

MOTO SPRINT



CHE CONCORSO!

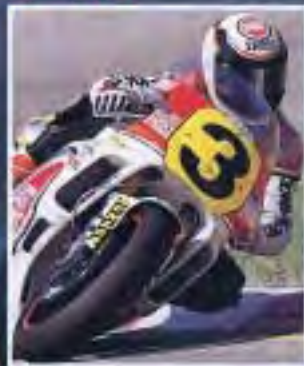
*Otto giorni in Brasile
per due persone
in occasione
del GP mondiale
e 200 paia di jeans*

GILERISSIMA

**PROVA TOTALE
125 SP 01**

**GP BELGIO L'ANARCHIA
STA UCCIDENDO IL MONDIALE**

**LA DANZA DELLA
PIOGGIA**



GILERA 125 SP 01 ■ IL TOP MONDIALE DELLA CATEGORIA È STATO RAGGIUNTO E L'INCREDIBILE VELOCITÀ DI OLTRE 170 KM/H TESTIMONIA LE DOTI SQUISITAMENTE CORSAIOLE DELLA CREATURA DI ARCORE. NELLO STYLING QUANTO DI MEGLIO C'È TRA LE GP

NUMBER ONE



CHE AVESSE ragione Nietzsche quando affermava: «Non esistono fatti ma solo interpretazioni»? Non c'è dubbio che, col nostro comunicare, produciamo reazioni diverse di fronte alla medesima realtà. E d'altronde, come uscire dal gioco delle contraddizioni? Perché di contraddizioni e irrazionalità se ne incontrano a iosa in questa nostra tormentata epoca, fatta più di forma che di sostanza. Ognuno, sulla base della propria memoria, della propria cultura e della propria sensibilità, costruisce la sua realtà, la sua interpretazione di un messaggio, di una situazione, di un argomento, di una cosa.

Per alcuni la nuova Gilera SP 01, come tutta la generazione di motoleggere ipersportive nazionali, è una assurdità superperformante, prodotta dalla nostra industria per mere esigenze di cassetta. Questo perlomeno suggerisce la «ragione corrente». Ma è davvero necessario essere razionanti nei confronti di un prodotto che per sua natura è di evasione, che non lo si compra per necessità, ma semplicemente per il piacere di possederlo e di fruirne? Perché non lasciarsi invece andare al piacere di godere di una macchina veramente unica, così, semplicemente? In tutti i settori hobbistici — è una caratteristica della nostra epoca — si osserva una esasperazione della sofisticazione dei prodotti. Allora, se non ci si scandalizza quando si spendono svariati milioncini nel settore Hi-Fi per acquistare amplificatori che garantiscono solo pochi centesimi di distorsione in meno, oppure nel settore fotografico per accaparrarsi l'ultima reflex superelettronica, perché privare gli appassionati — se lo desiderano — della possibilità — come quella offerta dalla nuova Gilera SP 01 — di disporre di una moto fuoriserie e, soprattutto, praticamente analoga a quelle che si danno battaglia nelle arene dei gran premi?

La nuova sportiva di punta di Arcore appartiene alla categoria delle macchine da corsa abilitate a circolare sulle strade di tutti i giorni: un prodotto di elevato livello prestazionale, ma per il quale si è soprattutto tenuta in considerazione la sicurezza, surdimensionando opportunamente ciclistica ed impianto frenante. Il risultato è un veicolo costoso e se si vuole elitario, qualificato nonché estremamente

SEGUE A PAG. 96

NUMBER ONE

te qualificante, pronto per essere goduto appieno con fantasia e un pizzico di sale in zucca.

LINEA - Lo styling inequivocabile, sobrio, nitido, essenziale, la dice lunga sull'indole e sull'indirizzo della SP 01: una purissima racer senza compromessi. Nel suo design pulito ci sono le cose migliori che si siano viste finora nel settore delle moto da corsa: il serbatoio delle Suzuki da gran premio, il codino della Yamaha FZR 750 R, cupolino e carena ispirati alle Honda NSR 250, ed i colori efficacissimi — bianco latte decorato in azzurro e rosso — dalla macchina ufficiale di Kevin Schwantz. Una compagine di grande effetto scenico, arricchita dal bel telaio Twin-Box in ostentata evidenza e da soluzioni personali come il gruppo ottico anteriore lungo e stretto posizionato molto in basso per non deturpare la purezza corsaiola delle linee.

Una motoleggera sportiva dal grande appeal, tutta votata all'esaltazione dell'agilità e dell'essenziale nitore di un design definito soprattutto in funzione della profilatissima aerodinamica.

FINITURE - Con la SP 01 si sfiora il tetto dei 6.000.000 di lire: disdicevole ma inevitabile per utilizzare quelle esperienze e per attingere a quelle basi tecnologiche che hanno consentito alla Gilera di raggiungere il vertice prestazionale della categoria. La componentistica tecnica è del massimo livello, ed il propulsore è quanto di più dotato, raffinato e qualificato si possa trovare sulla scena mondiale. Così si è ben disposti a tollerare se le verniciature delle plastiche non sono brillantissime e se le decorazioni, prive di protezione trasparente, risultano deteriorabili, quando la dotazione tecnica si fregia di un pregevole forcellone in alluminio a sezione variabile con eccentrici di regolazione della tensione catena, di un mirifico disco anteriore flottante, di una pratica carenatura molto ben fatta e dotata di mollette di sganciamento rapido e di svariati accorgimenti tipici della produzione artigianale di alto livello che fanno la felicità dei puristi, come la verniciatura color oro per evidenziare particolari come le pinze, i mozzi dei freni ed i supporti delle leve al manubrio, o ancora il piccolo serbatoio del freno anteriore di gusto tipicamente racing come il resto, montato sulla piastra superiore dello sterzo.

Pregevole anche il sistema di ribaltamento del serbatoio che permette di accedere facilmente al complesso di alimentazione ed alla candela, oltre ad alcune componenti dell'impianto elettrico, mentre una porzione del codino è asportabile per consentire di godere la SP 01 anche in coppia. Non ci sono piaciuti invece i tappi per il rifornimento del carburante e del lubrificante sul dorso del serbatoio, che

per quanto abbiano la corona in lega leggera sono realizzati in plastica di scarso livello, ed oltretutto provvisti di imprecise quanto grossolane serrature. L'originale gruppo ottico anteriore alogeno è di buona efficacia, mentre è men che ciclo-motoristica la voce fornita dall'avvisatore acustico. Migliorabile infine la dislocazione e la conformazione degli indicatori di direzione e del gruppo ottico posteriore.

COMANDI - Il ponte di comando molto professionale, è ornato da un bel manubrio forgiato in due pezzi di alluminio che supporta comandi molto curati. L'acceleratore Domino è a corsa rapida, le leve sono ben conformate, ed i comandi elettrici, con disposizione classica, hanno una vivace grafica esclusiva per Gilera. Un po' precario il funzionamento della chiave di contatto e del relativo bloccasterzo, mentre risulta di facile azionamento il comando dello starter, coassiale al manubrio, disposto nei pressi del



blocchetto elettrico di sinistra. Il rubinetto del carburante non è facilmente accessibile, mentre la stampella laterale, a rientro automatico, non è né stabile né facile da abbassare. Positivo il giudizio sui comandi a pedale tutti ben sagomati in lega leggera, come lo sono le pedane e le relative piastre di supporto.

STRUMENTAZIONE - Anche il cruscotto ha, come il resto, un aspetto molto «specializzato» quanto essenziale. Gli strumenti più importanti per l'impiego sportivo — contagiri e termometro del liquido refrigerante — sono ospitati su un supporto in schiuma poliuretanic, mentre il tachimetro contachilometri è decentrato più in basso. Poche le spie luminose per folle, indicatori di direzione e abbagliante, mentre quella della riserva del lubrificante è ospitata nel contagiri.

La grafica è abbastanza leggibile, gli indici stabili e buona la precisione del tachimetro mentre quella del contagiri lascia a desiderare. □



■ PARTICOLARI ESCLUSIVI RENDONO ANCORA PIÙ ACCATTIVANTE IL LOOK COME LA LINEA DEL GRUPPO OTTICO ■

■ LA LINEA DELLA NUOVA GILERA È UN PREGEVOLE COCKTAIL DI QUANTO DI MEGLIO CI SIA NEL MONDO DELLE CORSE. COSÌ COME TIPICAMENTE DA CORSA È L'IMPOSTAZIONE DI GUIDA ■



■ OGNI PARTICOLARE È SPECIALIZZATO. IN ALTO, IL CONTAGIRI ED IL TERMOMETRO DEL LIQUIDO REFRIGERANTE SONO OSPITATI SU UN SUPPORTO IN SCHIUMA POLIURETANICA. SOPRA, IL MANUBRIO È IN DUE PEZZI IN ALLUMINIO, L'ACCELERATORE È A CORSA RAPIDA. ESCLUSIVA LA GRAFICA DEI COMANDI ELETTRICI ■



LA TECNICA

GILERA 125 SP 01 ■ MOTORE RIDISEGNATO E CARATTERISTICHE DA GRAN PREMIO

PER LA punta di diamante della sua produzione sportiva la Gilera ha provveduto a ridisegnare profondamente il propulsore monocilindrico a due tempi di 125 cm³ della MX-1 mantenendo al tempo stesso invariate molte delle principali soluzioni tecniche già brillantemente collaudate nelle più gravose condizioni di impiego e rivelatesi estremamente valide sia sotto il profilo dell'affidabilità che sotto quello prestazionale. La principale differenza rispetto al propulsore precedente si ha a livello di aspirazione, che ora avviene direttamente nel carter. In altre parole il condotto di ammissione non è più realizzato nel cilindro ma nella parte superiore del basamento (subito dietro il piano di appoggio del cilindro stesso) e collega direttamente il carburatore (si tratta di un nuovissimo Dellorto a valvola piatta con diffusore ellittico da ben 32 mm) con la camera di manovella: in questo condotto è collocato un gruppo lamellare a sei petali che ha il compito di controllare il flusso della miscela aria-benzina.

Le misure di alesaggio e corsa sono rimaste quelle «classiche» delle ottavo di litro della Casa di Arcore, con rispettivamente 56 e 50,5 mm. La testata dotata di camera di combustione emisferica con ampia banda anulare di squish e candela piazzata centralmente, è del tipo con rialzo inferiore (nel quale è ricavata la camera) che va ad inserirsi di precisione all'interno della canna del cilindro, soluzione già abbondantemente collaudata nei propulsori precedenti. Il cilindro è realizzato sulla falsariga di quello della MX-1 (dal quale differisce oltre che per la fasatura per l'ovvia assenza del condotto di ammissione) ed ha la canna integrale con riporto superficiale al nichel-carburo di silicio. I condotti di travaso sono quattro principali (disposti ai due lati della canna) più tre posteriori. La luce di scarico, di abbondanti dimensioni, è affiancata da due piccoli «boosters». Come nei modelli precedenti anche qui viene impiegata una valvola parzializzatrice della luce di scarico, integrata con un risonatore ricavato nella parte anteriore della testata, che viene comandata da un sistema meccanico a masse centrifughe (si tratta della ben nota APTS 2, logicamente adeguata alle nuove esigenze). Pure il pistone, sempre fuso in lega di alluminio ad elevato tenore di silicio, è stato modifica-

to (la principale differenza rispetto a quello della MX-1 naturalmente è costituita dalla scomparsa delle due finestre nella parte posteriore del mantello).

Molto simile a quello, robustissimo, dei modelli precedenti è l'imbiellaggio, con l'albero motore composito (tre parti assemblate per forzamento alla pressa) che ruota su due grossi cuscinetti di banco a sfere. I cuscinetti della testa e del piede della biella (fucinata in acciaio da cementazione e dotata di una lughezza sensibilmente superiore al doppio della corsa, con i suoi 112 mm) sono entrambi a rullini ingabbiati.

Benché il condotto di aspirazione, come già detto, sia stato ricavato interamente nella parte superiore del basamento, è stato possibile non modificare la posizione dell'albero ausiliario di equilibratura, che è collocato subito sotto di esso, in un apposito vano, e che ha ora una conformazione lievemente diversa.

Il basamento si «apre» secondo un piano verticale ed alloggia nella parte posteriore il cambio a sei marce in cascata con ingranaggi sempre in presa (debitamente irrobustito, come pure la frizione).

La trasmissione primaria è a ingranaggi, sul lato destro (una coppia di ingranaggi, sempre sullo stesso lato, ove trovano posto anche le pompe dell'acqua e dell'olio, provvede ad azionare l'albero ausiliario di equilibratura). Il gruppo generatore di corrente-accensione elettronica è collocato sulla sinistra. Il sistema di raffreddamento è dotato di radiatore di alluminio e di valvola termostatica a tre vie.

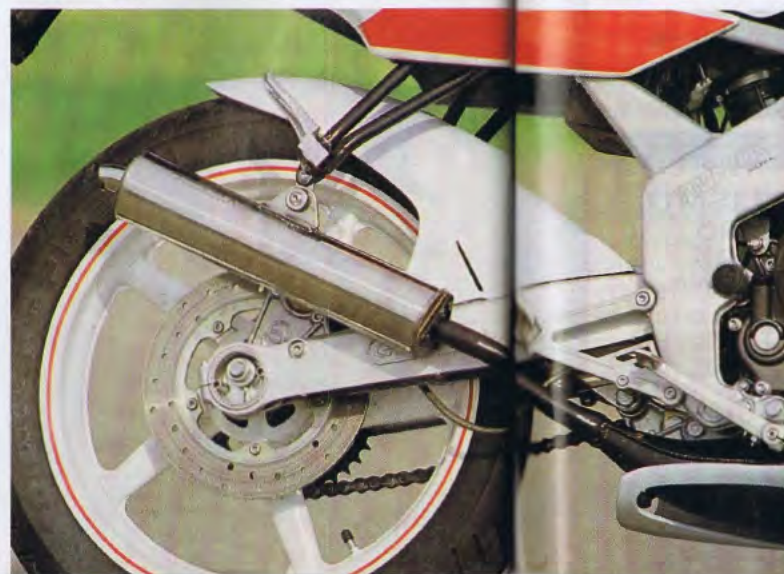
BANCO - Davvero fuori dall'ordinario sono i risultati forniti da questa ottavo di litro al banco prova, con livelli prestazionali assolutamente da record (la potenza specifica si è attestata addirittura su 172,48 kW/litro!). Nonostante tutto, nel funzionamento a completa apertura della valvola del gas del carburatore è stato possibile frenare questo propulsore a soli 3500 giri/min. L'erogazione di potenza appare fluida sin dai medi regimi, ai quali comunque non si può dire che il motore sia dotato di un «tiro» davvero vigoroso. Quest'ultimo comincia a essere decisamente apprezzabile attorno ai 7000 giri/min, ma la vera birra (e ce n'è proprio

SEGUE A PAG. 101



■ SOPRA, IL TELAIO È A DOPPIO TRAVE SUPERIORE PORTANTE IN ACCIAIO SCATOLATO SISTEMA TWIN-BOX. SOTTO, IL MOTORE CON IL RADIATORE IN ALLUMINIO ■

■ A DESTRA, IL DISCO ANTERIORE È FLOTTANTE DA 300 MM Ø, QUELLO POSTERIORE È DA 240 MM Ø. IN BASSO, IL FORCELLONE IN ALLUMINIO ■



SCHEDA TECNICA

Motore	due tempi
Cilindri	uno
Distribuzione	ammissione lamellare
Raffreddamento	acqua
Alesaggio e corsa (mm)	56x50,5
Cilindrata (cm ³)	124,4
Rapp. di compressione	13
Diagramma di distribuzione	Aspirazione 360° Scarico 186°
Carburatore	Dellorto VHSA 32 ES
Lubrificazione (pompa)	con miscelatore separato
Capacità serbatoio olio (litri)	1,2
Accensione	elettronica ad anticipo variabile
Impianto elettrico	a 12 V - generatore 120 W
Candela	Champion N82
Avviamento	a pedale ed elettrico
Trasmissione primaria	a ingranaggi
Trasmissione finale	a catena
Frizione/tipo (comando)	multidisco in bagno d'olio
N. marce	6
Rapporto 1.	2,84
Rapporto 2.	1,86
Rapporto 3.	1,40
Rapporto 4.	1,13
Rapporto 5.	0,96
Rapporto 6.	0,87
Telaio	bitrave in acciaio scatolato
Sospensione anteriore	forcella telescopica
Escursione (mm)	130
Sospensione posteriore	Forcellone con monoammortizzatore
Escursione (mm)	140
Ruote	Fuse in lega di alluminio Pneumatici: ant. 100/80 x 16" post. 130/70 x 17"
Freno anteriore (mm)	a disco Ø 300
Freno post. (mm)	a disco Ø 240
Lunghezza (mm)	1950
Larghezza (mm)	620
Altezza (mm)	920
Interasse (mm)	1350
Altezza sella (mm)	780
Luce a terra (mm)	150
Peso a secco (kg)	116
Capacità serbatoio (litri/riserva)	13/2
Prezzo (Lit) chiavi in mano	5.500.000 + 300.000 (avv. elettr. optional)

SU STRADA

GILERA 125 SP 01 ■ GRAN TEMPERAMENTO E CARATTERE SCORBUTICO VESTITI DA CORSA

tanta!) si ha attorno ai 9000 giri/min.

Al regime di potenza massima la velocità media del pistone raggiunge i 17 m/s, valore tutt'altro che elevato per un mezzo di questo genere. Addirittura sbalorditivi per un due tempi di serie appaiono i valori che la PME raggiunge rispettivamente al regime di potenza massima (10,24 bar) e a quello di coppia massima (10,34 bar): si tratta di risultati che fino a non molto tempo fa avrebbero addirittura fatto invidia ai migliori propulsori da competizione.

CICLISTICA - Mentre il look della moto è completamente nuovo, la struttura del telaio è molto simile a quella già utilizzata per l'MX-1. Anche qui infatti troviamo un telaio a doppio trave superiore portante in acciaio scatolato (sistema Twin-Box) di disegno generale assai simile a quelli impiegati sulle attuali moto da gran premio. La struttura è completata da una doppia triangolazione posteriore di supporto del codone e della sella, internamente alla quale è alloggiata la batteria.

POSIZIONE DI GUIDA - È una vera moto da corsa, e lo conferma — come se non bastasse il look e la sovrappiù qualificazione tecnica — l'impostazione in sella decisamente spinta, fatta per andare forte, ma corretta e soprattutto sorprendente perché sa far convivere in dimensioni estremamente compatte, una soddisfacente ospitalità anche per i piloti di maggior statura.

La sella (dalla ridottissima imbottitura e piuttosto alta da terra) carica parecchio sul manubrio in due pezzi con piano di impugnatura basso ma piuttosto aperto, sul quale ci si trova così a

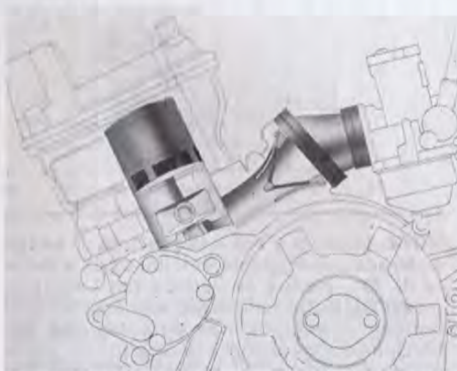
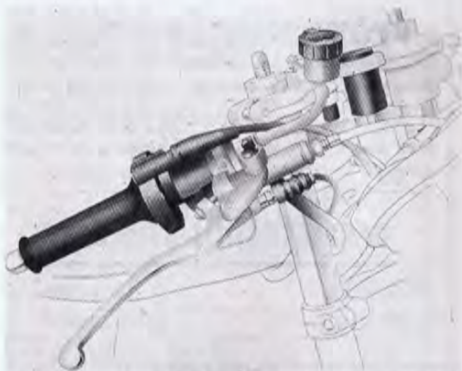
COMFORT - Da una macchina così specializzata in senso sportivo non ci aspettavamo certo un gran comfort di marcia, ed in effetti la taratura decisamente rigida delle sospensioni e la loro ridotta escursione utile, soprattutto della forcella, amplifica le asperità del fondo stradale, con la complicità della compatta imbottitura della sella. In compenso la SP 01 vibra apprezzabilmente meno delle concorrenti sportive (si avverte solo qualche picco dai 7000 giri sottosella e sulle pedane) è maneggevolissima e relativamente poco impegnativa da condurre, ma pecca in fatto di agilità di manovra a causa del notevole raggio di sterzo. La protezione aerodinamica che deve garantire un buon coefficiente di penetrazione è giusta, soprattutto se si guida reclinati in avanti ed abbassati sotto al rastremato cupolino.

MOTORE - Si tratta del monocilindrico stradale più tirato dell'intero panorama mondiale, con prestazioni da capogiro e per questo caratterizzato da un temperamento decisamente sportivo. È un motore che ama girare alto e che richiede un frequente impiego del cambio per essere mantenuto nella fascia ottimale di erogazione, altrimenti è pigro e «si riempie» in ripresa, se non si dosa opportunamente l'apertura dell'acceleratore sotto coppia. Il rinnovato monocilindrico di Arcore è prontissimo all'avviamento e raggiunge presto un minimo regolare, ma richiede comunque un lungo periodo di riscaldamento per raggiungere un rendimento omogeneo, così come richiede un accurato rodaggio per fornire le superiori prestazioni di cui dispone.

Relativamente poco rumoroso allo scarico cambia tonalità attorno ai 7250 giri — il regime di chiusura della valvola — sempre bene affiancato da un evidente rumore di aspirazione.

EROGAZIONE - È un arco di utilizzazione specialistico e ristretto quello fornito dalla SP 01: il motore va fatto «cantare» sempre ai regimi medio alti per godere delle migliori prestazioni. Difficile scendere sotto i 3500 giri senza sentirlo affogare, mentre la successiva ripresa si stempera lenta fino ai 7250

SEGUE A PAG. 104



■ MOLTI GLI ACCORGIMENTI TIPICI DELLA PRODUZIONE ARTIGIANALE DI ALTO LIVELLO COME IL PICCOLO SERBATOIO DEL FRENO ANTERIORE MONTATO SULLA PIASTRA SUPERIORE DELLO STERZO. A DESTRA, IL CONDOTTO DI AMMISSIONE REALIZZATO NELLA PARTE SUPERIORE DEL BASAMENTO ■

La scatola del filtro dell'aria, dotata di una «bocca» che si prolunga in avanti e va a respirare in zona fresca trova invece posto sotto la parte posteriore del serbatoio del carburante.

La sospensione anteriore è a forcella telescopica idraulica con canne da 35 mm di diametro; posteriormente viene impiegato un bel forcellone oscillante in lega leggera con bracci a sezione variabile collegato all'unico elemento molleggiante-ammortizzante centrale da un sistema di leveraggi in lega leggera ad «articolazione» progressiva (sistema Gilera Power-Drive). Di prim'ordine, come logico in un mezzo di queste prestazioni, è il reparto freni con un disco anteriore flottante da 300 mm di diametro sul quale agisce una pinza a quattro pistoncini opposti e un disco posteriore fisso da 240 mm con pinza a due pistoncini.

Massimo Clarke

gravare con l'esterno dei palmi delle mani, il che risulta motivo di stress soprattutto sui percorsi in discesa con frequenti staccate.

Le gambe si inseriscono perfettamente negli appositi incavi sui fianchi del serbatoio permettendo un perfetto aggrancio, il che assieme alle altre parti a contatto col pilota impeccabilmente raccordate, favoriscono quella guida di corpo tanto cara alla moderna utenza sportiva. Le pedane, alte ed arretrate, sono nella posizione ideale per una sportiva e solo per i piloti di alta statura possono risultare, in un impiego prolungato affaticanti.

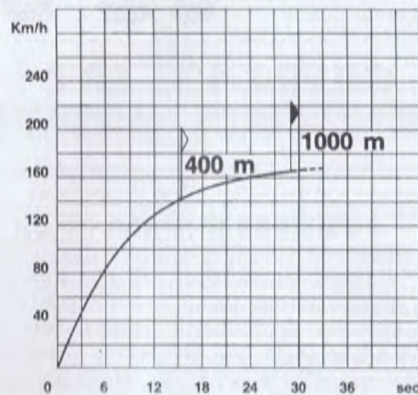
La posizione del passeggero — per il quale è previsto uno «strapuntino» sul dorso del codino accoppiato a pedane altissime ed a nessun maniglione di appiglio — è evidentemente da ritenersi solo di fortuna.

VELOCITÀ MASSIMA

171,170 km/h Tachimetro/Contagiri a: 180/10750 Dichiarata: —

ACCELERAZIONE DA FERMO

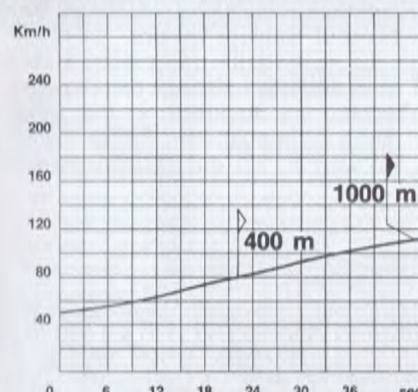
Distanza	Tempo in sec.	Velocità d'uscita
0-100	6"36	83,066 km/h
0-200	9"69	115,102 km/h
0-300	12"58	130,061 km/h
0-400	15"18	142,099 km/h
0-1000	29"01	164,765 km/h
0-50 km/h	3"20	—
0-100 km/h	7"61	—
0-150 km/h	19"90	—
0-200 km/h	—	—



RIPRESA DA 50 KM/H

NEL RAPPORTO PIÙ LUNGO

Distanza	Tempo in sec.	Velocità d'uscita
0-100	6"75	56,160 km/h
0-200	12"50	65,361 km/h
0-300	17"52	72,806 km/h
0-400	22"22	78,933 km/h
0-1000	44"01	111,391 km/h
50-100 km/h	34"86	—
50-150 km/h	—	—
50-200 km/h	—	—



VIBRAZIONI

	a 100 km/h
Pedane	42,5 m/s ²
Manubrio	35 m/s ²
Serbatoio	27,5 m/s ²

	LEQ/picco massimo
Pedane	32/350 m/s ²
Manubrio	35/170 m/s ²
Serbatoio	12/110 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	39,162 km/h
60 km/h	58,365 km/h
80 km/h	76,344 km/h
100 km/h	94,333 km/h
120 km/h	113,130 km/h
140 km/h	132,461 km/h
160 km/h	151,888 km/h
180 km/h	171,170 km/h
200 km/h	— km/h

SCARTI CONTAGIRI

Regime indicato	Regime effettivo
2000 giri/'	1870 giri/'
3000 giri/'	2744 giri/'
4000 giri/'	3658 giri/'
5000 giri/'	4616 giri/'
6000 giri/'	5634 giri/'
7000 giri/'	6605 giri/'
8000 giri/'	7563 giri/'
9000 giri/'	8507 giri/'
10000 giri/'	9455 giri/'

PROVA MANEGGEVOLEZZA

Sulla base di 60 metri con birilli distanziati di 6 metri
5"89 media 36,672 km/h
 Sulla base di 120 metri con birilli distanziati di 12 metri
6"09 media 70,936 km/h

DIAMETRO DI STERZATA

A destra 5,98 metri A sinistra 6,15 metri

FRENATA

Velocità effettiva	Spazio di arresto
40 km/h	6,33 metri
60 km/h	12,08 metri
80 km/h	23,90 metri
100 km/h	38,35 metri
120 km/h	56,11 metri
140 km/h	— metri
160 km/h	— metri

DECELERAZIONE

da 120 a 40 km/h **2"03**
 NOTA: il tempo dai 140 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: 101,8 kPa -
 Temperatura: 28°C - Umidità relativa:
 64% - Velocità del vento: 1,8 m/s -
 Densità del carburante: 730 g/l -
 Temperatura del carburante: 25°C.

CONSUMO CARBURANTE

Al limite	12,971 km/litro
In montagna	16,416 km/litro
In città	18,006 km/litro
In autostrada	— km/litro
Extraurbano	21,166 km/litro
Economy Run	25,011 km/litro
A velocità costante	
90 km/h	20,816 km/litro
120 km/h	16,333 km/litro

CONSUMO LUBRIFICANTE

1350 cm³ ogni 1000 km

CONSUMO PNEUMATICI

ogni 1000 km

mm 0,9 centrale sull'anteriore
 mm 1,5 centrale sul posteriore
 mm 0,8 laterale anteriore
 mm 0,8 laterale posteriore

PESO EFFETTIVO

Con tutti i liquidi più 5 kg di carburante
131,300 kg
 Dichiarato 116 kg a secco **

TEMPERATURE

Zona misurazione	Temperatura in gradi C
Sottocandela	180
Corpo carburatore	46
Acqua	90
Olio	—
Disco anteriore	120
Pneumatico anteriore	67
Pneumatico posteriore	77

Temperature rilevate dopo 6 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	51 km/h	49,066 km/h	7700 giri/'
Seconda	79 km/h	74,321 km/h	8400 giri/'
Terza	107 km/h	100,001 km/h	8800 giri/'
Quarta	133 km/h	124,369 km/h	9200 giri/'
Quinta	158 km/h	149,343 km/h	9600 giri/'
Sesta	180 km/h	171,170 km/h	(a 10750 giri/')
Velocità a 1000 giri/' in VI	—	16,864 km/h	—
Velocità minima in VI	—	48,716 km/h	—

* tirando al regime di 10500 giri. — ** senza avviamento elettrico.

RUMOROSITÀ

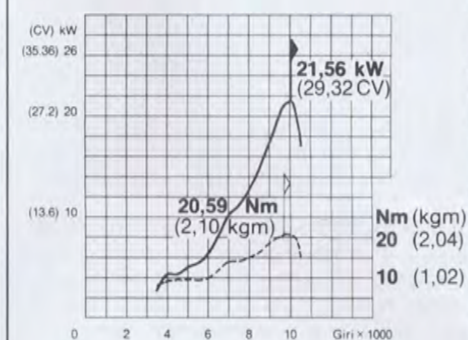
Scarico a 3 metri con motore a 2/3 del regime massimo **83,5 db(A)**
 Meccanica a 50 cm dal motore a 2/3 del regime massimo **80 db(A)**
 A 7 metri con motore in piena accelerazione da 3/4 del regime massimo **89,5 db(A)**

LIVELLO SONORO CLacson

A 3 metri **91 db(A)**
 A 20 metri **73,5 db(A)**

BANCO

Rapporto motore/banco 5,30
 Braccio 716 mm
 Temperatura 26 °C
 Pressione 102,5 kPa
 Umidità relativa 36%
 Fattore di correzione 1,009



POTENZA MASSIMA ALLA RUOTA

21,56 kW (29,32 CV) a 10100 giri/'
 Dichiarata 35 CV a 10600 giri/'

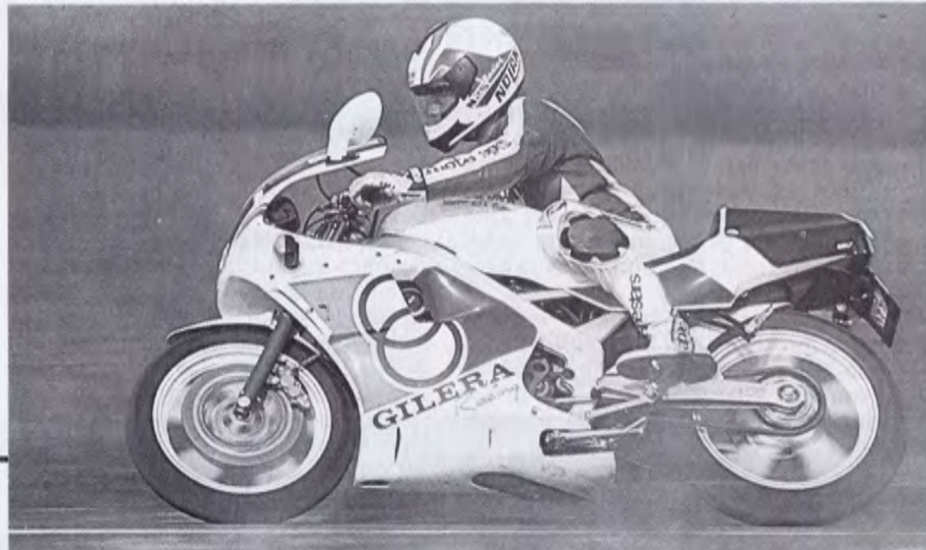
COPPIA MASSIMA ALLA RUOTA

20,59 Nm (2,1 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.....	LODE
Finiture.....	27
Illuminazione notturna.....	30
Comandi.....	28
Strumentazione.....	26
Comfort di marcia.....	23
Rumorosità.....	27
Vibrazioni.....	26
Posizione di guida.....	LODE
Motore.....	LODE
Avviamento.....	LODE
Erogazione.....	22
Potenza.....	LODE
Coppia.....	28
Accessibilità meccanica.....	26
Prestazioni globali.....	30
Velocità.....	LODE
Ripresa.....	22
Accelerazione.....	30
Consumi.....	24
Autonomia.....	24
Modulabilità frizione.....	26
Resistenza frizione.....	28
Precisione cambio.....	LODE
Scelta dei rapporti.....	26
Guida e maneggevolezza.....	LODE
Variatione di traiettoria.....	LODE
Curve strette.....	27
Curve a medio raggio.....	LODE
Curve a largo raggio.....	LODE
Stabilità e tenuta di strada.....	30
Tenuta sul bagnato.....	LODE
Tenuta sullo sconnesso.....	21
Sospensione anteriore.....	23
Ammortizzatori.....	24
Pneumatici.....	LODE
Precisione in rettilineo.....	30
Sensibilità al vento laterale.....	LODE
Modulabilità freni.....	LODE
Potenza freni.....	LODE
Resistenza freni.....	LODE
Costo dei ricambi.....	25
Prezzo d'acquisto.....	25
Affidabilità.....	27
PUNTEGGIO TOTALE.....	1300

n.b. la lode vale 35 punti



NUMBER ONE

giri di strumento, il regime di completa chiusura della valvola quando la progressione si fa più piena. Solo quando si superano i 9000 giri di strumento entra in coppia come un motore da competizione: la fascia di miglior rendimento si estende fino a 10500-10600 giri, anche se spesso conviene insistere fino agli 11000 giri indicati per non scendere troppo, inserendo il rapporto successivo, al di sotto dei 9000 giri.

Il nostro banco elettronico Borghi & Saveri ha confermato puntualmente il comportamento verificato su strada. Siamo infatti riusciti ad effettuare letture a gas spalancato solo a partire da 3500 giri effettivi (dove ci sono circa 4 CV alla ruota) e la successiva progressione è molto lineare anche se priva di forza sino ai 7000 giri effettivi di chiusura completa della valvola dove si dispone di oltre 14 CV alla ruota. L'entrata in coppia più netta si manifesta — appunto — a 9000 giri effettivi ove arriva una portentosa «botta» di circa 25 CV alla ruota ed il successivo crescendo è entusiasmante, anche se di breve durata, transitando ai 10100 giri della potenza massima (di gran lunga la più elevata della categoria e ad un regime relativamente basso, 500 giri sotto a quello dichiarato), con un allungo limitato ai 10400 giri effettivi (11000 giri di strumento) dove ci sono ancora circa 26 CV alla ruota: la potenza di una buona enduro. Ottimo anche il valore di coppia massima che però si trova ad un regime piuttosto elevato.

VELOCITÀ - Non sappiamo cosa dire della velocità massima: eccitante o pazza? formidabile oppure assurda? Definizioni ed opinioni possono essere numerose e tutte calzanti: 171,170 km/h effettivi sono una prestazione certo anacronistica e sproporzionata per una 125 anche se sportivissima, ma va detto che è tenuta ben sotto controllo da una struttura portante ed una ciclistica di alto livello. Si tratta del valore più alto mai registrato per la categoria motoleggeristica e superiore anche alla maggioranza delle bicilindriche a quattro tempi sportive sul mercato.

Un risultato (del quale buona protagonista, oltre alla notevole potenza massima, è soprattutto la profilatura aerodinamica), conseguito dopo un lancio neppure troppo lungo (1600 metri), rannicchiandosi sotto al raccolto cupolino.

RIPRESA - La lunghezza della rapportatura finale e la pigrizia dell'erogazione in fase medio bassa, penalizzano pesantemente le capacità di ripresa della SP 01 che sotto coppia risponde senza verve all'apertura dell'acceleratore. I tempi ottenuti nelle varie prove stru-

mentali, riprendendo da 50 km/h nel rapporto più lungo, sono infatti modesti, anche se non sono certo queste le prestazioni che ricerca l'utente sportivo al momento della scelta di una macchina «speciale» come la SP 01: 22"2 sui 400 metri con velocità di uscita di 79 km/h e 44" sul chilometro, testimonianza numericamente lo scarso vigore in basso della sportiva Gilera.

ACCELERAZIONE - L'esuberanza del pepato monocilindrico di Arcore viene fuori prepotentemente nonostante la ristretta curva di erogazione e la «pistaiola» lunghezza della rapportatura finale. Se si riesce a sfruttare bene la frizione ed a spremere a fondo le marce mantenendo il regime all'interno dell'arco ottimale di erogazione, le prestazioni sono brillanti ed analoghe a quelle delle migliori concorrenti: per raggiungere i 100 km/h da fermo sono necessari appena 7"6, e per coprire i 400 metri appena 15"2, prestazioni vicinissime a quelle di Cagiva e Aprilia, che grazie ad una erogazione più sfruttabile orbitano attorno ai 15"1. Se si spalanca l'acceleratore al regime giusto in uscita di curva la nuova Gilera è in grado di fornire la spinta più gasante della categoria.

CONSUMO - Non c'è davvero di che lamentarsi visto che da un motore così spinto ci saremmo aspettati un quadro meno positivo sul fronte dei consumi. In media si percorrono circa 19 km/litro ed è un peccato che la pigrizia dell'erogazione sotto coppia penalizzi la fluidità di marcia ed imponga rotazioni dell'acceleratore troppo accentuate per riprendere con un minimo di brio. Buona soprattutto nelle prove su percorsi tipo, la sportivissima Gilera «precipita» sotto ai 13 km/litro quando le si chiede di fornire tutte le sue esuberanti prestazioni. Proportionato il consumo di lubrificante: 1,35 litri ogni 1000 km, il che significa che al ritmo dei nostri test la SP 01 ha funzionato ad una percentuale media del 2,4%.

L'usura delle coperture ha ribadito la ridotta resa chilometrica della copertura Pirelli MT 75 anteriore che in cambio di un grip superiore alla media imvola ben 0,9 mm per 1000 km il che, con uno spessore da nuova di 4 mm, significa una percorrenza non superiore ai 3300 km, tanto che con quella posteriore (spessore 6 mm) si copre lo stesso chilometraggio.

FRIZIONE - Si tratta di un organo dolce e docile se non viene stressato, che garantisce notevoli caratteristiche di modulabilità e progressività di intervento ed è soprattutto efficace nella pratica della sfrizionata per far recuperare rapidamente i giri al motore sotto coppia.

Scavra da trascinamenti o incollaggi, diventa rumorosa e produce vistosi strappi se la si sfrutta a fondo, ma in compenso non tende a gonfiare.

CAMBIO E TRASMISSIONE - Il cambio è per precisione e rapidità il fiore all'occhiello della SP 01 anche se la corsa della leva è più lunga della norma. La spaziatura dei rapporti mostra comunque qualche carenza a causa del ristretto arco di erogazione, mentre la trasmissione è solida e poco incline all'accumulo di fastidiosi giochi.

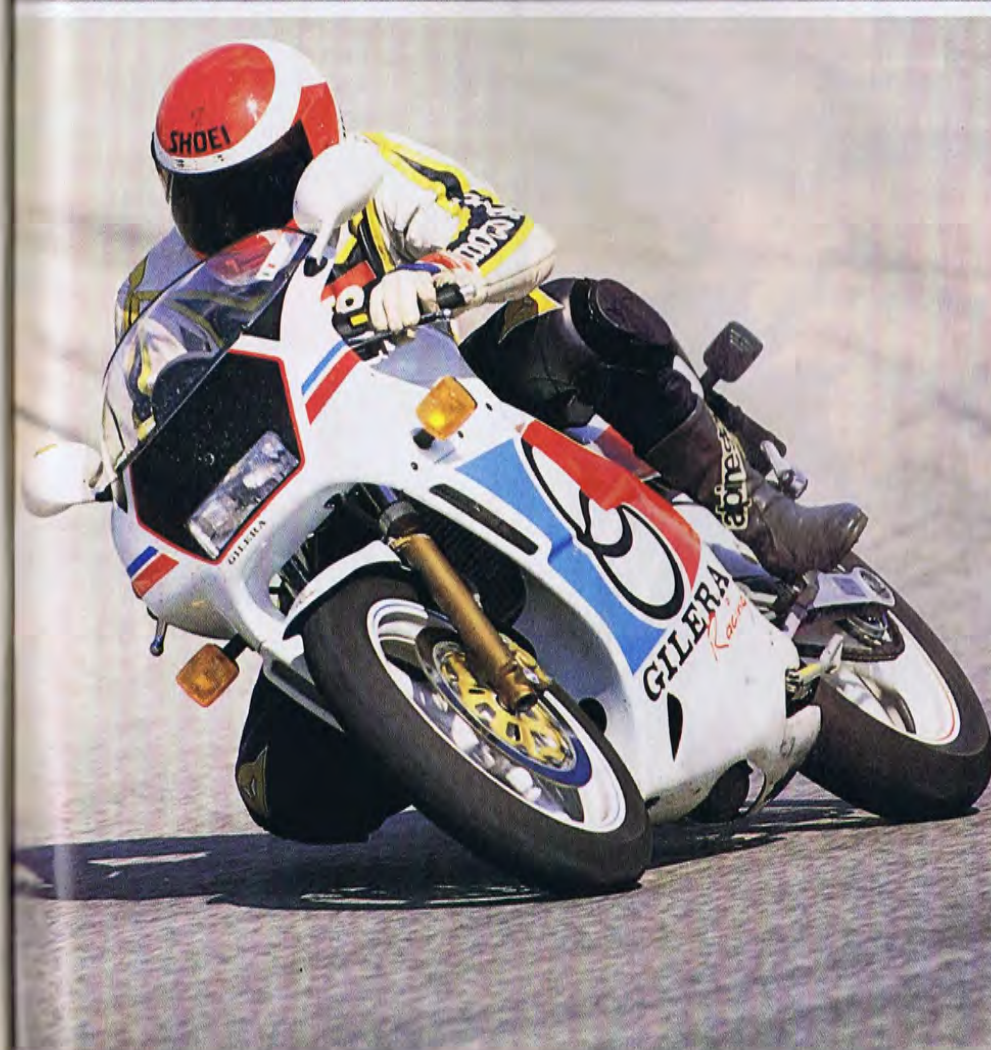
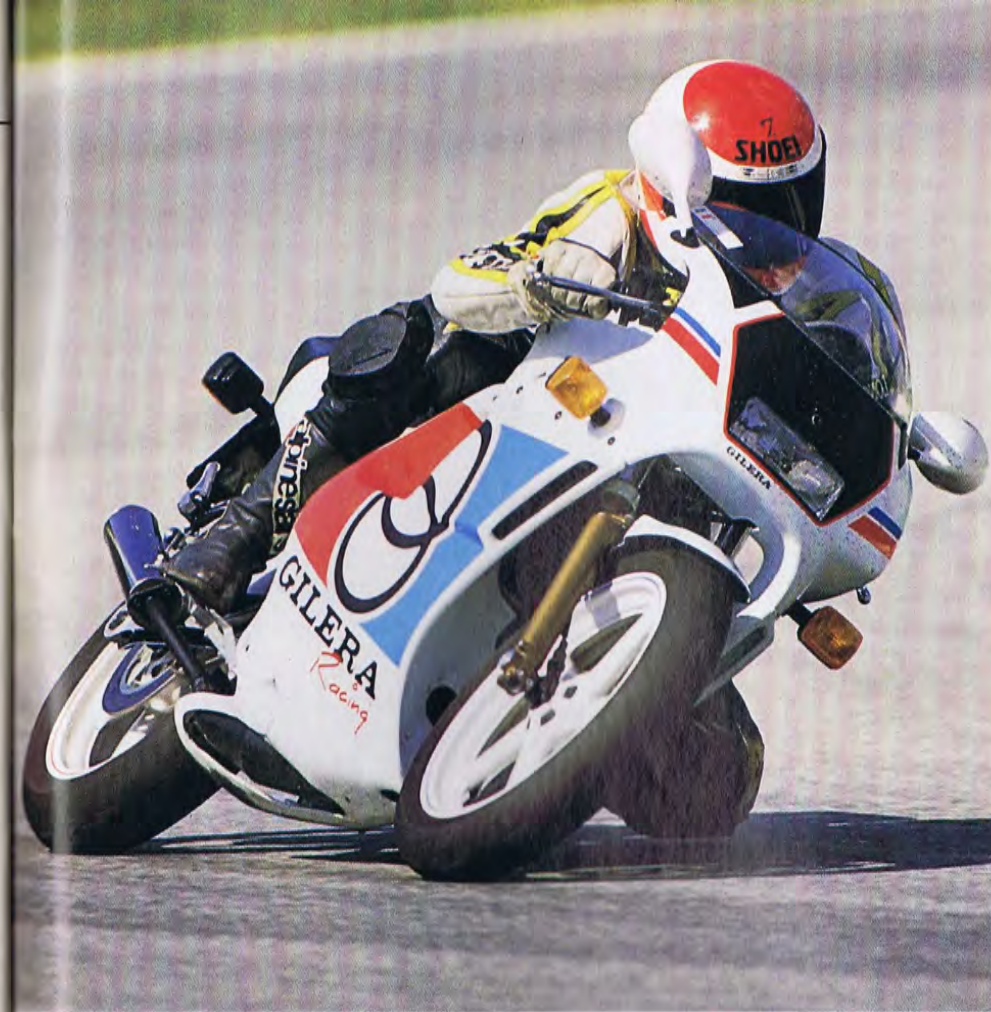
GUIDA - Possiamo assicurarvi che a dispetto del look analogo, non bisogna essere dotati come Kevin Schwantz per godere appieno delle gratificazioni promesse e mantenute dalla raffinata ciclistica della SP 01. Anzi la sua straordinaria maneggevolezza (ha spuntato il record assoluto nello slalom a bassa velocità) implicita nella scelta che diremo «sportivamente tradizionale» della ruota anteriore da 16", porta a notevoli gratificazioni per il neofita che si sente con lo strumento giusto in mano per fare «cose turche». Dunque la SP 01 offre grande equilibrio nella marcia anche brillante senza esagerare con la manetta, e solo quando si decide di spingere veramente a fondo richiede mestiere e manico ed una guida analoga a quelle delle macchine da corsa. Se la si conduce in maniera troppo rilassata ma pretendendo di andare forte, ripaga con altrettanta disarmonia: bisogna usare forza e determinazione nell'indirizzarla in traiettoria, guidarla di corpo, e tenere bene in trazione la ruota motrice, il che non è sempre facilissimo vista la citata ristrettezza della curva di erogazione ottimale.

Soprattutto sul misto stretto infatti, se la ruota posteriore non viene mantenuta bene in tiro è difficile sostenere la traiettoria per compensare la tendenza a «cadere» all'interno della curva.

Usata con grinta la SP 01 è un fulmine negli inserimenti in curva e buono è pure il successivo appoggio, anche se talvolta si ricerca ancora maggior spalla, una ancora maggior sezione delle coperture.

STABILITÀ - La precisione in traiettoria come la tenuta di strada sono carte vincenti per la SP 01, che sfodera una grande sicurezza soprattutto sui percorsi veloci e levigati. Estremamente coerente di assetto e solida di avantreno anche alla massima velocità, offre una guida neutra, risponde con armonia alle correzioni, e manifesta soltanto una certa inerzia direzionale che si oppone alle variazioni di traiettoria alle velocità medio alte.

Le sospensioni a ridotta escursione e



dalla taratura piuttosto rigida, talvolta vanno in crisi su fondo sconnesso, soprattutto sulle buche secche affrontate a moto inclinata che scompongono l'assetto ed inducono scuotimenti: l'avantreno perde precisione e rigidità, e cala anche la motricità del retrotreno.

La tenuta laterale in traiettoria è notevole grazie anche alle coperture che raggiungono lestamente la temperatura che garantisce il miglior grip, e le loro affidabilità e sincerità restano elevate anche su fondi a scarso coefficiente di aderenza.

Le inclinazioni che si raggiungono prima di toccare con le pedane sono da vera moto da gran premio!

FRENI - L'altro grande fiore all'occhiello della nuova punta di diamante sportiva di Arcore è la frenata che con la complicità del peso estremamente contenuto (appena 131,3 kg in ordine di marcia e con avviamento elettrico) e del notevole grip garantito dalle «piccole Demon Pirelli», si produce in spazi di arresto contenutissimi, al vertice della categoria. Ma l'impianto si fa soprattutto apprezzare per la grande modulabilità e totale sfruttabilità, tanto che utilizzandolo opportunamente è possibile entrare in curva coi freni ancora pizzicati.

Altra grande qualità è l'assetto estremamente controllato in staccata, che grazie al limitato affondamento della forcella, rende coerentemente gestibile la moto anche nel malaugurato caso che il potente disco posteriore — che peraltro è sempre ben modulabile — causi il bloccaggio della ruota motrice.

NOIE ED INCONVENIENTI - Nel corso della nostra tiratissima prova senza risparmio, la SP 01 ha confermato la grande affidabilità del prodotto Gilera anche a questo livello di «spremitura» meccanica. Gli inconvenienti che abbiamo registrato sono banali e probabilmente circoscritti al modello di preserie che abbiamo avuto a disposizione per assecondare i tempi stretti di questa prova in anteprima: si è resa necessaria la regolazione della valvola sullo scarico che chiudeva in maniera imperfetta, abbiamo riscontrato qualche irregolarità di carburazione, trafilaggi dal corpo del silenziatore di scarico e dalla pompa del freno anteriore.

Inoltre abbiamo riscontrato una fastidiosa interferenza fra il manubrio ed i profili della carenatura (sterzando tutto ci si schiaccia spesso le dita...), e la ridotta estensione delle paratie di sicurezza disposte sulle piastre portapedane del pilota, col risultato che guidando con le punte dei piedi appoggiate sulle pedane, i tacchi arrivano spesso a contatto col forcellone. □