

PUBLICACION SEMANAL REVISTA DE PARA ESPECIALISTAS

# SOLO MOTO

A.C.T.U.A.

729 (17/90) 1 MAYO 1990 275 PTAS.

LO QUE VEREMOS EN J

GILERA RO

HUSQUARNA 51

BAYLE QUIERE VENIR A

JET SKI INDOOR: LA ULTIMA LOC

NUEVAS VESPA Y R

LA NUEVA

## CAGIVA FRECCIA 12

### ¡168 KM/H



ISSN 1135-2665 17

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

*motos clasicas*

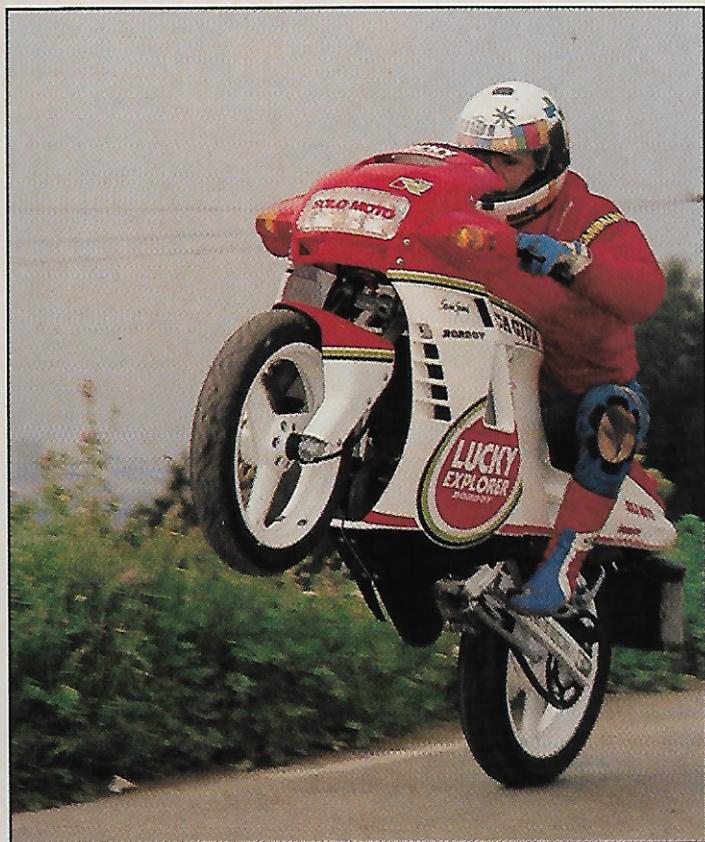
[Info@motosclasicas80.com](mailto:Info@motosclasicas80.com)







La frenada sigue confiada a unos Brembo de 298 mm. con pinza flotante de 4 pistones. Los neumáticos, unos MT 75 Pirelli, se muestran asimismo muy adecuados para una 125 "R" como ésta.



La familia "Freccia" dispone una práctica guantera bajo el capó cubredepósito...



El asiento mono-biplaza es lo suficientemente cómodo para el conductor de una deportiva tan radical como la C-12 R Sport Production.



El cuadro de instrumentos, sin cambios, continúa su línea inspirada en los... Ferrari. Dispone de indicador de reserva de gasolina, y la zona roja del cuentarrevoluciones empieza en las 10.000 rpm. La moto, sin embargo, llega con facilidad a las 11.500 rpm...



El escape, junto al nuevo cilindro, nueva culata, nuevo carburador Dell'Orto de 37 mm.!... es directo responsable de los 168 por hora de la nueva Freccia SP.

## FICHA TECNICA

### CAGIVA FRECCIA C-12 R SPORT PRODUCTION

#### MOTOR

**Tipo:** Monocilíndrico 2 t. refrigerado por líquido. **Admisión:** Directa al cárter, regulada por paquete de 8 láminas de fibra de carbono. **Diámetro x carrera:** 56 x 50,5 mm. **Cilindrada:** 124,6 cc. **Relación de compresión:** 13 a 1. **Potencia máxima:** 35-38 CV. a 10.500 rpm. **Velocidad lineal del pistón:** A régimen de potencia máxima = 17,71 ms. **Par máximo:** 2,2 kgm. a 10.000 rpm. **Alimentación:** 1 Carburador Dell'Orto de 37 mm. VHSB 37 ED. **Lubricación:** Mezcla automática mediante bomba. **Puesta en marcha:** Arranque eléctrico.

#### TRANSMISIONES

**Transmisión primaria:** A engranajes. Relación 3.250. **Embrague:** Multidisco en baño de aceite. **Transmisión secundaria:** Por cadena. **Caja de cambios:** 7 velocidades. **Relaciones de cambio:** 1ª-2.727. 2ª-1.857. 3ª-1.411. 4ª-1.142. 5ª-0.956. 6ª-0.683. y 7ª-0.818. **Relación final:** 2.989.

#### PARTE ELECTRICA

**Generador:** Alternador Kokusan 12 V. 500 W. **Batería:** Yuasa 12 V. 9 Ah. **Encendido:** Electrónico CDI. **Faro:** Doble 55 W.

#### CHASIS

**Tipo:** Doble espina de acero tipo "Kobas" rectangular. **Basculante:** En tubo de acero rectangular. **Angulo columna dirección:** 25,30 grados. **Avance:** 103 mm. **Suspensión delantera:** Marzocchi M-1, barras de 35 mm. y 120 mm. de recorrido. **Suspensión posterior:** Progresiva Soft-Damp con 140 mm. de recorrido y monoamortiguador Marzocchi regulable en muelle.

#### RUEDAS

**Llantas:** Marvic 2.50 x 16 y 3.00 x 17, tres brazos en aleación. **Neumáticos:** Pirelli MT 75, 100/80 16 y 120/70 17.

#### FRENOS

**Delante:** Simple disco de 298 mm. con pinza flotante de 4 pistones Brembo. **Detrás:** Simple disco de 240 mm. con pinza simple. **Pastillas freno:** Semimetálicas.

#### CAPACIDADES

**Depósito gasolina:** 16 l. **Reserva gasolina:** 4 l.

#### DIMENSIONES Y PESO

**Longitud total:** 1.960 mm. **Anchura total:** 625 mm. **Altura asiento:** 770 mm. **Distancia entre ejes:** 1.370 mm. **Distancia mínima al suelo:** 170 mm. **Peso en vacío:** 124 kg. **Peso en orden de marcha:** 141 kg. **Relación peso potencia:** 3.54-3.26 kg./CV.

Freccia Sport Production decorada con los colores de los patrocinadores de la firma de Varese para Raids africanos, ofrece las mismas espectaculares bellezas de los modelos anteriores... pero con aún más caballos.

En Bordoy aseguran que 38... en nuestra moto de hoy, la versión que nos han preparado con el kit racing que llega aparejado con la moto.

Este está preparado por fábrica para circuito y los campeonatos italianos de Sport Producción de 125, en el que las fábricas transalpinas ofrecen versiones especiales.

Sin el kit, la versión más de calle debe estar sobre los 35.

Bueno, no está mal, especialmente si tenemos en cuenta que las 125 del Mundial sobrepasan en relativamente poco las cuarenta unidades... (¿Quién miente aquí?).

Sí, cada vez más, sin parar. El triunfo en las carreras aumenta las cifras de

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

motos clásicas

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

...ntas en los mercados, y las firmas...  
...ianas siguen cortando pedacitos y...  
...daditos de un trozo de pastel también...  
...da vez mayor.

Al tirar con arco de competición, las...  
...chas salen disparadas a casi 240 por...  
...ra en dirección a la diana. Nuestra...  
...ccia sólo alcanza, de momento, casi...  
...170 por hora... por ahora. De todas...  
...neras, pues, ¡date prisa en leer este...  
...sayo!

Que siga la música!

## ULTIMA VERSION... POR AHORA

Directamente derivada en su apartado...  
...triz de las últimas versiones MX de...  
...tocross, la nueva flecha transalpina...  
...pta un propulsor aún más potencia-...  
...con nueva culata de mayor compres-...  
...n, nuevo diseño termodinámico del...  
...ndro y transfers, -tomado del modelo...  
...cross-, nuevas láminas de ocho péta-...  
...de fibra de carbono, nueva caja de...  
...o de aire, nuevo escape de carreras,...  
...eva tobera de admisión... y sobre...  
...o, un nuevo y enorme carburador de...  
...lletina de 37 milímetros de diámetro,...  
...ado por Dell'Orto.

El motor dispone también de engrana-...  
...de transmisión primaria con dientes...  
...tos, responsables en parte del aumen-...  
...de rumorosidad mecánica apercepti-...  
...a simple vista".

La moto hace más ruido, claro, y es...  
...cho más ruda de tacto a causa del kit,...  
...to que incluso llega a resultar algo...  
...agradable para andar por ciudad...  
...o te gustan las "R".

Pero su sitio de verdad no es otro que...  
...riterium Solo Moto, por ejemplo, que...  
...die lo dude.

Para pasear, a pesar de que el motor...  
...onde desde las cuatro mil vueltas, su...  
...to es un poco hosco. De carreras. A...  
...ar de la válvula de escape electrónica...  
...as láminas, su amabilidad entre el...  
...ico de la ciudad es más bien impre-...  
...table comparado con las demás ver-...  
...nes de la Freccia, las menos atacan-



## LA CAGIVA FRECCIA 125 SP FRENTE A SUS RIVALES

Marca y modelo	Motor	Díam.X Carr.	Cubicaje	Potencia máx.	Par máximo	Cambio	Sus. del.	Sus. tras.	Freno del.	Freno tras.	Dep.	Peso	Precio
Cagiva Freccia C-12 R SP	2T1 vertical LC	56,0 x 50,6	124,6	35,0/11.000	2,20/10.500	7 V	Hor./130	Soft Damp/120	Disco 298	Disco 240	16,0	123	645.000
Cagiva Freccia C-12 R 125	2T1 vertical LC	56,0 x 50,6	124,6	31,5/10.500	2,20/10.000	7 V	Hor./130	Soft Damp/120	Disco 298	Disco 240	16,0	123	568.000
Aprilia AF-1 125 R	2T1 vertical LC	54,0 x 54,0	123,6	27,0/9.000	2,0/8.000	6 V	Hor. inv./125	Aps/120	Disco flot. 320	Disco 240	19,0	120	583.000
Aprilia AF-1 125 Futura	2T1 vertical LC	54,0 x 54,0	123,6	35,0/11.500	2,1/9.000	6 V	Hor. inv./125	Aps/120	Disco flot. 320	Disco 240	19,0	117	600.000
Benelli Jarno 125	2T1 vertical LC	56,0 x 50,0	123,1	30,0/10.000	2,0/8.000	6 V	Hor./130	Mono Benelli/120	2 discos 240	Disco 240	20,0	118	505.850
Benelli GTA 125 ES 3D	2T1 vertical LC	52,8 x 57,0	124,8	24,0/8.500	1,9/7.250	6 V	Hor./140	Soft Lever/140	2 discos 240	Disco 240	15,0	118	393.100
Gilera MX-R 125	2T1 vertical LC	56,0 x 50,6	124,3	28,0/10.000	2,0/9.000	6 V	Hor./130	Power Drive/125	Disco 260	Disco 240	17,0	118	539.000
Gilera SP-01 125	2T1 vertical LC	56,0 x 50,6	124,3	35,0/10.500	2,2/9.250	6 V	Hor./130	Power Drive/125	Disco 260	Disco 240	17,0	120	565.000
Honda NSR 125 F	2T1 vertical LC	56,0 x 50,6	124,8	31,0/10.500	2,0/9.500	6 V	Hor./150	Pro Link/110	Disco 310	Disco 220	13,0	108	490.000
Honda NSR 125 R	2T1 vertical LC	56,0 x 50,6	124,8	31,0/10.500	2,0/9.500	6 V	Hor./150	Pro Link/110	Disco 310	Disco 220	13,0	112	550.000
Laverda GS 125 Lesmo	2T1 vertical LC	54,0 x 54,0	123,6	25,0/9.000	2,0/8.500	6 V	Hor./130	Soft Ramble 120	2 discos 240	Disco 240	14,0	125	390.000
Yamaha RD 125 LC-C	2T1 vertical LC	56,0 x 50,0	123,0	22,3/9.500	1,8/9.000	6 V	Hor./130	Canilever/110	Disco 245	Tambor 160	14,0	104	426.900
Yamaha TZR 125	2T1 vertical LC	56,4 x 50,0	124,0	26,9/10.250	1,9/10.000	6 V	Hor./140	Monocross/110	Disco 267	Tambor 130	12,0	108	491.900

# "FRECCIA"

## CORRIENDO...

La Freccia es ya, pues, una buena amiga, y apenas ha cambiado en su primera y agradable impresión que produce sentarte a sus mandos, pulsar el arranque, y dejarla correr, salvo la ya comentada actitud más salvaje al arrancar -el embrague más todo arriba en la punta de los dedos y debe dosificarse bien con el gas para la salida, un poco como en las motos de carreras- y también en que ha perdido un pelín de su capacidad para aceptar el circular a bajas vueltas entre esquinas.

Ahora parece que tosa, fume y bebiera un poco más, pero ello es sólo porque como los urbanistas, la Freccia "Competition" necesita salir a respirar fuera de la ciudad.

Una vez puede aclarar la voz, a partir de las 4-4.500 rpm., todo cambia. No corre mucho hasta las 7.500, pero desde esta zona, donde la CTS electrónica cierra la lumbrera de escape, la Freccia dispone de todo el potencial de sus 3 CV. (...o 35 en la sin kit) el empuje es increíble.

De hecho, se nota que corre más que las demás C-12 ya desde las 8.000 rpm., pero la preparación ha extremado sus resultados en potenciar la zona más acelerada.

Es a partir de las diez mil vueltas cuando uno ya se apresta a controlar hasta donde estirará el motor antes de perder el aliento, como suelen hacer los 125 probadas hasta ahora, que la Freccia te lo hará perder a ti al seguir rpm. uajando más y más, con un vigor una fuerza inaudita, como sólo habíamos visto en las 125 ganadoras del Criterium Solo Moto que he tenido ocasión de probar a finales de las temporadas 88 y 89.

La última estirada de la nueva C-12 es excepcional. Justo al salir de la curva cuando al acelerar a menudo debes cambiar en plena inclinación porque ya estás a tope de vueltas, la "Production" dará la posibilidad de seguir gas a fondo, subiendo de vueltas, y acelerando a verdad. Tanto que no te será difícil seguir la aceleración de motos de mayor cilindrada si has podido resistir, durante un viraje, la tentación de recortar gas.

En todas las 125, si lo haces, la potencia cae estrepitosamente con el régimen del motor. También un poco en ésta, pero disponible no ha disminuido, sólo ha subido en ascensor unas cuantas rpm. más.

Es más delicada, sí, pero únicamente tomando eso en términos relativos, porque la ganancia de caballos es tal que aún a menor régimen sigue siendo superior a la de las versiones anteriores.

La potencia comienza a fluir mil vueltas más arriba, y empieza a empujar a verdad también con mil giros de más respecto a la C-12 R "normal". Pero sube con gallardía mucho más arriba de lo



## SIN CAMBIOS

Estéticamente, la variación de su decoración "Lucky Explorer" anuncia precisamente una "exploración afortunada" en la búsqueda de una mayor pureza de líneas con referencia a la C-12 con detalles "fluos".

Ahora el cuerpo blanco del carenado toma el rojo en la parte superior, con los bajos en negro, todo ello fileteado en verde, al estilo de las motos del team Lucky -antes Yamaha, ahora Suzuki- en los Mundiales de 500 cc. Si Gilera pintó su SP-01 al estilo Schwantz réplica, le ha tocado en 1990 el turno a Cagiva.

Me parece, sin discusión, una de las

125 más bonitas del mercado, tal vez sólo comparable a la propia Freccia Aniversario rojo Ferrari.

Más allá de la carrocería, tan sólo el escape distinto aparenta diferencias externas. El asiento, de dos niveles para dar look de carreras, acentúa estas formas gracias a su tapizado bicolor, y los retrovisores continúan también la línea "Paso" que tan buen resultado da a la hora de verle las piernas al pasajero.

El cuadro de instrumentos sigue en su inspiración Ferrari, y el capó cubredepósito da paso a una práctica guantera...

Las buenas modificaciones, pues, están bajo el carenado, a resguardo de miradas indiscretas, porque el chasis no ha sufrido ningún tipo de variación.

Es un doble viga de acero, con refuerzos en las zonas críticas, donde se atan

los mejores componentes de la renacida industria italiana de accesorios.

Las llantas son las Marvic de tres palos, pintadas en blanco, y anchas como se debe para recibir unos Pirelli MT 75 de 100/80 y 130/70, en medidas 2.50 x 16 y 3.00 x 17.

El freno delantero es un Brembo con pinza flotante de 4 pistones y 298 mm. y 120 mm. de recorrido. Detrás, la Soft-Damp progresiva adopta un elemento amortiguante de la misma firma, regulable en muelle y con 140 mm. de "excursión".

Y que nadie olvide que, como Pulgarcito, tiene botas de siete leguas al accionar su cambio de velocidades... Es la "sietemarchas".



0.000, hasta las 11.500 rpm., con potencia utilizable.

Vale la pena de verdad si no vas a usar la moto sólo para pasear a la novia y te gustan las sensaciones fuertes.

Un gran trabajo ha sido efectuado en el motor. Además, la moto dispone de buenas relaciones de cambio, por lo que el paso entre ellas es apenas de 1.000 rpm. Y las láminas se encargan de que no se caiga por las escaleras con excesiva facilidad.

Al acelerar desde la parrilla de salida, el uso rápido y adecuado del cambio es tan garantizado como uno tiempos y buenos, los mejores de la categoría. Y, al meter la sexta, aún nos quedará directa para conseguir una punta realmente formidable. ¡168 por hora! OPI.

## SEPTIMA

La sexta y séptima están separadas por 1.000 rpm. No es mucho, pero lo suficiente para que si encontramos viento en una o ligera subida, la velocidad se mantenga en límites cercanos a la velocidad máxima. Para entendernos, no es

que tenga una séptima, sino que dispone de dos sextas, una pelín más larga que la otra.

La verdad es que los 168 por hora sólo se consiguen en circunstancias ideales, sin viento en contra y tras un buen lanzamiento. Normalmente deberemos conformarnos con algunos menos... pero la punta "record" está ahí.

Claro está que en una 125 de carreras como ésta el pie izquierdo puede ser todo menos un holgazán. Para ello, por ejemplo, puedes escoger una Morini Dart, que monta en el mismo basidior del grupo Cagiva un motor cuatro tiempos de 400 cc. lleno de par.

Por el contrario, esta Freccia exige utilizar con mucha frecuencia el cambio, porque sus recuperaciones son bastante malas, pero eso es algo que ya esperas y que forma parte del placer inherente al pilotaje de éstas motos.

Abrir gases en sexta desde 50 por hora, en nuestra medición acostumbrada, sólo consigue ahogar el motor. Lo mejor es bajar un par de marchas, naturalmente, algo que ya entra en las características de todas las 125 modernas.

La SP-01 queda, a la espera del comparativo entre ella y nuestra moto, ade-

más de la nueva Aprilia Futura (la última de la prolífica saga de las motos de Noale, y que anuncia también 35 CV.), un poco en evidencia frente a los 38 CV. de la Sport Production, que no sólo consigue más potencia, algo obvio, sino que ofrece mayor y mejor respuesta desde medio régimen y en recuperaciones desde más de 9.000 rpm. Lo cortés no quita lo pizarro, dicen, y así encontramos que la nueva C-12 R SP es la de mejor momento-motor a todos los niveles de las 125 actuales.

La SP-01, su gran rival hasta la Futura, peca un poco de carácter "R", demasiado duro y de carreras, poco cómodo en suma, a cambio de no dar mayores prestaciones. Porque la Freccia se permite el lujo, además, de una posición de conducción agresiva pero tampoco sacrificada hasta la exageración, de unos acabados -valga la redundancia- lujosos, y de una comodidad superior tanto para el conductor como para el pasajero.

También las suspensiones de la Freccia C-12 R SP nos han gustado. Bien acordadas, no son excesivamente blandas, y prometen posibilidades de adecuación óptimas si vas a correr con ella.

La moto ya no se amorra de delante, como era el caso de las primeras versiones de las Freccia, y por el contrario baja de los dos trenes por igual en las frenadas si tienes la precaución de cargar un poco la suspensión trasera con toques al timón del disco posterior antes de tirar el ancla del Brembo de 298 mm.

El carácter noble y estable de las Freccia se ha mantenido en su totalidad. Agil -dentro de las 125 tal vez más estable que ágil- pero neutra, da total confianza en las inclinaciones, porque mantiene sin problemas el aplomo con que su piloto haya sido capaz de meterla en virajes.

Los neumáticos, unos Pirelli MT-75, son excelentes en caliente, pero algo bruscos en asfalto frío. Quizás por eso estuve a punto de hacerme, con esta "Freccia Tricolore" un estropicio similar al que montó la homónima y famosa escuadrilla de cazas espectáculo no hace muchos años. Con algo de cuidado con el frío matutino, pues, nada que objetar a las anchas gomas con que viene de origen, porque permiten incluso derivar un poco de ambas ruedas sin llegar a caer... del todo.

"FRECCIA"



## VUELTA RAPIDA

A 635.250 pts., IVA incluido pero matrícula aparte, se sirve la nueva C-12 R Sport Production, comprendido el Kit, el "arco" para lanzar la "Freccia".

Si ésta es tu moto, y este es tu precio, puedes comprobarlo tú mismo en el cuadro comparativo frente a sus rivales.

Pero sus prestaciones están fuera de

toda duda: 168 por hora y 15.6 en los 400 m. salida parada. Es de las más rápidas de la categoría, pero además mantiene un carácter agradable y relativamente cómodo que, a este nivel, la mantiene por encima de la "RR" Gilera SP-01... si no prefieres el estilo de las motos de carreras por encima de todas las cosas.

Noble, equilibrada, homogénea, perfeccionada. Y sobre todo, bellísima.

Una 125 de casi 170 por hora.

## A FAVOR

Potencia importante  
Prestaciones top  
7 velocidades  
Acabados excelentes  
Estabilidad  
Neumáticos buenos  
Frenada

## EN CONTRA

Precio elevado  
Embrague poco dosificable  
Recuperaciones  
Consumo alto  
No es novedad estética

## GUIA DEL COMPRADOR

**PRECIO**  
**GARANTIA**  
**FABRICANTE**  
**IMPORTADOR**

**635.250** Ptas. con IVA no matriculada.  
**Seis meses**  
**Agiva Spa.**  
**Consorcio de Importadores**

[www.motosclasicas80](http://www.motosclasicas80)

*motos clásicas*

[info@motosclasicas80](mailto:info@motosclasicas80)