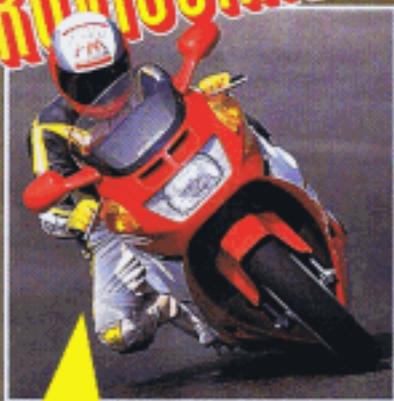


IN REGALO  
GLI ADESIVI  
ROTHMANS RACING  
DI LAWSON  
E GARDNER

# MOTO SPRINT

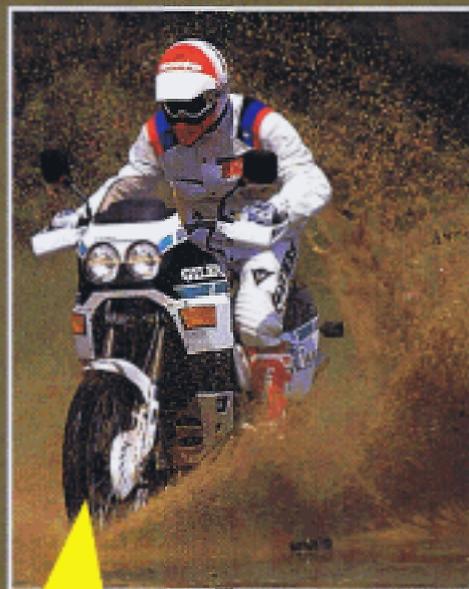
**PROVISSIME**



**HONDA  
CBR 1000F/89**



**GILERA  
125 SP 01**



**GILERA  
125 XR-2**



**GP ITALIA  
FATTI E MISFATTI  
DI MISANO**

# TILT MONDIALE

# ADORABILE

**GILERA 125 XR-2 MARATHON ■ LA TUTTOTERRENO DELLA CASA DI ARCORE SI PRESENTA CON UNO STYLING MEGLIO PROPORZIONATO, ADATTISSIMA PER LA STRADA ED IL FUORISTRADA NON ESASPERATO**

**NONOSTANTE** il massiccio impegno assunto recentemente nello sviluppo del nuovo propulsore a quattro tempi che equipaggia le raffinate enduro Gilera RC 600, in quel di Arcore notevoli attenzioni vengono continuamente riservate anche all'evoluzione delle «piccole» monocilindriche due tempi. Infatti, includendo le neonate «SP 01» stradale e la «Top-Rally» enduro, sono ben 16 i modelli (stradale e enduro) da 125 cm<sup>3</sup> inseriti attualmente nei minimi prezzi della Casa di Arcore a disposizione dei giovani utenti: un ampio ventaglio di proposte per soddisfare il più esigente dei quindicenni.

Una continua e capillare ricerca sia sotto il profilo tecnico che estetico accomuna tutte queste realizzazioni sino ad ora presentate. Assieme a veicoli di concezione «estrema» c'è anche tanto spazio per proposte più fruibili, meno esasperate, ma ugualmente interessanti proprio come la nuova profuoristrada XR-2 «Marathon» oggetto di questo test.

In pratica la logica evoluzione del precedente modello XR-1 '88 affinato e migliorata nelle prestazioni (la potenza ora dichiarata è prossima ai 30 CV) quanto nel look

che, assieme a tanta opulenza nelle forme, oggi può vantare anche uno styling meglio proporzionato e più filante.

L'estrema ecletticità di impiego della Marathon 125 ben si adatta dunque a «digerire» con disinvoltura sia l'uso utilitaristico che quello del diporto con spassionate escursioni in fuoristrada (meglio se non particolarmente duro) tali da giustificare la quota di commercializzazione di poco superiore ai 5.000.000 di lire.

**COM'È FATTA** - Gli interventi estetici apportati alle linee della XR-2 non hanno di certo impoverito il sostanzioso look da «piccola» ammiraglia della precedente ver-

■ LA GILERA 125 XR-2 MARATHON BEN SI INSERISCE NELLA VASTA GAMMA DEI MODELLI DELLA CASA DI ARCORE DESTINATI AI GIOVANISSIMI. ALL'ESUBERANZA DEL MOTORE SI ABBINA UNA LINEA POSSENTE MA PROPORZIONATA ■

sione. Un'evoluzione naturale che ha contribuito a rendere più personale lo styling (con ogni probabilità gli addetti al centro-stile Gilera hanno fatto tesoro delle critiche mosse a suo tempo in merito a certe soluzioni comuni alla dimensionatissima Suzuki DR Big) senza per questo rinunciare al positivo impatto vicinissimo a quello delle versioni RT 350-600.

Ora le fiancate hanno dimensioni più importanti, il codino ha una diversa forma (più arrotondata), nella parte alta il cupolino è privo del «becco» (disponibile a richiesta) mentre il parafango anteriore ha dimensioni maggiori ed inedite protezioni per gli steli della forcella e per il disco. La sontuosa dotazione di bordo comprende poi un inedito paracoppa all'interno del quale è alloggiato il vaso di espansione del circuito di raffreddamento, parasassi alle manopole

e sella strutturalmente meglio dimensionata mentre nuovi colori e grafiche più aggressive conferiscono alla Marathon 125 un look moderno e professionale. Invariata la dotazione di bordo affidata ad una strumentazione completissima, blocchetti elettrici funzionali e ben dimensionati comandi sia a leva che



## ADORABILE

a pedale. Il telaio a doppia culla continua è in tubi di acciaio a sezione quadra con forcellone oscillante (sempre in acciaio) a sezione variabile.

Come per la precedente versione l'avantreno è equipaggiato da una forcella teleidraulica upside-down a foderi rovesciati e perno avanzato con escursione di 230 mm mentre posteriormente il collaudato cinematismo ad articolazione progressiva Power Drive è accoppiato ad un ammortizzatore oleopneumatico in grado di garantire alla ruota posteriore un'escursione utile di 210 mm. Integralmente a disco l'impianto frenante della 125 XR-2 ha anteriormente un'unità di 240 mm Ø (con pinza flottante a doppio pistoncino) e da 230 mm Ø con pinza a due pistoni contrapposti posteriormente.

In quanto a motorizzazione per questa versione Marathon XR-2 i tecnici di Arcore hanno adottato in pratica il propulsore della pepata 125 enduro R1-S vittoriosa nella passata edizione del Trofeo Nazionale Motorally. I 29 CV a 9750 giri dichiarati sono stati ottenuti grazie a sostanziosi interventi sul gruppo termico (dotato di 10 luci) e con una calibrata taratura della valvola allo scarico APTS 2. Allo stesso modo l'induzione lamellare è provvista di petali in fibra di carbonio, il raffreddamento a liquido è organizzato mediante un radiatore in lega leggera e termostato a tre vie, mentre per contenere le vibrazioni occorre ricordare la presenza dell'apposito contralbero.

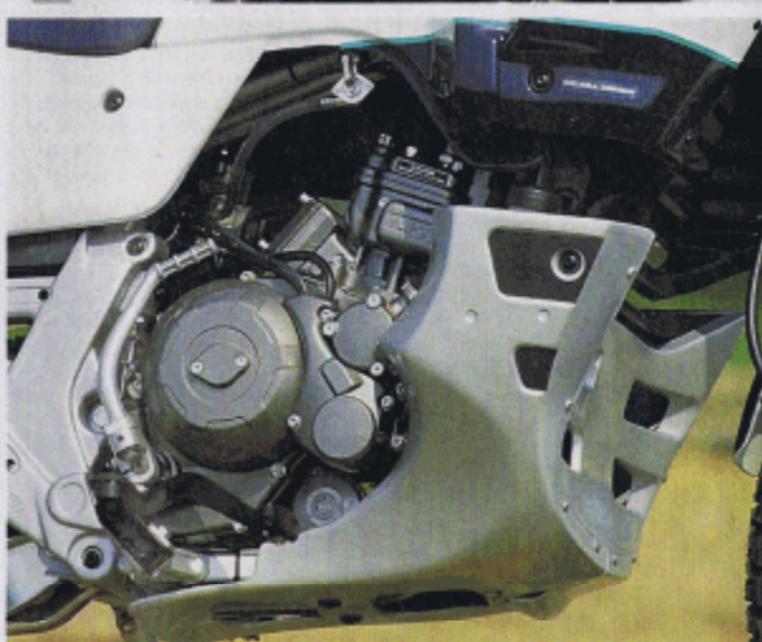
L'alimentazione è «curata» da un carburatore Dellorto con diffusore da 28 mm Ø, lubrificazione a miscelazione automatica ed accensione elettronica a scarica capacitiva con anticipo automatico variabile.

Gli organi di trasmissione fanno capo ad una collaudata frizione a dischi multipli in bagno d'olio e cambio a sei velocità con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali.

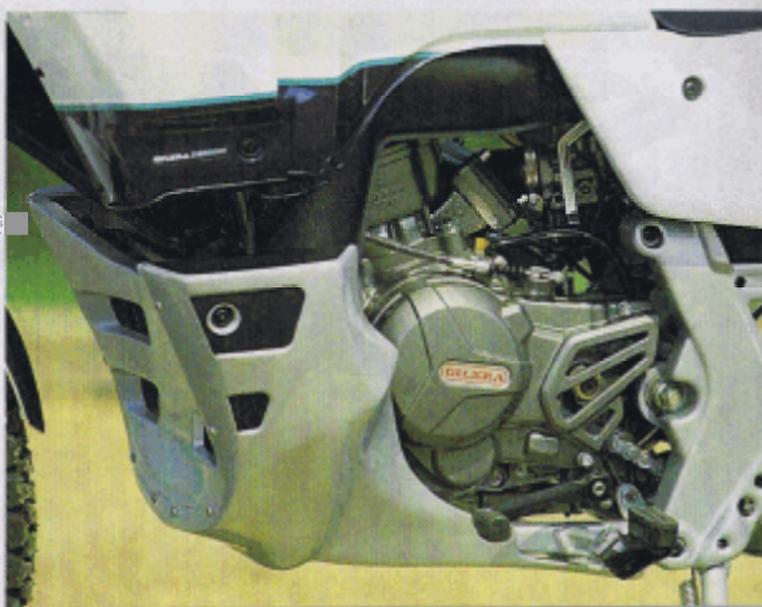
**COME VA** - Alla stregua della precedente versione XR-1 l'odierna Marathon 125 mette in risalto l'opulento dimensionamento appositamente studiato per assolvere a precisi compiti di funzionalità quanto gratificare maggiormente i giovani acquirenti. Proprio per questo il serbatoio, nonostante l'elevata capienza, è dotato di incavi che permettono anche ai piloti di statura alta un adeguato inserimento mentre allo stesso modo la consistente imbottitura e il dimensionamento in senso trasversale della nuova sella offrono una migliore abitabilità.

Ora per pilota e passeggero c'è adeguato spazio a disposizione ed in più, per il primo, la posizione di guida confortevole è supportata da un valido riparo aerodinamico, giusta correlazione tra pedana-sella-manubrio che portano ad assumere

SEGLIE A PAG. 122



■ COMPLETISSIMA LA DOTAZIONE CON DOPPIO FARO, PARAMANI E TUTTI GLI ACCESSORI INDISPENSABILI PER UNA TUTTOTERRENO. INEDITO IL PARACOPPA DI GENEROSE DIMENSIONI NEL QUALE È ANCHE ALLOGGIATO IL VASO DI ESPANSIONE DEL CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO ■



■ A SINISTRA, IL FRENO POSTERIORE È DA 230 MM Ø CON PINZA A DUE PISTONI CONTRAPPOSTI. SOTTO, IL DISCO ANTERIORE È DI 240 MM Ø CON PINZA FLOTTANTE A DOPPIO PISTONCINO ■



■ A DESTRA, COMPLETISSIMA LA STRUMENTAZIONE, FUNZIONALI I BLOCCHETTI ELETTRICI, BEN DIMENSIONATI I COMANDI. SOTTO, LA FIANCATA DI MAGGIORI DIMENSIONI E LA SOSPENSIONE POSTERIORE POWER DRIVE ■



## SCHEDA TECNICA

**MOTORE:** monocilindrico a due tempi, raffreddato a liquido con pompa di circolazione e termostato a tre vie. Distribuzione regolata dal movimento del pistone con induzione lamellare e valvola APTS 2 sullo scarico. Alesaggio e corsa: 56x50,6 mm. Cilindrata: 124,38 cm<sup>3</sup>. Rapporto di compressione 13:1. Lubrificazione a tutta perdita con miscelazione automatica. Alimentazione con un carburatore Dellorto da 28 mm Ø. Accensione elettronica CDI. Avviamento 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:** monoculla sdoppiata chiusa in tubi quadri d'acciaio. Sospensione anteriore a forcella teleidraulica upside-down con steli da 38 mm ed escursione di 230 mm; posteriore a forcellone oscillante con sistema ad articolazione progressiva Power Drive e monoammortizzatore oleopneumatico con escursione ruota di 210 mm. Freni: anteriore a singolo disco da 240 mm Ø con pinza a doppio pistoncino; posteriore a disco da 230 mm Ø. Pneumatici anteriori 2.75x21; posteriori 4.60x17.

**DIMENSIONI E PESI:** lunghezza 2180 mm; larghezza 910 mm; altezza sella 870 mm; interasse 1410 mm. Peso a secco: 121 kg.

**CAPACITÀ SERBATOIO:** 16 litri (di cui 2,5 di riserva).

**PRESTAZIONI DICHIARATE:** potenza massima 29 CV a 9750 giri. Coppia massima non dichiarata. Velocità massima 140 km/h.

**PREZZO «CHIAVI IN MANO»:** 5.040.000 Lire (o 300.000 lire per l'avviamento elettrico optional).

**adige**

EQUIPAGGIA DI SERIE  
LE PIÙ PRESTIGIOSE  
CASSE MOTOCICLISTICHE.

DISCHI FRENO  
VALVOLA CAMBILIAI  
LAMELLE  
DOPPI PISTONCINI  
PINZE A DISCO.

ADLER S.p.A. Via Soffredini, 75 - Italy 20126 MILANO

la classica posizione di guida eretta adatta ad affrontare lunghe distanze senza particolari stress fisici. Sempre in riferimento al comfort in questo primo test di assaggio la qualità e consistenza delle vibrazioni è più che accettabile (nonostante qualche «picco» sostenuto sulle pedane ai regimi di rotazione più elevati) così come la taratura delle sospensioni (meglio controllata in compressione).

La manovrabilità, aiutata da un discreto angolo di sterzo, non risente del corposo dimensionamento mentre sotto il profilo della maneggevolezza l'XR-2 non si è rivelata particolarmente rapida ad eseguire veloci cambi di inclinazione. Con l'aumentare della velocità, infatti, rimane piuttosto accentuata una certa inerzia direzionale alla quale però trova riscontro tanta solidità dello sterzo privo di oscillazioni ed ondeggiamenti anche in presenza di fondi accidentati.

Nella guida su strada il comportamento della Marathon 125 non presta il fianco a critiche di rilievo vista la facilità con cui si lascia condurre; la precisione direzionale è discreta, in curva la sicurezza in appoggio è tanta e tale da consentire ottimi angoli di inclinazione.

In percorsi fuoristrada il positivo comportamento della XR-2 può essere penalizzato dalla selettività del terreno dove le coperture di primo equipaggiamento possono rivelarsi poco adatte (in genere su fondi «pesanti») a causa della fitta tassellatura più idonea a sopportare l'impiego stradale. Meglio controllato è il lavoro svolto dalle sospensioni del modello utilizzato per questo test nonostante sia sempre possibile (su salti e dossi di una certa consistenza) rimediare qualche fondocorsa mentre ben poche riserve spettano alla funzionalità della coppia di dischi dell'impianto frenante. Con l'unità anteriore (su asfalto) nelle «pinzate» più energiche è possibile avvertire il «fischio» della gomma senza registrare svergolamenti da parte della forcella a differenza di quella posteriore un po' troppo esuberante in fuoristrada.

Sotto il profilo della fruibilità il propulsore della XR-2 si è rivelato ben equilibrato e propenso anche a sopportare gli impieghi gravosi del fuoristrada accompagnato da una buona dose di potenza e regolarità nell'erogazione anche ai regimi di rotazione più bassi. Accetta tutta l'apertura dal rapporto più lungo già in prossimità dei 2000 giri da dove inizia a riprendere senza evidenti irregolarità. L'impulso più marcato coincide, raggiunti i 6500 giri, con l'entrata in coppia sottolineata dalla secca tonalità di scarico sin verso i 9000-9500 giri indicati.

In merito agli organi di trasmissione la fitta rapportatura consente rapide accelerazioni supportate anche dal corretto funzionamento della frizione.

