

# MOTO SPRINT

VIGILIA INCERTA  
FINALE DRAMMATICO

# USA CAOS

CADALORA  
A SEGNO



**SUPER  
NOVITA'**

# CHE 125!



**GILERA  
RC TOP RALLY  
GILERA SP01**



# IL SORPASSO

**GILERA 125 SP 01 ■ UN MODELLO CHE SUPERA IN POTENZA TUTTI I CONCORRENTI ITALIANI E GIAPPONESI. LA CASA DI ARCORE LO PRESENTA COME L'INDUSTRIALIZZAZIONE DI UN PROGETTO IDEALE**

**DA ANNI** i progettisti della Gilera avevano in mente un'idea magnifica ma impossibile. Oggi quest'idea, calatasi gradualmente nella realtà, è divenuta concretezza e la Casa di Arcore la presenta con orgoglio: si chiama SP 01.

In questa moto, tutto conta fuorché la cilindrata. I 125 cm<sup>3</sup> del suo motore sono solo un'etichetta, una scelta numerica fatta per consentirne la guida ai sedicenni, la sigla però identifica il concetto fondamentale: SP, come Sport, ma anche come Sport Production. La nuova Gilera, lo affermano i costruttori, è infatti una moto stradale che possiede tutte le prerogative positive di una moto da corsa, in termini di sicurezza attiva e passiva, di avanguardia tecnologica ed anche di grinta esteriore.

L'impronta sportiva, anzi, corsaiola della SP 01 è accentuata dalla scritta «Gilera

racing» che appare nella parte bassa della carenatura, sotto i due grandi anelli intersecantisi che rappresentano l'ultima evoluzione grafica del celeberrimo marchio della Casa di Arcore.

Rispetto alla MX-1, la moto dei record mondiali di *MOTOSPRINT*, la SP 01 non è un'evoluzione, ma qualcosa di totalmente nuovo. Nuova la carenatura, nuovo il telaio, nuovo il motore, inediti i freni, le ruote ed anche gli accessori.

Cominciamo dall'estetica: il colpo d'occhio è dominato dalla carenatura, che ha un andamento più mosso di quello della MX-1 e sulla quale spicca, al centro del cupolino, un fanale di disegno originalissimo, largo e basso. Il serbatoio non è più sotto il motore, bensì in posizione classica, questo soprattutto per favorire la collocazione ottimale del sistema di scarico. Sulla sommi-

tà sono presenti due tappi, uno per la benzina, l'altro per l'olio. Ribaltando il serbatoio si accede al carburatore, al motore e alla scatola del filtro dell'aria. Molta cura è stata riservata anche alla strumentazione e ai comandi: si tratta di una dotazione inedita e completa; il tachimetro è staccabile per eliminare un peso inutile nell'uso in pista.

**LEGGEREZZA** - Il telaio, d'impostazione simile a quello della MX-1, è costituito da un doppio trave in acciaio che congiunge direttamente il canotto di sterzo al fulcro del forcellone. La scelta dell'acciaio anziché della lega leggera è giustificata dall'ottimizzazione della struttura, che ha consentito di combinare la massima robustezza ad un peso contenutissimo, competi-

SEGUE A PAG. 94

■ È NUOVA NELL'ESTETICA, NELLA CICLISTICA E NEL MOTORE. LA GILERA SP 01, DICONO I COSTRUTTORI, È UNA MOTO DA UTILIZZARE «PACIFICAMENTE» TUTTI I GIORNI E DA PORTARE IN PISTA, PER FARLA SFOGARE, NEI FINE SETTIMANA ■



# IL SORPASSO

tivo con quello di un telaio in lega. La forcella è dotata di regolazione micrometrica della precarica delle molle sui tappi superiori; uno stelo controlla l'estensione, l'altro la compressione. Posteriormente si trova la già nota sospensione «Power drive» con forcellone e biellismi in alluminio.

Il pezzo forte è comunque il nuovo motore. La novità sostanziale è l'aspirazione nel carter, che ha comportato la necessità di ridisegnare il carter stesso, il cilindro ed il pistone, nonché di ritardare la valvola APTS allo scarico. Nuovi però sono l'imbiellaggio e la testa, mentre la frizione è stata irrobustita ed il cambio ha subito un accorciamento del sesto rapporto.

All'alimentazione provvede un carburatore con valvola piatta, Venturi ellittico e diffusore di 32 mm servito da un sistema di conduzione d'aria denominato «CIS» (Cold Intake System), in cui l'aria esterna segue un percorso forzato evitando di mischiarsi a quella calda che esce dal radiatore.

Dopo il propulsore dei record, la Gilera ha ora realizzato un propulsore-record, visto che fornisce la potenza quasi incredibile di 35 CV a 10.600 giri. La velocità massima non è dichiarata, ma non dovrebbe essere inferiore a 170 km/h. Naturalmente a simili prestazioni corrisponde un impianto frenante adeguato, costituito anteriormente da un disco di 300 mm di diametro con pinza a due coppie differenziate di pistoncini e posteriormente da uno di 240 mm di diametro con pinza a due pistoncini.

Infine il prezzo: 5.500.000 lire, chiavi in mano, un valore assai contenuto.

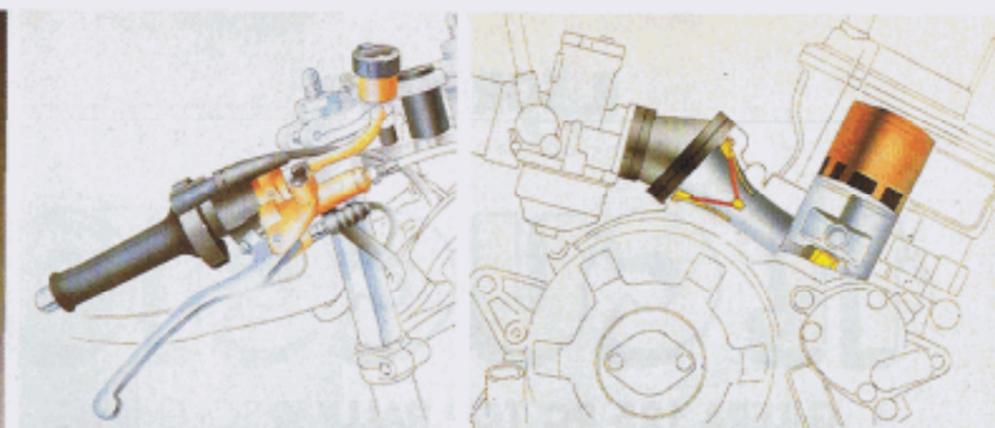
■ LA CARROZZERIA NON HA PARTI IN COMUNE CON LA MX-1. LO SCARICO, GRAZIE AL SERBATOIO COLLOCATO TRADIZIONALMENTE, PASSA SOTTO IL MOTORE. I DUE TAPPI DEL SERBATOIO SONO PER OLIO E BENZINA ■



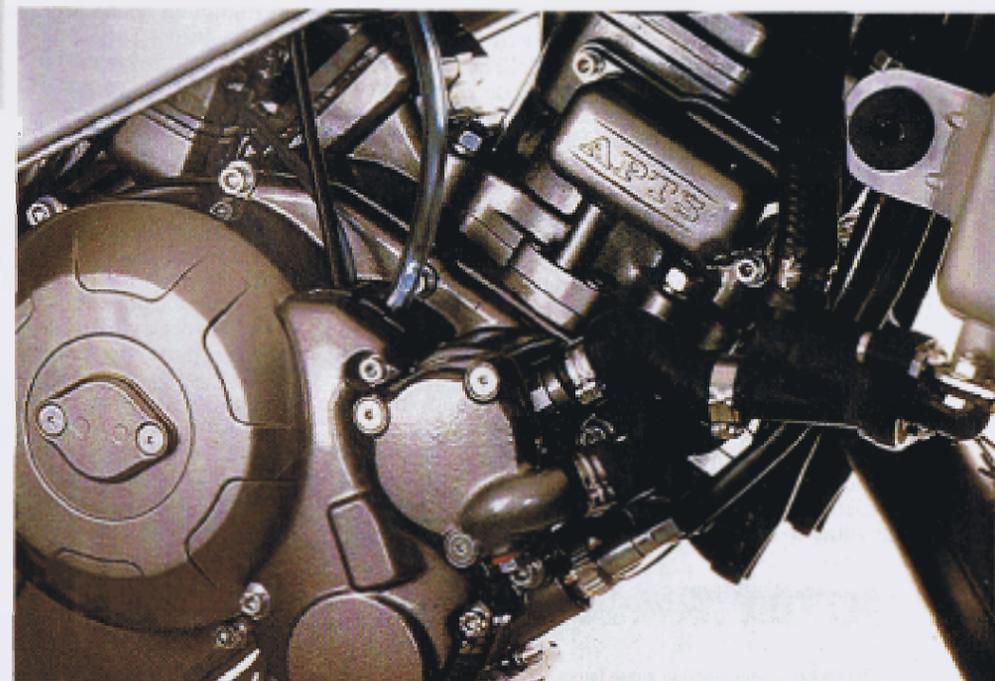
■ IL TELAIO È STATO DISEGNATO E CALCOLATO DAL COMPUTER, CHE HA OTTIMIZZATO L'IMPIEGO DI UNO SPECIALE ACCIAIO, CONSENTENDO DI MANTENERE IL PESO ENTRO VALORI COMPETITIVI CON L'ALLUMINIO ■



■ 35 CV SONO LA FORZA ESPLOSIVA DI CUI È CAPACE QUESTO PICCOLO MOTORE. L'INCREMENTO DI PRESTAZIONI È DOVUTO AD UN RIFACIMENTO COMPLESSIVO DEL PROPULSORE, MA SOPRATTUTTO AL NUOVO SISTEMA DI AMMISSIONE DIRETTAMENTE NEL CARTER. IL CARBURATORE È UN DELLORTO A VALVOLA PIATTA E VENTURI ELLITTICO CON DIFFUSORE DA 32 MM. IL CAMBIO E LA FRIZIONE SONO STATI IRROBUSTITI ■



■ QUESTI DUE DISEGNI MOSTRANO L'INEDITA POMPA DEL FRENO ANTERIORE, IL CUI SERBATOIO È COLLOCATO SEPARATAMENTE SULLA TESTA DI FORCELLA, ED IL SISTEMA D'AMMISSIONE DIRETTA NEL CARTER, TRAMITE UN PACCO LAMELLARE ■



## SCHEDE TECNICHE

**MOTORE:** monocilindrico a due tempi con contralbero equilibratore, raffreddato a liquido, con pompa di circolazione e termostato e miscelatore a tre vie. Distribuzione regolata dal movimento del pistone, con ammissione lamellare e valvola sullo scarico APTS 2. Alésaggio e corsa 56x50,5 mm. Cilindrata 124,38 cm<sup>3</sup>. Rapporto di compressione 13:1. Alimentazione con un carburatore Dellorto da 32 mm Ø a valvola piatta. Accensione elettronica CDI, anticipo automatico. Lubrificazione a tutta perdita con pompa dosatrice separata. Avviamento a kick starter, optional elettrico.

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

**TELAIO:** doppio montante inclinato in acciaio scatoletto Twin Box con mensola reggisella imbullonata. Sospensione anteriore a forcella teleidraulica con steli da 35 mm Ø, escursione 130 mm; sospensione posteriore ad articolazione progressiva Power Drive. Freni: anteriore a disco da 300 mm Ø; posteriore a disco da 240 mm Ø. Pneumatici anteriore 100/80x16"; posteriore 130/70x17".

**DIMENSIONI E PESO:** lunghezza 1.950 mm; larghezza 620 mm; interasse 1.350 mm; luce a terra 150 mm. Peso a secco 116 kg.

**CAPACITÀ SERBATOIO:** 13 litri.

**PRESTAZIONI:** potenza 35 CV a 10.600 giri.

**PREZZO «CHIAVI IN MANO»:** L. 5.500.000.



# IL CUCCIOLO

**GILERA 125 RC TOP RALLY ■ SOLO LA CILINDRATA LA DISTINGUE DALLA RC 600**

**IL NUOVO** propulsore Gilera 125 è stato sviluppato anche in versione enduro, e questo ha dato il pretesto per l'allestimento di un modello integralmente nuovo, derivato nell'estetica, ma anche in molte soluzioni meccaniche, dall'ammiraglia fuoristrada della Casa di Arcore, la RC 600, che ha conquistato i suoi primi traguardi internazionali nel recente Rally di Tunisia.

RC Top Rally si chiama infatti quest'ultima enduro di piccola cilindrata, che la Gilera propone per i rally impegnativi, ma anche per il normale utilizzo quotidiano. La stretta derivazione estetica dalla RC 600 trova conferma nel fatto che tutti i componenti principali della carrozzeria, cupolino, serbatoio, sella e parafranghi sono comuni ai due modelli. L'insieme sella-serbatoio è stato studiato per consentire al pilota la più ampia libertà di movimento nella guida fuoristrada e per

una confortevole abitabilità anche per il passeggero nell'uso su strada. Tutte le sovrastrutture sono facilmente smontabili per accedere alla meccanica e per agevolare qualsiasi genere di intervento.

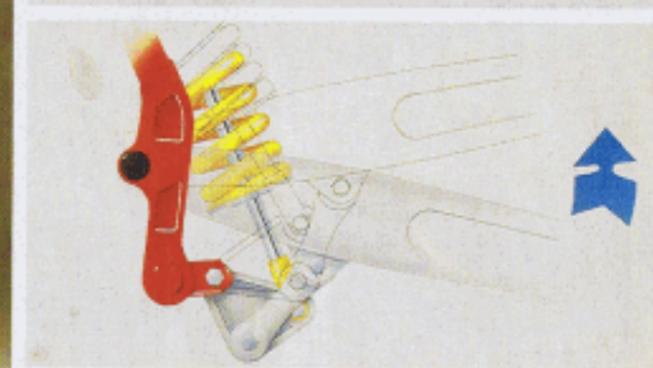
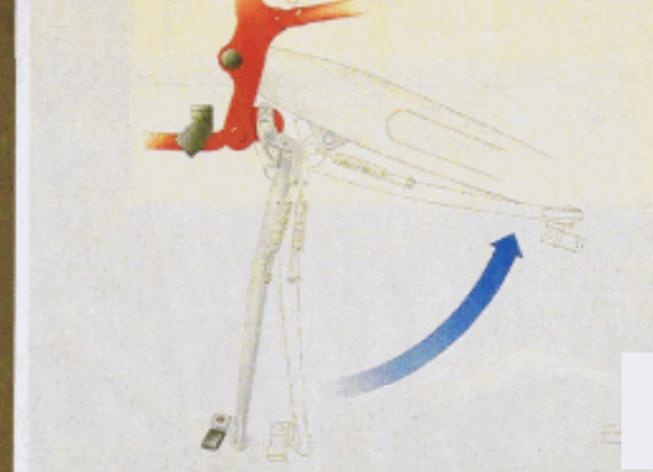
Il telaio della Gilera RC Top Rally è di tipo monoculla in tubi tondi che si sdoppia sotto il motore e risale posteriormente con due montanti in tubi quadrati. A questi montanti, che all'altezza del fulcro del forcellone presentano idonei rinforzi, è fissata mediante viti la struttura, in sottili tubi tondi, alla quale è demandato il compito di sostenere la sella e gli altri accessori collocati nella parte posteriore della moto. Questa struttura può essere rapidamente smontata per operare sulla sospensione posteriore e sul monoammortizzatore, nonché per raggiungere la scatola del filtro dell'aria.

La forcella è una Marzocchi con steli di 40 mm  $\varnothing$  e corsa di 255 mm; la sospensione posteriore Power Drive adotta la stessa geometria e gli stessi biellismi in ergal della RC 600; la corsa utile della ruota è di 260 mm. Anche l'impianto frenante è lo stesso del modello di maggior cilindrata, e questo testimonia l'ampio margine di sicurezza di questa 125.

**SPECIALIZZATA** - Tachimetro, contachilometri, termometro per il liquido di raffreddamento, spia con check-control sono la dotazione di strumenti standard dei modelli Gilera, ai quali si aggiunge, per l'indirizzo specifico della RC Top Rally, un trip master professionale che certamente risulterà graditissimo agli appassionati e a chi pratica l'enduro agonistico. Il motore, come abbiamo anticipato, è il superpotente ultimo nato in Casa Gilera. Nella versione montata sulla RC Top Rally eroga 31,5 CV a 10.300 giri, contro i 35 CV del propulsore stradale. Il sacrificio di potenza massima, peraltro assai contenuto, è bilanciato da una curva di erogazione assai più ampia che la rende pienamente fruibile anche nel fuoristrada più accidentato, in accordo con un cambio opportunamente modificato nella rapportatura interna.

Come per il modello SP 01, la Gilera ha cercato di offrire questa nuova moto ad un prezzo competitivo: 5.025.000 lire, chiavi in mano.

I.r.



■ LA RC TOP RALLY ADOTTA UNA NUOVA STAMPILLA DI SICUREZZA LA CUI MOLLA DI RICHIAMO, A MOTO RADDRIZZATA, SPOSTA LA STESSA IN POSIZIONE VERTICALE. SE LA STAMPILLA NON VIENE FATTA RIENTRARE, UN «NASO» DI GOMMA PROVVEDE A FARLO. L'ALTRO DISEGNO EVIDENZIA IL FUNZIONAMENTO DELLA SOSPENSIONE POWER DRIVE ■

■ L'IMPIANTO FRENANTE È IDENTICO A QUELLO DELLA RC 600. LA FORCELLA È UNA MARZOCCHI CON STELI DI 40 MM DI DIAMETRO E LA RUOTA ANTERIORE È DI 21", MENTRE QUELLA POSTERIORE È DI 17". LA SELLA È A SGANCIAMENTO RAPIDO, ED È SMONTABILE ANCHE LA STRUTTURA TUBOLARE D'ACCIAIO CHE LA REGGE, IN MODO DA RENDERE PIÙ FACILI E RAPIDI GLI INTERVENTI SULLA SOSPENSIONE ■



## SCHEDA TECNICA

**MOTORE:** monocilindrico a due tempi con contralbero equilibratore, raffreddato a liquido, con pompa di circolazione e regolazione della temperatura tramite sensore e termostato a tre vie. Distribuzione regolata dal movimento del pistone con ammissione lamellare e valvola a scarpello. APTS Alesaggio e corsa 56x50,5 mm Cilindrata 124,38 cm<sup>3</sup> Rapporto di compressione 13,1 Alimentazione con carburatore D'orto da 32 mm  $\varnothing$  a valvola piatta Accensione elettronica a scarica capacitiva ed anticipo automatico. Lubrificazione a tutta perdita con pompa dosatrice separata. Avviamento a kick starter, optional elettrico.

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

**TELAIO:** monoculla sdoppiata chiusa in acciaio con mensola reggisella imbullonata. Sospensione anteriore a forcella teleidraulica; sospensione posteriore ad articolazione progressiva Power Drive. Freni anteriore e posteriore a disco Pneumatici anteriori 90x90x21, posteriori 46x17x17 opp. 120x90x17.

**DIMENSIONI E PESO:** lunghezza 2180 mm larghezza 870 mm interasse 1440 mm; c.c.e a terra 360 mm Peso 115 kg (senza avviamento e elettrico).

**CAPACITÀ SERBATOIO:** 13 litri.  
**PRESTAZIONI DICHIARATE:** potenza massima 31,5 CV a 10.300 giri. Velocità max non dichiarata.

**PREZZO «CHIAVI IN MANO»:** L. 5.025.000 (più 300.000 lire per l'avv. elettrico).