

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.

GRAN PREMIO
BELGICA

KAWASAKI VULCAN

PRUEBA

**GILERA
SP 02**

ENTREVISTAS

**MONTANER
FANTON**

**CROSS DE
CANTABRIA**



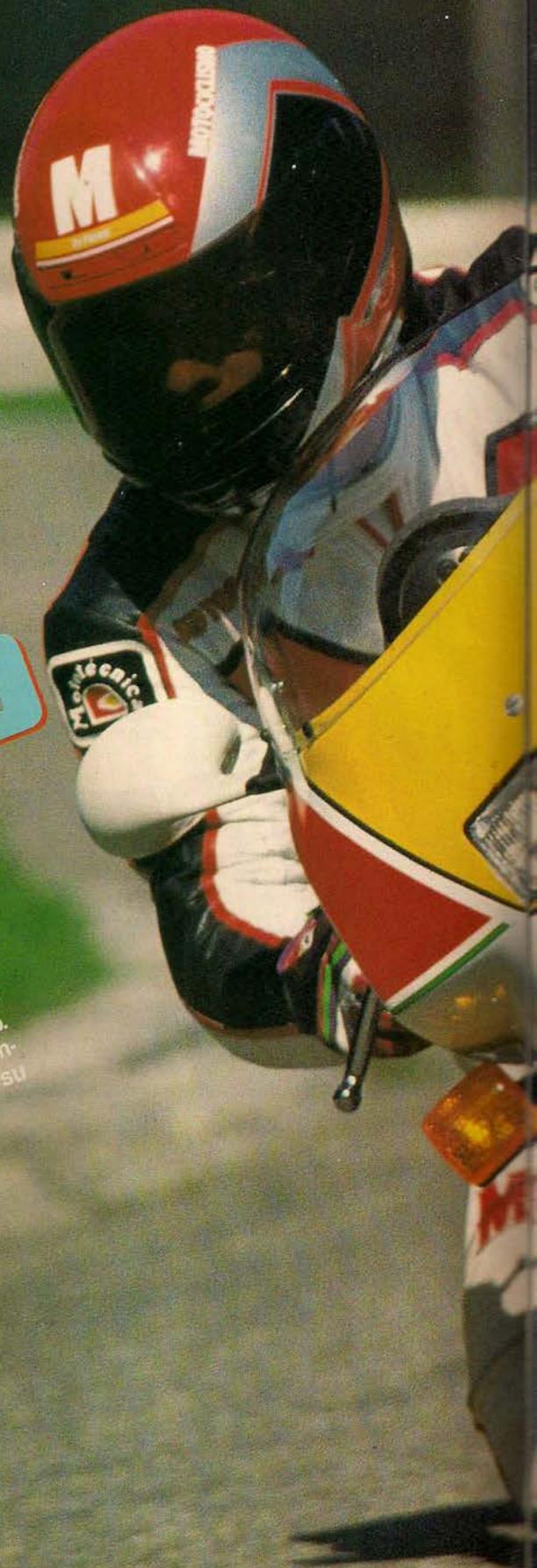
8 414520 000020

PRUEBA

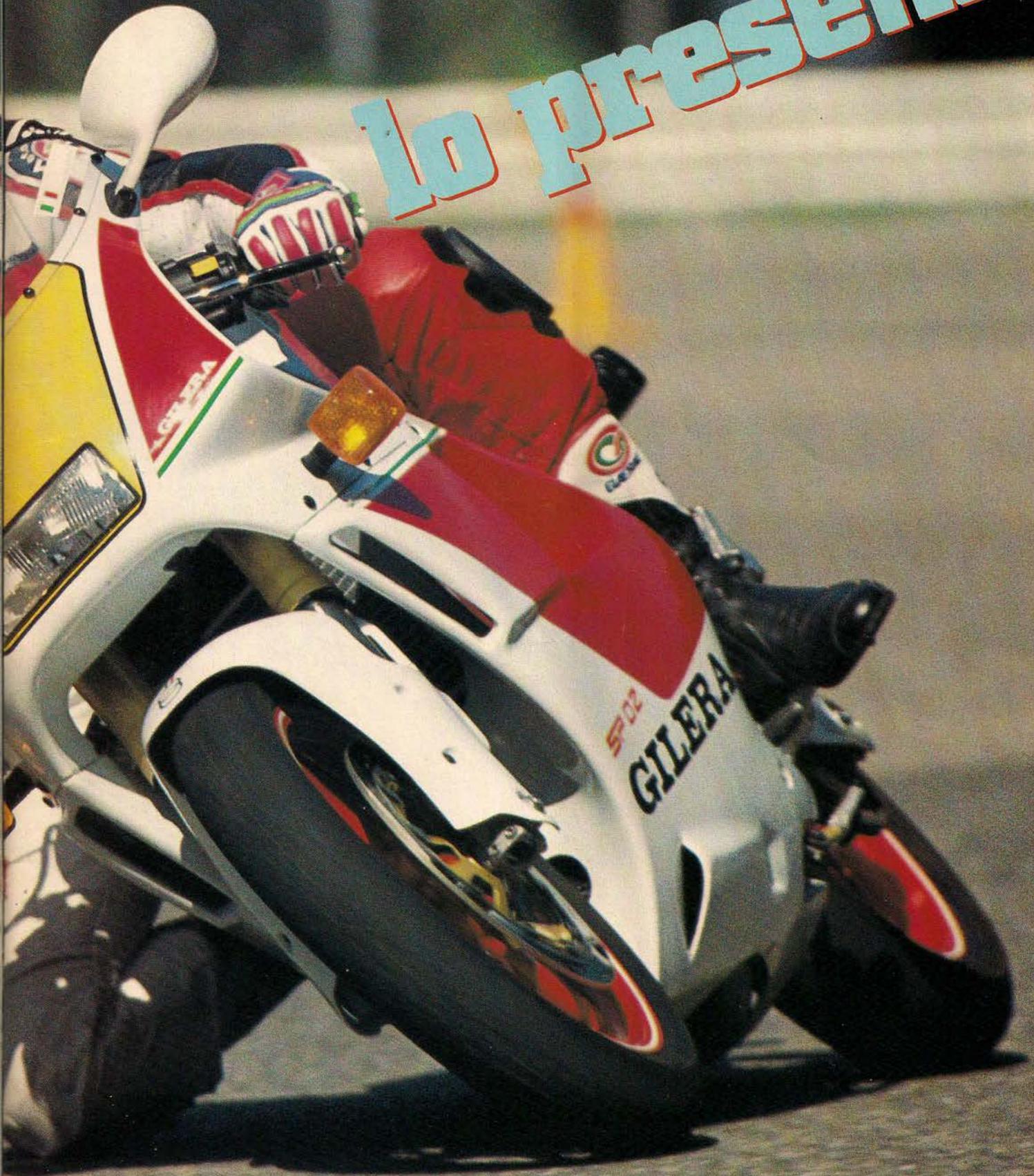
Gilera 125 SP-02

Mejorando

Gilera revolucionó el gallinero del octavo de litro hace menos de un año con su SP-01, la primera «carreteras cliente» matriculable de la categoría. Con una raza deportiva que nadie ha podido igualar hasta la fecha, la 01 está firmemente asentada en nuestro mercado. Pero Gilera no descansa y ya tiene preparada su sucesora, que no nos visitará hasta finales de año. La SP-02 es una evolución inteligente, sin apenas cambiar piezas, que supera las escasas limitaciones de su predecesora.



lo presente



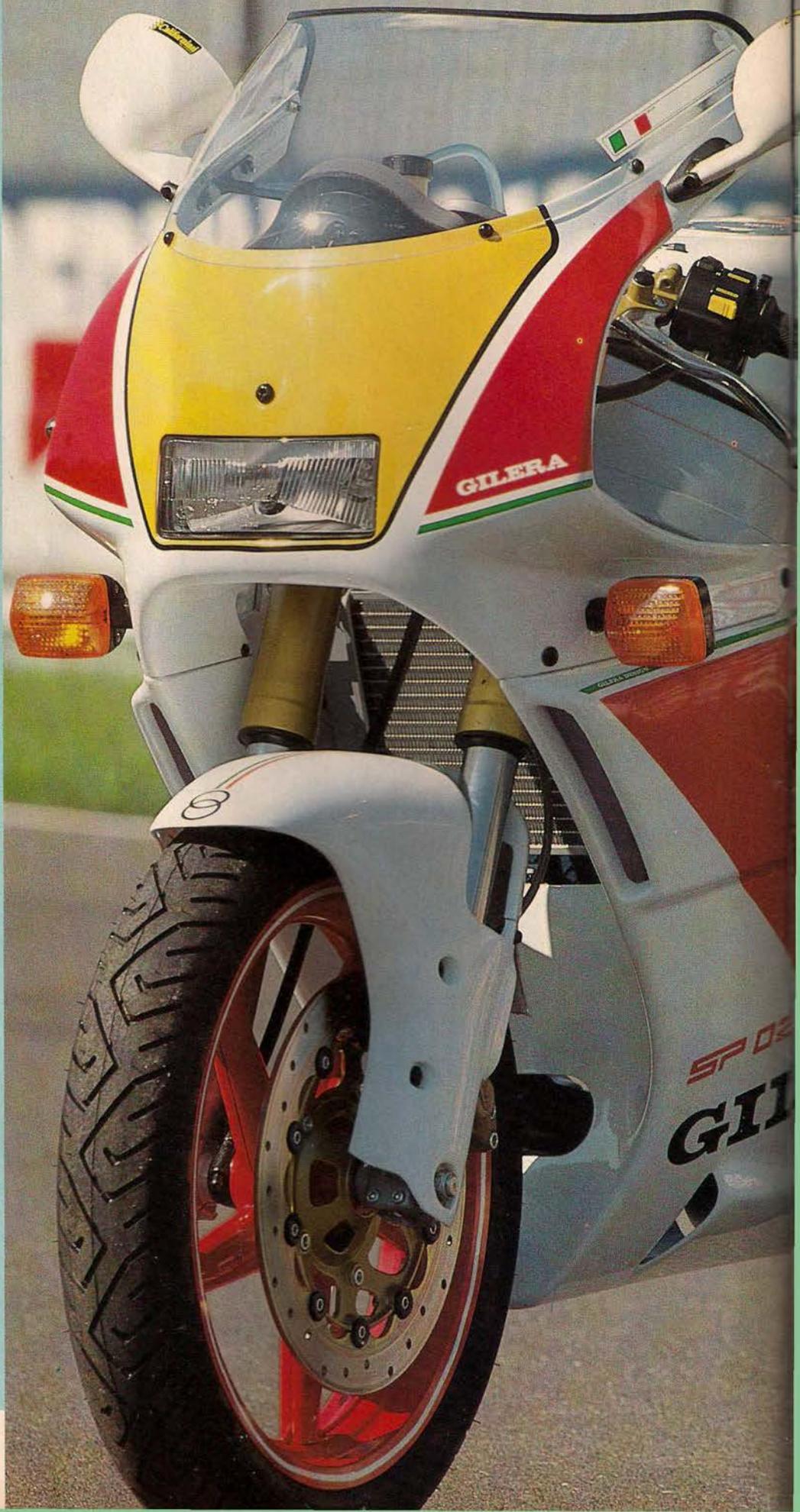
La primera vez que ví la SP-02 en una revista italiana me pareció otro salto más de Gilera, incansable renovadora de modelos. ¿Ya se habían cansado de la SP-01? Para los centenares de jóvenes que se han comprado en España o Italia la explosiva 125 italiana la sorpresa es más bien un escalofrío. ¿Mi moto recién estrenada ya obsoleta?

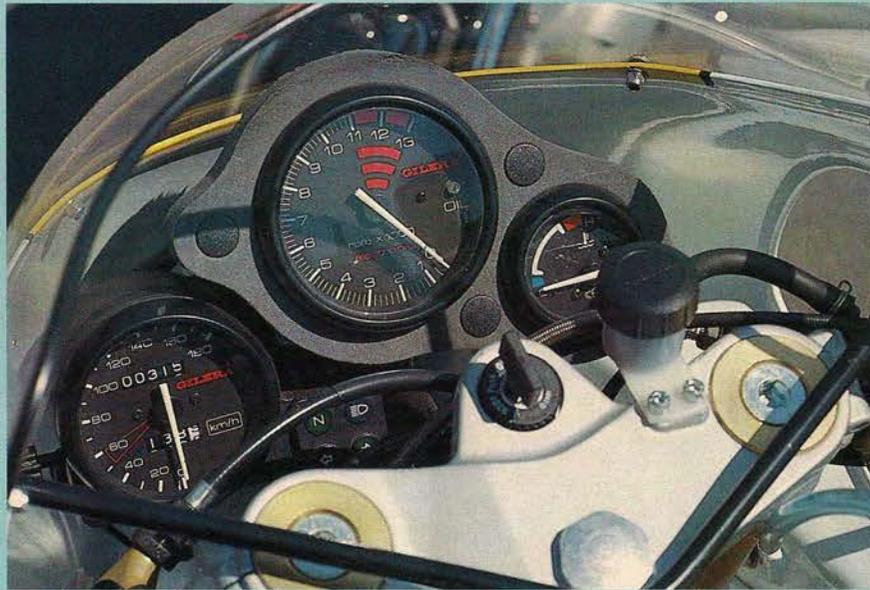
No. Cuanto más te acercas a la SP-02 más parecidos le encuentras con la 01. Al final acabllas teniendo que buscar con lupa las diferencias. Pronto llega uno a la conclusión de que Gilera ha dado marcha atrás en su política de vertiginosa renovación para dar paso a una inteligente evolución. La SP-01 heredaba el chasis de la MX-1, pero se olvidaba del ya anticuado motor de admisión al cilindro en favor de un propulsor totalmente nuevo con láminas al cárter. Los ingenieros de Gilera, capitaneados ahora por Martini en vez del creador de la SP-01, Masut (ahora en la sección de scooters del gigante Piaggio), lo han tenido fácil al pensar en la 02: la mayor parte del trabajo de base ya estaba hecho, y bien hecho. El chasis ha merecido grandes elogios en sus dos aplicaciones anteriores, el motor goza de una concepción ultramoderna con grandes posibilidades, los frenos son propios de una moto de más cilindrada, la carrocería es vanguardista...

En la SP-02, por tanto, Gilera se ha limitado a modificar aquellos puntos susceptibles de evidente mejora en la versión anterior; y después a decorar el conjunto de forma inconfundible. Como «seña de identidad», imprescindible en cualquier nuevo modelo, destaca al primer golpe de vista la imponente horquilla invertida Marzocchi.

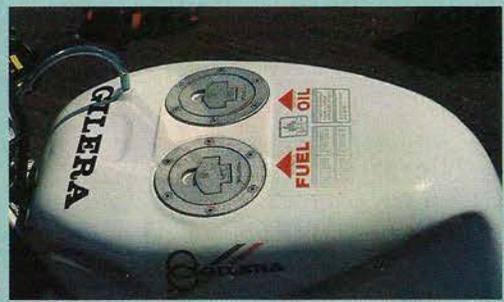
¿Y cuáles eran «aquellos puntos susceptibles de mejora» en la SP-01? Un vistazo a la prueba en nuestra revista, en los números 1.145 (circuito) y 1.146 (a fondo), o una charla con cualquier usuario te daría casi siempre el mismo veredicto: motor muy puntiagudo y horquilla poco sensible que termina por dar cierta inseguridad en curvas rápidas en un chasis con el peso un tanto retrasado. Gilera ha trabajado precisamente en esas dos áreas, con gran éxito por cierto.

La horquilla invertida de 401 mm. de diámetro y 130 mm. de recorrido puede parecer hasta excesiva en una moto como és-





La enorme horquilla invertida de 40 mm. de diámetro de barras diferencia la SP-02 de su predecesora, de la que hereda casi todo.



SP-02 ¿PARA CUANDO?

Aunque Moto Vespa tuvo la gentileza de invitarnos a la presentación en Italia de sus nuevas deportivas (Piuma y SP-02), la comercialización en España de la última bomba del octavo de litro va para largo. No hace tanto que se comercializa la SP-01 en nuestro país y el modelo se vende todavía lo suficientemente bien como para no necesitar una sustitución urgente. Durante los primeros meses del año, la SP-01 ha sido la moto de

125 (es decir, no scooter) más vendida. Buena parte de esas unidades han encontrado una fantástica «carretera de curvas» en la Copa Gilera, que mantiene su calendario y reglamentación originales hasta final de temporada.

No será hasta mediados de noviembre, una vez terminada la Copa '90, que se venda al público la SP-02 en España. Una decisión evidente por parte de Moto Vespa tanto de cara al cliente de la ca-

lle como al participante en su copa monomarca.

En Italia la SP-02 se vende por 5.990.000 liras (500.000 ptas. al cambio), que resultan ser unas 25.000 ptas. más que el precio de la SP-01. Ya ves que la diferencia con España no es grande (un 16 por ciento más aquí) de forma que se puede estimar que la SP-02 saldrá en nuestro país por unas 585.000 ptas., todavía muy competitiva frente a sus rivales.



Las SP-02 recién terminadas, «calentitas» todavía, esperan en los almacenes de la fábrica de Arcore su salida hacia las tiendas italianas. En España deberemos esperar hasta noviembre.

ta. Es básicamente la misma que la montada en la Piuma (probada hace un par de semanas) y «sospechosamente» parecida a la de la Bimota Bellaria. Todo tipo de reservas ante lo que podría ser un «engañabobos» disfrazado de alta tecnología desaparece al probar la moto. A pesar de no cambiar nada más en chasis o suspensión trasera, el comportamiento de la SP-02 es absolutamente perfecto en el circuito de Monza (versión corta) en que fue presentada la moto. La confianza total en el tren delantero que se transmita al piloto al entrar en la Parabólica está muy por encima de cualquier otra cosa que haya probado antes. Sientes la absoluta rigidez de la horquilla y el perfecto funcionamiento de muelle e hidráulico en inigualable conjunción. El único inconveniente que puede aparecer es el evidente incremento de peso frente a la horquilla convencional de la 01. Aun así, me da la impresión de que el desplazamiento hacia el frente del centro de gravedad ha si-

do beneficioso en la Gilera, un tanto escasa de aplomo delante en su versión anterior.

En la frenada fuerte del final de la corta recta de boxes, que daba paso a una secuencia de curvas lentas, la horquilla absorbía bien los baches y no aparecían reacciones de suspensión que enturbiaban una entrada fulgurante y precisa en el ángulo. ¡Qué maravilla! Hubiese podido pasarme un tiempo infinito con la pequeña 125 dando vueltas, a pesar de lo poco atractivo del circuito. Quizás una Aprilia Futura esté a su nivel en la parte ciclo, pero no se me ocurre ninguna otra moto a la venta en España que iguale a la SP-02 en cualidades de chasis y suspensión delantera.

Esto no quiere decir que la trasera flaquee. Pasa absolutamente inadvertida gracias a un funcionamiento también impecable. Lo que ocurre es que la horquilla brilla tanto por encima de lo normal que ensombrece un poco al resto. Un incremento de eficacia tan grande por el

cambio de un solo elemento me lleva a pensar que las suspensiones delanteras convencionales desmerecían mucho del resto de la moto, es decir, que los chasis, frenos y suspensiones traseras habituales son muy superiores a las horquillas que hasta ahora les han acompañado. Si una invertida de 40 mm. de diámetro nos puede parecer una pasada es, simplemente, porque no has probado todavía una moto así equipada. Creo que a muy corto plazo se producirá un aumento de talla y calidad notable en las suspensiones delanteras similar al producido en los neumáticos. Hace un par de años una goma trasera de 130 era normal en una 600, ahora lo es en una 125, una vez que nos hemos acostumbrado a su capacidad de tracción y estabilidad a alta velocidad, ya no queremos ni oír hablar de volver a lo antiguo.

Las invertidas se impondrán a corto plazo por cuestiones de moda, pero lo importante son los parámetros de rigidez, suavidad de deslizamiento y calidad de hidráulico. Una invertida tie-

ne sobre el papel cierta ventaja en estos apartados, pero una buena horquilla convencional también puede conseguirlo. De hecho, la Marzocchi de esta Gilera apenas aprovecha una ventaja básica de la «inversión», que es poder tener mucha más longitud de barra dentro de la botella. Por el contrario, en este diseño las botellas son bastante cortas, pues, por sencillez de fabricación de soportes de pinza y guardabarros, la pieza de fundición de aluminio que aloja el eje de rueda se prolonga hasta bastante arriba. La enorme calidad de esta horquilla estará entonces en mecanizados, diámetro de barras y diseño de hidráulico.

Las tijas son nuevas, adaptadas al enorme diámetro de la parte superior de las barras, pero la geometría es igual a la de la SP-01 (o por lo menos en Gilera no han dicho nada). Comparando en las fotos da la sensación de que la 02 está levantada un centímetro más de atrás que la 01, pero eso puede ser tanto un amortiguador más largo como una mera cuestión de

1000 CM³ SOBRE 40 CM²: EN LAS CURVAS Y EN LA ACELERACIÓN, LA TECNOLOGÍA RESUELVE MUCHOS PROBLEMAS



Para las grandes motos ruteras, lo que MICHELIN exige a sus neumáticos es lo que impone la carretera y lo que espera el motorista: adherencia, manejabilidad y confort.

Para que estas cualidades duren miles y miles de kilómetros, los ingenieros de MICHELIN han prestado especial interés en mejorar la estabilidad de la superficie de contacto y suprimir el calentamiento.

Pilotar las A y M59X es rechazar el compromiso, es elegir el placer de rodar con toda seguridad, durante mucho tiempo.

MICHELIN

LA TECNOLOGÍA QUE MARCA LA DIFERENCIA

A 59 X

M 59 X



LA SAGA DE ARCORE

Hace casi exactamente cuatro años, en el número 950 de MOTOCICLISMO (19 de junio 1986) un pie de foto decía: «Impresionante la Gilera 'desnuda': chasis High-Tech en tubos rectangulares y diseño tipo Bimota, depósito de plástico escondido bajo la carrocería, subchasis desmontable para el reglaje del Power-Drive posterior, y estilo parecido al de la Honda VFR 750 F. Nunca una 125 había tenido semejante buen aspecto.»

Se trataba de la primera y exclusivísima toma de contacto que Alan Cathcart realizó en Monza (dónde si no) de la por entonces novísima Gilera KZ 125. Con aquel modelo, el espíritu de la marca de Arcore renacía dando también el pistoletazo a la rapidísima evolución de un mercado hasta entonces alejado. La idea original, aprovechar las prestaciones obtenibles de un 125 monocilíndrico de 2T., desarrollados en el cross, en una moto de carretera, había sido aprovechada en primer lugar

por Cagiva con su Aletta Oro, pero las vibraciones mostraban que todavía era necesario un paso más. Ese fue el dado por el ingeniero Masut, diseñador de la Gilera KZ 125 y todas sus sucesoras hasta llegar a la SP-01. Incorporar un eje de balance fue sólo el fundamento mecánico sobre el que edificar el nuevo concepto: un octavo de litro es suficiente para hacer una buena moto de carretera.

Desde entonces, Gilera ha ido evolucionando sus modelos alternando variaciones estéticas con mecánicas. «He visto en un escaparate una Gilera APTS 250 de carretera», me dijo un día un conocido. Se trataba en realidad de la KK 125, que ocultaba su cilindrada para eliminar así buena parte de los prejuicios ante las motos «pequeñas» tradicionales.

Si la KK, con su carenado integral, parecía una moto de mayor cilindrada, ¿para qué desengañar a la gente? Como alternativa deportiva, aunque las diferencias fuesen fundamental-



De la KZ a la KK con carenado integral, pasando por la KZ Endurance de doble faro, no hay cambios sustanciales. La gama MX-1 y MX-R (más redondeada) cambia el motor, y la SP-01 termina de renovar por completo la 125 de Gilera.



EN MOTOS Y CICLOMOTORES ¡METETELO E



sión por láminas al cilindro sacrificó tanto la amplitud de gama de potencia que se convirtió en el punto negro de una moto excelente por lo demás. La MX-R no cambió apenas nada, aunque su nueva línea con doble faro y carrocería redondeada dio algo más de vida a su base mecánica.

El siguiente paso aprovechaba casi sin modificaciones el chasis y ruedas (por fin 17" detrás) y suspensiones de las MX pero alojaba un motor enteramente nuevo con admisión por láminas al cárter. Posición de conducción, estética y potencia máxima situaban a la SP-01 en un segmento nuevo en el 125: las «RR».

mente estéticas, apareció la KZ Endurance, con doble faro.

La KK y la Cagiva Freccia inauguraron las «guanteras» en el depósito, que llegaron a su máxima expresión con la MX-1, que desplazó la totalidad del depósito de gasolina bajo el motor y ya permitía guardar un casco en el falso depósito. El motor era básicamente el mismo de las KZ-KK, pero un nuevo chasis «Twin box», ruedas y frenos le daban un excelente comportamiento de parte ciclo.

Al buscar valores máximos al nivel de la nueva y dura competencia (Cagiva C-10, Aprilia AF-1, etc.), el viejo motor de admi-

Masut terminaba aquí su periplo en las Gilera. Su destino está ahora en los scooters Vespa de gigante Piaggio, casa madre de todo el grupo Vespa-Gilera-Bianchi-Puch, etc., pero su huella sigue presente en la SP-02, apenas una revisión de la SP-01. Su saga termina, pero nada menos que el mítico Martini, ex Bimota, toma ahora el timón en el departamento de diseño de Gilera. La herencia está asegurada.

EL CASCO ES IMPRESCINDIBLE EN LA CABEZA!



LA VIDA ES EL VIAJE MAS HERMOSO.

Dirección Gral. de Tráfico



Ministerio del Interior

FICHA TECNICA

GILERA SP-02

Motor	Monocilíndrico dos tiempos con admisión por láminas de fibra de carbono al cárter. Válvula de escape APTS2. Refrigeración líquida con termostato de tres vías. Eje de equilibrio. Arranque eléctrico opcional. Engrase separado.
Cilindrada	124,4 cc.
Diámetro x carrera	56x50,5 mm.
Relación de compresión	13:1
Carburador	32 mm. con campana plana, venturi elíptico y «Power Jet».
Encendido	Electrónico con avance variable.
Embrague	Multidisco en baño de aceite.
Cambio	Seis velocidades: I/12,84; II/11,86; III/11,40; IV/11,13; V/10,96; VI/10,87.
Alternador	12V, 120 W. con batería 9 Ah. (5,5 en versión sin arranque eléctrico).
Chasis	Twin Box en acero con basculante de aluminio. Cola desmontable.
Suspensión delantera	Horquilla invertida, 40 mm. diámetro y 130 mm. recorrido.
Suspensión trasera	Monoamortiguador progresivo «Power Drive» regulable en precarga de muelle. 130 mm. rec.
Rueda delantera	Llanta 2,50x16 con neumático 100/80-16
Rueda trasera	Llanta 3,00x17 con neumático 130/70-17
Freno delantero	Disco flotante 300 mm. diámetro con pinza cuatro pistones distinto diámetro (25-28 mm.).
Freno trasero	Disco fijo 240 mm. diámetro con pinza doble pistón opuesto 32 mm.
Depósito gasolina	13 litros (2 de reserva).
Depósito aceite	1,2 litros.
Distancia ejes	1.350 mm.
Altura asiento	780 mm.
Peso en seco	120 kg. (116 kg. sin arranque eléctrico).



precarga de muelle (nosotros quitamos bastante precarga a nuestra 01 de pruebas).

Los semimanillares, estriberas, mandos, asiento, etc., son los mismos y de esta manera nos encontramos otra vez con esa fantástica posición de conducción agresiva y natural (para el uso de esta moto, claro). Pilotos de todas tallas son bien acogidos en un «cockpit» que nos transporta inmediatamente a los G. P.: trasero alto y retrasado, manos por debajo de la tija, pies justo debajo del asiento.

Seguir con la lista de «esta pieza es igual a la de la SP-01» es inacabable. Resulta más sencillo decir lo que cambia. La decoración es la responsable de la

nueva imagen de la SP, a pesar de que los plásticos y depósito son exactamente los mismos. El comportamiento del freno delantero nos hace buscar alguna diferencia. Más potencia y un tacto excelente son achacables a las pastillas, pues disco, pinza y bomba... (estribillo).

La segunda parte del trabajo de Gilera para definir la SP-02 estaba en el motor. Si bien las prestaciones puras de la SP-01 la situaban a la cabeza de las 125 de calle probadas por nosotros, la respuesta de ese propulsor es excesivamente puntiaguda. La banda de potencia utilizable comienza en la 01 algo por encima de las 8.000 r.p.m. para terminar, como ante un muro, en las 10.300 r.p.m.

Las diferencias están tanto en admisión como en escape, pero no hay nada en cilindro ni encendido. La caja de filtro, mucho más grande, conducto de admisión, paquete de láminas y escape son de nuevo diseño y han obrado el milagro de dar mejor curva de potencia sin sacrificar valores máximos. Se puede salir de las curvas lentas desde 7.000 r.p.m., y el motor estira algo más, llegando a las 10.600 r.p.m. aproximadamente antes de «morir». ¿Por qué se empeña Gilera en marcar la línea roja del cuentavuelvas en 11.000 r.p.m. cuando no son ni remotamente alcanzables?

La mayor elasticidad del motor 02, unida a un buen funcionamiento del selector me hicie-

ron pensar incluso en que las relaciones de cambio estaban más cerradas que en la 01. Cero error, pues un vistazo a la ficha técnica nos muestra que se mantienen los desarrollos en todas las marchas. La fábrica no declara potencia, pero todo parece indicar que es aproximadamente la misma. La velocidad máxima, en cambio, se puede beneficiar de la capacidad de estirar algunas vueltas por encima del régimen de potencia máxima, mientras que la aceleración (sobre todo en la arrancada) aprovechará el empuje a medio régimen.

Gilera muestra con la SP-02 que ha entendido que la efectividad de un motor está por encima de valores espectaculares para los catálogos. Con cifras muy similares, el nuevo grupo admisión-escape permitirá a su piloto escapar fácilmente del que se vea limitado a la versión anterior. Afortunadamente, se trata de cambios sencillos que, a falta de confirmación oficial, se podrán incorporar a las 01 sin muchas dificultades ni costos.

Probar la Gilera 125 deportiva del '91 (¿o nos sorprenderá Gilera este invierno?) ha sido muy agradable, y no sólo por lo divertido que es llevar una 125 moderna en circuito, sino por la orientación que Gilera ha dado a su trabajo. En medio de una corriente (desatada por ellos mismos) de búsqueda salvaje de prestaciones máximas a costa de facilidad de uso, mantenimiento, etc., la SP-02 se desvía un poco al pensar más en la efectividad que se consigue con una buena curva de potencia y un chasis glorioso. Estos días hemos probado la Aprilia Futura y la Cagiva Freccia Lucky Explorer. Las dos son excelentes deportivas pero, en mi opinión, están un poco «pasadas de rosca» para el cliente de la calle.

Me gustaban más la Aprilia Réplica Sport y la Freccia C 12 R (la de los 25.000 km.) y creo que para conseguir la pequeña (harto dudosa en realidad, como se ha visto en banco y ante el radar) ventaja de estas últimas «RR» no merece la pena sacrificar tantas cosas. La SP-02 sigue siendo una «RR», no nos confundamos, pero por lo visto en esta toma de contacto no es más extrema que su predecesora sino todo lo contrario. □

César Agüi
Fotos: Miguel Rojo