

Prove

MOTOCICLISMO

GILERA 125 APACHE

OMBRE ROSSE

Si chiama Apache la nuova 125 enduro Gilera. La sella è meno alta da terra e sono nuove le sospensioni. Il motore riceve la valvola a comando elettronico. Versatile e ben frenata, con una buona erogazione, costa 6.120.000 lire con avviamento elettrico.



di GIOVANNI ZAMAGNI
foto LE BARDE

La critica maggiore rivolta ai modelli da enduro del 1990 di Casa Gilera riguardava l'eccessiva altezza da terra della sella, che limitava l'approccio con la moto, in particolare per i piloti meno dotati fisicamente. Nell'allestire la nuova gamma per il 1991, i tecnici di Arcore hanno cercato di ovviare proprio a questo difetto, assieme al rinnovamento dell'estetica e all'aggiornamento di moto e telaio. All'ultimo Motor Show di Bologna,

abitabile, i tecnici Gilera hanno abbassato la sella, da 900 a 870 mm, e anche l'escursione della forcella è scesa a 250 mm (prima 255). Il telaio a culla chiusa, sdoppiata all'altezza dello scarico, ha misure caratteristiche leggermente differenti da quelle del modello '90; sono diminuite la lunghezza e



la Gilera ha presentato il modello "Apache", una ottavo di litro destinata a sostituire la corsaiola RC Top Rally. L'impostazione stilistica è quella introdotta dalla nuova RC 600 (e che è stata estesa anche al Sioux 50), caratterizzata dal piccolo e filante cupolino, e dal guscio copri-serbatoio che bene si raccorda all'ampia sella.

Quest'ultima arriva a sfiorare il tappo del serbatoio e funge da elemento di raccordo con le fiancattine laterali e il codino di derivazione crossistica. La linea è filante ed omogenea nei diversi elementi; solamente il piccolo parafango anteriore, che contrasta con l'estesa cartella copri-disco, non convince completamente. Rispetto alla precedente Top Rally, la nuova Apache ha perso qualcosa in fatto di grinta, ma ha sicuramente guadagnato in eleganza e personalità, qualificandosi non più come enduro sportiva ma piuttosto con maggiore connotazione stradale. Gli allestimenti e le finiture sono migliorate, con superiore uso di lega leggera, una diversa e più ricca strumentazione, e verniciatura brillante e ben protetta. Superati i comandi elettrici, dal disegno ormai datato, mentre gli specchietti retrovisori sono poco stabili. Le modifiche non riguardano comunque solo il design; proprio nell'intento di rendere la moto più

la larghezza del manubrio, mentre l'interasse è aumentato di 10 mm. Molti i cambiamenti nelle sospensioni: la forcella Marzocchi da 40 mm è stata sostituita con una più professionale Kayaba con steli da 43 mm, mentre l'ammortizzatore posteriore è sempre un Boge ma con differente taratura idraulica,

che consente un maggior irrigidimento dell'azione ammortizzante verso il fine corsa, mentre all'inizio della compressione si è cercato di migliorare le caratteristiche di comfort. Invariata l'escursione dell'ammortizzatore, il forcellone è ora a sezione costante ed è in alluminio così come i biellismi del sistema a

progressività variabile Power Drive. Il cerchio posteriore è passato da 17 a 18 pollici e anche l'impianto frenante è stato rivisto: la novità è nell'utilizzo della ghisa (invece dell'acciaio) per il disco anteriore, che è di maggior diametro e dotato di pinza flottante a due pistoncini con pastiglie più grandi delle pre-

L'impostazione di guida è maggiormente stradale rispetto alla precedente RC Top Rally 125. Nel dettaglio l'aggressivo frontale caratterizzato dai piccoli fari.



IMPRESSIONI DI GUIDA

GILERA 125 APACHE



In alto, il nuovo cruscotto, lo strumento più grande e quadrato è il tachimetro contachilometri mentre l'altro comprende l'indicatore della temperatura del raffreddamento e il contagiri. Sotto lo strumento la serie di spie di servizio che comprendono (da sinistra) gli indicatori di direzione, la posizione del "folle" l'abbagliante e la riserva dell'olio per la lubrificazione separata. A fianco, una vista completa della moto di estetica simile alla RC 600.



cedenti impiegate sulla RC.

Il motore è lo stesso che equipaggia tutte le ottavo di litro di Casa Gilera. Il noto monocilindrico raffreddato a liquido, con ammissione lamellare diretta nel carter, è giunto alla terza evoluzione; per migliorare l'allungo e il riempimento del cilindro è stata utilizzata una biella più corta di 4 mm che contribuisce anche a diminuire la velocità lineare del pistone. Quest'ultimo, per compensare i maggiori carichi laterali dovuti appunto all'accorciamento della biella, è maggiormente disassato per ridurre le forze d'inerzia in fase di risalita dal punto morto inferiore a

quello superiore. La valvola allo scarico non ha più comando meccanico ma elettronico: la centralina, a seconda del numero di giri del motore, manda un segnale al solenoide che gestisce l'apertura e la chiusura della valvola APTS (Advanced Power Tuning System). Per ottimizzare l'erogazione è stato rivisto il diagramma della distribuzione ed è stata aumentata la capacità del radiatore in alluminio allo scopo di migliorare il raffreddamento del propulsore. Mentre i rapporti interni del cambio sono invariati, il finale è stato accorciato in seguito all'adozione della ruota da 18 pollici.





A lato, un passaggio nei boschi nei dintorni di Arcore, dove ha sede lo stabilimento Gilera. Nella pagina a fianco, l'Apache parzialmente svestita per rivelare il telaio monotrave. Quest'ultimo cambia leggermente nelle dimensioni, ma non nel disegno, per permettere di posizionare più in basso la sella. Nuove le sospensioni più professionali e maggiormente ridimensionate rispetto alle precedenti. Cambia anche il forcellone ora realizzato in lega leggera invece che in lamiera sciolata. Differente anche la posizione della marmitta di scarico che esce sul lato destro invece che a sinistra come in precedenza e di conseguenza cambia, in maniera simmetrica, anche la posizione dell'unico radiatore di raffreddamento del motore.

Una volta in sella si apprezza immediatamente la minore altezza da terra, con un più agevole controllo del mezzo specie nelle manovre a bassa velocità. Il manubrio è giustamente angolato ma rimane troppo dritto e alto per la guida in fuoristrada. La sella è ben raccordata con il serbatoio e consente rapidi spostamenti per caricare avantreno o retrotreno a secondo delle necessità.

La posizione di guida è naturale, sia quella seduta che quella in piedi sulle pedane, e solo la leva dal freno posteriore è difficile da azionarsi per l'eccessiva altezza rispetto alla pedana. Ottimo il comportamento della nuova forcella, con una precisione nell'inserimento in curva forse superiore alla media: per quanto riguarda l'assorbimento dei colpi, la buona efficacia dimostrata nel nostro breve test andrebbe verificata con sollecitazioni più impegnative, magari in un vero campo da cross. In fuoristrada la moto è veramente divertente: la maneggevolezza consente di districarsi al meglio e la potenza a disposizione è accoppiata a buone doti di erogazio-

ne anche prima della completa apertura della valvola (attorno ai 7.600 giri indicati): migliore rispetto a quella delle versioni stradali Gilera. Se la scelta dei pneumatici penalizza l'uso della moto nel fuoristrada più esasperato, migliora invece il comportamento su strada, con superiore comfort e precisione direzionale. L'impianto frenante si è dimostrato potente e modulabile sia in strada sia in fuoristrada, ed il comportamento rimane pressoché costante anche su terreni molto fangosi. La scelta dei rapporti del cambio è corretta, la corsa della leva di comando è contenuta, la frizione ci è sembrata resistente alle sollecitazioni anche più severe.

La nuova tendenza in Casa Gilera sembra essere quella di proporre, nelle diverse cilindrate, modelli enduro ampliamenti curati nella definizione estetica e con componenti di prim'ordine per ciclistica e motore. Questo con l'obiettivo di proporre nuovi modelli che meglio si adattano all'utilizzo quotidiano, ma siano anche in grado di affrontare percorsi molto impegnativi quali mulattiere e campi da cross.

DATI TECNICI

Motore: monocilindrico due tempi con raffreddamento a liquido, aspirazione lamellare nel carter e valvola parzializzatrice allo scarico a comando elettronico con camera di risonanza; contralbero antivibrizioni comandato da ingranaggi. Alesaggio x corsa 56x50,5 mm = 124,38 cc. Rapporto di compressione 13:1. Avviamento a pedale, optional elettrico. Accensione elettronica ad anticipo variabile automatico. Carburatore Dellorto da 32 mm con valvola piatta. Lubrificazione separata con miscelatore automatico e pompa meccanica a portata variabile. Frizione a dischi multipli in bagno d'olio. Cambio a sei rapporti. Valori interni: 3,08 prima, 2,07 seconda, 1,50 terza, 1,80 quarta, 0,96 quinta, 0,81 sesta. Trasmissione primaria ad ingranaggi. Rapporto di trasmissione 3,69. Impianto elettrico 12 V, generatore da 120 W con regolatore di tensione. Potenza e coppia massime non dichiarate. Velocità massima non dichiarata.

Ciclistica: telaio monoculla sdoppiata in tubi d'acciaio ad alta resistenza. Telaietto posteriore smontabile per accedere al monoammortizzatore. Forcella teleidraulica Kayaba con steli da 43 mm, escursione 250 mm. Forcellone in lega leggera con sistema a progressività variabile Power Drive con monoammortizzatore Boge escursione ruota posteriore 260 mm. Cerchi in lega leggera da 1,6x21 ant. e 2,50x18 post. Pneumatici Dunlop K 360. Freni: ant. disco da 260 mm con pinza flottante a 2 pistoncini; post. disco fisso da 220 mm. Peso a secco 115 kg (senza avviamento elettrico). Capacità serbatoio carburante litri 12 di cui 2 di riserva, serbatoio olio litri 1,3. **Dimensioni in mm:** lunghezza 2.130, larghezza 830, interasse 1.450, altezza sella 870.

Prezzo: lire 5.820.000 chiavi in mano.

Optional: avviamento elettrico lire 300.000.