

SUPERTEST
GILERA 125 FREE STYLE

AGILE, SCATTANTE E CON UNA LINEA DAVVERO INCONFONDIBILE È NATA PER SFRECCIARE SUI PERCORSI MISTI. HA UN'ANIMA ENDURO MA GOMME E ASSETTO QUASI STRADALI: OTTIMA ANCHE IN CITTÀ □ di FRANCO ROSSI

SUPERMOTARD ALL'ITALIANA



ANCHE se abbastanza convulsa, la rapida crescita che ha contraddistinto le recentissime centoventicinque è senza dubbio servita ad elevare, in generale, il livello qualitativo dell'intera categoria. Con continui aggiustamenti di rotta è stato così possibile alle principali Case costruttrici affiancare alle sofisticate e raffinate sportive, le più recenti moto da entrofuoristrada, veicoli particolarmente dotati sotto il profilo stilistico quanto quello tecnico/ciclistico.

Moto da autentico divertimento, come la Free Style, con un aspetto simile a quello delle enduro, sono caratterizzate da tanta agilità e maneggevolezza che possono considerarsi stradali al 90% (il restante 10% consente solo qualche estemporanea divagazione su facili sterrati) visto l'impiego che fanno di sospensioni, pneumatici e freni di generose dimensioni.

Con notevole lungimiranza qualche anno fa la Gilera propose (ma non erano ancora i tempi

giusti!) l'eccellente Fast Bike 125 dalla quale ora, debitamente aggiornata, trae spunto l'originalissima Free Style 125, oggetto di questo supertest in anteprima.

Dal punto di vista estetico questa supermotard (le moto che in Francia corrono avvincenti gare su fondo misto) si avvicina molto a quello della Northwest 600. Il piccolo cupolino con il gruppo ottico trapezoidale, gli estesi convogliatori che determinano la semicarenatura, la

lunga sella a V molto aperta e le sostanziose forme delle fiancate laterali danno origine ad un look davvero personale a cui si deve aggiungere l'originalità dell'avantreno di cui fanno parte una forcella a steli rovesciati e l'avvolgente parafrangente aderente alla piccola ruota da 16". Il prezzo di acquisto (L. 5.700.000) individua una macchina discretamente ben rifinita ed equipaggiata come testimoniano il bel forcellone in alluminio, le eleganti ruote a razze bianche, il terminale di scarico rivestito ed i supporti delle pedane del passeggero in lega leggera. Molto elegante la livrea monocromatica azzurra metallizzata realizzata con una verniciatura brillante e resistente (le poche decal adesive non sono però poste sotto trasparente) così come spessi e duraturi appaiono i trattamenti di colore nero per il motore e lo scarico e la tinta dorata dei carter, delle pinze e delle raggiere dell'impianto frenante.

Alla discreta presenza dei piccoli indicatori di direzione si unisce l'originale collocazione, decentrata, del tappo carburante cui si contrappone la scarsa funzionalità del rubinetto della benzina e della stampella laterale: il primo collocato in posizione inaccessibile, «coperto» dal convogliatore sinistro e la seconda penalizzata dal perfettibile lavoro della camma che ne comanda la chiusura e dal posizionamento del corto «naso» in gomma. Alla povera qualità dei comandi a pedale si contrappone il miglior allestimento del ponte di comando attraverso comode leve e completi blocchetti elettrici oltre alla presenza del piccolo cruscotto di cui fanno parte il contagiri, il tachimetro /contachilometri, il termometro dell'acqua e quattro spie luminose.

STRADALE - La Free Style adotta un telaio monoculla sdoppiata in acciaio, simile a quello della RC (ma adatto per gli impieghi stradali) completo di forcellone oscillante in alluminio ed articolazione progressiva Power Drive sulla quale è installato il monoammortizzatore in grado di consentire un'escursione ruota di 260 mm. All'avantreno la forcella a steli rovesciati è caratterizzata da una corsa di 250 mm mentre il surdimensionato impianto frenante si avvale di una singola unità flottante di 300 mm Ø davanti e di 240 mm Ø dietro. Completano il quadro ciclistico le eleganti ruote a razze in lega leggera su cui sono installati pneumatici prettamente stradali, dei Michelin A/M 39: da 100/86-16" all'avantreno e 130/70-17" posteriormente.

Con l'introduzione della valvola elettronica APTS sullo scarico (in luogo di quella meccanica) e l'adozione di un nuovo pistone e biella il propulsore della Free Style appare ora ottimizzato a dovere. Monocilindrico, raffreddato a liquido, vanta l'induzione lamellare e la miscelazione automatica mentre l'alimentazione è assicurata da un carburatore con diffusore di 32

mm Ø a valvola piatta. Rivista l'espansione e la rapportatura, ora più corta.

Oltre a dimensioni globali nel complesso contenute, la Free Style può contare su di una impostazione di guida estremamente rilassante in grado di porre chiunque, sin dalle prime battute, a proprio agio. Ad impressionare è la ridotta altezza da terra delle pedane e della sella; l'ottimo dimensionamento di quest'ultima consente di avanzare o arretrare a piacere permettendo anche eventuali spostamenti in senso trasversale possibili grazie alla perfetta raccordatura dei componenti della carrozzeria. Anche il dimensionamento del manubrio ci è sembrato ideale per questo tipo di macchina: abbastanza aperto e rialzato, consente una posizione corretta delle braccia mentre, in alcuni casi, il busto può apparire un po' troppo infossato. Il manubrio, estremamente duttile e maneggevole sin dalle prime battute, anche sulle stretto o nelle curve più lente, non si appesantisce mai dal punto di vista del comfort, invece, appaiono evidenti le vibrazioni presenti, in misura maggiore, sulle pedane e nel sottosella. Seppure poco più che nominale, la protezione offerta dal piccolo cupolino è discreta, mentre l'eterogenea taratura delle sospensioni mostra come quella posteriore sia troppo caricata rispetto alla più morbida risposta fornita dalla forcella.

NATURALEZZA - Sotto il profilo della guida impressiona positivamente l'immediatezza con cui il manubrio, soprattutto alle bassissime velocità, risponde prontamente ai comandi del pilota accentuando la sensazione di estrema duttilità. Nei percorsi guidati la Free Style si lascia condurre con estrema naturalezza anche se con il salire della velocità, con particolare riferimento ai tratti medio-veloci, gli inserimenti richiedono una certa determinazione. Superata questa fase si può contare su inserimenti precisi e rigorosi mentre solo sulle veloci curve guidate si arriva a riscontrare una certa tendenza ad allargare dell'avantreno. Sul veloce la Free Style si è rivelata abbastanza precisa e rigorosa sotto il profilo della direzionalità, risultando solo in minima parte sensibile sui tratti più sconnessi senza per questo far registrare oscillazioni ed ondeggiamenti di entità rilevante. Nella guida, ad infastidire maggiormente, è l'eccessiva rigidità e l'impossibilità riscontrata da parte del monoammortizzatore a copiare correttamente le asperità con conseguenti problemi di motricità e trazione sui fondi sconnessi amplificati dalla rigidità delle coperture di primo equipaggiamento. Infatti le Michelin A/M 39, seppure caratterizzate da un ottimo profilo, non ci sono sembrate le coperture ideali per questo tipo di moto pur consentendo discreta stabilità anche alle notevoli inclinazioni cui può arrivare.

Semplicemente fantastica e sin troppo esuberante, la frenata è a livello delle migliori macchine sportive. In particolare ci ha affascinato il rendimento del grosso disco anteriore: modulabilissimo, progressivo quanto prontissimo alle sollecitazioni, è sempre in grado di fornire fulminanti decelerazioni. Proprio per questo, in correlazione alla morbida taratura della forcella, risultano accentuate le variazioni di assetto in staccata mentre il funzionamento dell'unità posteriore è caratterizzato da frequenti bloccaggi.

Le miglione di cui è stato oggetto il motore hanno determinato un funzionamento estremamente regolare anche ai più bassi regimi di rotazione accettando la tutta apertura, dal rapporto più lungo, già in prossimità dei 3500 giri. Un po' pigro, ma regolare e continuo, il tiro si irrobustisce solo in prossimità dei 5500-6000 giri con un netto incremento verso i 7000 giri dove l'apertura della valvola, determina un significativo impulso in avanti (ancor più consistente a 9000 giri) sino a superare abbondantemente i 10000 giri di inizio della zona rossa. Il temperamento brillante di questa unità meccanica è adeguatamente valorizzato dalla spaziatura corta del cambio, ad esclusione dell'ultima marcia leggermente demoltiplicata, e dal funzionamento redditizio della frizione, robusta quanto modulabile.

Foto BRM





LA SCHEDA

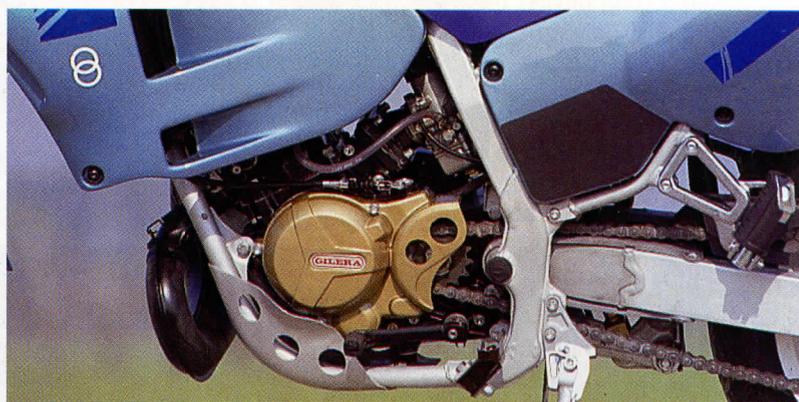
MOTORE - Monocilindrico, 2 tempi verticale, raffreddato a liquido. Distribuzione con induzione lamellare e valvola APTS 3 elettronica sullo scarico. Alesaggio e corsa 56x50,5 mm. Cilindrata 124,38 cm³. Rapporto di compressione 13:1. Alimentazione con carburatore Dell'orto di 32 mm Ø a valvola piatta e venturi elettrico. Lubrificazione con miscelazione automatica, pompa a portata variabile. Accensione elettronica CDI ad anticipo automatico.

TRASMISSIONE - Primaria ad ingranaggi, secondaria a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio. Cambio a sei rapporti.

CICLISTICA - Telaio monoculla sdoppiata in acciaio ad alta resistenza. Forcella upside down con steli di 40 mm Ø ed escursione di 250 mm. Sospensione posteriore monoammortizzatore con schema Power Drive ad articolazione progressiva ed elemento idraulico, escursione ruota di 260 mm. Freni: anteriore a disco singolo di 300 mm Ø; posteriore a disco di 240 mm Ø. Pneumatici: anteriore 100/80-16"; posteriore 130/70-17".

DIMENSIONI - Lunghezza 2100 mm; larghezza 790 mm; interasse 1370 mm. Peso a secco (senza avviamento elettrico) 115 kg. Capacità serbatoio: 12 litri.

PREZZO - Lire 5.700.000 (con avviamento elettrico).



MOTORE POTENTE FRENATA ESUBERANTE

A SINISTRA, IL RETROTRENO CON LA SOSPENSIONE POWER DRIVE PROGRESSIVA CON SINGOLA UNITÀ AMMORTIZZANTE. SOTTO, IL PODEROSO DISCO SINGOLO DI 300 MM Ø AUTORE DI PERFORMANCE IN FRENATA DAVVERO ECCITANTI. LA FORCELLA È UNA UPSIDE-DOWN CON STELI DI 40 MM Ø ED ESCURSIONE DI 250 MM. SOPRA A DESTRA IL MONOCILINDRICO DUE TEMPI RAFFREDDATO A LIQUIDO, È DOTATO DI CARBURATORE DI 32 MM CON VALVOLA PIATTA E VENTURI ELLITTICO. QUI SOPRA LA FREE STYLE IN AZIONE: LA «SUPERMOTARD» ITALIANA OFFRE BUONE PRESTAZIONI, SOPRATTUTTO SULLE STRADE TORTUOSE

