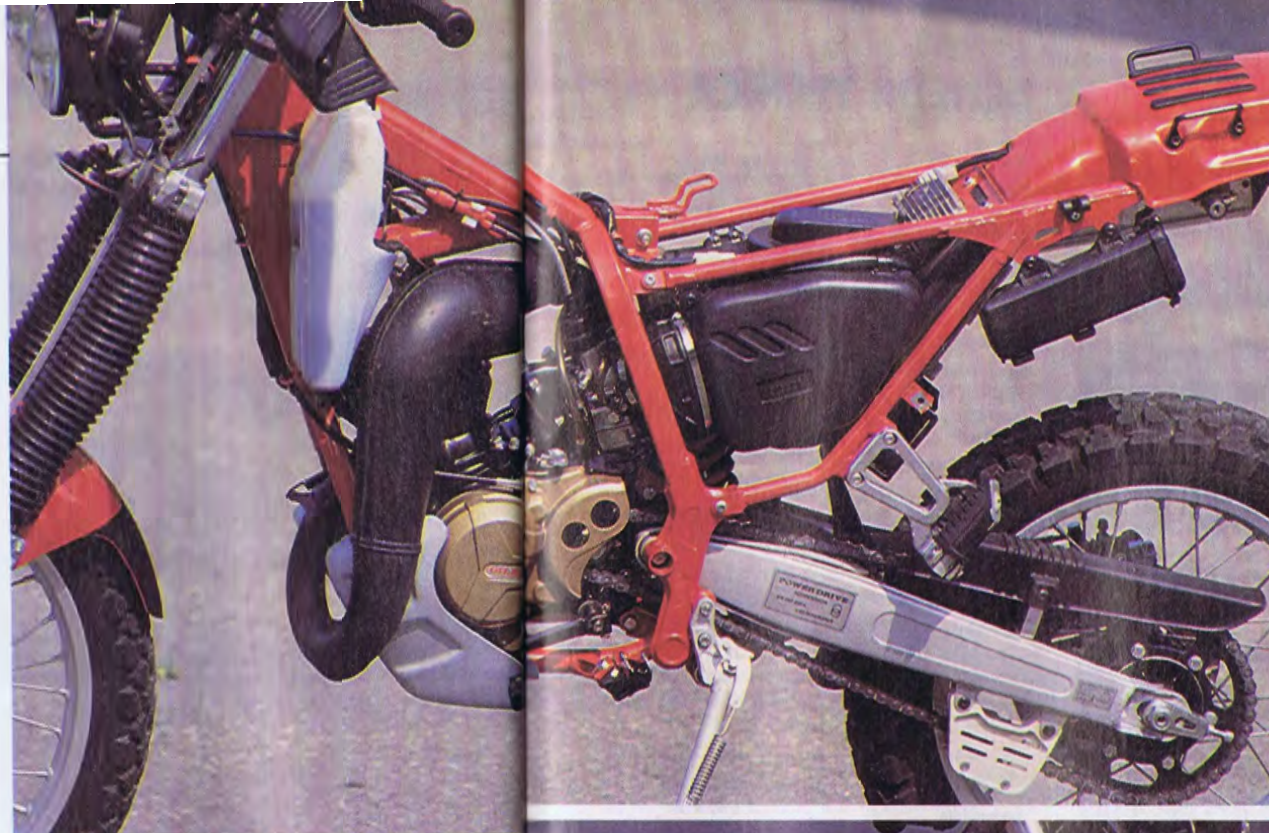
BANCO - Il motore è dotato di un «vigore» veramente fuori della norma, e al banco ha evidenziato una potenza specifica addirittura strabiliante per un propulsore da enduro, con ben 170,25 kW/litro. Con la manopola del gas completamente spalancata è stato possibile frenarlo già a partire da 3000 giri/min; la fluidità di erogazione è rimarchevole ma di un tiro veramente vigoroso si può disporre solo a partire da circa 7000 giri/min, a giudicare dai risultati ottenuti al banco prova; l'autentica «birra» la si ha comunque al di sopra degli 8000 giri/min. Dopo il regime di potenza massima (decisamente contenuto per un propulsore così spinto) si hanno a disposizione altri 200 giri prima che la potenza inizi a decrescere in maniera repentina.

Decisamente contenuta, ad indicare sollecitazioni meccaniche lontane da valori preoccupanti, è la velocità media del pistone al regime di potenza massima, con soli 16,66 m/s.

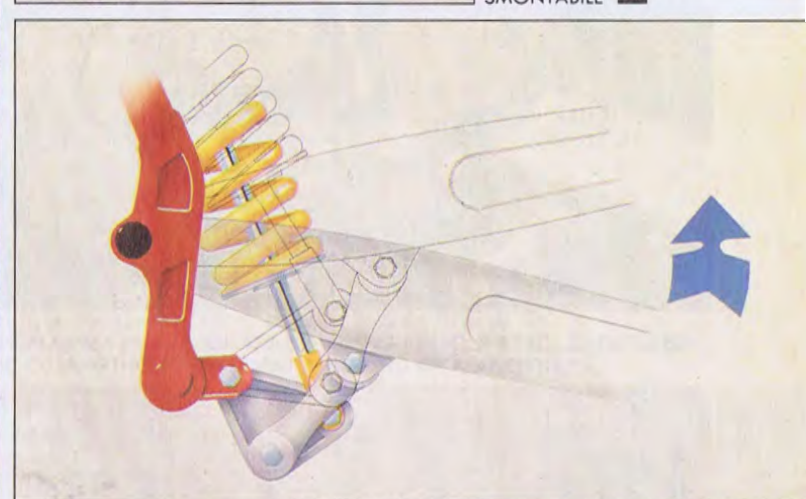
Eccezionalmente elevata per un motore di serie, a testimonianza degli eccellenti rendimenti ottenuti dai tecnici di Arcore con questo propulsore, è invece la Pressione Media Effettiva che raggiunge i 10,35 bar (!) al regime di potenza massima.

CICLISTICA - Il telaio di questa brillante enduro è a culla singola sdoppiata in tubi di acciaio ad alta resistenza (di sezione circolare per la culla e rettangolare in altre zone altamente stressate); la struttura è completata da una doppia triangolazione posteriore amovibile e da svariati fazzoletti di irrigidimento in lamiera. Il reparto sospensioni è composto da una forcella telescopica idraulica Marzocchi con canne da 40 mm di diametro e posteriormente da un forcellone oscillante in acciaio con bracci a sezione variabile collegato all'unico ammortizzatore centrale

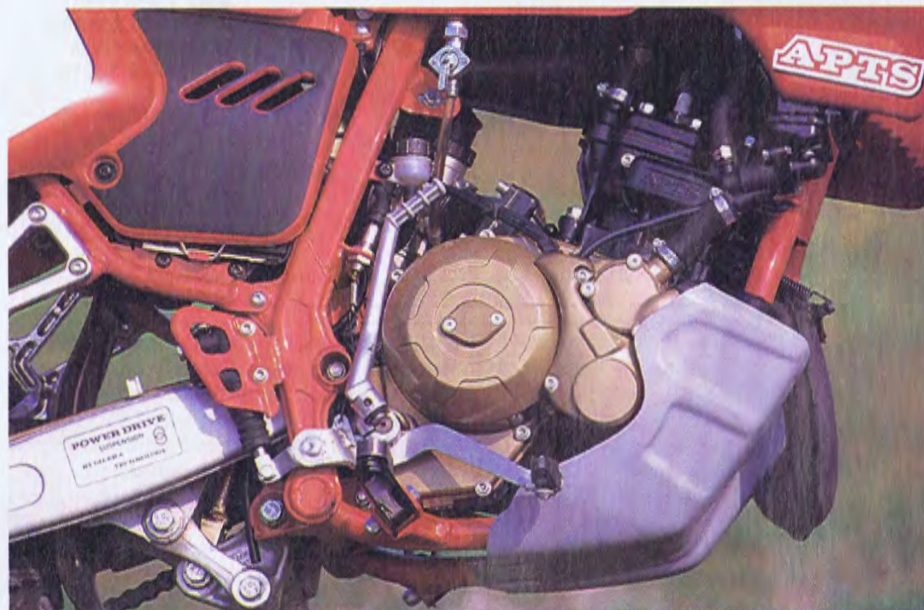
SEGUE A PAG. 92



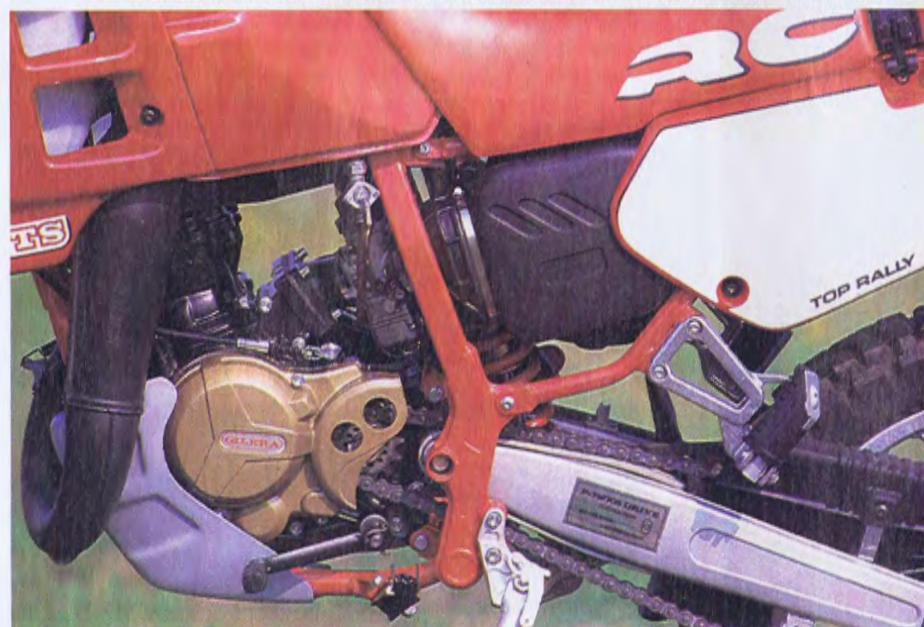
■ A FIANCO IL SISTEMA DI RIENTRO DELLA STAMPILLA LATERALE, E SOTTO QUELLO DELLA SOSPENSIONE POSTERIORE. A SINISTRA NELLE DUE FOTO GRANDI LA CICLISTICA, UNA STRUTTURA MONOCULLA SDOPPIATA CON LA MENSOLA REGGISELLA SMONTABILE ■



■ L'IMPIANTO FRENANTE È LO STESSO DELLA RC 600, DECISAMENTE ABBONDANTE CON IL GROSSO DISCO ANTERIORE DA 250 MM Ø E QUELLO POSTERIORE DA 220 MM Ø. IL FORCELLONE È IN ACCIAIO, A SEZIONE VARIABILE ■



IL PROPULSORE È IL GILERA ULTIMA GENERAZIONE, CON ASPIRAZIONE DIRETTA NEL CARTER CONTROLLATA DA UN PACCO LAMELLARE E CONTRALBERO DI BILANCIAMENTO



da un sistema di biellismi realizzato secondo il noto schema Gilera Power-Drive.

Veramente surdimensionato appare anche il sistema frenante che è praticamente lo stesso impiegato sulla RC 600 (!). Anteriormente troviamo così un disco da 250 mm di diametro sul quale agisce una pinza flottante a doppio pistoncino (28 mm Ø), mentre posteriormente viene impiegato un disco da 220 mm Ø con pinza a due pistoncini opposti (35 mm Ø). Le ruote hanno i cerchi in lega leggera; quello anteriore è da 21 pollici e quello posteriore da 17.

Massimo Clarke

HANNO COLLABORATO

Carlo Iotti,
Fausto Severi,
Giovanni Severi,
Marco Poli,
Franco Veronesi,
Silvano David,
Alfredo Speranzoni,
Giordano Selobranco,
Rodolfo Ungheresi.

Foto Gheo

Motore	due tempi
Cilindri	uno
Distribuzione	ammissione lamellare
Raffreddamento	liquido
Alésaggio e corsa (mm)	56x50,5
Cilindrata (cm³)	124,38
Rapp. di compressione	13:1
Diagramma di distribuzione	Scarico 186° Travaso 130° aspirazione lamellare
Carburatore	Dellorto da 32 mm Ø
Lubrificazione (pompa)	miscelatore separato
Capacità serbatoio olio (litri)	1,4
Accensione	elettronica a scarica capacitiva
Impianto elettrico	alternatore 120W-12V batteria 9 Ah-12V (versione kick starter 5,5 Ah-12V)
Candela	Champion N82
Avviamento	elettrico e a kick starter
Trasmissione primaria	ingranaggi
Trasmissione finale	catena
Frizione/tipo (comando)	multidisco in bagno d'olio (meccanico)
N. marce	6
Rapporto 1.	3,08
Rapporto 2.	2,07
Rapporto 3.	1,50
Rapporto 4.	1,18
Rapporto 5.	0,96
Rapporto 6.	0,81
Telaio	monoculla sdoppiata
Sospensione anteriore	forcella telescopica Ø 40 mm
Escursione (mm)	255
Sospensione posteriore	forcellone oscillante e monoammortizzatore
Escursione (mm)	260
Ruote	a raggi Pneum. ant. 90/90-21 post. 120/90-17
Freno anteriore (mm)	disco Ø 250
Freno post. (mm)	disco Ø 220
Lunghezza (mm)	2180
Larghezza (mm)	870
Altezza (mm)	1120
Interasse (mm)	1440
Altezza sella (mm)	900
Luce a terra (mm)	360
Peso a secco (kg)	115
Capacità serbatoio (litri/riserva)	13/2
Prezzo (Lit) chiavi in mano	5.100.000 (più 300.000 lire per l'avviamento elettrico optional)

SU STRADA

GILERA RC 125 ■ CON UN PO' DI MESTIERE È IN GRADO DI DARE MOLTE SODDISFAZIONI

POSIZIONE DI GUIDA - Se non fosse per il retrotreno ed il posto guida più basso (che anche per via della taratura più soffice dell'ammortizzatore si abbassa parecchio col peso del pilota) sembrerebbe proprio di stare in sella alla RC 600. L'effetto psicologico di sedere proprio sulla sorella maggiore è accentuato dalle analoghe sovrastrutture, caratterizzate da una fluidissima raccordatura delle parti a contatto col pilota, e dalla simile conformazione del manubrio poco rialzato, l'ideale per quella guida avanzata favorita dalle progressive svasature sui

fianchi del serbatoio. In virtù della sella più bassa da terra, l'impostazione di guida risulta meno esasperata della sorella maggiore: ci si trova sostanzialmente meno caricati sul manubrio ed anche le pedane sono collocate in una posizione più rilassante e centrata, con tutti i vantaggi psicologici che ne derivano soprattutto per i neofiti ed i piloti di bassa statura.

Anche se posteriormente la sella risulta un po' limitata il passeggero gode comunque di una discreta collocazione, ben ammortizzata, con le gambe neppure

troppo contratte sulle pedane, anche se in effetti manca poi un minimo di maniglione a cui aggrapparsi nei momenti «critici».

COMFORT - La taratura delle sospensioni è veramente azzeccata, buon compromesso fra esigenze di guida brillante e comfort di marcia, col risultato che la RC 125 è ben più eclettica di quello che ci si aspetterebbe dal suo aspetto e dal suo dichiarato indirizzo. Pur risultando come vedremo ben controllate anche nella pratica sportiva, forniscono ottimo assorbimento delle più marcate asperità, come abbiamo ben potuto verificare sugli sconnessi sterrati di Sicilia e soprattutto quando abbiamo avuto la necessità di attraversare vere e proprie colate laviche solidificate, che abbiamo superato con uno stress veramente limitato.

La guida è sempre facile e poco impegnativa anche spingendo a fondo come dimostrano peraltro gli eccellenti tempi ottenuti nelle prove di slalom. La protezione

SEGUE A PAG. 95

UN PASSAGGIO SU DI UNA SPIAGGIA GHIAIOSA DURANTE LA NOSTRA PROVA, CHE SI È ARTICOLATA SU TERRENI DI TUTTI I TIPI. GRAZIE AL SUO ELEVATO LIVELLO DI SPECIALIZZAZIONE LA RC 125 SE L'È CAVATA EGREGIAMENTE ANCHE NEL FUORISTRADA «SERIO»



zione aerodinamica (come si verifica per la sorella maggiore) va ben al di là di quello che il limitato cupolino permette, mentre qualche fastidio lo procurano le vibrazioni, concentrate al momento dell'entrata in coppia soprattutto sulle pedane, ove raggiungono picchi piuttosto elevati, mentre restano sorprendentemente contenute a livello di manubrio e sottosella.

MOTORE - Non difetta certo di pepe e personalità il nuovo monocilindrico di Arcore, in tutto e per tutto degno compare dell'unità adottata sulla velocissima SP 01. Anche in questo caso il temperamento è decisamente sportivo, con una curva di utilizzazione piuttosto protesa verso l'alto che impone un intenso impiego del cambio per essere mantenuto nella fascia ottimale di erogazione; per questo richiede un certo mestiere per fornire il meglio, altrimenti il motore si «affoga» se si spalanca con troppa veemenza l'acceleratore.

Come il fratello quasi gemello che equipaggia la SP 01, si avvia lestamente (salvo condizioni ambientali particolarmente rigide non richiede sorprendentemente neppure l'impiego dello starter), anche senza l'ausilio del magico pulsante dell'avviamento elettrico, e raggiunge presto un minimo regolare pur imponendo un certo periodo di riscaldamento per rendere al meglio, così come richiede un lungo, accurato rodaggio per garantire con costanza le sue superiori prestazioni.

Decisamente poco rumoroso di meccanica, fuma relativamente poco e offre una tonalità di scarico sorniona e quasi sorda in basso che si fa argentina e decisamente squillante in corrispondenza del regime di completa chiusura della valvola APTS 2; è sempre presente un avvertibile rumore di aspirazione.

EROGAZIONE - La RC 125 impone qualche accorgimento per essere sfruttata al meglio. Offre una erogazione da classica macchina da fuoristrada specialistica, cioè con bassi un po' pigri, ma con il conforto di una gasante, nettissima entrata in coppia, seguita da una furibonda progressione. È un temperamento che dovrebbe gratificare maggiormente gli utenti più giovani, che si sentiranno fra le mani una miscela esplosiva: un motore esuberante che fornisce una spinta vigorosissima, decisamente più sostanziosa delle migliori concorrenti da fuoristrada turistico.

Non si tratta comunque di un propulsore scorbutico in basso, dove anzi, a patto di non scendere troppo, riprende con fluidità anche se privo di quella sostanza che invece parecchie recenti enduro più versatili vantano. Parte della responsabilità va anche imputata al funzionamento della valvola APTS2 che risulta un po' la-

boriosa nella fase di chiusura, col risultato che viene accentuata la nettezza della successiva entrata in coppia, decisamente esuberante, poco dopo i 7000 giri effettivi, cui segue una vivace progressione che si accentua con una ulteriore spinta in avanti attorno ai 9000 giri fino a spingersi poi con soddisfazione anche ai 10000 giri effettivi.

Subito dopo — e questo conferma la tendenza dei motori Gilera a fornire elevate prestazioni a regimi relativamente bassi — l'erogazione precipita in poche centinaia di giri.

I valori venuti fuori dalla prova al banco depongono a favore della esuberanza prestazionale del monocilindrico Gilera, che attacca da 3000 giri (limite inferiore al quale ci è stato possibile effettuare letture) e dopo una evidente deenfasi attorno ai 5500 giri effettivi, riprende con ottima lena raggiungendo i 17 CV alla ruota

stato superato abbondantemente, raggiungendo i 141.202 km/h effettivi, che si colgono in lieve fuorigiri, cioè quando le caratteristiche di allungo del motore sono spremute al limite.

I 140 km/h effettivi sono raggiungibili senza artifici già prima dell'uscita dal chilometro, mentre per guadagnare il km/h che manca all'appello è necessario accucciarsi per altri 200 metri circa.

È una prestazione notevole che la dice anche lunga sulle possibilità di mantenere elevate medie nei trasferimenti.

RIPRESA - Come abbiamo già osservato per la SP 01, la laboriosità della chiusura della valvola APTS2, unita alla pigrizia della curva di erogazione in fase medio-bassa, non hanno permesso di ottenere nelle prove di ripresa valori proporzionati all'eccellenza delle altre prestazioni.



■ SOPRA, ANCORA UN PASSAGGIO FUORISTRADISTICO CON LE RC 125 DELLA NOSTRA PROVA, ED A SINISTRA UN MOMENTO SU ASFALTO: SONO POSSIBILI OTTIME PIEGHE ■

a 7000 giri, sfiorando i 24 CV a 9000 giri e raggiungendo — a 9900 giri — la massima punta di potenza mai misurata per una enduro: 28,8 CV alla ruota, vale a dire di un soffio inferiore al record assoluto della categoria, ottenuto dalla SP 01 stradale.

L'allungo risulta però limitato tanto che in meno di 500 giri a potenza precipita a circa 19 CV alla ruota. Notevolissima in compenso la coppia massima di ben 2,11 Kgm a 9700 giri.

VELOCITÀ - Le enduro dell'ultima generazione erano ormai vicine ai 140 km/h, e con la RC 125 il citato «muro» è

Anche se i tempi ottenuti sono ampiamente migliori della SP 01 rapportata lunghissima, denotano tuttavia mancanza di sostanza sotto, nonché come sia difficile uscire dal «buco» di erogazione che si manifesta in fase intermedia. Nella prova sui 400 metri da 50 km/h in sesta non si va più in là dei 21"85 con velocità di uscita di 84,5 km/h, mentre per passare da 50 a 100 km/h sono necessari 31"33.

ACCELERAZIONE - La RC 125 risulta veramente brillante in accelerazione da fermo, e nonostante le prime due marce siano eccessivamente corte per permette-

SEGUE A PAG. 96



re di spuntare convenientemente, l'eccezionalmente favorevole rapporto peso/potenza (la RC pesa meno di qualsiasi altra enduro turistica) porta comunque a prestazioni da riferimento: appena 15"71 sulla base di 400 metri da fermo con velocità di uscita di 134 km/h, nonché appena 8"97 per passare da 0 a 100 km/h.

L'esuberanza della entrata in coppia è tale che le impennate sono veementi nelle prime tre marce, dunque di grande gratificazione per gli amanti delle esibizioni folcloristiche...

CONSUMO - Alimentare tanta cavalleria, con una rapportatura decisamente corta e con una curva di erogazione che impone un intenso impiego del cambio, costa parecchio in termini di consumi che in effetti risultano piuttosto elevati in tutte le condizioni di utilizzazione. In media si percorrono circa 17 km/litro, con una marcata tendenza a scendere allegramente verso i 13 ÷ 14 km/litro se si sprema a fondo la meccanica fuoristrada, mentre anche i consumi a velocità costante risultano in parte penalizzati dalla rapportatura finale corta.

Allineato invece il consumo di lubrificante con un totale di 1,385 litri ogni 1000 km, il che significa che il monocilindrico Gilera ha funzionato con una media del 2,4% al ritmo tirato della nostra prova.

Contenuta infine l'usura delle coperture nonostante le elevate caratteristiche di grip fornite in molteplici situazioni: con quella anteriore (spessore da nuova 5,2 mm) si dovrebbero coprire circa quasi 5000 km, mentre con quella posteriore

(spessore 6,5 mm) si dovrebbero fare almeno 3000 km di impiego misto e sportivissimo, abrasivi percorsi lavici inclusi.

FRIZIONE - È una delle cose migliori della meccanica, poiché pur resistendo bene alle strapazzate (e nel corso della salita all'Etna possiamo assicurarvi che ce ne sono state parecchie...) risulta pure estremamente redditizia nella «sfizionata», quando cioè sia necessario far recuperare rapidamente i giri al propulsore ed aiutarlo a superare la fase pigra dell'erogazione.

Pur vantando una elevata dolcezza di intervento e molta modulabilità, la frizione si è mostrata meno incline della collega che equipaggia la SP 01 a strappare quando la si stressa a fondo.

CAMBIO E TRASMISSIONE - Il cambio è fluido, precisissimo, rapido e sicuro negli innesti, anche agendo senza tanti complimenti sulla leva di comando indossando pesanti stivali da fuoristrada.

Solo la spaziatura dei rapporti con qualche «buco» fra una marcia e l'altra, non offre sempre il meglio per sfruttare l'appuntita curva di erogazione. La trasmissione in compenso è di rara solidità, operativamente dolce e ben smorzata dal funzionamento, oltretutto scevra dall'accumulo di fastidiosi giochi.

GUIDA - L'incredibile varietà di situazioni e fondi affrontati nel corso della nostra trasferta in Sicilia ci ha permesso di apprezzare appieno le sfaccettature della personalità della piccola grande RC 125, che ha mostrato doti di adattabilità alle

differenti situazioni che vanno bene al di là della etichetta di sportiva pura che le è stata affibbiata. Si tratta di una macchina veramente facile ed intuitiva, che grazie anche al peso ridottissimo sa garantire gratificazioni notevoli e permette grandi numeri in piena sicurezza.

Per cavarne fuori il meglio è però necessaria qualche malizia, poiché la curva di utilizzazione più favorevole è piuttosto ristretta ed impone mestiere se si vuole sfruttare al meglio la ciclistica, mantenendo in costante trazione la ruota motrice. Veramente fulminante negli inserimenti in curva, la RC 125 offre una duttilità di manovra rimarchevole ed una grande efficacia sia su asfalto che sullo sterrato affrontato con piglio crossistico.

STABILITÀ - La taratura delle sospensioni permette di affrontare brillantemente la conduzione turistica con grande comfort come pure l'impiego crossistico senza troppi compromessi: ottime sono le capacità di assorbimento, e solo nell'impiego al limite si può incappare in qualche fondocorsa della forcella, mentre il retrotreno sa sempre copiare diligentemente la morfologia del fondo. Uno sterzo così duttile e leggero nella guida fuoristrada implica come contropartita una certa sensibilità sul veloce che si traduce in lievi oscillazioni sui fondi imperfetti, ma date le relativamente ridotte velocità in gioco, questo non impone mai di ridurre l'andatura.

Un plauso particolare va indirizzato alle coperture Dunlop F 550 che hanno contribuito al raggiungimento dei brillanti risultati in fatto di ecletticità ed effi-

cacia ottenuti dalla RC 125 su ogni percorso. Sia sullo sterrato compatto e veloce, come sulle lunghe spiagge della Sicilia, nonché sulle pietraie, la loro tassellatura larga si è sempre comportata egregiamente. Ma soprattutto nel corso della scalata all'Etna incontrando scabrose colate laviche, devastanti per qualsiasi copertura, hanno saputo «limitare i danni» (risultando alla fine appena percettibilmente abrase), mentre in mezzo alla tormenta di neve hanno garantito quella trazione che ci ha permesso di arrivare in vetta senza problemi. Con le piccole Dunlop abbiamo anche potuto contare su buone caratteristiche di aderenza alle inclinazioni estreme su asfalto, senza contare che grazie alla progressività del profilo ed alla controllata mobilità dei tasselli, si sono dimostrate sempre in grado di avvertire con debito anticipo l'approssimarsi del limite di tenuta laterale.

FRENI - Come la meccanica, anche l'impianto frenante richiede un lungo periodo di rodaggio per il corretto accoppiamento disco/pastiglie, prima di rendere al meglio.

Una volta rodato, fin dalle prime «pinzate» il disco anteriore si dimostra soprattutto modulabile, progressivo e ben gestibile anche in precarie condizioni di aderenza: dunque l'ideale per assecondare la guida sportiva fuoristrada. Richiede tuttavia di essere sollecitato a fondo per sfoderare le sue brillanti prestazioni soprattutto alle elevate velocità, e denota comunque una buona tenuta al fading.

Talvolta l'azione del disco posteriore è un po' brusca, ma viene ben compensata dalla sfruttabilità dell'unità anteriore: tanto instancabile e ben gestibile che anche quando si entra in curva in netto sovrasterzo, offre ancora un margine per agire convenientemente.

NOIE ED INCONVENIENTI - Nella nostra intensa e lunghissima prova non è mancato qualche banale inconveniente, imputabile soprattutto alla mancanza di tempo per un'accurata messa a punto generale. Così abbiamo rilevato la staratura del termostato del circuito di raffreddamento, l'allentamento del corpo della pompa del freno posteriore, delle due viti di fissaggio della stampella laterale, del registro della saracinesca del carburatore e di una vite di fissaggio dell'indicatore di direzione posteriore destro.

Il motore si è sempre comportato benissimo accusando solo qualche imprecisione di carburazione alle quote comprese fra i 500 e i 2000 metri, mentre alle quote superiori si è sorprendentemente ristabilito funzionando meglio che al livello del mare. Altra fastidiosa banalità è risultata infine l'interferenza dei parasassi col cruscotto a manubrio completamente sterzato. □



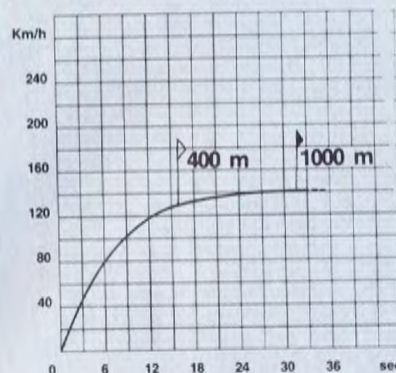
I NOSTRI RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA

141,202 km/h Tachimetro/Contagiri: 148/— Dichiarata: —

ACCELERAZIONE DA FERMO

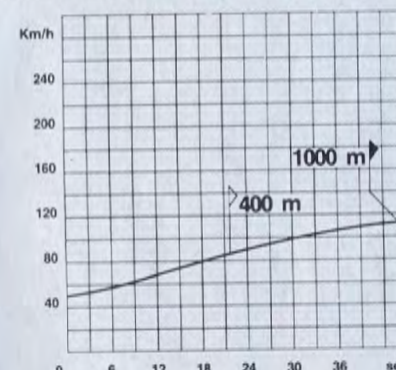
Distanza	Tempo in sec.	Velocità d'uscita
0-100	6"32	81,900 km/h
0-200	9"85	109,665 km/h
0-300	12"90	123,310 km/h
0-400	15"71	131,499 km/h
0-1000	31"48	140,302 km/h
0-50 km/h	3"29	—
0-100 km/h	8"97	—
0-150 km/h	—	—
0-200 km/h	—	—



RIPRESA DA 50 KM/H

NEL RAPPORTO PIÙ LUNGO

Distanza	Tempo in sec.	Velocità d'uscita
0-100	6"70	58,309 km/h
0-200	12"36	68,106 km/h
0-300	17"35	75,396 km/h
0-400	21"85	84,509 km/h
0-1000	43"96	112,500 km/h
50-100 km/h	31"33	—
50-150 km/h	—	—
50-200 km/h	—	—



VIBRAZIONI

	a 100 km/h
Pedane	110 m/s ²
Manubrio	24 m/s ²
Serbatoio	18 m/s ²
	LEQ/picco massimo
Pedane	40/610 m/s ²
Manubrio	22/810 m/s ²
Serbatoio	8/100 m/s ²

NOTA: la prova a velocità costante si svolge su strada pianeggiante, rettilinea per la durata di 10", mentre la verifica del Leq/picco massimo viene effettuata in condizioni di normale utilizzazione su percorso tipo con continue accelerazioni e decelerazioni, per la durata di 1 minuto. Il «picco» rappresenta il massimo livello di vibrazioni registrato, mentre il Leq visualizza il livello energetico medio che assorbe il pilota nell'unità di tempo. Per quanto riguarda la fastidiosità delle vibrazioni possiamo fissare in 40 m/s² la soglia oltre la quale iniziano a disturbare, mentre sotto al citato valore risultano più tollerabili ed ovviamente sono tanto più basse quanto più si avvicinano allo zero ideale.

SCARTI TACHIMETRO

Velocità indicata	Velocità effettiva
40 km/h	39,119 km/h
60 km/h	48,206 km/h
80 km/h	77,065 km/h
100 km/h	96,044 km/h
120 km/h	115,209 km/h
140 km/h	133,871 km/h
160 km/h	—
180 km/h	—
200 km/h	—

SCARTI CONTAGIRI

Regime indicato	Regime effettivo
2000 giri/'	— giri/'
3000 giri/'	— giri/'
4000 giri/'	— giri/'
5000 giri/'	— giri/'
6000 giri/'	— giri/'
7000 giri/'	— giri/'
8000 giri/'	— giri/'
9000 giri/'	— giri/'
10000 giri/'	— giri/'

MANEGGEVOLEZZA

Sulla base di 60 metri con birilli distanziati di 6 metri	
6"01	media 35,940 km/h
Sulla base di 120 metri con birilli distanziati di 12 metri	
6"06	media 71,287 km/h

DIAMETRO DI STERZATA

A destra	A sinistra
5,65 metri	5,19 metri

FRENATA

Velocità effettiva	Spazio di arresto
40 km/h	6,89 metri
60 km/h	13,87 metri
80 km/h	24,61 metri
100 km/h	41,11 metri
120 km/h	59,00 metri
140 km/h	—
160 km/h	—

DECELERAZIONE

da 120 a 40 km/h 2"23

NOTA: il tempo dai 120 ai 40 km/h esprime le capacità di decelerazione «intermedie» del veicolo, quelle non visualizzabili con le sole misure degli spazi di arresto.

CONDIZIONI METEOROLOGICHE
Pressione atmosferica: 101,5 kPa -
Temperatura: 31°C - Umidità relativa: 36% - Velocità del vento: 1,3 m/s - Densità del carburante: 727 g/l - Temperatura del carburante: 31°C.

GILERA RC 125 TOP RALLY

CONSUMO CARBURANTE

Al limite	12,306 km/litro
In montagna	14,916 km/litro
In città	15,876 km/litro
In autostrada	—
Extraurbano	16,887 km/litro
Economy Run	23,200 km/litro
A velocità costante	
90 km/h	18,309 km/litro
120 km/h	15,352 km/litro

CONSUMO LUBRIFICANTE

1385 cm³ ogni 1000 km

CONSUMO PNEUMATICI

ogni 1000 km

mm 0,9	centrale sull'anteriore
mm 1,8	centrale sul posteriore
mm —	laterale anteriore
mm —	laterale posteriore

PESO EFFETTIVO

Con tutti i liquidi più 5 kg di carburante
130,200 kg
Dichiarato 115 kg a secco*
* Senza avviamento elettrico

TEMPERATURE

Zona misurazione	Temperatura in gradi C
Sottocandela	184
Corpo carburatore	42
Acqua	92
Olio	—
Disco anteriore	122
Pneumatico anteriore	64
Pneumatico posteriore	73
Temperature rilevate dopo 5 giri di pista «tirati» al massimo	

SPAZIATURA DEI RAPPORTI AL CAMBIO

Rapporto inserito	* Velocità al tachimetro	Velocità effettiva	Regime del motore dopo il cambio marcia
Prima	35 km/h	33,335 km/h	— giri/'
Seconda	58 km/h	55,221 km/h	— giri/'
Terza	85 km/h	80,061 km/h	— giri/'
Quarta	105 km/h	99,746 km/h	— giri/'
Quinta	124 km/h	117,641 km/h	— giri/'
Sesta	148 km/h	141,202 km/h	(a — giri/')
Velocità a 1000 giri/' in VI	— km/h	— km/h	—
Velocità minima in VI	— km/h	— km/h	—

* tirando al regime di 10000 giri.

RUMOROSITÀ

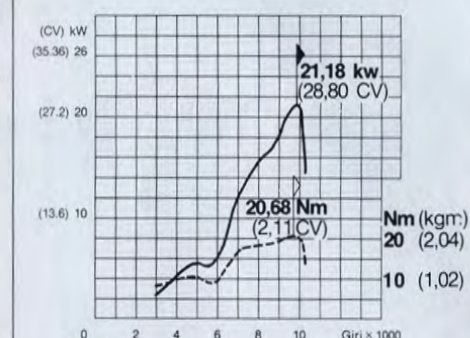
Scarico a 3 metri con motore a 2/3 del regime massimo 84 db(A)
Meccanica a 50 cm dal motore a 2/3 del regime massimo 79 db(A)
A 7 metri con motore in piena accelerazione da 3/4 del regime massimo 89 db(A)

LIVELLO SONORO CLacson

A 3 metri 94,5 db(A)
A 20 metri 78 db(A)

BANCO

Rapporto motore/banco	5,34
Braccio	716 mm
Temperatura	26 °C
Pressione	102,7 kPa
Umidità relativa	37%
Fattore di correzione	1,008



POTENZA MASSIMA ALLA RUOTA

21,18 kW (28,80 CV) a 9900 giri/'
Dichiarata 31,5 CV a 10300 giri/'

COPPIA MASSIMA ALLA RUOTA

20,68 Nm (2,11 kgm) a 9700 giri/'
Dichiarata — kgm a — giri/'

Tutte le PROVE AL BANCO sono realizzate presso la **BORGHI & SAVERI** di Pieve di Cento produttrice di Banchi Prova per ogni tipo di motore

■ Linea.....	30
■ Finiture.....	26
■ Illuminazione notturna.....	26
■ Comandi.....	28
■ Strumentazione.....	26
■ Comfort di marcia.....	27
■ Rumorosità.....	27
■ Vibrazioni.....	25
■ Posizione di guida.....	29
■ Motore.....	30
■ Avviamento.....	LODE
■ Erogazione.....	24
■ Potenza.....	LODE
■ Coppia.....	LODE
■ Accessibilità meccanica.....	26
■ Prestazioni globali.....	LODE
■ Velocità.....	LODE
■ Ripresa.....	24
■ Accelerazione.....	LODE
■ Consumi.....	23
■ Autonomia.....	24
■ Modulabilità frizione.....	28
■ Resistenza frizione.....	28
■ Precisione cambio.....	LODE
■ Scelta dei rapporti.....	24
■ Guida e maneggevolezza.....	LODE
■ Variazioni di traiettoria.....	30
■ Curve strette.....	30
■ Curve a medio raggio.....	LODE
■ Curve a largo raggio.....	28
■ Stabilità e tenuta di strada.....	30
■ Tenuta sul bagnato.....	LODE
■ Tenuta sullo sconnesso.....	30
■ Sospensione anteriore.....	27
■ Ammortizzatore.....	27
■ Pneumatici.....	LODE
■ Precisione in rettilineo.....	27
■ Sensibilità al vento laterale.....	29
■ Modulabilità freni.....	LODE
■ Potenza freni.....	28
■ Resistenza freni.....	30
■ Costo dei ricambi.....	25
■ Prezzo d'acquisto.....	24
■ Affidabilità.....	29
■ PUNTEGGIO TOTALE.....	1289

n.b. la lode vale 35 punti

