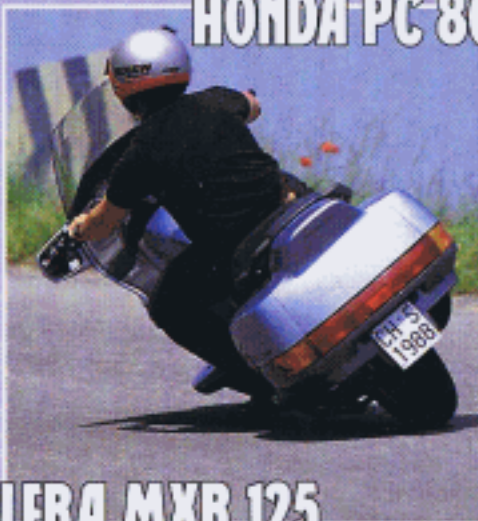
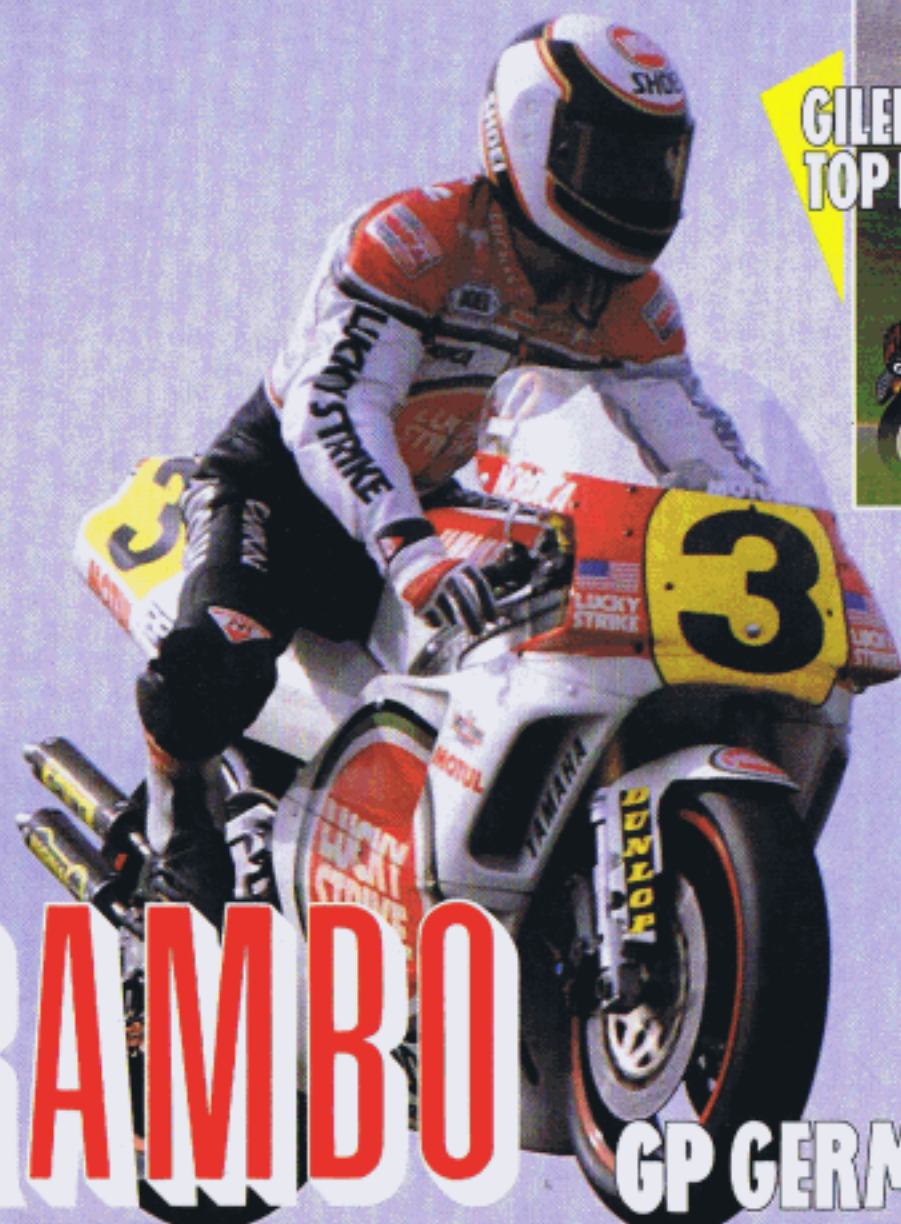


MOTO SPRINT

HONDA-PC-800



**GILERA-MXR-125
TOP ENDURANCE**



2 PROVE SUPER

RAMBO RAINEY

GP GERMANIA

**TRAGICA
250**



MUORE PALAZZESE

NERO A META'

GILERA MXR 125 TOP ENDURANCE ■ È CONTRADDISTINTA DALLA LIVREA TOTALMENTE NERA LA NUOVA SPORTIVA DI ARCORE, A METÀ STRADA TRA LA MX-1 E LA PIÙ SPECIALISTICA SP 01

IL NOTEVOLE sforzo produttivo della Gilera nell'ambito delle 125 sportive ha conosciuto sul finire della passata stagione una «pausa di riflessione», indispensabile per raccogliere nuove idee ed assicurare spazio ed adeguato sviluppo ad inedite realizzazioni quali ad esempio l'enduro RC 600. Non si è trattato di una battuta d'arresto, dunque, ma di un «momento di respiro» in preparazione di ghiotte novità.

L'attesa dei sedicenni è infatti stata debitamente premiata dalla presentazione

cing replica stradalizzate i contorni della nuova MXR sprizzano grinta da tutti i pori, conservando nel contempo anche una buona dose di eleganza. Ferma restando la validità di certe soluzioni già adottate sulla MX-1, quali il serbatoio del carburante posizionato sotto il motore, il vano portacasco ricavato all'interno del finto serbatoio ed il telaio Twin Box a doppio montante longitudinale, la Top Endurance può vantare un maggiore impatto estetico grazie ad una avvolgente carenatura appositamente studiata nella

strumentazione completissima, che prevede oltre al grosso contagiri (al centro), il tachimetro/contachilometri ed il termometro del liquido refrigerante più una serie di sei spie luminose per indicatori di direzione, folle, abbagliante, «check», riserva del lubrificante e del carburante.

Punto di forza della precedente versione MX-1, il telaio della MXR Top Endurance non ha subito modifiche. Si tratta della robusta struttura bitrave scatola in acciaio a sezione variabile Twin Box che congiunge direttamente la zona del fulcro del forcellone al canotto di sterzo. Il forcellone è realizzato in fusione di alluminio, a sezione variabile; ed è dotato di pratici eccentrici per regolare la tensione della catena. La sospensione anteriore è a forcella teleidraulica con steli da 35 mm Ø ed escursione di 130 mm, mentre posteriormente il sistema di articolazione progressiva Power Drive con cinematismi in alluminio si avvale di un unico ammortizzatore oleopneumatico regolabile in grado di assicurare alla ruota un'escursione di 125 mm. Invariato l'impianto frenante integralmente a disco, con un'unità da 260 mm Ø e pinza a doppio pistoncino all'avantreno, ed un'unità da 240 mm Ø e pinza a pistoncini contrapposti per il posteriore. Le ruote a cinque razze in lega leggera sono entrambe da 16".

Orgogliosamente definito dai tecnici di Arcore come propulsore della «quarta generazione», l'evolutive monocilindrico a due tempi della MXR ha subito radicali interventi al gruppo termico (dotato di ben 10 luci), al carburatore (un Dellorto con diffusore da 28 mm Ø) ed all'impianto di scarico. È stato ottimizzato il funzionamento della valvola sullo scarico APTS 2 e ci sono nuovi carter motore, un contralbero per inibire le vibrazioni e l'induzione lamellare con petali in fibra di carbonio. Il raffreddamento a liquido si avvale di un circuito con radiatore e termostato a tre vie; la lubrificazione avviene tramite la percentuale di olio nella benzina, con miscelatore auto-

SEGUE A PAG. 106

■ SU STRADA LA MXR SI COMPORTA IN MANIERA ESEMPLARE, FORTE DELLO STESSO TELAIO DELLA MX-1, DELLA QUALE È DISCENDENTE DIRETTA. ANCHE IL MOTORE DERIVA DA QUELLO DEL MODELLO PRECEDENTE, MA È STATO OGGETTO DI ALCUNE MODIFICHE. VIENE ACCREDITATO DI UNA POTENZA DI 30 CV A 10.000 GIRI, CON UN BUON TIRO AI BASSI REGIMI GRAZIE ALLA VALVOLA APTS 2 ■



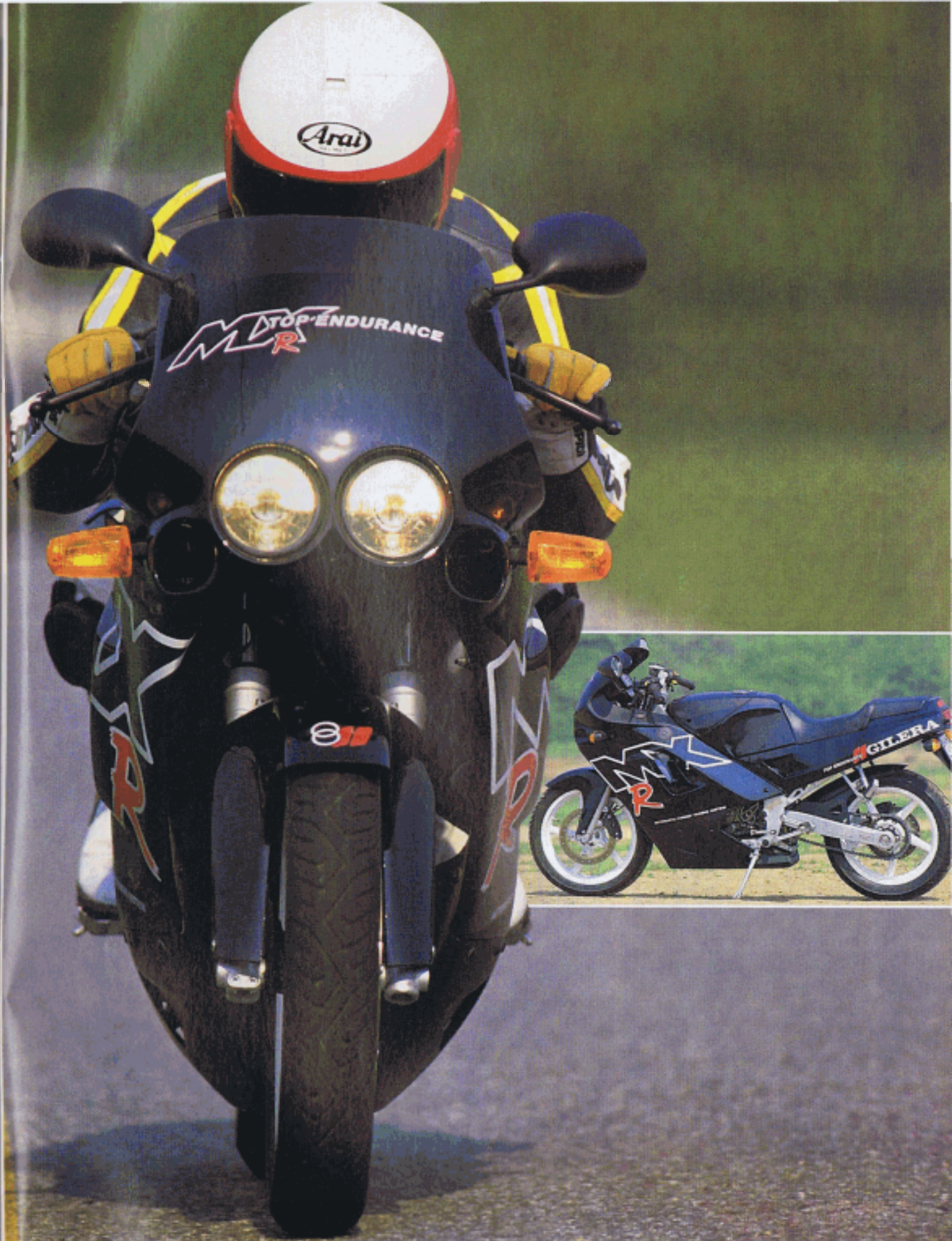
di nuovi modelli (sia stradali che da fuoristrada) già disponibili presso la rete dei concessionari. Per gli incalliti smanettoni, oltre alla nuovissima 125 SP 01 di cui *MOTOSPRINT* vi ha già offerto un assaggio, è disponibile anche la raffinata 125 MX-R Top Endurance, derivata direttamente dalla precedente versione MX-1.

Si tratta di una moto che oltre ad un eccellente equilibrio meccanico/ciclistico può vantare ora la ragguardevole potenza di 30 CV a 10.000 giri, ed un'estetica grintosissima grazie alla nuova carenatura più avvolgente.

COM'È FATTA - Pur senza cadere nell'exasperazione tecnico-stilistica delle ra-

galleria del vento e dotata di numerose feritoie. Nella parte anteriore spicca il bel cupolino di generose dimensioni, provvisto di doppio gruppo ottico circolare con ai lati le grintose prese d'aria di alimentazione del sistema CIS (Cold Intake System) che favoriscono la respirazione del motore.

La colorazione nero-lucida di tutte le plastiche contrasta vivacemente con l'immacolato candore dei cerchi a razze in lega leggera, mentre le nuove grafiche realizzate con materiali fluorescenti, gli inediti specchi retrovisori e l'abbondanza di parti in alluminio (semimanubri, supporti e comandi a pedale, mensola posteriore reggisella) completano un quadro delle finiture alquanto positivo. Immutata la



NERO A METÀ

matico, mentre l'accensione è elettronica a scarica capacitiva con anticipo automatico. Immutati frizione e cambio: la prima è sempre a dischi multipli in bagno d'olio mentre il secondo è a sei rapporti con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali.

COME VA - Sicuramente la Top Endurance non ha perso quel... «senso della misura» con cui **MOTOSPRINT** nella prova totale definì la precedente versione MX-1 quale felice connubio tra prestazioni ed equilibrio della ciclistica. Sostanzialmente invariato il posizionamento di sella-pedane-manubrio, adatto ad assecondare le esigenze anche dei piloti di maggior statura. Le ginocchia si inseri-

SCHEDA TECNICA

MOTORE: monocilindrico a due tempi, raffreddato a liquido con pompa di circolazione e termostato a tre vie. Distribuzione regolata dal movimento del pistone con induzione lamellare e valvola APTS 2 sullo scarico. Alesaggio e corsa 56x50,5 mm. Cilindrata 124,38 cm³. Rapporto di compressione 13:1. Lubrificazione con olio nella benzina, con pompa dosatrice e miscelatore automatico. Alimentazione con un carburatore Dellorto da 28 mmØ. Accensione e elettronica CDI. Avviamento a kick-starter, opt on e elettrico.

TRASMISSIONE: primaria ad ingranaggi, secondaria a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio e cambio a sei velocità con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali.

TELAIO: doppio trave inclinato Twin Box, con mesola reggisella scatolata in alluminio. Sospensione anteriore a forcella teleidraulica regolabile, con anti-dive, escursione di 130 mm; posteriore a forcellone oscillante a sezione variabile, con sistema ad articolazione progressiva Power Drive e singolo ammortizzatore oleopneumatico con escursione di 125 mm. Freni: anteriore a singolo disco da 260 mmØ con pinza a doppio pistoncino, posteriore a disco da 240 mmØ. Pneumatici: anteriore 100/80-16; posteriore 120/80-16.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza 1920 mm; larghezza 690 mm; altezza sella 800 mm; interasse 1350 mm. Peso a secco 118 kg.

CAPACITÀ SERBATOIO: 17 litri
PRESTAZIONI DICHIARATE: potenza massima 30 CV a 10.000 giri. Coppia massima non dichiarata. Velocità massima non dichiarata.

PREZZO «CHIAVI IN MANO»: 5.315.000 lire (più 300.000 lire per l'avviamento elettrico optional).



scono negli appositi incavi sui fianchi del finto serbatoio, i piedi sono alla giusta altezza così come l'apertura e l'angolazione dei semimanubri è tale da non provocare affaticamenti nei lunghi trasferimenti. L'adozione di un più esteso cupolino ha garantito una migliore protezione per la parte alta del busto anche se, obiettivamente, «l'oscuramento» del cupolino induce a tenere il capo in posizione eretta.

A differenza della sportivissima SP 01 per questa versione «intermedia» la taratura delle sospensioni risulta sufficientemente morbida a tutto vantaggio del comfort di marcia; allo stesso modo le vibrazioni e le risonanze sono notevolmente ridotte un po' a tutti i regimi di rotazione.

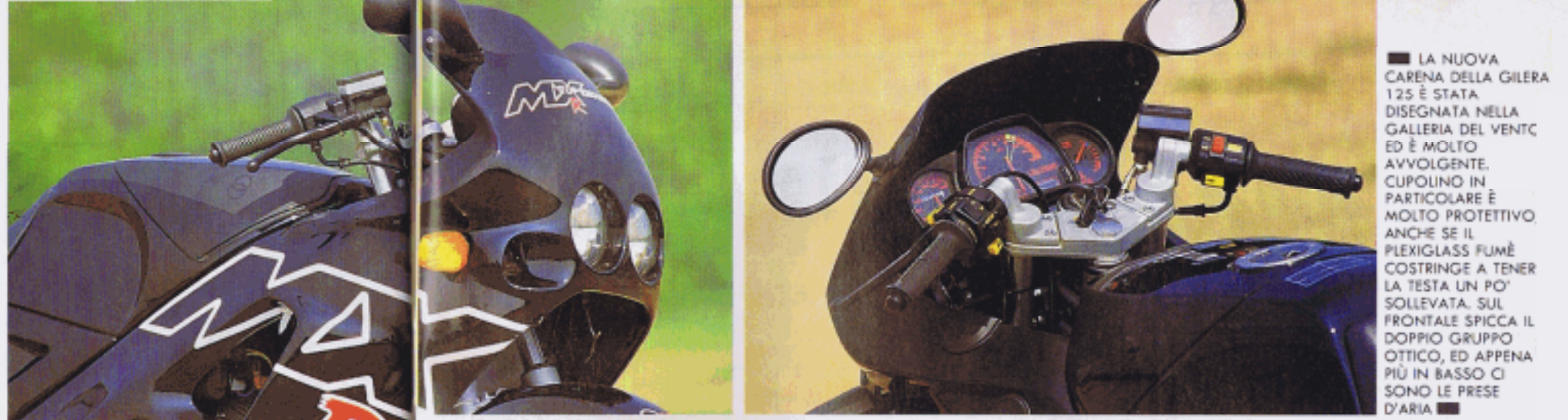
Altra rara qualità di questa splendida 125 sportiva è la facilità con cui si lascia condurre su ogni tipo di percorso ed a qualsiasi velocità senza accusare pesantezza o alleggerimenti dello sterzo. È veramente a prova di bomba la ciclistica della nuova MXR Top Endurance, che sin da questo primo approccio ha mostrato di poter raccogliere degnamente l'eredità della precedente versione. Curve e controcure vengono «digerite» con facilità, e ci si può esibire in notevoli pieghe grazie alla sensazione di solidità in appoggio dell'avantreno, mentre sul veloce non vengono indotte oscillazioni dello sterzo nemmeno in presenza di malformazioni del fondo stradale.

Le coperture Pirelli MT 75 fornite di primo equipaggiamento non sono da meno, e forniscono un rendimento più che soddisfacente, così come è soddisfacente il lavoro svolto dalla coppia di dischi dell'impianto frenante: l'anteriore si fa apprezzare per modulabilità, mordente e contenuta escursione del comando a leva, diversamente dal posteriore sempre un po' esuberante nella risposta, tanto da portare a frequenti bloccaggi della ruota motrice.

Il propulsore della Top Endurance non ha disatteso le aspettative. L'aumento di potenza (circa 2 CV in più dichiarati dal costruttore) non impressiona quanto quello della più sportiva SP 01, rispetto alla quale la MXR risulta però più godibile ai regimi intermedi. Infatti già da 3500÷4000 giri è possibile riprendere con vigore, e la grinta aumenta al momento dell'entrata in coppia in prossimità dei 7000 giri, dove il motore comincia a salire rapidamente verso i 10.000 indicati dallo strumento. La tonalità di scarico «corsaiola» è molto corposa ed ora appare meno laborioso il funzionamento della valvola APTS 2. All'altezza della situazione gli organi di trasmissione: la frizione è robusta e ben modulabile, e la felice spaziatura del cambio consente di sfruttare a fondo le doti di potenza del propulsore.

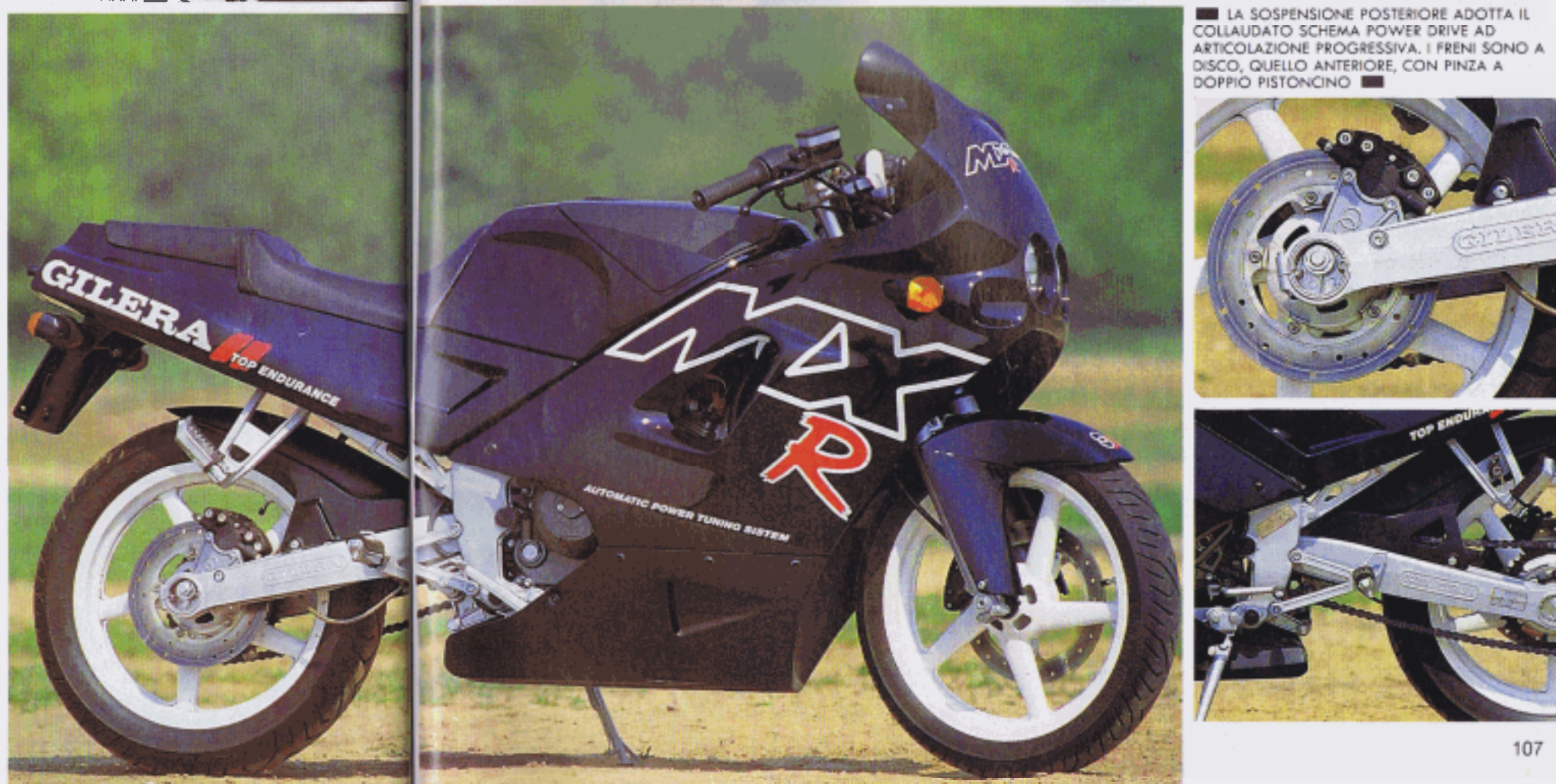
f. r.

Foto BRM



LA NUOVA CARENA DELLA GILERA 125 È STATA DISEGNATA NELLA GALLERIA DEL VENT'ED È MOLTO AVVOLGENTE. CUPOLINO IN PARTICOLARE È MOLTO PROTETTIVO ANCHE SE IL PLEXIGLASS FUMÈ COSTRINGE A TENERE LA TESTA UN PO' SOLLEVATA. SUL FRONTALE SPICCA IL DOPPIO GRUPPO OTTICO, ED APPENA PIÙ IN BASSO CI SONO LE PRESE D'ARIA

SULLA CARENA DELLA MXR SONO RICAVATE NUMEROSE FERITOIE PER IL PASSAGGIO DELL'ARIA DESTINATA AL RAFFREDDAMENTO. IL «VESTITO» NASCONDE IL TELAIO QUASI TOTALMENTE AD ESCLUSIONE DELLA ZONA DEL FULCRO DEL FORCELLONE; GLI ACCOPPIAMENTI SONO REALIZZATI CON GRANDE CURA. LA SELLA È SU DUE PIANI



LA SOSPENSIONE POSTERIORE ADOTTA IL COLLAUDATO SCHEMA POWER DRIVE AD ARTICOLAZIONE PROGRESSIVA. I FRENI SONO A DISCO, QUELLO ANTERIORE, CON PINZA A DOPPIO PISTONCINO