

## Gilera 50 GSA

**Questo nuovo ciclomotore realizza il connubio ideale tra lo scooter e il ciclomotore tradizionale, attuando una rivoluzione nel modo di concepire quest'ultimo, senza impennate di inutili fantasie, ma riunendo in un unico prodotto il meglio di quanto è stato finora sperimentato a livello di funzionalità.**

Per non tradire l'immagine Vespa, la Piaggio ha pensato bene di affidare al suo altro marchio motoristico, la Gilera, il compito di realizzare la più grossa rivoluzione cui lo scooter sia mai andato incontro dai tempi in cui la stessa Piaggio diede un nuovo senso alla parola scooter, che in inglese vuol dire monopattino, realizzando, appunto, la Vespa. Si è trattato sicuramente di una scelta di consequenzialità: la Vespa, a tutti i livelli di cilindrata, ha un tale seguito e una immagine così consolidata che sarebbe stato abbastanza illogico da parte della Piaggio smentire se stessa. Il marchio Gilera, pur con la sua grintosa presenza nell'ambito dello sport fuoristradistico, senza dubbio non ha ancora nel campo scooteristico un'identità anche lontanamente paragonabile a quella che ormai identifica

1 Il design del GSA è freschissimo ed efficace, e il cromatismo che deriva dalla combinazione di lamiera e plastica lo sottolinea perfettamente.

la Vespa. Logico, quindi, anche per questo, che il più rivoluzionario scooter dei nostri giorni sia nato ad Arcore. Il Gilera 50 GSA, la rivoluzione la fa in maniera intelligente, nel senso che non va a inventare cose drammaticamente nuove, ma piuttosto mette assieme in modo differente le tessere di un mosaico che, con disegno diverso, in Piaggio esiste già da tempo. In questo modo, l'intera formidabile esperienza che l'azienda genovese ha raccolto in tutti questi anni di attività (sono già 36 quelli che ci separano dalla nascita della prima Vespa 98) ha potuto essere ancora una volta messa a frutto al fine di offrire al pubblico un prodotto aggiornato, evoluto, ma anche solidamente piantato per terra in quanto ad affidabilità, funzionalità e fruibilità da parte dell'utenza.

La rivoluzione del Gilera 50 GSA è fatta tutta in nome della facilità di fruizione che il mezzo presenta rispetto a qualsiasi altro veicolo a due ruote a



2 Oltre che pieno di personalità, il design del GSA è molto funzionale: lo scudo anteriore è più protettivo di quello della Vespa.

motore. Nel GSA, troviamo infatti abbinati per la prima volta i fondamentali concetti ispiratori del moderno ciclomotore con trasmissione automatica e quelli dello scooter. Tipicamente scooteristica è, ovviamente, la struttura del mezzo, che si basa su una robusta trave portante in lamiera scatolata, "vestita" di una carenatura realizzata in plastica





3 Nella vista dall'alto si apprezza la razionalità e la disponibilità di spazio utile nell'impostazione del GSA.



4 Pur molto confortevole e protettivo, il GSA resta sufficientemente snello nell'ingombro trasversale.

antiurto e antigraffio, applicata per mezzo di viti con testa a brugola esteticamente pregevoli e sommamente pratiche.

Già nell'impiego del materiale plastico per la carenatura, il GSA dimostra quanto avanzati siano i concetti cui i progettisti della Piaggio-Gilera hanno attinto nella loro assidua ricerca di funzionalità. Lo scooter è veicolo tipicamente cittadino e, soprattutto a 50 cc come in questo caso, è veicolo tipicamente giovane; logico, quindi, che si sia cercato di ridurre al minimo le conseguenze dei sempre difficili rapporti che l'utente delle due ruote a motore,

soprattutto se giovane ed esuberante, ha con il traffico cittadino. La scelta di un materiale antigraffio e antiurto non fa che semplificare e rendere più agevole questo rapporto, riducendo al minimo le conseguenze di qualsiasi svista.

Su un veicolo già così ben concepito, i tecnici della Piaggio-Gilera hanno innestato un propulsore che, pur basandosi sull'esperienza del 2 tempi monocilindrico con distribuzione rotante che

5 Eccezionalmente ricca la dotazione del GSA in versione L, con tachimetro, spia carburante, lampeggiatori e luci. Finalmente sott'occhio i dati utili che non si vedono mai.



equipaggia i ciclomotori Piaggio, rappresenta rispetto a questi un'ulteriore evoluzione in quanto dispone di un sistema di raffreddamento ad aria forzata, basato su una ventola di dimensioni nettamente superiori la cui circolazione d'aria interessa anche la testa, e non il solo cilindro, come nel caso dei ciclomotori della serie Ciao/Bravo/Sì/CBA. Le generosissime dimensioni della ventola di raffreddamento lasciano supporre che si sia voluto togliere qualsiasi problema di sovraccarico termico del motore, anche nelle più assillanti condizioni di uso nel traffico urbano o in montagna, a conferma quasi di quello che i tecnici Piaggio sembrano avere identificato come la naturale vocazione del GSA. Vocazione che peraltro ci pare confermata dall'adozione di



6 Il faro è fisso e sovrastato dalla carenatura del manubrio, entro cui lo si sarebbe potuto piazzare per una maggior pulizia del desing.

una trasmissione finale a variatore del tipo a pulegge mobili e cinghia trapezoidale, che la Piaggio ha messo a punto da lungo tempo per i suoi ciclomotori, e che finalmente ha deciso di impiegare anche su uno scooter.

Diciamo "finalmente", perché a nostro avviso lo scooter ha doti di maneggevolezza e di semplicità di fruizione tali da non dover essere in parte smiuite dalla presenza di un cambio manuale che, in vista di un assiduo uso cittadino del mezzo, in effetti non è il massimo della funzionalità. Con la trasmissione automatica a variatore, lo

scooter, secondo noi, moltiplica la sua funzionalità ed entra in una nuova dimensione di veicolo utilitario.

L'impostazione di guida, l'accessibilità, la maneggevolezza e, ora, la semplicità operativa vi fanno scoprire, nella loro nuova combinazione, aspetti ancora più piacevoli dell'utenza scoo-



7 Sotto la sella, il solito ripostiglio per la sistemazione degli attrezzi e dei documenti.

teristica, aspetti che possiamo definire sconosciuti in quanto non avevamo ancora avuto modo di ritrovare tutte queste virtù riunite in un solo veicolo.

Passando a considerare gli aspetti estetici del GSA, bisogna dire che il design è molto aggiornato, con linee squadrate, a volte taglienti, molto consequenziali da un punto di vista architettonico, con grande accessibilità e con una notevole disponibilità di spazio per portarci dietro libri, borse ginniche, oppure la classica ventiquattr'ore, secondo quella che è un'altra delle esigenze dell'utente del commuter cittadino ideale. L'unico appunto che riteniamo di poter fare al GSA concerne un particolare relativo all'estetica che, nell'insieme, confermiamo piacevole e modernamente concepita. Questo particolare è rappresentato dalla sovrapposizione del faro, fisso nella calandra anteriore, e della carenatura del manubrio. Quest'ultima forma un "pulpito" sufficientemente massiccio da poter dar l'idea che l'inserimento di un faro non sarebbe stato problematico, mentre nel contempo urta nel suo accosta-



8 Per l'avviamento, si ruota all'indietro la manopola sinistra, per porre la trasmissione in folle, poi, con il motore al minimo, si ruota la manopola in avanti e si dà gas.



9 Il tappo del serbatoio è bene accessibile dietro la sella, in una zona che può facilmente fungere da portapacchi.



10 La sella, oltre a essere bella di design, è anche molto comoda.

fa in attesa di raggiungere la velocità che permetta alla frizione centrifuga di ingranare e quindi di trascinare il motore, facendolo avviare, il più delle volte non è particolarmente dignitoso, soprattutto per le persone di una certa età.

Per potere attuare l'avviamento pur in presenza di trasmissione a frizione centrifuga, i tecnici della Gilera hanno escogitato per il GSA un sistema di messa in folle comandato dalla manopola sinistra. Per partire si ruota la manopola in posizione di folle, si aziona il kick starter (basta lasciare che il piede si appoggi a peso morto, ed è già sufficiente per raggiungere il risultato), si ruota la manopola nella posizione di marcia lasciando il motore al minimo, si apre il gas e si va. Il motore prende i giri con subitanità sorprendente e presto il GSA si trova a viaggiare alla massima velocità consentitagli dal codice. Ma poiché il codice non stabilisce un tempo minimo per raggiungere detta velocità, il GSA è stato messo nelle condizioni di farlo con una prontezza

mento con il faro sottostante.

È l'unico appunto che ci sentiamo di fare al GSA.

### GILERA 50 GSA SU STRADA

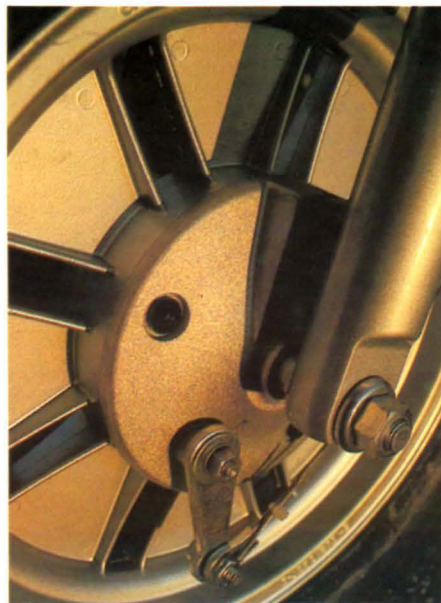
Rispetto ai ciclomotori con trasmissione automatica, che normalmente per l'avviamento impiegano pedivelle di tipo ciclistico, il GSA ha il vantaggio di utilizzare una pedivella di tipo motociclistico o, come si chiama adesso, un kick starter. A nostro avviso si tratta di un grosso vantaggio, perché tutto quello spedalacchiare che normalmente si



**11** La ruota posteriore è a sbalzo, fissata da quattro bulloni, e facilmente accessibile. Notevole, per un 50, la misura dei pneumatici.



**12** La forcellina anteriore è solida e di buona funzionalità, pur trattandosi di un'unità molto semplice.



**13** La ruota anteriore dispone, come quella posteriore, di un freno a tamburo di ottima efficacia.

sconosciuta a qualsiasi ciclomotore in condizioni standard. L'accelerazione è veramente brillantissima e crediamo che questa sia una grossa virtù per un veicolo destinato a muoversi con adeguata autorevolezza nel traffico delle nostre città.



**14** Tradizionale Piaggio, la sospensione monoammortizzatore asimmetrica per la ruota posteriore.



**15** Come nella tradizione Piaggio, il braccio della sospensione rappresenta il supporto per tutto il gruppo propulsore, motore e trasmissione. Qui si evidenziano gli elementi della trasmissione a variatore e l'avviamento kick.

Quando abbiamo detto che il propulsore 50 GSA rappresenta un'evoluzione rispetto ai pur eccellenti 50 che equipaggiano i ciclomotori della gamma Piaggio, non abbiamo fatto un'affermazione a caso. Vuoi per la legge-

rezza del mezzo, vuoi per la superiore erogazione della potenza, la sensazione è veramente quella di poter scattare ai semafori come con un ciclomotore non si è mai realizzato. Il fatto di avere le mani impiegate solo nell'azionamento del gas e delle due leve dei freni, ovviamente consente al pilota di concentrarsi meglio nella guida e soprattutto di avere tempi di reazione molto più corti di fronte all'improvvisa emergenza. Questo, in combinazione con l'eccezionale agilità del GSA, riteniamo debba considerarsi un grosso merito in termini di sicurezza attiva, che in fondo è la vera sicurezza, in quanto è quella che permette di evitare gli incidenti, e non semplicemente di ridurre al minimo le conseguenze (sicurezza passiva).

I pneumatici, in misura 3,50/10" sia anteriormente sia posteriormente, mettono tanta di quella gomma a terra da assicurare una tenuta eccellente anche nel caso della più violenta delle decelerazioni. Essi presentano un profilo che consente di mettere veramente a buon uso le eccellenti doti di rigidità della scocca e di funzionalità della sospensione anteriore, a forcella telescopica di tipo meccanico, ma soprattutto di quella posteriore che, nella tradizione Piaggio, vede infulcrato su un unico braccio in fusione di alluminio tutto il gruppo propulsore, con la ruota a sbal-

zo e un solo ammortizzatore di grosse dimensioni e di elevata efficienza, situato in posizione asimmetrica, sulla destra.

Il nostro GSA, del tipo Lusso, si presentava eccezionalmente accessoriat

per un mezzo di soli 50 cc di cilindrata: indicatori di direzione, tachimetro di piacevole disegno, spie varie inclusa quella del livello del carburante, e, finalmente bene accessibile ed evidente, perfino l'indicazione della pressione dei pneumatici.

Per quanto concerne le caratteristiche di guida, abbiamo fatto riferimento alle grandi doti di maneggevolezza, ma

La robusta sezione dei pneumatici consente anche ai freni, due tamburi di dimensioni non eccezionali, di esibirsi con rassicurante efficacia, anche quando all'utente deciso può capitare di far fischiare la gomma sull'asfalto.

#### IN OFFICINA

Come tutti i ciclomotori Piaggio, anche il GSA è stato concepito in modo da

zionamento cui nessun altro veicolo a due ruote a motore è ancora arrivato. Il GSA fa la rivoluzione in modo veramente intelligente, riunendo in un unico prodotto il meglio di quanto è già stato sperimentato. Per raggiungere il massimo assoluto, al GSA manca solo l'avviamento elettrico, che forse diventerà presto un optional, e l'accensione elettronica.

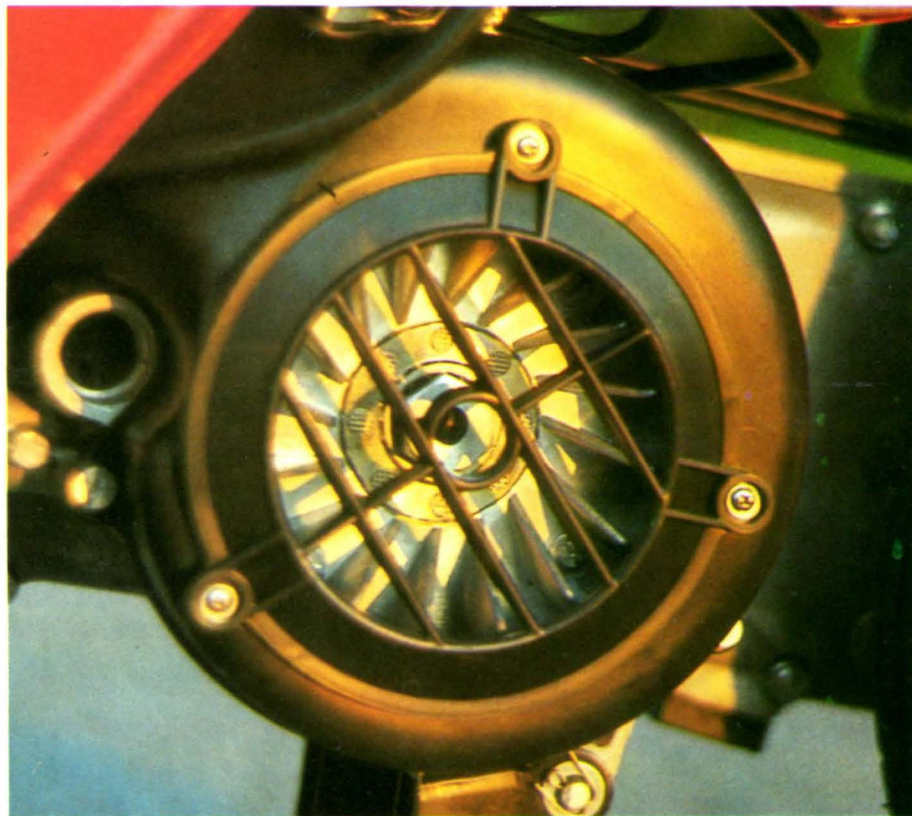


16 L'avviamento kick richiede uno sforzo dolcissimo, perfettamente adatto anche al gentil sesso, che forse tuttavia si entusiasmerà con un eventuale avviamento elettrico.



17 L'accesso rapido alla candela e alla testa è assicurato da un portello a vite. Notare la cuffia che convoglia l'aria di raffreddamento alla testa.

è logico tornare sull'argomento per parlare anche della sensazione di solidità, di precisione e di stabilità che questo nuovo Gilera conferisce quando si viaggia alla massima velocità consentita e quando si affrontano, senza neppure calare il gas, curve medie e medio-veloci. In tali occasioni bisogna effettivamente riconoscere la superiorità di questo scooter da 50 cc rispetto a qualsiasi ciclomotore, con la sola eccezione, forse, del Gilera CBA.



18 La ventola dell'aria di raffreddamento è ben dimensionata ed è in grado di assicurare condizioni termiche ideali anche in impieghi gravosi.

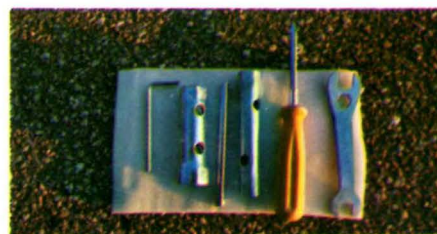
assicurare un'utenza senza problemi pur con un minimo di cura. L'accensione, di tipo tradizionale, non richiede in genere controlli frequenti della fase, anche perché la bassa tensione a cui opera l'impianto elettrico non porta a un'usura particolarmente avvertibile delle puntine del ruttore, tanto che i tecnici della Piaggio raccomandano di non pasticciare troppo con questo organo, limitando gli interventi eventuali alla verifica dello stato della candela, alla sua pulizia, al controllo dell'apertura degli elettrodi, che deve essere di circa 0,6 mm. Per il resto, bisogna ricordarsi di controllare il livello dell'olio nella scatola della riduzione finale della trasmissione e di ingrassare le rulliere della trasmissione.

#### CONCLUSIONI

Il Gilera GSA realizza il connubio ideale fra le virtù del ciclomotore automatico e quelle dello scooter, venendo così a stabilire un nuovo livello di fun-



19 Il carburatore è in posizione ben protetta da un deflettore. L'accessibilità è discreta.



20 La dotazione di attrezzi è molto completa: fondamentale la chiave a brugola per le viti che trattengono le parti di carrozzeria in plastica.

## La pagella di Moto su strada

In traffico cittadino lento	10	Assolutamente ideale
Manovrabilità nel traffico	10	Il massimo
Frenata sull'asciutto	9	Molto buona e potente
Frenata sul bagnato	8	L'efficienza resta molto buona
Curve ad alta velocità	9	Comportamento solido e preciso
Curve su strada sconnessa	8	Efficace la sospensione posteriore
Percorso su strada di campagna	9	Terribilmente divertente

## Prestazioni

Massima velocità raggiunta: 40 km/h  
Massima potenza: 1,5 CV a 4.500 giri/min



21 Il gruppo delle luci posteriori, soprattutto nel GSA L, è eccezionalmente ricco.

## Scheda di manutenzione

**Ogni 3.000 km:**  
disincrostare il tubo di scarico, la testa del cilindro e il pistone  
pulire il filtro dell'aria

**Ogni 5.000 km:**  
pulire il carburatore

## Consumi su percorso

consumo medio della prova: 48 km/litro



22 La robustissima scocca-trave in lamiera stampata dà un'idea del motivo per cui il GSA fornisce una sensazione immediata di solidità e stabilità.

## Caratteristiche tecniche

### Veicolo

Lunghezza max: 1.650 mm  
Larghezza max: 640 mm  
Passo: 1.180 mm  
Altezza alla sella: 870 mm  
Peso a secco: 73 kg  
Peso rifornito: 78 kg  
Freno anteriore: a tamburo  
Freno posteriore: a tamburo  
Pneumatico anteriore: 3,30 x 10''  
Pneumatico posteriore: 3,50 x 10''

### Motore

Tipo: monocilindrico 2 tempi  
Alesaggio: 38,4 mm  
Corsa: 43 mm  
Cilindrata: 49,77 cc  
Rapporto di compressione: 9,5 : 1  
Carburatore: Argeo-SHAV 12-12  
Lubrificazione: miscela al 20%  
Potenza massima: 1,5 CV a 4.500 giri/min  
Distribuzione: rotante

### Trasmissione

Trasmissione primaria: a variatore automatico di velocità, pulegge espansibili, cinghia trapezoidale.  
Trasmissione finale: a ingranaggi  
Frizione: centrifuga automatica

### Telaio

Tipo: trave in acciaio stampato  
Sospensione anteriore: forcella telescopica  
Sospensione posteriore: ammortizzatore laterale a molla coassiale

### Impianto elettrico

Generatore: magnete volano

### Rifornimenti

Serbatoio carburante: 4,2 litri

## Dati di manutenzione

Candele:  
tipo: Marelli CW 4N-AT  
apertura elettrodi: 0,7 mm  
Pressione gomme:  
anteriore solo pilota: 1,6 atm  
posteriore solo pilota: 1,9 atm