

NOVITÀ GILERA '89 NELLA CLASSE 125 cc

La Gilera si affaccia all'89 con due nuovi modelli: lo stradale MXR e l'enduro XR2 che, sulla base delle due precedenti 125 MX1 e MR1, presentano interessanti innovazioni stilistiche e funzionali.

Nel campo delle 125 stradali la MX1, detentrica del titolo nazionale Sport Production e di quattro records mondiali di velocità sulle lunghe distanze si è rivelata come la moto più completa della sua categoria nel 1988. La nuova versione MXR affina ulteriormente le brillanti caratteristiche della MX1 in una nuova veste con una carenatura anteriore più affilata ed avvolgente.

Nei gruppi meccanici, fermo restando il gruppo telaio-sospensioni che ne ha fatto la moto più piacevole come guida fra le 125 stradali, sono stati apportati miglioramenti al gruppo motore per il quale viene ora dichiarata una potenza di 30 CV a 10.000 giri/1'.

I miglioramenti nella potenza rispetto al modello precedente sono stati ottenuti con interventi sul gruppo termico con varianti alla distribuzione, alla carburazione ed all'impianto di scarico.

Anche la silenziosità è migliorata con irrigidimenti del coperchio carter che hanno eliminato risonanze e vibrazioni sulla parete esterna.

Il modello Enduro XR2 Marathon ha beneficiato degli stessi miglioramenti al gruppo termico ed ha ora raggiunto, con il suo particolare sistema di scarico, una potenza dichiarata di 29 CV a 9750 giri con un sensibile arricchimento anche in basso, condizione indispensabile per il tipo di impiego di questo veicolo. Esteticamente i rinnovi principali sono stati operati sulle fiancature posteriori più raccordate, nel sellone (ora ancor più sviluppato in lunghezza), nel doppio fanalino posteriore e nel nuovo sottocoppa incorporante il serbatoio dell'olio.



La nuova Gilera 125 MXR nella elegante veste grafica che alterna nero lucido e nero opaco.



Il nuovo gruppo ottico anteriore affiancato dalle prese d'aria del CIS (Cold Intake System).



Il posto di guida raccolto e compatto con la strumentazione ben leggibile.



La nuova Enduro XR2 125 della Gilera.



Il frontale della XR2 con gli indicatori di direzione incorporati.

Rendiamo note le date in cui si svolgeranno le gare di TRIAL assegnate a

Moto Club COLLEBEATO
Via Torricella di Sopra 148 - Brescia.
27/07/89 CAMP. ITAL. SENIOR-JUNIOR, che si terrà in località LUMEZZANE (BS).
08/10/89 CAMP. REG. JUNIOR-CADETTI GENTLE-MAN, che si terrà in località ancora da decidere.

ciano inoltre di grafiche completamente rinnovate. Interessante il trattamento dello stradale che alterna il nero lucido ed opaco raggiungendo un risultato pia-

cevole. La grafica dell'enduro si rifà in modo abbastanza evidente alle Honda dakariane secondo un filone abbondantemente collaudato.

a cura di
Maria Mazzoni

Forse non è giusto dire «soprattutto il motore», perché in ambedue i nuovi modelli la nuova unità da 125 cc., due tempi, con aspirazione nel carter controllata da valvola a lamelle, è associata a ciclistiche che si presentano con caratteri di aggiornamento tecnologico ugualmente molto spinto, quella del modello SP 01 in particolare. SP 01 segue di pochi mesi quella che, in un primo tempo, era apparsa la novità 1989 di Gilera nel settore delle sportive da 125 cc.: MXR. E questo ci dice quanto incalzante sia la competizione nel mercato delle ottavo di litro, un caso del tutto estremo e, a nostro avviso, niente affatto positivo, visto che impone all'utente (o al di lui genitore) costi di acquisto e di gestione assolutamente intollerabili in relazione all'età, per cui questo primo, costoso, impatto con il motociclismo non favorisce certo la creazione di una nuova generazione di motociclisti: molti si fermano al 125 e poi, a 18 anni, passano alla vettura, eventualmente usata, che costituisce un migliore investimento dal punto di vista del rapporto prezzo pagato all'acquisto/controllore ricavato alla vendita. Un 125 di due anni prima oggi quasi non ha più valore sul mercato dell'usato. SP 01, completo di avviamento elettrico, arriva a 5.800.000 lire chiavi in mano: siamo alla soglia dei sei milioni per un 125 cc. Non ho altri commenti da fare. Considerazioni di marketing a parte (che per altro non ci interessano se non per i contraccolpi che hanno sullo sviluppo del rapporto utente-moto), il pezzo in questione è degno di analisi tecnica perché i suoi contenuti sono notevoli. Il propulsore è nuovo e segna l'avvento in casa Gilera della aspirazione diretta nel carter, con interposizione di valvola a lamelle (in fibra di carbonio). Rispetto ai 125 Gilera della generazione immediatamente precedente, con aspirazione sul cilindro, si dovrebbero rilevare più Hp,



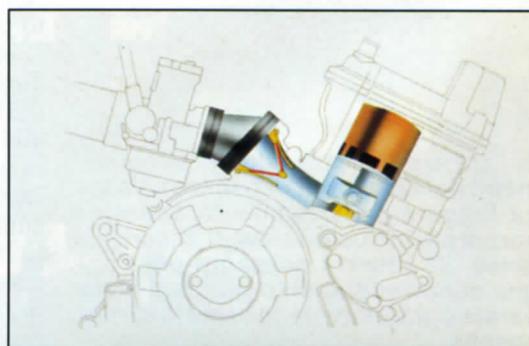
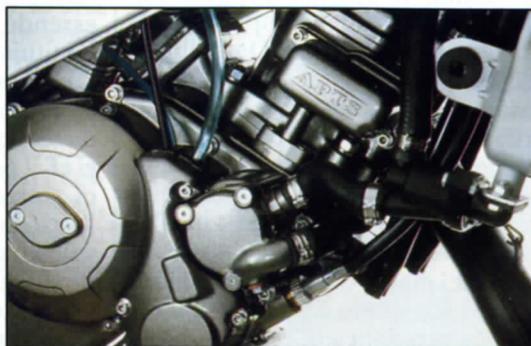
GILERA SP 01 E RC TOP RALLY: SOPRATTUTTO IL MOTORE



più progressione dai medi regimi e più allungo in alto. Un motore molto più godibile e performante quindi, anche se i 35 Hp annunciati (a 10.600 giri/min.) sono chiaramente ottimistici. Facciamo un ragionamento: se oggi nel Mondiale 125 si vince con poco più di 40 Hp netti e reali, questo mostro di Gilerino, silenziato e filtrato, in condizioni assolutamente standard, sarebbe sotto di

solli 5 Hp. Una limatina ai travasi, una ritoccata al rapporto di compressione, una espansione seria e un carburatore da \varnothing 38/40 mm. in luogo del \varnothing 32 mm. di serie e, come si dice in America, «we are in business», siamo in affari, nel senso che ci si può già presentare in pista. Il che ovviamente non è. Diciamo quindi che, netti e realistici, ci dovrebbero essere 29/30 Hp, il che, in un 125 di

serie che non gira neanche a limiti terribilmente alti, è ugualmente formidabile, per chi sappia interpretare correttamente le cifre. Applicati ad una ciclistica molto più compatta di quella, già molto raccolta, delle precedenti 125 Gilera di intonazione sportiva, nonché più leggera con i suoi 116 kg. a secco (e senza avviamento elettrico), questi Hp sono certamente in grado di assicurare prestazioni tali da porre la Gilera alla sommità della categoria nelle competizioni Sport Production anche per la stagione '89. In fondo quella sigla SP vuol dire appunto Sport Production a sottolineare la destinazione inequivocabile del mezzo. Oltre che compatta e leggera, la nuova Gilera SP 01 è anche molto aerodinamica, per cui possiamo ipotizzare velocità di punta molto prossime, se non addirittura superiori ai 170 kmh, un limite molto ragguardevole. Il propulsore, un classico 56 x 50,6, è alimentato da un carburatore Dell'Orto da \varnothing 32 mm. con ghi-





gliottina piatta e venturi a sezione ellittica.

L'accensione è elettronica a scarica capacitiva e ad anticipo variabile. Sulla luce di scarico, la solita valvola APTS. Il telaio fa parte della generazione dei «bitrave» Gilera, con motore appeso. Anche in questo settore si nota una lodevole tendenza alla massima razionalizzazione e al compattamento della struttura. L'angolo del canotto di sterzo è stato posto ad un classico 26° per una avancorsa valutabile in non più di 90 mm. (la Casa non ne ha confermato il valore). All'avantreno forcellone da \varnothing 35 mm, una misura che una volta veniva considerata adeguata ad una 500 e che, quindi, dovrebbe risultare assolutamente all'altezza del compito, anche se, in questo settore, la rigidità non è mai abbastanza. Anni fa la Gilera aveva adottato forcelle da \varnothing 38 mm. sulla sua 250 mono due tempi a disco ed era una meraviglia da guidare. Il telaio si sviluppa su un interesse di 1.350 mm. unica misura, piuttosto rilevante (anche se inferiore alla media) per una moto di questa cilindrata che voglia, come nel caso specifico, portare alla sua massima espressione il discorso delle competizioni. In effetti, guardando la moto nuda, non può sfuggire la posizione della ruota anteriore, piuttosto avanzata rispetto al centro dell'asse del motore. Questo è in parte dovuto anche alla configurazione del complesso di scarico, disegnato con in mente la ricerca della massima efficienza. E infatti è sparito anche il serbatoio inferiore, per con-



sentire all'espansione di seguire lo sviluppo più razionale. Ora il serbatoio è tutto nella posizione classica, per cui è sparito anche quel comparto, dalla utilità molto opinabile, che fungeva da portacasco. In relazione alla posizione della ruota anteriore rispetto al baricentro del mezzo e allo sviluppo dell'interasse, personalmente ritengo che quest'ultimo potrebbe scendere a circa 1.300 mm., valore molto più consono ad una moto di questa cilindrata, arretrando conseguentemente la suddetta ruota anteriore. All'avantreno ruota da \varnothing 16", mentre al retrotreno si è passati ad un \varnothing 17", con pneumatici molto avanzati da 100/80 e da 130/70 rispettivamente. Freni stile 500 Saturno, con disco singolo anteriore da \varnothing 300 mm. e nuova pinza Brembo a quattro pistoni a diametro differenziato (prima coppia \varnothing 25 mm., seconda coppia \varnothing 28 mm.; disco singolo posteriore da \varnothing 240 mm.

Tutta questa attenzione alla nuova Gilera 125 da velocità

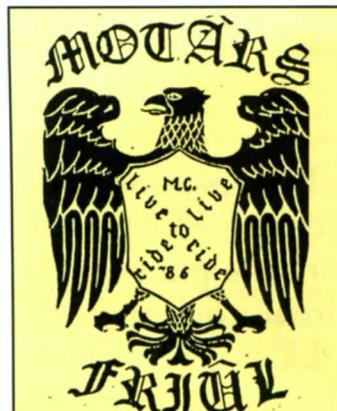
non ci deve far dimenticare i pregi progettuali di RC Top Rally, l'altra nuova 125, da enduro. Lo styling segue quello di RC 600, e questo è già un bel merito perché RC 600 è una delle più piacevoli e stilisticamente aggiornate esponenti della categoria. Anche qui ritroviamo il nuovo propulsore con aspirazione nel carter, in versione «ammorbida» a 31,5 Hp (dichiarati) a 10.300 giri/min. Si è evidentemente andati alla ricerca di una erogazione più progressiva e generosa, secondo le esigenze dell'impiego fuoristradistico. Variati di conseguenza anche i rapporti del cambio e quello finale. Invariato a 13:1 il rapporto di compressione, come pure invariato è il carburatore da \varnothing 32 mm. RC 125 dispone di una ciclistica imponente, sicuramente all'altezza di un impiego anche molto tirato.

Essa si sviluppa su di un interasse di ben 1.440 mm. e, all'avantreno, fa ricorso ad una poderosa forcella da \varnothing 40 mm., con 255 mm. di escursione. Al retrotreno 260

mm. di escursione. Ruote da \varnothing 21" all'anteriore e \varnothing 17" al posteriore, con dischi rispettivamente da \varnothing 250 mm. e 220 mm.

Il peso a secco è annunciato, in versione senza avviamento elettrico, in 115 kg. La velocità massima dovrebbe sfiorare e 150 kmh. Indiscutibilmente due moto di grande fascino. Vedremo se sapranno mantenerlo alla verifica delle competizioni. ■

B.d.P.



Il Moto Club Motars di Udine organizza a Villanova di S. Daniele (UD) per il 16-17-18 Giugno 1989 un particolare motoraduno per chopper e moto speciali (ma si può partecipare anche con moto da strada comunque originali). Questa manifestazione giunta alla sua 3a edizione è la più importante d'Italia e riesce a tenere il passo con le analoghe della Germania e del Nord Europa. L'anno scorso 700 moto sono arrivate, di cui 200 choppers e Trikes, splendide Harley dalla Germania, dalla Normandia. Il motto del Moto Club è Live to ride and Ride to live: il massimo. Arrivederci. ■