

MOTOCICLISMO

Alemania DM 4.50. Estados Unidos \$ 2.50. Francia FF 14.50. Gran Bretaña £ 1.50. Italia Lit 3.100. Canarias, con tasa aérea: 300 ptas.

PRUEBAS

GILERA CX 125
KTM GSE 125

FULL TRACK BARCELONA
SUPERCROSS U.S.A.
ENDURO TORTOSA
TRIAL CORDOBA

PIN
GUINOS

POSTER
CALENDARIO DEPORTIVO 1991



OFERTA
91



DE
350/600



AUDACIA

por un TURBO

GILERA CX 125

Gilera se ha apuntado al exclusivo club de las suspensiones anteriores alternativas, donde hasta ahora sólo estaba la carísima Tesi. La CX 125 supone la primera vez que un fabricante produce en grandes series una moto provista con algo diferente a una horquilla convencional. La marca italiana quiere presentar en el futuro toda una gama equipada con el tren delantero «monotubo».



PRUEBA



El lanzamiento de la Bimota Tesi en el pasado Salón de Bolonia marcó un nuevo paso en la evolución del diseño de la moto. Por primera vez en la era moderna una moto de serie montaba un tren delantero alternativo. La última vez que un fabricante se había atrevido a hacer algo semejante había sido a finales de los '50, cuando las Vincent lucían con orgullo sus suspensiones de paralelogramos. Al igual que sucedió con la moto inglesa, la Bimota Tesi sólo se fabricará en pequeñas cantidades para una selecta clientela.

Para que este diseño triunfase de verdad hacía falta que un gran fabricante se atreviese a lanzar un modelo de gran serie provisto de suspensión delantera alternativa. Ello supondría una tecnología punta asequible a las masas. Los especialistas esperaban que Honda diese el primer paso, sobre todo después de haber adquirido las patentes de ELF hace algunos años. Pero todavía estamos esperando a que el mayor fabricante del mundo saque una RC 30 o algún otro modelo dotado con una «horquilla» por brazo basculante.

En el Salón de Bolonia del pasado diciembre se produjo una noticia tan importante o más que lo que supuso para el mundo motociclista la aparición de la Tesi: me refiero al lanzamiento de la Gilera CX 125. Un modelo que vio la luz por primera vez en Milán durante el año 1989 y que cuenta con una alternativa que los hombres de Gilera denominan «monotubo».

Este modelo ya está saliendo de las líneas de producción de la fábrica de Arcore y durante el mes de marzo se pondrá a la venta en Italia. La CX 125 es la primera moto con diseño alternativo que se va a producir a gran escala. El propulsor es un monocilíndrico de dos tiempos con láminas de fibra de carbono, eje de equilibrado para reducir las vibraciones y válvula de escape electrónica. La Gilera está dirigida de forma clara hacia el mercado joven italiano en un loable intento de detener la carrera de prestaciones en la que están inmersos los fabricantes italianos, donde muchachos de 16 años ponen al límite motos como la Cagiva Mito y Gilera SP 02, capaces de hacer 170 km/h.



LA CX PUEDE GUSTAR O NO, PERO EN UNA ÉPOCA DONDE LA MAYORÍA DE LAS MOTOS SE PARECEN UNA BARBARIDAD, LOS HOMBRES DE ARCORE HAN REALIZADO ALGO COMPLETAMENTE DIFERENTE.



S. S. S.

La CX 125 quiere alejarse de la lucha por las prestaciones puras y concentrarse más en los aspectos estéticos y de tecnología en el apartado ciclista. La marca italiana define este modelo como «Gran Turismo», y con ella te podrías ir desde Roma a París. Gilera está marcando el camino que seguirá con los modelos de cuatro tiempos que verán la luz dentro de unos años, motos que continuarán el espíritu de las GT.

La mejor manera de definir a la CX es decir que es una moto racional. La casa italiana quiere adelantarse a la competencia, pues es sabido que Aprilia está trabajando en un proyecto con tren delantero tipo Fior/OZ, Cagiva también sigue sus experimentos en tecnología alternativa y a Honda Italia no le quedará más remedio que subirse al carro. ¿Empezará a utilizar el gigante japonés las patentes ELF en el país transalpino?

Si todo esto ocurre, la llegada de la CX puede tener un impacto mayor que el producido por la Bimota Tesi, aunque por razones prácticas la 125 no es tan sofisticada como la superbike de Rimini. No es tan sorprendente comparar estas dos motos, pues el diseñador de la CX no es otro que Federico Martini, quien fue el responsable de la adopción y desarrollo del proyecto Tesi durante buena parte de la pasada década, hasta que entró a formar parte de las filas de Gilera en abril de 1989. A los dos meses de entrar en la fábrica de Arcore, Martini le pidió a Paioli el desarrollo de un tren delantero alternativo siguiendo las directrices impuestas por él mismo. Al ver la moto en el Salón de Milán en 1989 muchos pensaron que se trataba simplemente de un diseño espectacular para simplemente llamar la atención, pero sin ninguna proyección de futuro. Un año más tarde la moto se encuentra ya en las cadenas de montaje.

El chasis es un doble viga en acero derivado del utilizado en la SP 02, con un basculante trasero monobrazo y tren delantero «monotubo», que Gilera denomina «Single Suspension System» (SSS).

Está claro que la moto es diferente, pero, ¿funciona? Antes de subirme a una de las primeras unidades salidas de la cadena de montaje tuve una interesante conversación con Martini, que me explicó las bondades del nuevo diseño. No se trata de una suspensión delantera por horquilla basculante como en la Tesi o ELF, sino más bien se parece a

la mitad de una horquilla invertida moderna. Podríamos decir que es una versión de serie similar al prototipo White Power de un sólo brazo que la fábrica holandesa lleva desarrollando desde hace unos años y que en la actualidad utiliza una de las JJ-Cobas 125 de «Aspar». Al no decidirse por un tren delantero tipo Tesi, ¿no se han llegado a soluciones de compromiso donde el sistema SSS tiene al menos varios de los defectos achacados a las horquillas convencionales?

«Sólo es un compromiso si tienes en cuenta que tenemos que llevar este diseño a la serie. Seguramente la tecnología de la Tesi es lo ideal, pero es un sistema carísimo que no puede ser llevado a las grandes series, por lo menos en su forma actual. Probablemente esta es la razón por la que Honda no ha utilizado las patentes ELF en ninguna moto de calle. Un diseño que debe ser realizado de forma artesanal es válido para una fábrica pequeña como Bimota que maneja cientos de unidades, pero Gilera produce muchos miles de motos. Tuvimos que encontrar un sistema que se adaptara a los grandes volúmenes de producción y éste es el resultado. Las ideas han partido de nosotros y hemos desarrollado el proyecto en conjunto con Paioli. Los derechos sobre el invento son nuestros, pero permitiremos que Paioli venda este producto a otros fabricantes a partir de 1994, después de que hayamos depurado el concepto original», me respondió Martini.

SENCILLEZ

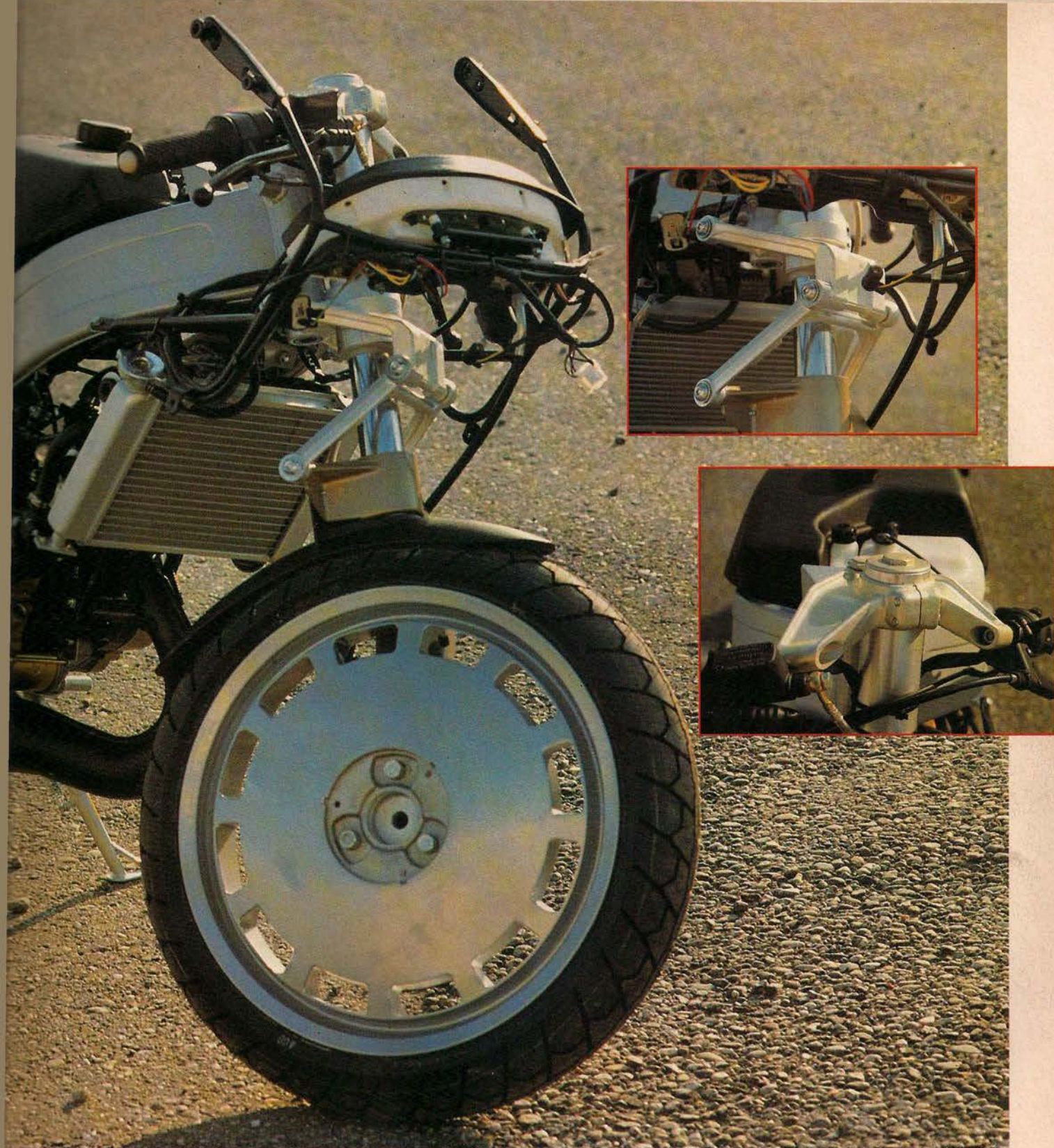
¿Cómo nació este proyecto?

«En una moto provista de suspensión delantera convencional el problema no viene del diseño en sí mismo, sino del hecho de que cuando tienes alguna dificultad de puesta a punto sólo la puedes solucionar rediseñando el chasis. Nuestra horquilla monobrazo sigue siendo eso, una horquilla con tijas, amortiguación hidráulica, etc. Creo que nuestro sistema es el paso lógico después de las horquillas invertidas. Las ventajas con respecto a una "Upside-down" como, por ejemplo, la que equipa la SP 02, es evidente: reducción de peso del 13 por ciento, 40 por ciento más de rigidez, emplazamiento central de ambos discos a lo largo del eje longitudinal, dirección más ligera y gran facilidad a la hora de quitar la rueda delantera. El concepto SSS permite bajar la pipa de dirección para reducir el área frontal. La carrocería está diseñada para mejorar la aerodinámica lo más posible (de ahí el nombre CX), y, al mis-

mo tiempo, aumentar la velocidad máxima y el confort del piloto, reduciendo el consumo de gasolina. La CX tiene una estructura más simple y ligera que la de la Tesi, se puede acoplar a un chasis convencional sin mayores problemas. La geometría de dirección es bastante convencional, con 24 grados de lanzamiento y 87 mm. de avance, estamos hablando de cotas normales para una moto deportiva, de ahí que el

comportamiento sea neutro. La geometría de dirección varía en las frenadas, pero esto no es siempre tan malo como la gente cree, pues facilita las cosas a la hora de meter la moto en la curva. La dirección y la suspensión no funcionan de forma separada, como ocurre en los sistemas por brazo basculante. En términos prácticos nuestro concepto supone un gran avance frente a horquillas convencionales, sobre





todo debido a la mayor rigidez y al menor peso», la respuesta del ingeniero Federico Martini me dejó sin espacio en mi libro de notas. Sólo me quedaba poner a prueba todas las aseveraciones del eminente técnico italiano.

VIEJAS GLORIAS

Primero fuimos a los famosos peraltes del viejo Monza, para que Phil saca-

EL «SINGLE SUSPENSION SYSTEM» (SSS) HA SIDO REALIZADO POR PAIOLI SIGUIENDO LAS DIRECTRICES MARCADAS POR MARTINI. EL SISTEMA «MONOTUBO» ES FÁCIL DE PRODUCIR EN GRANDES SERIES Y SE PUEDE ADAPTAR A CUALQUIER CHASIS.

se algunas fotos. La CX parece la versión '91 de aquellas motos totalmente carenadas con las que Gilera logró seis títulos de 500 c.c. (en nueve años) hace ya más de tres décadas. Las vueltas alrededor de los famosos peraltes, ¡que no se han utilizado en más de 20 años!, pusieron a prueba las suspensiones de la moto. ¡Ya sé dónde prueba Gilera las motos del París-Dakar! A pesar de su ligereza (120 kg.) y de que cuenta con

unos reducidos recorridos de suspensión: 100 mm. delante y 135 mm. detrás, el confort es similar al de motos mayores.

La amortiguación del tren delantero no va tan bien como la del trasero, y además no tiene ningún tipo de reglaje, pero nunca llegó a hacer tope, ni siquiera en los peores baches. La dirección es muy ligera a baja velocidad y se va endureciendo a medida que

aumentamos el régimen. La estabilidad de la CX no tiene ningún pero en curvas rápidas, en parte debido a los excelentes neumáticos Michelin radiales, que no desmerecerían en una 400 japonesa.

El motor es menos exigente que el de sus hermanas 01 y 02, aunque según el ingeniero Pierluigi Bertolucci tiene menos potencia máxima que el de éstas. La aerodinámica carrocería de la CX puede que compense la falta de caballos a la hora de la velocidad máxima, y la marca italiana está restándole importancia a este apartado, pero la CX será capaz de unos 168 km/h. El propulsor es más utilizable que el de sus hermanas gracias a una biela más corta y a la más precisa válvula de escape electrónica, que se abre de forma clara a las 7.800 r.p.m. aumentando de manera instantánea pero controlable las prestaciones. El nuevo escape, junto con el trabajo en los transfers, también han contribuido a suavizar la respuesta del motor. No tienes que estar utilizando el embrague constantemente, gracias en parte a lo bien que respira el monocilíndrico, lo puedes incluso pasar un poco de vueltas llegando hasta las 12.000 r.p.m., aunque la raya roja comienza en las 10.500.

Si no quieres jugar a las carreras sino pasear con tranquilidad por los bulevares para que todos admiren tu montura, entonces sólo te tienes que preocupar de mantener el motor por encima de las 3.000 revoluciones. La verdad es que en mi opinión este tipo de moto pide a gritos un propulsor de cuatro tiempos de gran cilindrada. ¿Me escucha, «ingegnere»?

En carretera la horquilla «monotubo» se comporta mejor que en los peraltes del viejo Monza, transmitiendo al piloto todo tipo de informaciones sobre el estado del terreno. Puedes sentir con claridad lo que la rueda delantera te indica al no contar este sistema con todas las bieletas propias de las suspensiones delanteras por brazo basculante.

La potencia de frenado del disco delantero de 300 mm. y pinza de cuatro pistones es excelente. Tanto éste como las ruedas han sido fabricados por Grimeca bajo los auspicios de Gilera. Tras repetidas frenadas a fondo, y teniendo en cuenta mi peso de, digamos, adulto, el disco de la CX no mostró ningún «fading» y la presión de la maneta no varió en ningún momento. Aunque habrá que probar los frenos en el calor asfixiante del mes de julio y con pasajero a bordo.

SAGA

Cuando tiras del ancla en curva te



SEGÚN FEDERICO MARTINI (FOTO) ENTRE LAS VENTAJAS DEL SISTEMA «MONOTUBO» HAY QUE DESTACAR UNA MAYOR RIGIDEZ Y UNA DISMINUCIÓN DE PESO EN COMPARACIÓN CON UNA HORQUILLA INVERTIDA CONVENCIONAL.





das cuenta de que las suspensiones de la CX se comportan básicamente igual que las de una moto convencional. Al contrario de lo que ocurre en las unidades con suspensión delantera por brazo basculante, la CX si se hunde al aplicar el freno anterior y utiliza un buen porcentaje del corto recorrido de la suspensión delantera.

La posición de conducción es excelente y de acuerdo con Martini se realizaron cinco intentos antes de dar con el diseño ideal. Los reposapiés están en el mismo lugar que en las SP, pero el asiento es más alto y los semimanillares están más echados hacia atrás. No te cansas después de un viaje corto porque la CX hace honor a su filosofía de GT. Los relojes de inspiración automovilística y el resto de los detalles de la carrocería ponen en evidencia la mano del maestro Federico Martini.

La CX me ha dejado insatisfecho por una razón: una moto de Gran Turismo debería tener, como ya he dicho, un gran propulsor de cuatro tiempos. Gileira ha decidido montar un propulsor de 125 c.c. debido a razones comerciales, pero espero que pronto podamos gozar de una CX 1000 propulsada por un V-twin de inyección. Esa moto sería una excelente GT, un tipo de montura que Ducati ha intentado lograr a menudo (750 GT, 860 GTS, Darmah, etc.), pero nunca ha alcanzado el éxito buscado.

Puede que el sistema SSS sólo funcione en motos pequeñas y ligeras.

«De ninguna manera, no hay ningún problema. Toda esta estructura está sobredimensionada y se puede adaptar con facilidad a una moto de 1000 c.c. y 220 kg. Si montamos un freno con dos juegos de cuatro pistones y unas canalizaciones para el aire, estoy seguro de que no tendremos problemas de sobrecalentamiento. El diseño es muy versátil y con un poco de trabajo se puede adaptar en cualquier moto», me aseguró Martini.

El mensaje está claro: la CX es la primera de una saga que está por venir. ¿Está el mercado preparado para esta revolución? ¿Qué pasa si el caprichoso mercado de las 125 sigue prefiriendo las superdeportivas en vez de la CX? *«Seguiremos con este concepto pase lo que pase, aunque no creo que atraiga mucho a nuestro mercado ya establecido. En mi opinión este tipo de moto irá dirigida a gente que hasta ahora no se ha montado en un vehículo de dos ruedas porque creía que no contaban con la experiencia necesaria. Hay que decirlo claro, la mayor parte de las motos*

actuales dan miedo: unas te obligan a comportarte como un Eddie Lawson y otras como un Orioli o Peterhansel. Quiero fabricar motos que atraigan a la gente, pero que al mismo tiempo no sean aburridas de pilotar. Mi ilusión es que mis creaciones ofrezcan satisfacción en vez de miedo. La razón por la que las ventas están cayendo en todo el mundo, y en especial en Japón, es porque la gente tiene reparos frente a las motos modernas. Son demasiado complejas técnicamente y tienen una apariencia excesivamente agresiva. Las realizaciones como la Northwest y la CX están destinadas a aficionados que quieran disfrutar de la esencia del motociclismo, no sólo de las apariencias.»

Alan Cathcart/I. G.

Fotos: **Phil Masters**

FICHA TECNICA

Motor: Monocilíndrico, dos tiempos, refrigeración líquida.

Admisión: Por láminas.

Cilindrada: 124,38 c.c.

Diámetro x carrera: 56 x 50,5 mm.

Compresión: 13:1.

Carburador: Dell'Orto de 32 mm.

Encendido: Electrónico.

Trans. secundaria: Cadena.

Cambio: Seis velocidades.

Chasis: Doble viga en acero.

Susp. delantera: «Monotubo» con sistema SSS de 100 mm. de recorrido.

Susp. trasera: Monoamortiguador de progresividad variable de 135 mm. de recorrido.

Frenos del.: Disco flotante de 300 mm. con pinza de cuatro pistones.

Frenos tras.: Disco de 240 mm. con pinza de doble pistón.

Neumático delantero: 3,50 x 17.

Neumático trasero: 4,00 x 17.

Longitud total: 1.930 mm.

Distancia entre ejes: 1.370 mm.

Peso en vacío: 120 kg.

Capacidad depósito: 11.

Arranque: Eléctrico.