

GILERA

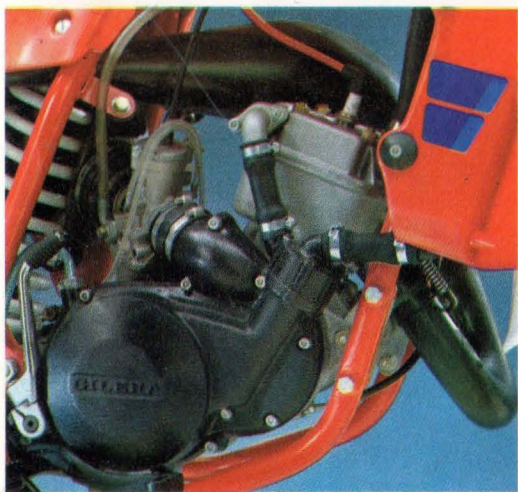
125 C2-E1
COMPETIZIONE





125 C2 COMPETIZIONE

Gilera 125 C2 Competizione è il risultato dell'esperienza e dell'evoluzione tecnica maturata dalla Squadra Corse Gilera e presenta una serie di innovazioni volte a migliorarne le prestazioni in gara, quali il monoammortizzatore posteriore White Power, il forcellone anteriore in alluminio e l'avviamento a Kick Starter sull'albero primario che permette l'avviamento con marcia innestata. Gilera 125 C2 Competizione si rivolge a quegli appassionati che vivono con entusiasmo l'esperienza del fuori strada agonistico e ricercano, nella loro attività, il primato personale.



125 E1 COMPETIZIONE SERIE K

Al pari del 125 C2 Competizione, la Gilera 125 E1 Competizione Serie K è rivolta a chi pratica la severa disciplina della regolarità e chiede al proprio mezzo il massimo delle prestazioni. La moto si avvale di una serie di innovazioni tra cui segnaliamo l'avviamento a Kick Starter sull'albero primario.

La Gilera 125 E1 Competizione Serie K è un veicolo robusto ed affidabile che si esprime ad un altissimo grado di competitività verificato a livello mondiale.

Caratteristiche tecniche

125 C2 COMPETIZIONE

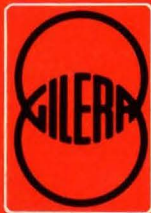
Motore: monocilindrico a due tempi a ciclo otto alimentato da miscela all'1%. Raffreddamento: liquido con pompa centrifuga e radiatore in lega leggera. Cilindrata: cmc. 122,7. Alesaggio per corsa: mm. 54x53,6. Rapporto di compressione: 15/1. Potenza max.: 33 CV DIN. Cilindro: in lega leggera con riporto di Nikasil, con 6 luci di travaso e 3 di scarico. Testa del cilindro: in lega leggera con camera di scoppio ad A.T. Accensione: elettronica Motoplat con anticipo variabile. Carburatore: Dell'Orto PHBE 36 HS. Distribuzione: aspirazione ad immissione, diretta nel carter pompa, regolata da un disco rotante calettato sull'albero motore. Frizione: a dischi multipli azionata a mezzo leva manubrio e trasmissione flessibile registrabile. Cambio: a 6 velocità. Trasmissione primaria: ad ingranaggi elicoidali $20/80 = 1/4$. Trasmissione secondaria: a catena pignone-corona $12/42 = 1/3,5$. Rapporti del cambio: 1^a 1/2,000 - 2^a 1/1,666 - 3^a 1/1,437 - 4^a 1/1,235 - 5^a 1/1,052 - 6^a 1/0,950. Avviamento: a kick starter sull'albero primario. Telaio: in acciaio tubolare 25 Cr. Mo. 4 ad alta resistenza, del tipo a doppia culla chiuso. Sospensione anteriore: forcella telescopica Marzocchi perno avanzato a frenaggio idraulico - corsa 295 mm. - steli \varnothing 38. Sospensione posteriore: forcellone oscillante in alluminio con monoammortizzatore White Power. Ruota anteriore: a smontaggio rapido con cerchio Akront in lega leggera, copertura 3,00 per 21" tipo Pirelli "Garacross"; mozzo conico con pista in acciaio. Ruota posteriore: con cerchio Akront in lega leggera; copertura 4,00x18" tipo Pirelli "Garacross", mozzo conico con pista in acciaio. Parafango anteriore: in materiale plastico infrangibile con spoiler di raffreddamento per il motore. Impianto elettrico: volano magnete Motoplat elettronico. Serbatoio: in materiale sintetico ignifugo infrangibile con tappo ermetico e sfiato. Dimensioni e peso: lunghezza m. 2,210 - larghezza m. 0,840 - altezza max. m. 1,210 - passo m. 1,475 - peso in ordine di marcia Kg. 92,5 - capacità serbatoio lt. 6,750.

(con riserva di eventuali modifiche)

125 E1 COMPETIZIONE SERIE K

Motore: monocilindrico a due tempi a ciclo otto alimentato da miscela all'1%. Raffreddamento: liquido con pompa centrifuga e radiatore in lega leggera. Cilindrata: cmc. 122,7. Alesaggio per corsa: mm. 54x53,6. Rapporto di compressione: 15/1. Potenza max.: 30,2 CV DIN. Cilindro: in lega leggera con riporto di Nikasil, con 6 luci di travaso ed 1 di scarico. Testa del cilindro: in lega leggera con camera di scoppio ad A.T. Accensione: elettronica Motoplat con anticipo variabile. Carburatore: Dell'Orto PHBE 36 HS. Distribuzione: aspirazione ad immissione, diretta nel carter pompa, regolata da un disco rotante calettato sull'albero motore. Frizione: a dischi multipli azionata a mezzo leva manubrio e trasmissione flessibile registrabile. Cambio: a 6 velocità. Trasmissione primaria: ad ingranaggi elicoidali $22/77 = 1/3,5$. Trasmissione secondaria: a catena pignone-corona $12/43 = 1/3,583$. Rapporti del cambio: 1^a $13/35 = 1/2,692$ - 2^a $15/28 = 1/1,867$ - 3^a $17/25 = 1/1,471$ - 4^a $19/23 = 1/1,211$ - 5^a $22/22 = 1/1,000$ - 6^a $23/20 = 1/0,870$. Avviamento: a kick starter sull'albero primario. Telaio: in acciaio tubolare 25 Cr. Mo. 4 ad alta resistenza, del tipo a doppia culla chiuso. Sospensione anteriore: forcella telescopica Marzocchi perno avanzato a frenaggio idraulico - corsa 295 mm. - steli \varnothing 38. Sospensione posteriore: forcellone oscillante con molle cilindriche, ammortizzatori idraulici Corte Cosso - corsa 149 mm. con serbatoio incorporato - pressione dell'aria 12 ATM. Ruota anteriore: a smontaggio rapido con cerchio Akront in lega leggera, copertura 3,00 per 21" tipo Pirelli "Garacross"; mozzo conico con pista in acciaio. Ruota posteriore: con cerchio Akront in lega leggera; copertura 4,00x18" tipo Pirelli "Garacross", mozzo conico con pista in acciaio. Parafango anteriore: in materiale plastico infrangibile con spoiler di raffreddamento per il motore. Impianto elettrico: volano magnete Motoplat elettronico. Serbatoio: in materiale sintetico ignifugo infrangibile con tappo ermetico e sfiato. Dimensioni e peso: lunghezza m. 2,150 - larghezza m. 0,840 - altezza max. m. 1,250 - passo m. 1,445 - peso in ordine di marcia Kg. 98 - capacità serbatoio lt. 6,750.

(con riserva di eventuali modifiche)



GILERA