

CAGIVA E YAMAHA PREPARANO LA GRANDE SFIDA

# moto 40 sprint



# E' GIA' DAKAR



SETTIMANALE - N. 40 (603)  
Anno XIII - 5/11 ottobre 1988  
Sped. in abb. post. gr. II/70  
L. 2.200



**PROVA SPRINT  
SUZUKI RGV 250 GAMMA  
PROVA TOTALE  
GILERA 125 XR-1**



ALLA GRANDE



**GILERA 125 XR-1**  
 Soluzioni razionali,  
 linea personale e  
 grande carattere sono  
 i requisiti di questa  
 enduro concepita per  
 soddisfare in pieno i  
 gusti dei sedicenni

Claudio Braglia - foto Gheo

**LA SPINTA** esibizionistica, quel bisogno di farsi notare (sembra ormai accertato che Narciso indiscutibilmente alberghi in ogni buon motociclista...) fuoriuscendo dal branco alla ricerca di una conferma della propria identità, è spesso determinante nella scelta di un prodotto di consumo. Non è raro infatti che ci si faccia influenzare più dalla forma (magari sotto le sembianze di caratteristiche tecniche e prestazionali eclatanti sulla carta) che dalla sostanza, e si finisce poi per acquistare qualcosa più per quello che rappresenta — o che magari evoca — piuttosto che per quello che effettivamente è. Tutto questo lo avevano capito i giapponesi all'epoca del boom della moto, introducendo macchine vivaci, più fantasiose ed in definitiva più affascinanti dei sobri, seri manufatti della produzione occidentale, e lo hanno capito — ma più recentemente — le nostre Case motociclistiche, che nelle stagioni più recenti hanno saputo talmente valorizzare la qualificazione ed il look delle 125, da oltrepassare finalmente i convenzionali

SEGUE A PAG. 51

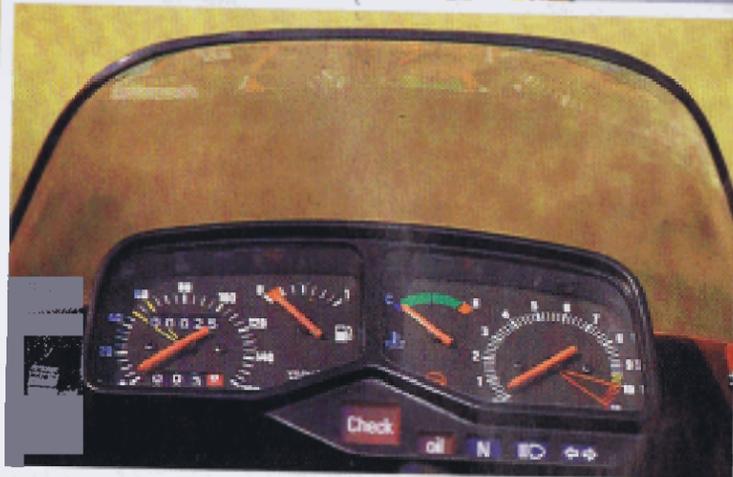




■ IL COLPO D'OCCHIO DELLA XR-1 È DOMINATO DAL CUPOLINO, COL DOPPIO FARO CIRCOLARE E DALLA PROMINENZA AERODINAMICA ANTERIORE A «BECCO», CHE SI SOVRAPPONE AL PARAFANGO BASSO. I PARASASSI DAVANTI ALLE MANOPOLE SONO ORIGINALI, MA FRAGILI



■ BELLA LA SELLA E BEN REALIZZATO IL PARAFANGO POSTERIORE, MENTRE LA MANIGLIA D'APPILLO ED IL PORTAPACCHI POSSONO ESSERE MIGLIORATI. IL CRUSCOTTO È INVECE DI OTTIMA QUALITÀ E FUNZIONALITÀ. LA PLANCIA COMPRENDE IL TACHIMETRO, L'INDICATORE DEL CARBURANTE, IL TERMOMETRO E IL CONTAGIRI



## ALLA GRANDE

GILERA 125 XR-1

confini dimensionali per tradizione imposti alla categoria motoleggeristica.

Per gratificare i generalmente esuberanti sedicenni neopatentati desiderosi di mettersi in mostra, ci vogliono prima di tutto macchine di dimensioni sostanziose, che per look e dotazione dimostrino più dei 125 cm<sup>3</sup> d'ordinanza: un tema svolto brillantemente da parecchi Costruttori italiani. Se poi — come è in effetti il caso della Gilera 125 XR-1 — ci sono anche una struttura di base talmente solida da potere essere paragonata ad una enduro monocilindrica, di grossa cilindrata, una meccanica che garantisce brillanti prestazioni e soprattutto attitudini al granturismo a 360°, magari in coppia, con un elevatissimo livello di comfort, risulta giustificato affermare che «una piccola grande moto totale» è finalmente disponibile anche per i sedicenni.

**LINEA** - La XR-1 è indiscutibilmente la più originale 125 enduro del mercato e ci piace parecchio, soprattutto nella versione rossa e bianca, con filettature gialle. Il merito del suo accattivante look (che si apprezza in maggior misura col passare del tempo), frutto di un accurato — quanto inusuale per una enduro — studio aerodinamico, va ascritto alla personale disposizione delle sue spigolose masse, orbitanti attorno alla imponente carenatura che, dopo una lieve interruzione a livello del cilindro, continua fino al basamento. Abbondante nella coda squadrata, la XR-1 vanta una personale interpretazione del cupolino dominato dal doppio gruppo ottico circolare e da un curioso «becco», che per quanto non sia soluzione di prima mano, poiché ispirato alla Suzuki DR Big, è tuttavia svolto con più equilibrio e buon gusto.

L'unico appunto che ci sentiamo di muoverle in un contesto di sovrastrutture così abbondanti e di dotazione così ricca, riguarda la scarsa importanza stilistica conferita all'avantreno, che un po' per il cerchio esile, un po' per il parafanghino verniciato in nero o ancora per la mancanza di una cartella paradiso in plastica, risulta quasi «inghiottito» dall'incombenza della macchina.

**FINITURE** - Tutta la più recente produzione Gilera si fa apprezzare per l'armonia delle finiture e la scelta di componenti di alta funzionalità, anche se questo non contribuisce certo a tenere bassa la quota di commercializzazione, che per quanto sia un pelo più bassa delle migliori concorrenti, galoppa poco allegramente verso i 5.000.000 di lire. In particolare della XR-1 abbiamo gradito l'accurata costruzione e relativi accoppiamenti dei componenti della carrozzeria, le brillanti verniciature (piacevolissima e resistente

quella che avvolge il propulsore), la pregevole realizzazione del terminale di scarico, l'attacco — in lega leggera — del perno ruota anteriore sulla forcella «upside-down». Non passa inoltre inosservata la bella sella a sganciamento rapido (i cui ganci godono però di poco spazio operativo), il ben realizzato parafango posteriore aderente alla ruota, e l'accurata protezione in alluminio e plastica del freno a disco posteriore, come pure le protezioni in ABS per rendere esteticamente più piena e gradevole la zona del fulcro del forcellone.

Portapacchi e maniglie di appiglio posteriori non sono però di gran livello qualitativo, come pure ci sembrano critici

pedane comprese, sono invece di realizzazione troppo sobria per una enduro granturistica e poco «specializzata» come la XR-1, con leve e supporti di esiguo spessore, senza contare che le pedane del passeggero sono ancorate a staffe in semplice tubo ripiegato, al posto di quelle in lega leggera delle migliori concorrenti. Positivo comunque che la leva di avviamento sia di alluminio e che la stampella laterale, comoda da abbassare, sia dotata di cicalina di sicurezza.

**STRUMENTAZIONE** - Bello e completo il cruscotto che sotto tutti i punti di vista è quanto di meglio si possa preten-



■ I COMANDI SONO PRATICI, ROBUSTI E STILISTICAMENTE APPREZZABILI. LE MANOPOLE SI IMPUGNANO BENE, ED ALTRETTANTO SI PUÒ DIRE DELLE LEVE, IL CUI AZIONAMENTO PERÒ È UN PO' OSTACOLATO DALLA PRESENZA DEI PARASASSI, TROPPO VICINI. ANCHE I COMANDI ELETTRICI CEV, D'IMPOSTAZIONE «GIAPPONESE» SONO ESTREMAMENTE FUNZIONALI



cabili i parasassi alle manopole che, per quanto diversi dal solito, risultano fragili di struttura e creano problemi nell'utilizzazione perché troppo vicini alle leve. Criticabile la voce dell'avvisatore acustico, che cala parecchio alle lunghe distanze.

**COMANDI** - Ottima la situazione al manubrio ove ci sono leve ben conformate e manopole dalla confortevole impugnatura, è positivo è anche il commento sui comandi elettrici Cev, variopinti e funzionali e con disposizione classica, alla giapponese. I comandi a pedale,

dere da una motoleggera enduro. Raccolta in una bella plancia a sviluppo vagamente trapezoidale, in due sezioni separate la strumentazione comprende tachimetro, indicatore del livello carburante, termometro del liquido refrigerante e contagiri. Sotto, bene allineate, ci sono cinque spie luminose per folle, indicatori di direzione, abbagliante, riserva del lubrificante più quella di «check-control».

Piacevole, anche se non leggibilissima la grafica, mentre l'attendibilità lascia a desiderare: il tachimetro ha un grossolano errore per eccesso. □

Motore	due tempi
Cilindri	1
Distribuzione	regolata dal pistone
Raffreddamento	a liquido
Alesaggio e corsa (mm)	56x50,5
Cilindrata (cm <sup>3</sup> )	124,38
Rapp. di compressione	13:1
Diagramma di distribuzione	Scarico 186° Travaso 130°
Carburatore	Dell'orto PHBH 28 HD
Lubrificazione (pompa)	miscelatore automatico (a ingranaggi)
Capacità serbatoio olio (litri)	1,3
Accensione	elettronica a scarica capacitiva con anticipo variabile
Impianto elettrico	Generatore 12V 120W
Candela	Champion NB4
Avviamento	kick starter (elettrico a richiesta)
Trasmissione primaria	ingranaggi (20-61)
Trasmissione finale	a catena
Frizione/tipo (comando)	multidisco in bagno d'olio
N. marce	6
Rapporto 1.	1/3,08
Rapporto 2.	1/2,87
Rapporto 3.	1/1,50
Rapporto 4.	1/1,18
Rapporto 5.	1/0,96
Rapporto 6.	1/0,81
Telaio	tubolare a culla chiusa
Sospensione anteriore	forcella telescopica
Escursione (mm)	230
Sospensione posteriore	monomortizzatore idraulico progressivo
Escursione (mm)	230
Ruote	Ant. 2,75x21 45R Post. 4,80x17 62R
Freno anteriore (mm)	disco (240)
Freno post. (mm)	disco (230)
Lunghezza (mm)	2'80
Larghezza (mm)	910
Altezza (mm)	1210
Interasse (mm)	1400
Altezza sella (mm)	870
Luce a terra (mm)	320
Peso a secco (kg)	121
Capacità serbatoio (litri/riserva)	22/2,5
Prezzo (Lit) chiavi in mano	4.635.000

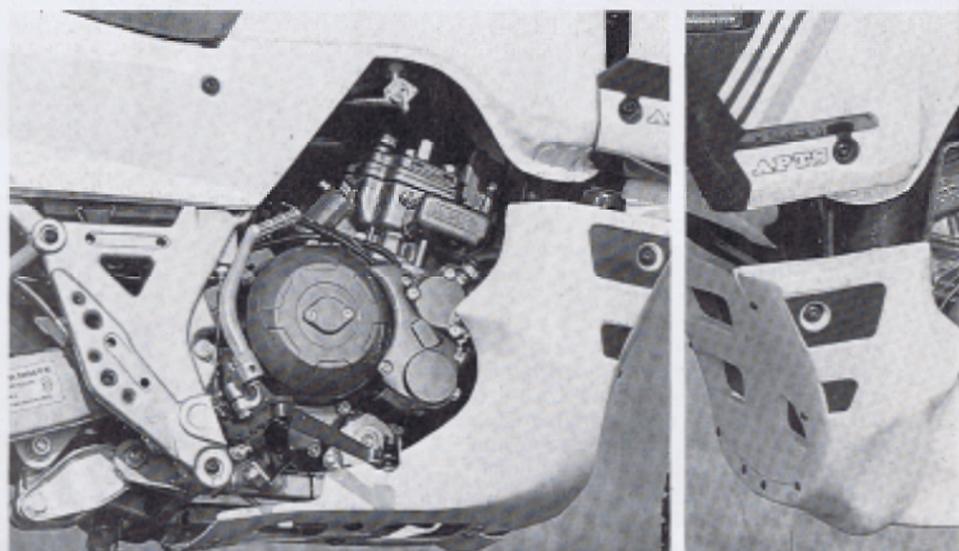
ALLA GRANDE  
GILERA 125 XR-1

LA TECNICA

Dispositivi sofisticati ma affidabili sono alla base di un rendimento assai elevato

IL MONOCILINDRICO della Gilera XR 1 costituisce uno dei più moderni ed interessanti esempi di «ottavo di litro» dell'ultima generazione e può essere giustamente considerato il risultato di anni ed anni di esperienza ai massimi livelli maturati dai tecnici della Casa di Arcore sia con modelli da cross che da enduro e stradali. Di impostazione classica come architettura generale e soluzioni impiegate, questo motore monocilindrico si met-

cilindrica che penetra all'interno della parte sommitale della camma; internamente ad essa è ricavata la camera di combustione emisferica con ampia banda anulare di squish e candela disposta centralmente. La testata è fissata con una serie di corti prigionieri al cilindro che a sua volta è unito al basamento da una flangiatura e da altri prigionieri di lunghezza contenuta. Il cilindro ha la canna al nichel-carburo di silicio e nel suo



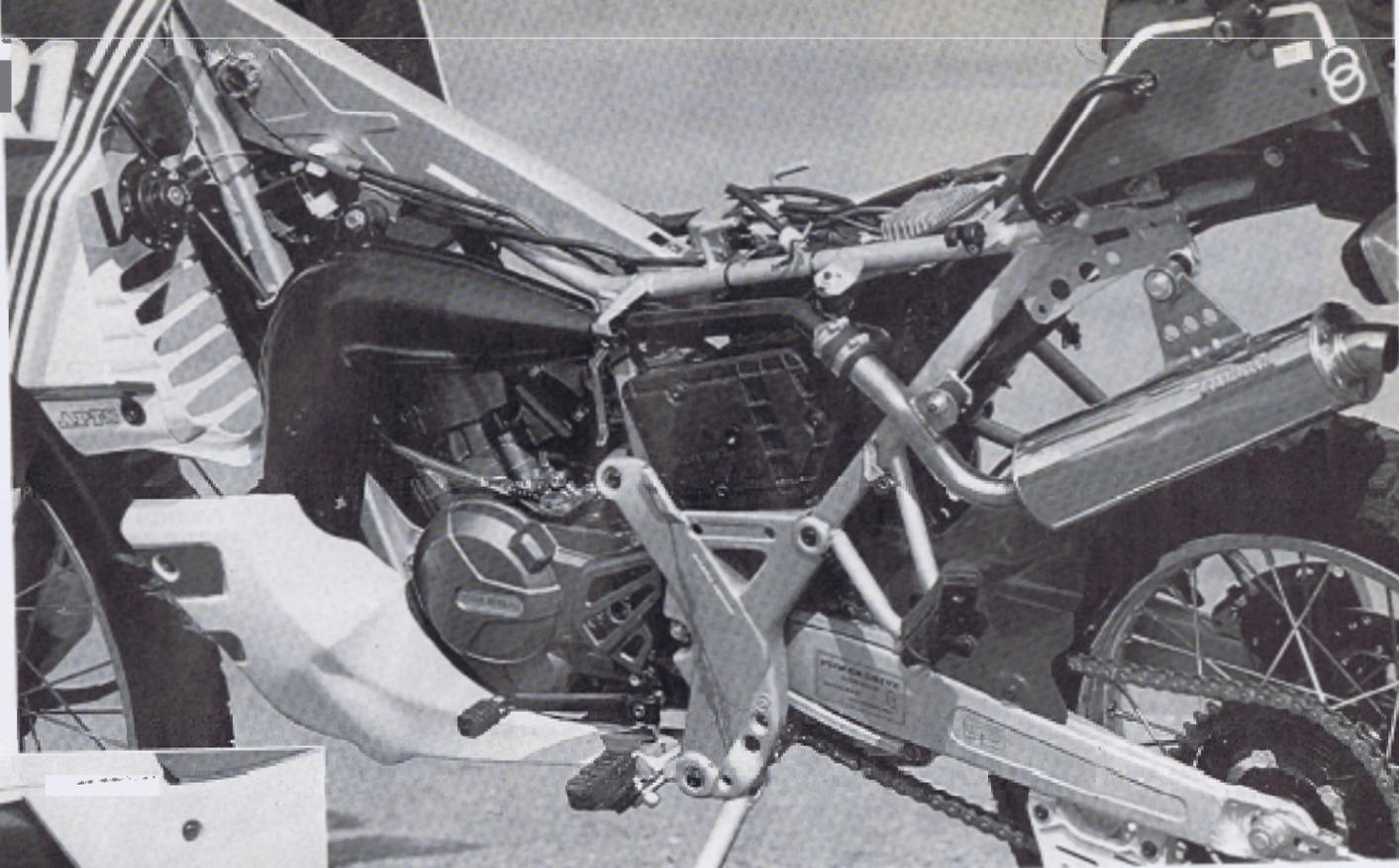
te in evidenza a livello mondiale per l'adozione di un risuonatore allo scarico (ricavato interamente di fusione nella testata) che viene posto o no in comunicazione con il condotto da un otturatore rotante che svolge al tempo stesso la funzione di valvola parzializzatrice della luce di scarico.

Questo dispositivo raffinatissimo in pratica ne «racchiude» quindi due diversi che concorrono in egual misura a rendere più elastico e trattabile il motore anche in presenza di potenze specifiche estremamente elevate; è giunto alla sua seconda versione ed è denominato APTS. La valvola viene controllata da un meccanismo a funzionamento centrifugo alloggiato nel basamento e ad essa collegata per mezzo di un leveraggio regolabile.

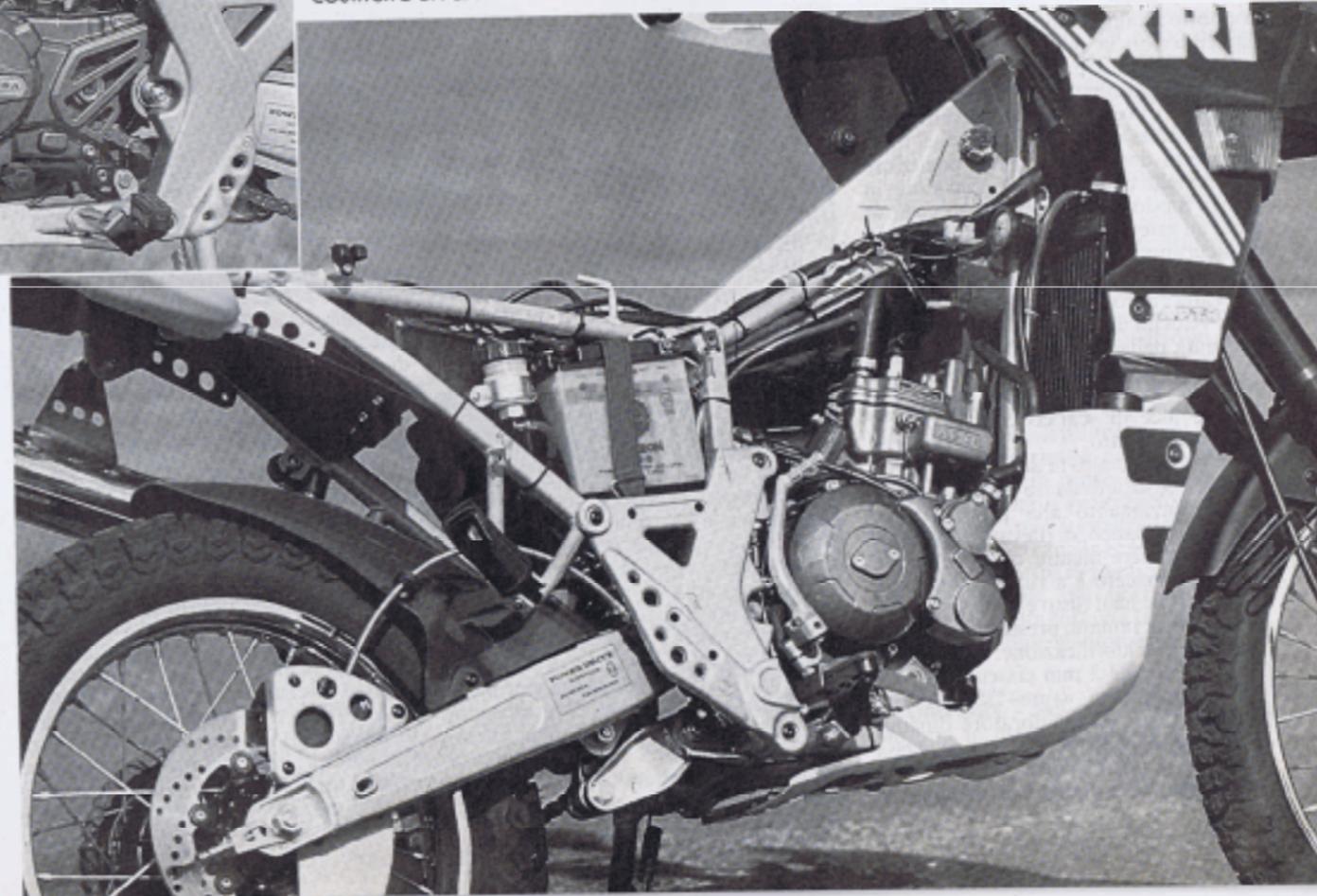
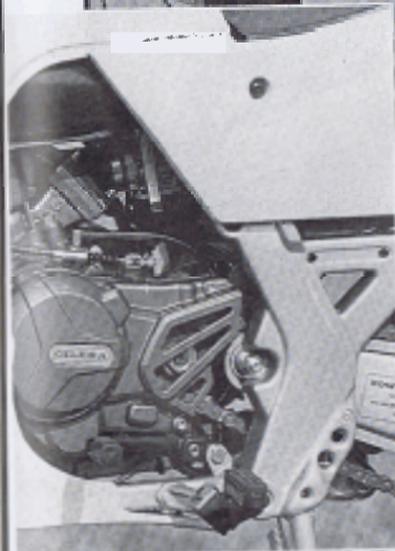
La testata curiosamente non ha la superficie inferiore perfettamente piana ma è dotata di una sorta di appendice

interno alloggia un pistone fuso in lega di alluminio ad alto tenore di silicio e dotato di due segmenti di sezione rettangolare. Lo spinotto ha un diametro di 16 mm e viene installato nel piede della biella tramite interposizione di una serie di rullini ingabbiati. Sia i pistoni, che le canne dei cilindri, vengono suddivisi in fabbrica in sei classi dimensionali, ciascuna delle quali differisce mediamente dalla successiva di mezzo centesimo di millimetro. Il cilindro è sicuramente uno dei più «perforati» della intera produzione mondiale con la sua luce di aspirazione doppia (vi è infatti un grosso traversino centrale) e i suoi sette travasi; la luce di scarico principale, di forma ellittica, è dotata di un «booster port» di ridotte dimensioni da ciascun lato. L'aspirazione è regolata da una valvola a lamelle munita di sei petali, a valle della quale il

SEGUE A PAG. 54

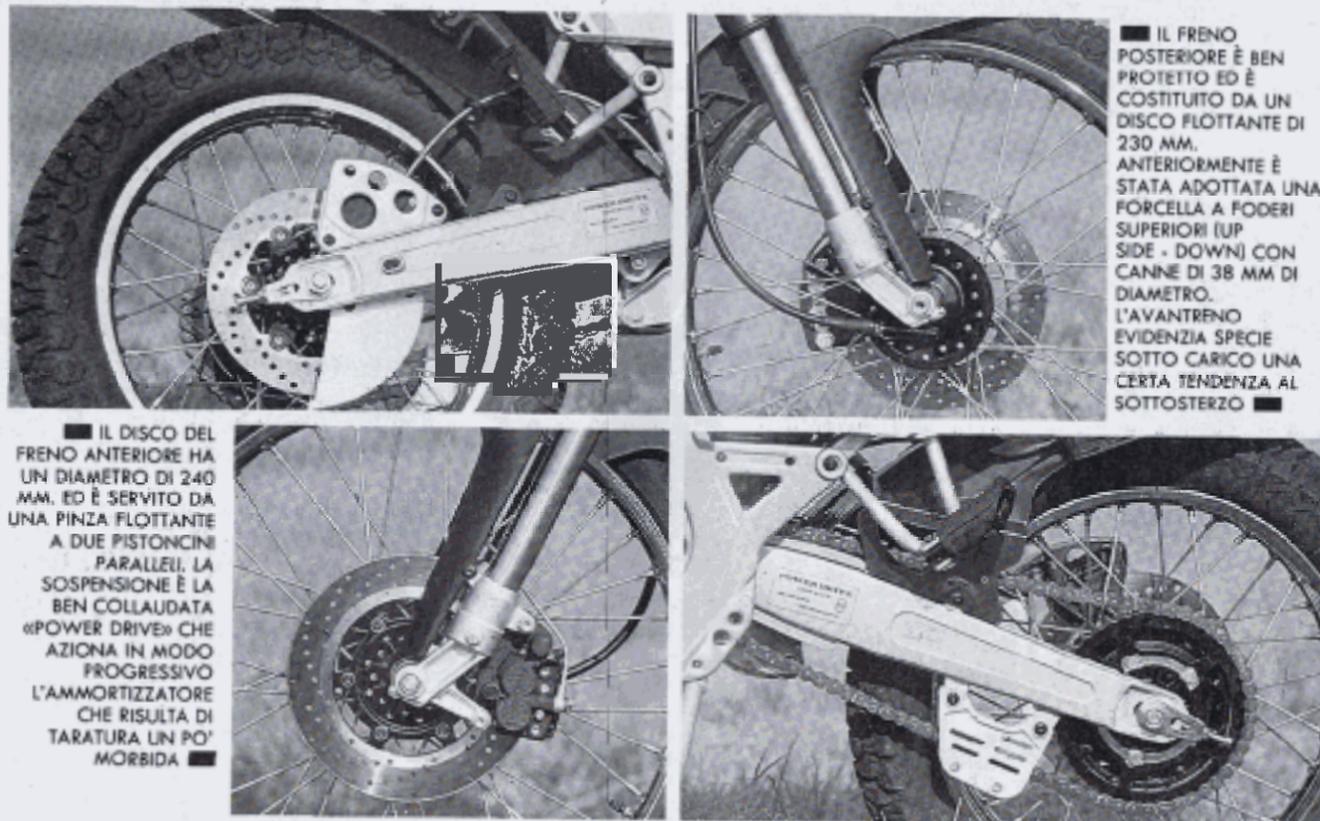


IL MOTORE DELLA GILERA 125 XR-1 È DI IMPOSTAZIONE CLASSICA, COME ARCHITETTURA GENERALE, MA RACCHIUDE UN RAFFINATISSIMO DISPOSITIVO CHE, METTENDO IN COMUNICAZIONE IL CONDOTTO DI SCARICO COL RISUONATORE TRAMITE LA VALVOLA PARZIALIZZATRICE, RENDE ELASTICA E TRATTABILE LA RILEVANTE POTENZA SPECIFICA DISPONIBILE. IL TELAIO È COSTITUITO DA UNA ROBUSTA STRUTTURA A CULLA CHIUSA IN TUBI QUADRI D'ACCIAIO



# ALLA GRANDE

GILERA 125 XR-1



■ IL FRENO POSTERIORE È BEN PROTETTO ED È COSTITUITO DA UN DISCO FLOTTANTE DI 230 MM. ANTERIORMENTE È STATA ADOTTATA UNA FORCELLA A FODERI SUPERIORI (UP SIDE - DOWN) CON CANNE DI 38 MM DI DIAMETRO. L'AVANTRENO EVIDENZIA SPECIE SOTTO CARICO UNA CERTA TENDENZA AL SOTTOSTERZO ■

■ IL DISCO DEL FRENO ANTERIORE HA UN DIAMETRO DI 240 MM. ED È SERVITO DA UNA PINZA FLOTTANTE A DUE PISTONCINI PARALLELI. LA SOSPENSIONE È LA BEN COLLAUDATA «POWER DRIVE» CHE AZIONA IN MODO PROGRESSIVO L'AMMORTIZZATORE CHE RISULTA DI TARATURA UN PO' MORBIDA ■

condotto di ammissione è posto in collegamento con la parte alta del cilindro tramite i travasi posteriori. Il condotto principale termina nella parte inferiore del cilindro con le due luci di aspirazione che il pistone non ostruisce mai del tutto in quanto dotato nella parte posteriore del mantello di due ampie finestrate; in questo modo in pratica il flusso gassoso viene ad essere controllato esclusivamente dal gruppo lamellare e mai dal pistone. Ne consegue che la fasatura di aspirazione varia automaticamente a seconda della velocità di rotazione. È fissa invece la durata della fase di travaso (130°); lo scarico, a valvola parzializzatrice aperta, dura 186°. La valvola rotante che parzializza la luce di scarico è realizzata in alluminio trattato.

L'albero a gomito in acciaio da cementazione è costituito da tre parti assemblate per forzamento alla pressa; i due cuscinetti di banco, di rilevanti dimensioni, sono a sfere mentre quello di biella come di consueto è a rullini ingabbiati. La biella, che ha il fusto e la parte esterna dei due occhi ramata, presenta nella testa due feritoie di lubrificazione, ottenute per fresatura, larghe 2 mm ciascuna.

Il basamento si «apre» secondo un piano verticale. L'equilibratore dinamico, costituito da un albero con una massa eccentrica, è posto subito dietro il piano di appoggio del cilindro. Sul lato sinistro

del propulsore è collocato il gruppo generatore di corrente (da 120 watt) - accensione elettronica di fabbricazione Motoplat mentre sul lato opposto vi sono la trasmissione primaria a ingranaggi e il complessivo di comando della pompa centrifuga del liquido refrigerante e della pompa dell'olio a portata variabile. La frizione è del consueto tipo a dischi multipli in bagno d'olio e trasmette il moto a un cambio a ingranaggi sempre in presa con denti di innesto frontali, a sei rapporti. Ad alimentare il propulsore provvede un carburatore Dellorto da 28 mm.

**BANCO** - Il propulsore della XR-1 si è dimostrato estremamente valido sul piano prestazionale anche al banco prova, dove ha fornito dei risultati di estremo interesse. Tanto per cominciare è elevatissima la Pressione Media Effettiva (9,53 bar al regime di potenza massima) e questo pone su posizioni di vertice per quanto riguarda i rendimenti questa ottavo di litro. Estremamente elevata è anche la potenza specifica che supera i 150 kW/litro (per l'esattezza è pari a 150,88 kW/l). Come nella maggior parte dei motori a due tempi di prestazioni molto elevate il regime di coppia massima è molto vicino a quello di potenza massima (sono separati solo di 300 giri/min); questo non vuole però dire, nel

nostro caso che l'elasticità, la «trattabilità», del propulsore siano insoddisfacenti. L'andamento delle curve caratteristiche evidenzia infatti un vigoroso «tiro» a partire da un regime dell'ordine di 6500 + 7000 giri/min. Decisamente contenuta, a indicare sollecitazioni meccaniche più che ragionevoli, è la velocità media del pistone, che risulta di 15,99 m/s al regime di potenza massima.

**CICLISTICA** - Il telaio della XR-1 è a culla chiusa in tubi di acciaio ad alta resistenza a sezione quadrata ed elementi di rinforzo in lamiera. Il forcellone oscillante è a sezione rettangolare variabile con nervature di irrigidimento ed è dotato di tenditori per la catena di trasmissione finale di tipo tradizionale anziché ad eccentrico come sulla consorella MX-1. La sospensione è la ben nota «Power Drive» Gilera a progressività variabile con unico elemento molleggiante-ammortizzante centrale (di fabbricazione Boge). La forcella anteriore è una telescopica upside-down costruita dalla Paioli su specifiche della Casa di Arcore, con canne da 38 mm di diametro. A livello di impianto frenante abbiamo anteriormente un bel disco abbondantemente forato da 240 mm Ø sul quale agisce una pinza flottante a due pistoncini paralleli e posteriormente un altro disco (flottante) da 230 mm Ø. **Massimo Clarke**

## SU STRADA

Potentissima, ottima sull'asfalto, meno sullo sterrato - Il peso penalizza consumo e accelerazione non la velocità massima

**POSIZIONE DI GUIDA** - A differenza della maggior parte delle enduro con look africano, cioè correate del-l'immane serbatoio cisterna, con la Gilera anche i piloti di maggior statura non accusano eccessive coercizioni nella guida, in ragione delle accurate sagomature sui fianchi che risultano pressoché complementari alle gambe del pilota. Grazie anche alla possibilità di «agganciarsi» per bene con le gambe, si evidenzia forte la sensazione di un totale inserimento a completo contatto con la macchina, amplificato dal senso di padronanza che trasmette l'ampio manubrio rialzato (forse un po' troppo vicino al pilota per la guida sportiva), con tutto il bene psicologico, soprattutto per i neofiti, che da ciò deriva.

Con questo assetto di guida, ed anche grazie a rilassanti pedane lievemente avanzate, l'impostazione in sella offerta dalla XR-1 risulta ideale soprattutto per assecondare la pratica motociclistica più eclettica, in un contesto che mira prima di tutto a garantire lunghe percorrenze in relax e col massimo del controllo sulla macchina. L'unico appunto va mosso alla sella poiché seppur bassa e giustamente imbottita, non è perfettamente raccordata alla confluenza col serbatoio, ed inoltre risulta poco sviluppata posteriormente in senso longitudinale, col risultato che il passeggero, soprattutto nella marcia fuoristrada, si trova male ospitato, ed anche se è previsto una specie di cuscinetto in foam poliuretano in prossimità del portapacchi, la protezione risulta tuttavia troppo rigida per attutire convenientemente i colpi.

**COMFORT** - Nel pieno rispetto della filosofia in ossequio alla quale è stata concepita, la XR-1 è fra le enduro più

SEGLIE A PAG. 56



# ALLA GRANDE

GILERA 125 XR-1

confortevoli che ci sia capitato di provare, anche se la sua massa, i suoi ingombri ed il raggio di sterzo piuttosto ampio, la rendono facilmente confondibile con una mono a quattro tempi di maggior cilindrata. A favore di un comfort di altissima qualità, depone una taratura apprezzabilmente soffice delle sospensioni, una ottimale prestazione aerodinamica che permette di viaggiare a busto pressoché eretto anche alla velocità massima, la guida facile e disinvolta nonostante i chili di troppo, e soprattutto un tasso di vibrazioni che è effettivamente — numeri alla mano — fra i più bassi che i nostri strumenti (e la nostra epidermide) abbiano mai rilevato fra le monocilindriche enduro dell'ultima generazione. Solo i più pignoli possono riscontrare infatti qualche picco oltre i 7000 giri sulle pedane, spremendo le marce basse.

**MOTORE** - È indubbiamente un gran bel motore quello della XR-1. Potente e generoso, nonostante sia chiamato a portarsi appresso un peso rilevante è tuttavia in grado di fornire prestazioni più che apprezzabili. A nostro avviso il suo temperamento è però un po' troppo grintoso (infatti è pressoché analogo all'unità impiegata sulla sportivissima R1) rispetto all'indole paciosa e granturistica della macchina, ma si rivaluta prontamente con un'eccellente tetragonia agli sforzi ed una grande costanza di rendimento. Sostanzialmente silenzioso di scarico ma dal rumore pieno e gasante sin dai bassi regimi si avvia prontamente in qualsiasi condizione ambientale ed è caratterizzato da una rumorosità meccanica sempre ben controllata.

**EROGAZIONE** - Il caratterino pepato che si evidenzia fin dai primi contatti con la XR-1, è bene confermato dall'andamento della curva di erogazione rilevata sul nostro banco prova Borghi & Saveri. Accetta la piena apertura solo a partire dai 2500 giri e risulta un po' pigro nella prima fase della curva di erogazione. Il tiro si irrobustisce attorno ai 4500 giri ma successivamente si incappa in una incertezza di erogazione in prossimità del regime di chiusura della valvola che prelude ad una nettissima entrata in coppia (che origina gustose wheelies sullo sconnesso) sottolineata da un repentino incattivimento del suono allo scarico.

Se si confronta la curva di potenza che abbiamo misurato con quella della R1, si nota che sono praticamente coincidenti, con un identico «buco» attorno ai 6000 giri (più «visibile» sul banco prova che non su strada), ed una fortissima progressione successiva fino a poco più

di 9250 giri di strumento, oltre la quale però la curva precipita letteralmente come quella di un motore da cross.

In potenza massima abbiamo ottenuto una fra le potenze più alte mai misurate (25,65 CV a 9500 giri) superiore anche di qualche decimo a quella già eccellente della citata R1, ed anche in fatto di coppia massima, che si trova ad un regime decisamente elevato, abbiamo ottenuto uno dei valori misurati alla ruota fra i più alti in assoluto.

**VELOCITÀ** - C'è di che essere più che soddisfatti della velocità di punta — quasi 135 km/h effettivi — della XR-1, considerando la sua indole granturistica. Grazie alla rapportatura finale lievemente sul corto, la si raggiunge in spazi brevissimi (circa 900 metri dalla partenza) e senza particolari funambolismi: addirittura anche a busto quasi eretto anche indossando indumenti pesanti.

**RIPRESA** - La pigrizia ai bassi regimi e soprattutto la deenfasi dell'erogazione in fase intermedia, hanno penalizzato la XR-1, che non è riuscita ad andare più in là di 20"66 sui 400 metri, con velocità di uscita di appena 89 km/h nella prova di ripresa, cioè una prestazione peggiore di parecchie concorrenti anche non recentissime. In qualsiasi marcia si ha l'impressione che il motore manchi di vigore sino a che non raggiunge l'arco più favorevole di erogazione.

**ACCELERAZIONE** - La prestazione in accelerazione, per quanto penalizzata da un peso rilevato di 141,4 kg (il più elevato della categoria), è positivamente caratterizzata dalla generosità della meccanica, entusiasmante al momento dell'entrata in coppia. Se la si mantiene nella fascia più sostanziosa dell'erogazione, si ritornano tempi brillanti anche grazie alla rapportatura corta che permette in parte di compensare una certa mancanza di vigore in basso.

I 400 metri dal fermo vengono coperti in poco più di 17" con velocità di uscita superiore ai 119 km/h, mentre nell'accelerazione si passa da 0 a 100 km/h in appena 10"46, vale a dire un valore a livello delle migliori berline (a quattro ruote ovviamente) da due litri.

**CONSUMO** - Il temperamento focoso della meccanica, in congiunzione alla rapportatura corta della trasmissione finale ed alla massa piuttosto sostanziosa da muovere, hanno condotto ad un quadro non particolarmente brillante nell'ambito dei consumi. In generale i valori misurati sono pressoché coinci-



denti con quelli della più sportiva R1: ed in media si percorrono 19-20 km/litro, con una marcata tendenza a peggiorare tale valore se ci si trastulla con la manetta: al limite si scende anche sotto ai 14 km/litro, mentre nella prova a velocità costante la XR-1 ritorna 20,8 km/litro a 90 km/h ed appena 15,9 km/litro a 120 km/h.

Proporzionato il consumo di lubrificante, come sempre elevato in Casa Gilera: 1325 cm<sup>3</sup> per 1000 km, il che

significa che il motore ha funzionato a una percentuale media del 2,6-2,7%. Allineata invece l'usura accusata dai pneumatici Pirelli MT40: con la copertura anteriore (spessore dei tasselli da nuova circa 7,5 mm) si dovrebbero fare almeno 7500 km, mentre con quella posteriore (spessore 10 mm) si dovrebbe arrivare verso i 4000 km.

**FRIZIONE** - Ha tutte le qualità di

questo mondo: morbida, modulabile e progressiva, mantiene sempre un bello stacco pulito, ed è inoltre scevra dall'accumulo di giochi fastidiosi. Solo se stressata a fondo mostra una certa tendenza a «gonfiare».

**CAMBIO** - Eccellente soprattutto in scalata (ma anche in accelerazione resta rapidissimo soprattutto se si cura di cambiare al regime ottimale), il cambio si distingue per l'elevata precisione e la silenziosità anche a dispetto di una escursione della leva non propriamente contenuta. La spaziatura dei rapporti è in generale piuttosto sul corto con in particolare prima e seconda brevissime, con le quali ci si muova appena. La trasmissione non è mai brusca e non tende ad acquisire anomali giochi neppure dopo svariate migliaia di chilometri.

**GUIDA** - Anche se alla prima impressione — soprattutto per l'effetto psicologico dovuto alle abbondanti sovrastrutture ed interasse — la XR-1 non sembra certo un mostro di maneggevolezza, presto si scopre come, gestendola con opportuna determinazione, risulti duttile e sicura nelle rapide inversioni di inclinazione, come dimostrano anche gli eccellenti tempi spuntati nelle nostre prove di slalom. Soprattutto su asfalto è molto precisa e rigorosa in traiettoria. Sempre divertente nella guida rilassata, se si gradisce spalancare la manetta è sempre bene condurre la XR-1 con determinazione per compensare la tendenza dello sterzo a «prendere sotto» sia nelle svolte secche su asfalto come sullo sconnesso specialmente se il serbatoio è pieno.

**STABILITÀ** - La caratteristica più apprezzabile e confortante della piccola maxi enduro Gilera è la sua precisione direzionale alle elevate velocità, come pure la stabilità sui curvoni veloci, grazie soprattutto all'accurato studio aerodinamico di carrozzeria ed appendici che generano quella deportanza che rende altamente coerente la XR-1, fa-

condone una delle più accreditate granturismo con le ruote artigliate per viaggiare soprattutto su asfalto.

La taratura morbida delle sospensioni (frequenti sono i fondo corsa sullo sterrato sconnesso), il peso e gli ingombri sostanziosi, sconsigliano infatti puntate eccessivamente sportive fuoristrada, ove l'avantreno si dimostra sensibile ed evidenzia una marcata tendenza al sottosterzo, accentuata dalla presenza di sassi o buche, con maggior accento se si viaggia a serbatoio pieno. Alle basse velocità sullo sterrato invece l'avantreno si fa troppo carico e la guida impegnativa se il fondo è pesante. Infine le coperture hanno evidenziato un certo sottodimensionamento in rapporto alla stazza della macchina.

**FRENI** - Netto il salto in avanti dell'impianto frenante rispetto alle precedenti enduro Gilera. L'impressione di grinta nella pressione decelerante è grande e soprattutto porta a presumere spazi di arresto ancor più contenuti di quelli — pur ottimi — che abbiamo rilevato. Elevata è anche la resistenza agli sforzi prolungati, come pure sempre controllato l'assetto grazie alla solidità della forcella «upside-down» che non accusa la minima tendenza allo svergolamento. Solo sullo sterrato sarebbe gradevole una maggior modulabilità dell'esuberante unità posteriore.

**NOIE ED INCONVENIENTI** - La durezza del nostro test, se da un lato ha confermato l'affidabilità meccanica e ciclistica del prodotto Gilera, dall'altro ha evidenziato alcune lievi «sviste» negli accessori di contorno della macchina. Si è infatti presto evidenziata l'interferenza della stampella laterale col forcellone (che è rimasto graffiato dallo sfregamento), una certa debolezza delle pedane e quella veramente cronica dei cerchi, facilissimi da ammaccare fuoristrada.

Inoltre, dopo circa 1000 km si è resa necessaria la sostituzione della candela, ed abbiamo anche verificato una perdita di benzina dall'attacco della sonda che rileva il livello nel serbatoio, cosicché il carburante, fuoriuscendo, ha irrimediabilmente intaccato i coperchi in plastica nella zona del fulcro del forcellone. Infine si è rotto uno degli scarsamente elastici (oltretutto poco funzionali) parassassi al manubrio ed abbiamo rilevato la tendenza dello scarico ad imbrattare la parte posteriore della macchina, soprattutto targa e portatarga.

c. b.

foto Ghee

# ALLA GRANDE

GILERA 125 XR-1

confortevoli che ci sia capitato di provare, anche se la sua massa, i suoi ingombri ed il raggio di sterzo piuttosto ampio, la rendono facilmente confondibile con una mono a quattro tempi di maggior cilindrata. A favore di un comfort di altissima qualità, depone una taratura apprezzabilmente soffice delle sospensioni, una ottimale prestazione aerodinamica che permette di viaggiare a busto pressoché eretto anche alla velocità massima, la guida facile e disinvolta nonostante i chili di troppo, e soprattutto un tasso di vibrazioni che è effettivamente — numeri alla mano — fra i più bassi che i nostri strumenti (e la nostra epidermide) abbiano mai rilevato fra le monocilindriche enduro dell'ultima generazione. Solo i più pignoli possono riscontrare infatti qualche picco oltre i 7000 giri sulle pedane, spremendo le marce basse.

**MOTORE** - È indubbiamente un gran bel motore quello della XR-1. Potente e generoso, nonostante sia chiamato a portarsi appresso un peso rilevante è tuttavia in grado di fornire prestazioni più che apprezzabili. A nostro avviso il suo temperamento è però un po' troppo grintoso (infatti è pressoché analogo all'unità impiegata sulla sportivissima R1) rispetto all'indole paciosa e granturistica della macchina, ma si rivaluta prontamente con un'eccellente tetragonia agli sforzi ed una grande costanza di rendimento. Sostanzialmente silenzioso di scarico ma dal rumore pieno e gasante sin dai bassi regimi si avvia prontamente in qualsiasi condizione ambientale ed è caratterizzato da una rumorosità meccanica sempre ben controllata.

**EROGAZIONE** - Il caratterino pepato che si evidenzia fin dai primi contatti con la XR-1, è bene confermato dall'andamento della curva di erogazione rilevata sul nostro banco prova Borghi & Saveri. Accetta la piena apertura solo a partire dai 2500 giri e risulta un po' pigro nella prima fase della curva di erogazione. Il tiro si irrobustisce attorno ai 4500 giri ma successivamente si incappa in una incertezza di erogazione in prossimità del regime di chiusura della valvola che prelude ad una nettissima entrata in coppia (che origina gustose wheelies sullo sconnesso) sottolineata da un repentino incattivimento del suono allo scarico.

Se si confronta la curva di potenza che abbiamo misurato con quella della R1, si nota che sono praticamente coincidenti, con un identico «buco» attorno ai 6000 giri (più «visibile» sul banco prova che non su strada), ed una fortissima progressione successiva fino a poco più

di 9250 giri di strumento, oltre la quale però la curva precipita letteralmente come quella di un motore da cross.

In potenza massima abbiamo ottenuto una fra le potenze più alte mai misurate (25,65 CV a 9500 giri) superiore anche di qualche decimo a quella già eccellente della citata R1, ed anche in fatto di coppia massima, che si trova ad un regime decisamente elevato, abbiamo ottenuto uno dei valori misurati alla ruota fra i più alti in assoluto.

**VELOCITÀ** - C'è di che essere più che soddisfatti della velocità di punta — quasi 135 km/h effettivi — della XR-1, considerando la sua indole granturistica. Grazie alla rapportatura finale lievemente sul corto, la si raggiunge in spazi brevissimi (circa 900 metri dalla partenza) e senza particolari funambolismi: addirittura anche a busto quasi eretto anche indossando indumenti pesanti.

**RIPRESA** - La pigrizia ai bassi regimi e soprattutto la deenfasi dell'erogazione in fase intermedia, hanno penalizzato la XR-1, che non è riuscita ad andare più in là di 20"66 sui 400 metri, con velocità di uscita di appena 89 km/h nella prova di ripresa, cioè una prestazione peggiore di parecchie concorrenti anche non recentissime. In qualsiasi marcia si ha l'impressione che il motore manchi di vigore sino a che non raggiunge l'arco più favorevole di erogazione.

**ACCELERAZIONE** - La prestazione in accelerazione, per quanto penalizzata da un peso rilevato di 141,4 kg (il più elevato della categoria), è positivamente caratterizzata dalla generosità della meccanica, entusiasmante al momento dell'entrata in coppia. Se la si mantiene nella fascia più sostanziosa dell'erogazione, sa ritornare tempi brillanti anche grazie alla rapportatura corta che permette in parte di compensare una certa mancanza di vigore in basso.

I 400 metri da fermo vengono coperti in poco più di 17" con velocità di uscita superiore ai 119 km/h, mentre nell'accelerazione si passa da 0 a 100 km/h in appena 10"46, vale a dire un valore a livello delle migliori berline (a quattro ruote ovviamente) da due litri.

**CONSUMO** - Il temperamento focoso della meccanica, in congiunzione alla rapportatura corta della trasmissione finale ed alla massa piuttosto sostanziosa da muovere, hanno condotto ad un quadro non particolarmente brillante nell'ambito dei consumi. In generale i valori misurati sono pressoché coinci-



denti con quelli della più sportiva R1: ed in media si percorrono 19-20 km/litro, con una marcata tendenza a peggiorare tale valore se ci si trastulla con la manetta: al limite si scende anche sotto ai 14 km/litro, mentre nella prova a velocità costante la XR-1 ritorna 20,8 km/litro a 90 km/h ed appena 15,9 km/litro a 120 km/h.

Proporzionato il consumo di lubrificante, come sempre elevato in Casa Gilera: 1325 cm<sup>3</sup> per 1000 km, il che

significa che il motore ha funzionato a una percentuale media del 2,6-2,7%. Allineata invece l'usura accusata dai pneumatici Pirelli MT40: con la copertura anteriore (spessore dei tasselli da nuova circa 7,5 mm) si dovrebbero fare almeno 7500 km, mentre con quella posteriore (spessore 10 mm) si dovrebbe arrivare verso i 4000 km.

**FRIZIONE** - Ha tutte le qualità di

questo mondo: morbida, modulabile e progressiva, mantiene sempre un bello stacco pulito, ed è inoltre scevra dall'accumulo di giochi fastidiosi. Solo se stressata a fondo mostra una certa tendenza a «gonfiare».

**CAMBIO** - Eccellente soprattutto in sculata (ma anche in accelerazione resta rapidissimo soprattutto se si cura di cambiare al regime ottimale), il cambio si distingue per l'elevata precisione e la silenziosità anche a dispetto di una escursione della leva non propriamente contenuta. La spaziatura dei rapporti è in generale piuttosto sul corto e in particolare prima e seconda brevissime, con le quali ci si muova appena. La trasmissione non è mai brusca e non tende ad acquisire anomali giochi neppure dopo svariate migliaia di chilometri.

**GUIDA** - Anche se alla prima impressione — soprattutto per l'effetto psicologico dovuto alle abbondanti sovrastrutture ed interasse — la XR-1 non sembra certo un mostro di maneggevolezza, presto si scopre come, gestendola con opportuna determinazione, risulti duttile e sicura nelle rapide inversioni di inclinazione, come dimostrano anche gli eccellenti tempi spuntati nelle nostre prove di slalom. Soprattutto su asfalto è molto precisa e rigorosa in traiettoria. Sempre divertente nella guida rilassata, se si gradisce spalancare la manetta è sempre bene condurre la XR-1 con determinazione per compensare la tendenza dello sterzo a «prendere sotto» sia nelle svolte secche su asfalto come sullo sconnesso specialmente se il serbatoio è pieno.

**STABILITÀ** - La caratteristica più apprezzabile e confortante della piccola maxi enduro Gilera è la sua precisione direzionale alle elevate velocità, come pure la stabilità sui curvoni veloci, grazie soprattutto all'accurato studio aerodinamico di carrozzeria ed appendici che generano quella deportanza che rende altamente coerente la XR-1, fa-

cedone una delle più accreditate granturismo con le ruote artigliate per viaggiare soprattutto su asfalto.

La taratura morbida delle sospensioni (frequenti sono i fondo corsa sullo sterrato sconnesso), il peso e gli ingombri sostanziosi, sconsigliano infatti punte eccessivamente sportive fuoristrada, ove l'avantreno si dimostra sensibile ed evidenzia una marcata tendenza al sottosterzo, accentuata dalla presenza di sassi o buche, con maggior accento se si viaggia a serbatoio pieno. Alle basse velocità sullo sterrato invece l'avantreno si fa troppo carico e la guida impegnativa se il fondo è pesante. Infine le coperture hanno evidenziato un certo sottodimensionamento in rapporto alla stazza della macchina.

**FRENI** - Netto il salto in avanti dell'impianto frenante rispetto alle precedenti enduro Gilera. L'impressione di grinta nella pressione decelerante è grande e soprattutto porta a presumere spazi di arresto ancor più contenuti di quelli — pur ottimi — che abbiamo rilevato. Elevata è anche la resistenza agli sforzi prolungati, come pure sempre controllato l'assetto grazie alla solidità della forcella «upside-down» che non accusa la minima tendenza allo svergolamento. Solo sullo sterrato sarebbe gradevole una maggior modulabilità dell'esuberante unità posteriore.

**NOIE ED INCONVENIENTI** - La durezza del nostro test, se da un lato ha confermato l'affidabilità meccanica e ciclistica del prodotto Gilera, dall'altro ha evidenziato alcune lievi «sviste» negli accessori di contorno della macchina.

Si è infatti presto evidenziata l'interferenza della stampella laterale col forcellone (che è rimasto graffiato dallo sfregamento), una certa debolezza delle pedane e quella veramente cronica dei cerchi, facilissimi da ammaccare fuoristrada.

Inoltre, dopo circa 1000 km si è resa necessaria la sostituzione della candela, ed abbiamo anche verificato una perdita di benzina dall'attacco della sonda che rileva il livello nel serbatoio, cosicché il carburante, fuoriuscendo, ha irreparabilmente intaccato i coperchi in plastica nella zona del fulcro del forcellone. Infine si è rotto uno degli scarsamente elastici (oltretutto poco funzionali) parassassi al manubrio ed abbiamo rilevato la tendenza dello scarico ad imbrattare la parte posteriore della macchina, soprattutto targa e portatarga.

c. h.

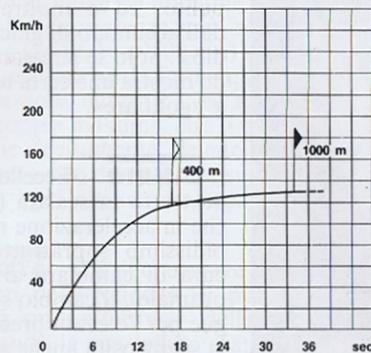
foto Ghee

## VELOCITÀ MASSIMA

134,869 km/h Tachimetro/Contagiri: ~ 152/9250 Dichiarata: 140

### ACCELERAZIONE DA FERMO

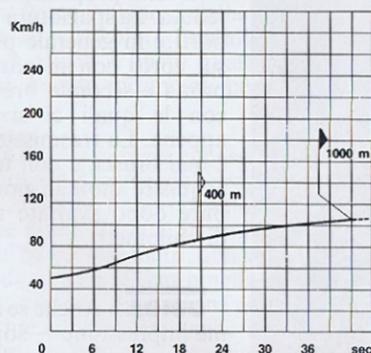
Distanza	Tempo in sec.	Velocità d'uscita
0-100	6"63	75,043 km/h
0-200	10"60	99,843 km/h
0-300	13"96	109,336 km/h
<b>0-400</b>	<b>17"06</b>	<b>119,044 km/h</b>
<b>0-1000</b>	<b>34"24</b>	<b>130,450 km/h</b>
0-50 km/h	3"62	—
<b>0-100 km/h</b>	<b>10"46</b>	—
0-150 km/h	—	—
0-200 km/h	—	—



### RIPRESA DA 50 KM/H

#### NEL RAPPORTO PIÙ LUNGO

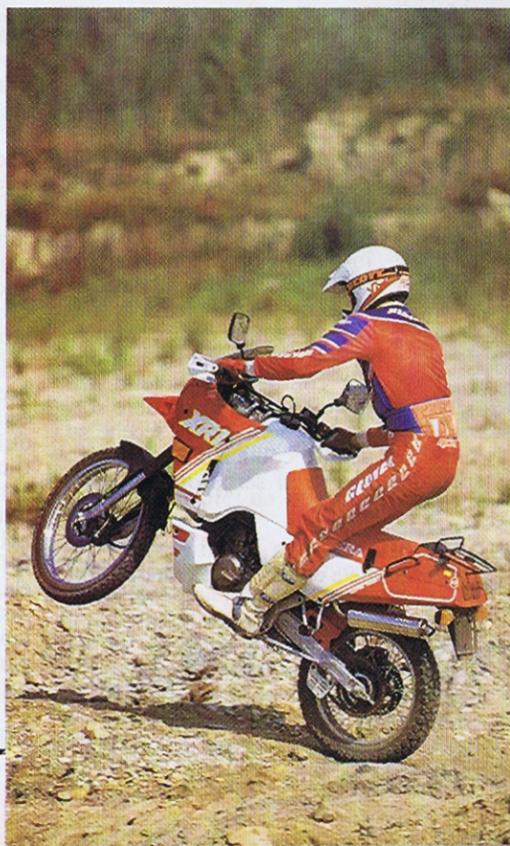
Distanza	Tempo in sec.	Velocità d'uscita
0-100	6"58	58,835 km/h
0-200	11"79	71,614 km/h
0-300	16"44	78,355 km/h
<b>0-400</b>	<b>20"66</b>	<b>89,006 km/h</b>
<b>0-1000</b>	<b>42"13</b>	<b>105,836 km/h</b>
50-100 km/h	38"70	—
50-150 km/h	—	—
50-200 km/h	—	—



### VIBRAZIONI

	a 100 km/h
Pedane	37,5 m/s <sup>2</sup>
Manubrio	30, m/s <sup>2</sup>
Serbatoio	32,5 m/s <sup>2</sup>
LEQ/picco massimo	
Pedane	32,5/210 m/s <sup>2</sup>
Manubrio	24/130 m/s <sup>2</sup>
Serbatoio	23/140 m/s <sup>2</sup>

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/s<sup>2</sup> 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	34,626 km/h
60 km/h	50,378 km/h
80 km/h	69,021 km/h
100 km/h	87,143 km/h
120 km/h	105,260 km/h
140 km/h	123,910 km/h
160 km/h	— km/h
180 km/h	— km/h
200 km/h	— km/h

### SCARTI CONTAGIRI

Regime indicato	Regime effettivo
2000 giri/'	1951 giri/'
3000 giri/'	2868 giri/'
4000 giri/'	3841 giri/'
5000 giri/'	4895 giri/'
6000 giri/'	5932 giri/'
7000 giri/'	6997 giri/'
8000 giri/'	8093 giri/'
9000 giri/'	9189 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 5,34 metri      A sinistra 5,47 metri

### FRENATA

Velocità effettiva	Spazio di arresto
40 km/h	6,81 metri
60 km/h	14,22 metri
80 km/h	25,26 metri
<b>100 km/h</b>	<b>41,16 metri</b>
120 km/h	60,81 metri
140 km/h	— metri
160 km/h	— metri

### DECELERAZIONE

da 120 a 40 km/h **2"33**

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: 101,9 kPa -  
 Temperatura: 27°C - Umidità relativa: 39% -  
 Velocità del vento: 1,6 m/s -  
 Densità del carburante: 728 g/l -  
 Temperatura del carburante: 27°C.

### CONSUMO CARBURANTE

In pista	13,803 km/litro
In montagna	16,441 km/litro
In città	19,803 km/litro
In autostrada	— km/litro
Extraurbano	19,650 km/litro
Economy Run	28,333 km/litro
<b>A velocità costante</b>	
90 km/h	20,843 km/litro
120 km/h	15,865 km/litro

### CONSUMO LUBRIFICANTE

1325 cm<sup>3</sup> ogni 1000 km

### CONSUMO PNEUMATICI

ogni 1000 km

mm 0,9 centrale sull'anteriore  
 mm 2,3 centrale sul posteriore  
 mm — laterale anteriore  
 mm — laterale posteriore

### PESO EFFETTIVO

Con tutti i liquidi più 5 kg di carburante  
**141,400 kg**  
 Dichiarato 121 kg a secco

### TEMPERATURE

Zona misurazione	Temperatura in gradi C
Sottocandela	171
Corpo carburatore	40
Acqua	90
Olio	—
Disco anteriore	108
Pneumatico anteriore	53
Pneumatico posteriore	64

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	44 km/h	37,163 km/h	7200 giri/'
Seconda	63 km/h	52,011 km/h	7400 giri/'
Terza	84 km/h	73,446 km/h	7800 giri/'
Quarta	105 km/h	90,022 km/h	7800 giri/'
Quinta	128 km/h	112,050 km/h	8100 giri/'
Sesta	~ 152 km/h	134,869 km/h	(a 9250 giri/' )
Velocità a 1000 giri/' in VI		14,222 km/h	
Velocità minima in VI		34,026 km/h	

\* tirando al regime di 9200 giri.

### RUMOROSITÀ

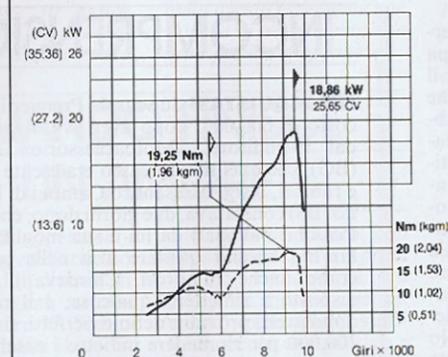
Scarico a 3 metri con motore a 2/3 del regime massimo **82,5 db(A)**  
 Meccanica a 50 cm dal motore a 2/3 del regime massimo **79,5 db(A)**  
 A 7 metri con motore in piena accelerazione da 3/4 del regime massimo **87 db(A)**

### LIVELLO SONORO CLACSON

A 3 metri **98,5 db(A)**  
 A 20 metri **77,5 db(A)**

### BANCO

Rapporto motore/banco 5,35  
 Braccio 716 mm  
 Temperatura 21 °C  
 Pressione 101,6 kPa  
 Umidità relativa 43%  
 Fattore di correzione 1,011



**POTENZA MASSIMA ALLA RUOTA**  
**18,86 kW (25,65 CV) a 9500 giri/'**  
 Dichiarata 27,5 CV a 9500 giri/'

**COPPIA MASSIMA ALLA RUOTA**  
**19,25 Nm (1,96 kgm) a 9200 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.....	28
Illuminazione notturna.....	26
Comandi.....	27
Strumentazione.....	29
Comfort di marcia.....	LODE
Rumorosità.....	28
Vibrazioni.....	27
Posizione di guida.....	27
Motore.....	29
Avviamento.....	LODE
Erogazione.....	25
Potenza.....	30
Coppia.....	27
Accessibilità meccanica.....	24
Prestazioni globali.....	27
Velocità.....	29
Ripresa.....	24
Accelerazione.....	27
Consumi.....	24
Autonomia.....	26
Modulabilità frizione.....	LODE
Resistenza frizione.....	28
Precisione cambio.....	30
Scelta dei rapporti.....	26
Guida e maneggevolezza.....	30
Variazione di traiettoria.....	30
Curve strette.....	28
Curve a medio raggio.....	LODE
Curve a largo raggio.....	30
Stabilità e tenuta di strada.....	30
Tenuta sul bagnato.....	27
Tenuta sullo sconnesso.....	26
Sospensione anteriore.....	24
Ammortizzatori.....	25
Pneumatici.....	25
Precisione in rettilineo.....	LODE
Sensibilità al vento laterale.....	27
Modulabilità freni.....	30
Potenza freni.....	28
Resistenza freni.....	28
Costo dei ricambi.....	23
Prezzo d'acquisto.....	23
Affidabilità.....	28
<b>PUNTEGGIO TOTALE.....</b>	<b>1235</b>
n.b. la lode vale 35 punti	