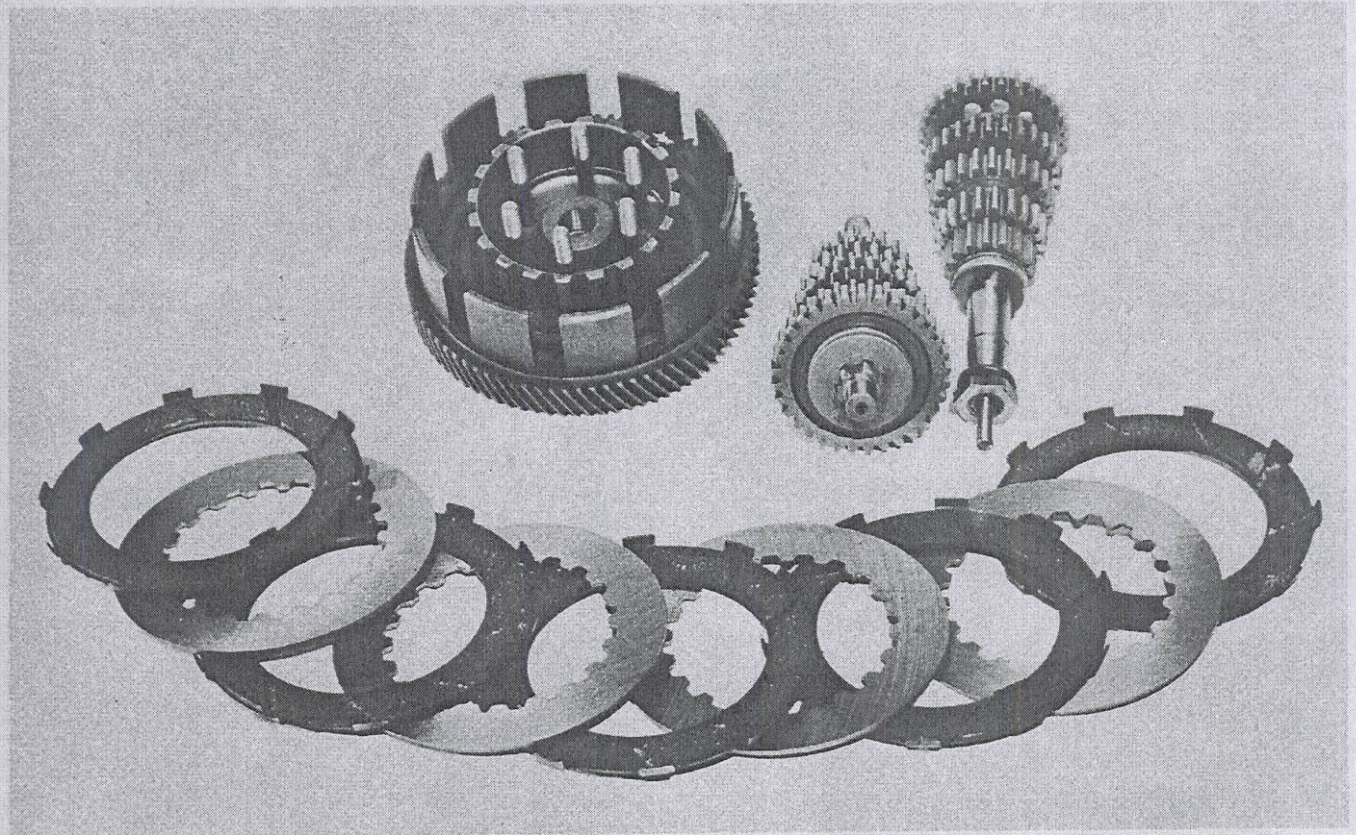


parliamo di GILERA



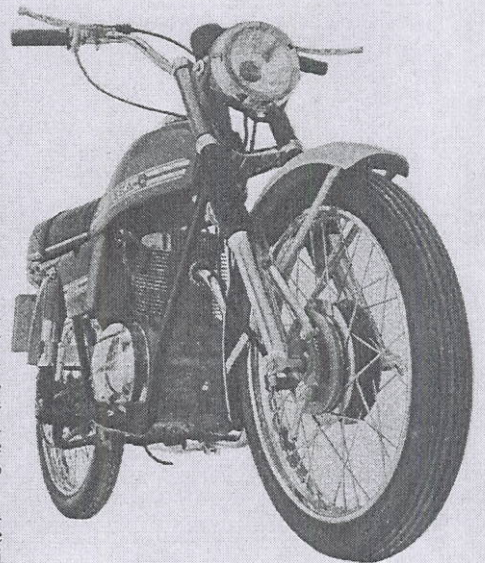
LA TRASMISSIONE

La Gilera è stata una delle prime case europee (e a quell'epoca le moto si facevano solo in Europa o negli USA) ad offrire delle macchine di cilindrata inferiore ai 200 cc. con il cambio a cinque marce, e quindi mettersi adesso ad esaltare il fatto che l'Arcore dispone di cinque rapporti sa un po' di quello che una mattina si alza, si guarda le mani e decide che il fatto che queste dispongano di cinque dita è certamente straordinario e degno della massima pubblicità e divulgazione. Via, siamo gente di mondo, ormai anche le carrozzine per neonati hanno cinque marce. C'è però da dire che tutti questi anni di servizio non sono passati senza portare un giusto frutto: per precisione, funzionalità e solidità il nostro cinque marce non teme rivali, soprattutto nella sua categoria. Un cambio che nasce dall'esperienza di migliaia di gare disputate e vinte dalle nostre 125 e 175 Regolarità Competizione, e tutti sapete che la regolarità è la specialità motociclistica che più mette alla frusta il cambio e la frizione.

La nostra frizione è in grado di trasmettere la potenza di un 350, con quel diametro e con quel numero di dischi. Ci chiederete a che serve mettere su un 125 una frizione così surdimensionata; beh, prima di tutto serve a far in modo che anche quando do-

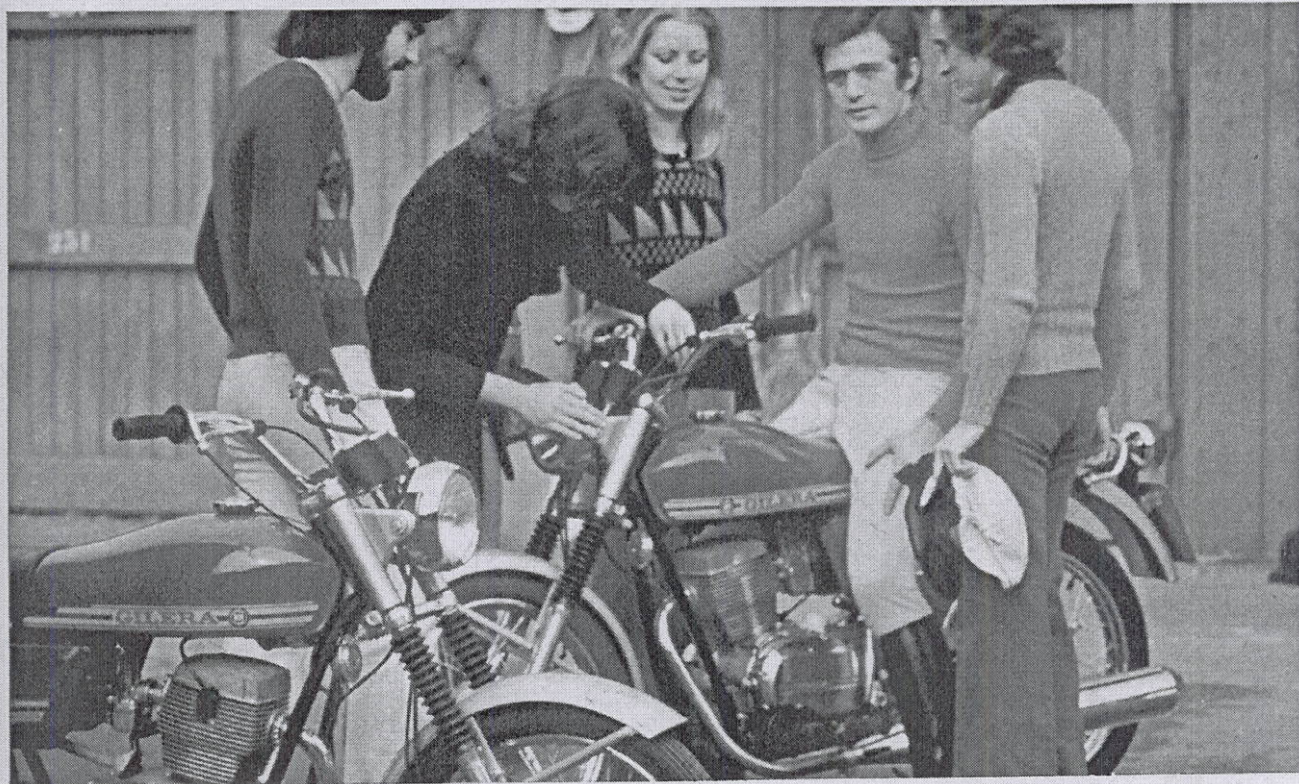
vesse essere svigliaccata da qualche principiante che, ad esempio, invece di mettere il cambio in folle (a proposito, avete visto come è facile trovare il folle col nostro cambio) nelle soste al semaforo, tira la frizione. Una frizione dimensionata al pelo finirebbe per surriscaldarsi dopo un po' di questo trattamento, la nostra non se ne accorge neanche e continua a staccare perfettamente e a funzionare senza strappare o slittare. E poi una frizione dimensionata come la nostra ha un'altro grosso merito: è più morbida e leggera da azionare, quindi più modulabile e soprattutto non affatica i tendini della mano e del polso sinistro, anche dopo un uso intenso. Questo perchè la capacità di trasmettere la potenza è direttamente proporzionale a tre fattori: il diametro dei dischi, il numero dei dischi e il carico delle molle. E' evidente che quando i primi due elementi sono dimensionati ad abbondanziam, il terzo, quello che è direttamente responsabile dello sforzo sulla leva al manubrio, può essere tranquillamente contenuto in valori ben al di sotto della pratica normale.

Come vedete il fatto che la nostra trasmissione abbia cinque marce forse non fa più notizia, ma il modo in cui è stata realizzata valeva certo la pena di essere portato all'attenzione degli intenditori.



GILERA 125 ARCORE

parliamo di GILERA



IL COMFORT

In una macchina come il 150 Arcore, a suo agio sia su strada mista che su autostrada, il problema della impostazione di guida e del comfort incomincia a diventare cruciale. In autostrada, in particolare, a viaggiare costantemente oltre i 100 all'ora ci si stanca più rapidamente anche perché la monotonia della interminabile tagliatella di asfalto finisce per atrofizzarci i muscoli, il cui unico esercizio è quello di essere costantemente tesi a re-

sistere alla pressione dell'aria. E' l'autostrada che dice se il progettista, ha avuto rispetto della nostra anatomia o meno, visto che è proprio dalla correlazione in cui egli ha posto sella, manubrio e staffe che dipende per buona parte il grado di affaticamento con cui giungeremo alla fine di una lunga « tirata ». Sulla 150 Arcore un risultato che può essere definito ottimale è stato conseguito assicurando una impostazione raccolta, ma anche molto naturale, che risulta confortevole sia quando si tenga il busto eretto, sia quando lo si protenda in avanti per meglio vincere la resistenza dell'aria. Le staffe sono poste nella posizione e all'altezza migliore perché i muscoli delle gambe lavorino in leggera compressione, evitando così quei dolorosissimi crampi che colpiscono i tendini inguinali quando le staffe sono poste troppo in basso e troppo avanti.

Il manubrio dell'Arcore consente di tenere le mani all'altezza giusta per una guida briosa ma non per questo affaticante, perché le braccia sono leggermente flesse, in modo naturale, mentre i polsi sono sempre in asse con gli avambracci, anche quando si abbassa il busto in avanti. La distanza a cui, poi, si vengono a trovare le mani, permette di tenere i gomiti ben defilati rispetto al torace, per una minore superficie frontale e per una impostazione in macchina composta, pulita, non sbraccata come vorrebbe una certa moda attuale.

Ma naturalmente una appropriata correlazione fra pedane, sella e manubrio, per quanto possa assicurare un assetto di guida estremamente razionale, a nulla vale se la macchina è percorsa da fremiti e sobbalzi a causa di un motore mal equi-

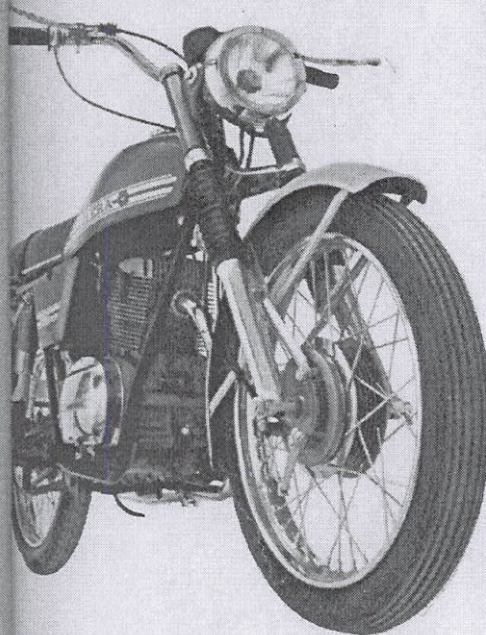
librato o di sospensioni inadeguate. Nella 150 Arcore comfort vuol dire anche un motore che, pur monocilindrico e quindi per sua natura non completamente equilibrabile, è sorgente di vibrazioni così discrete che praticamente non giungono né al conducente né all'eventuale passeggero. Ci sono poi le sospensioni.

Bisogna riconoscere che su una macchina leggera la taratura non è mai facilissima, perché è una cosa da niente trovarsi con delle forcelle che potrebbero favorevolmente paragonarsi a dei manici di scopa. Non è il caso della 150 Arcore, le cui sospensioni sono veramente in grado di assorbire con estrema disinvoltura le asperità di una straducola di campagna, pur assicurando una guida precisa e ferma alle ruote, anche nella morbidezza ed ampiezza della escursione.

E infine la sella, ampia dove deve essere ampia, sotto la ... schiena, e stretta in corrispondenza delle ginocchia, perché queste non debbano rimanere innaturalmente divaricate. E soprattutto con una imbottitura spessa così, in espanso a densità differenziata, in modo che anche dopo due ore il tutto non si sia compresso a fondo corsa e ridotto ad un'asse rovente sulla quale si frigge a fuoco lento la nostra ... schiena.

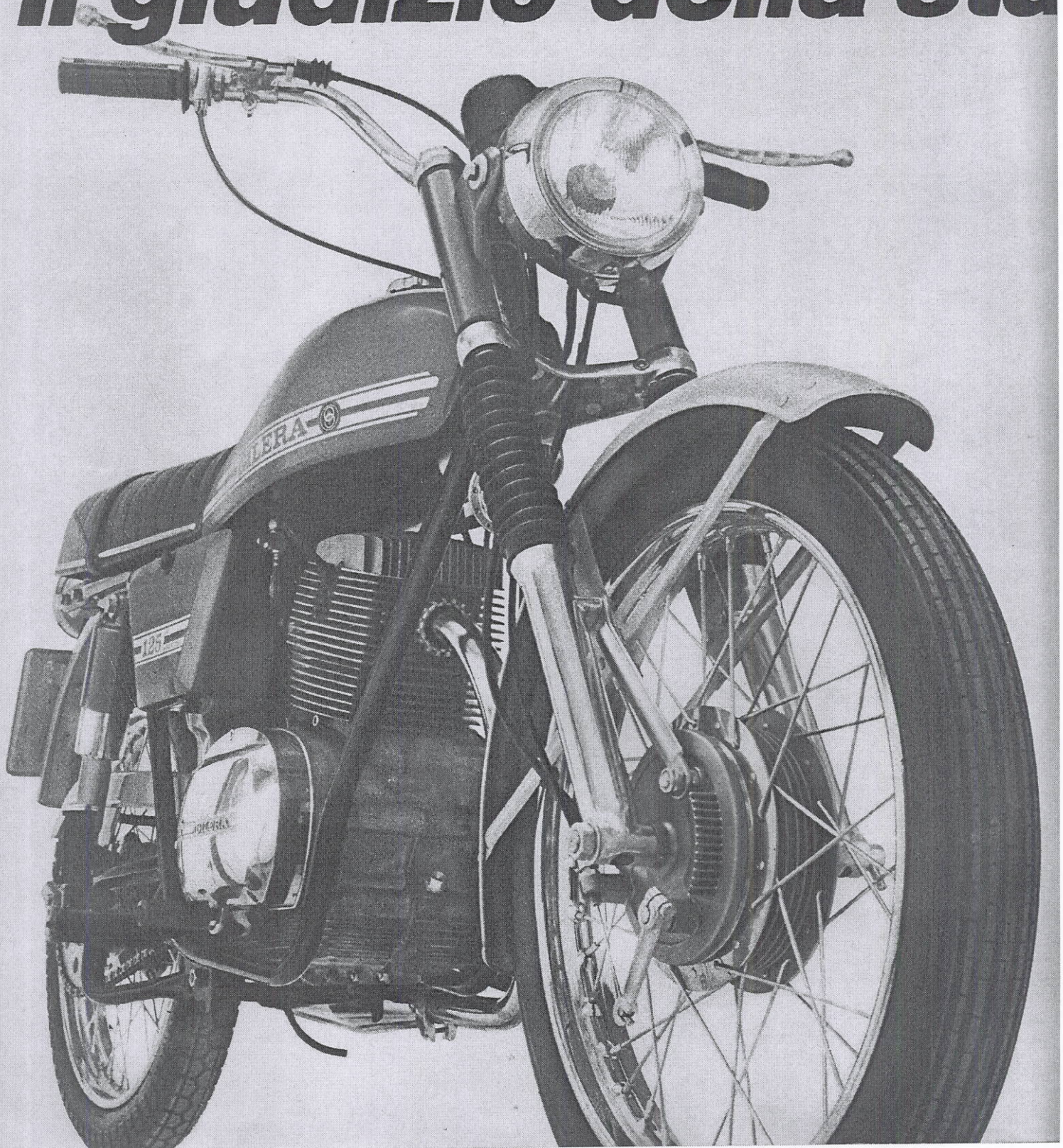
Ma comfort è anche un avviamento pronto e che richiede uno sforzo minimo, comfort sono delle leve e dei comandi ben fatti, piacevoli al tatto e posti in posizione intelligente, e comfort infine è una moto la cui guida non richieda un paio di braccia grosse così.

Alla Gilera tutte queste cose le sappiamo perché in moto ci andiamo e sappiamo che tutti i motociclisti siano esigenti come noi.



GILERA 125 ARCORE

il giudizio della stampa



mpa specializzata

MOTOCICLISMO

Dalla prova su strada effettuata da « MOTOCICLISMO », n. 11 del novembre 1972, pag. 66:

... «Ed a proposito di queste ultime, rilevata con le cellule fotoelettriche al millesimo di secondo sulla pista prova della Pirelli a Vizzola Ticino, dobbiamo dire che sono veramente notevoli. Della velocità di punta e dell'accelerazione le Gilera «Arcore» non fanno certo la loro bandiera di combattimento: basta vedere il manubrio. Eppure la 125 si è fatta un 19'946 sui quattrocento metri con partenza da fermo (velocità di uscita 105,850 km/h) ed un 116,850 km/h di velocità massima mentre la 150 si è esibita in un 18'825 (113,920 km/h) e in un 120 km/h netti. Col manubrio in due pezzi la velocità massima aumenterebbe almeno di altri 5 km/h ma non è tanto questo che ci preme mettere in risalto quanto il fatto che al termine di una dura giornata di prove, con diversi collaudatori, le motoleggere di Arcore ancora non davano segni di cedimento, come non li davano al termine di allegre sgroppate in autostrada (per la 150) o superstrada.

« E tutto questo con un consumo che nel peggior caso non è sceso sotto i litri 3,5 ogni 100 km. »

N. M.

MOTOSPORT

Dalla prova su strada effettuata da « MOTOSPORT », n. 11 del novembre 1972, pag. 102-103-104:

... «Parlando di questa moto è necessario premettere che non si tratta, come è opinione diffusa, di rimodernamenti della vecchia 124 5V, ma di moto completamente nuove, a cominciare dalla linea per finire al telaio e al motore. La linea, indubbiamente moderna e comune ai due modelli, si rifà al nuovo styling Gilera, lanciato con la presentazione dei nuovi 50; il serbatoio, dalla forma sfuggente all'indietro si raccorda perfettamente con la sella. Anche il motore è di disegno molto pulito, dalle linee squadrate e ben si raccorda con il resto della motocicletta. Un particolare degno di nota è poi il nuovo faro, di grosse dimensioni e di forma schiacciata e che, completamente cromato, rappresenta senz'altro un notevole passo avanti rispetto al vecchio e classico faro a pera. Anche i colori sono nuovi e moderni.» ...
... «Oltre ad un rinnovamento estetico, alla Gilera si è pensato anche alla meccanica. Il telaio, che sui vecchi 124 era a culla aperta, ora è invece a culla chiusa, interamente in tubi di acciaio e rinforzato in tubi nei punti più soggetti allo sforzo, come la zona del canotto, dell'attacco del forcellone e degli ammortizzatori. Le sospensioni, naturalmente, sono idrauliche.»...

Giuseppe Cerulli Irelli

IL TEMPO

Da « IL TEMPO » del 17 maggio 1972:

... «Eleganti e funzionali i gruppi ottici anteriori e posteriori; tra il faro e l'attacco del manubrio esiste un supporto destinato ad alloggiare il contachilometri, il contagiri, la spia dell'olio e quella delle luci. Si è pensato anche al passeggero: la macchina è dotata delle pedane posteriori, in modo che l'eventuale «ospite» non sia costretto a viaggiare... acrobaticamente.»...

Raffaello Guzman