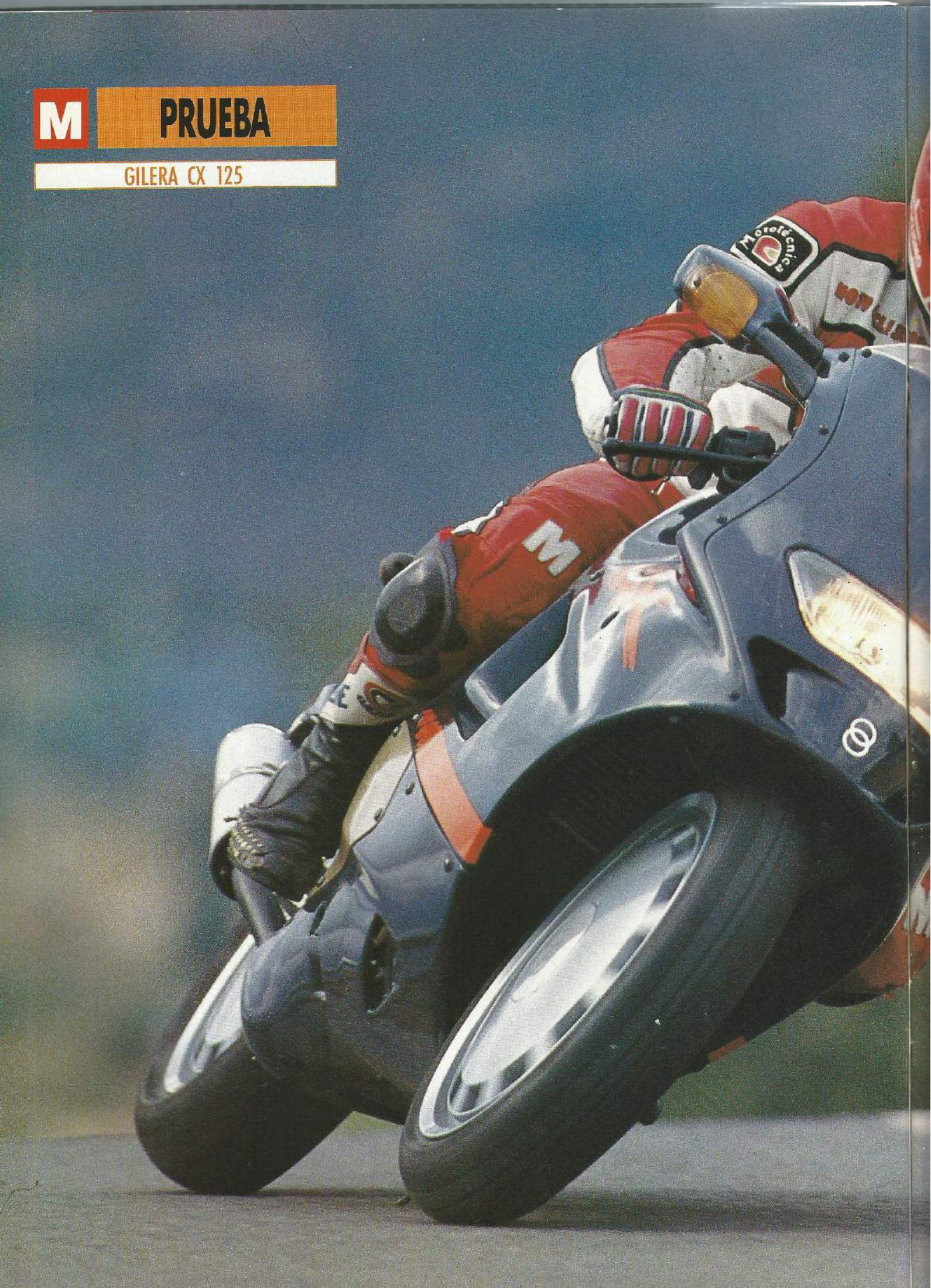
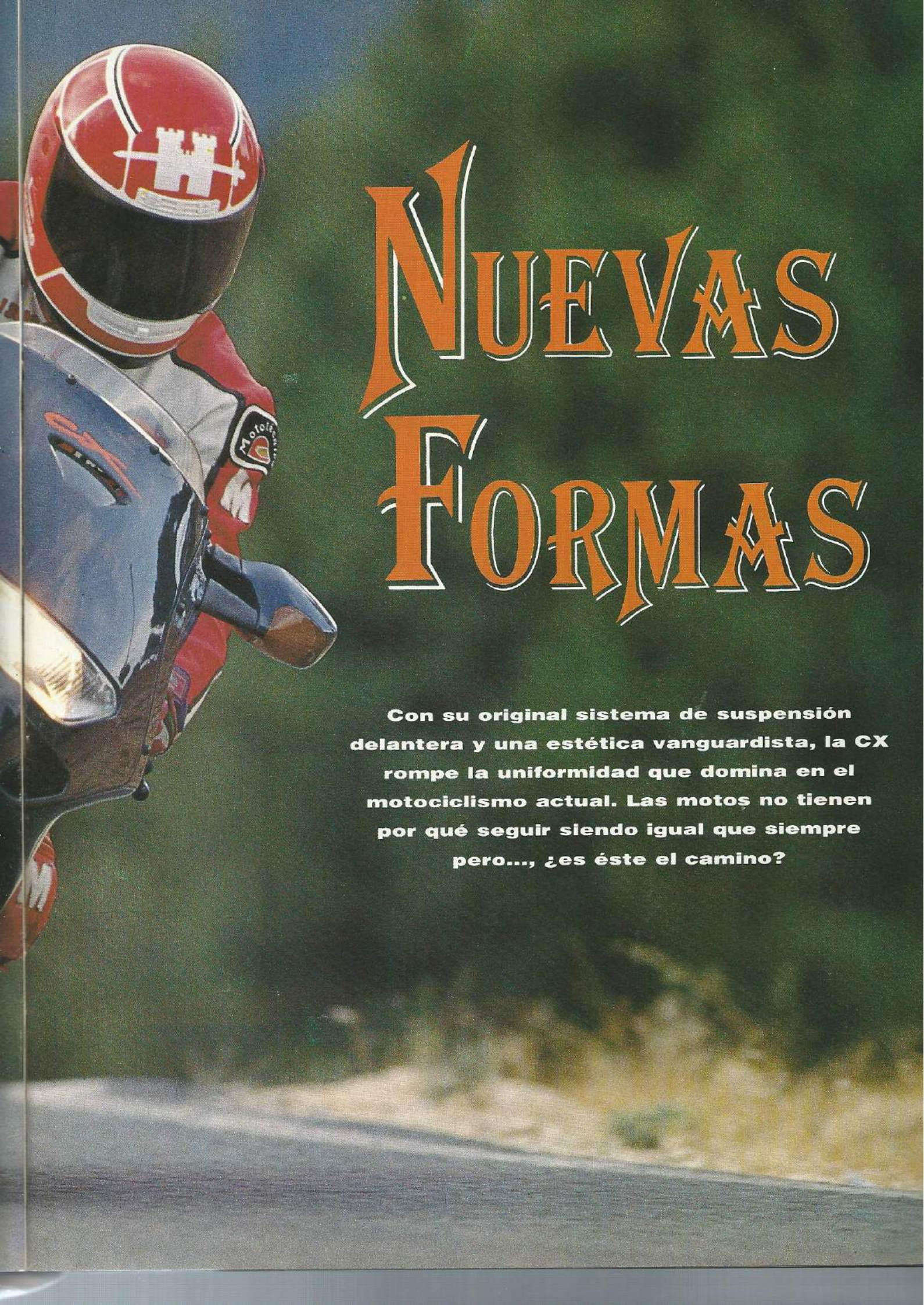
# GILERA CX 125





# NUEVAS FORMAS

**Con su original sistema de suspensión delantera y una estética vanguardista, la CX rompe la uniformidad que domina en el motociclismo actual. Las motos no tienen por qué seguir siendo igual que siempre pero..., ¿es éste el camino?**

# GILERA CX 125

EL gigantesco grupo Piaggio tiene en Gilera su punta de lanza en cuanto a imagen de modernidad tecnológica se refiere. Economía, discreción y funcionalidad son palabras asociables a una Vespa, pero las Gilera se han caracterizado siempre por su llamativo diseño y soluciones a la última. El «octavo de litro» es su campo de acción predilecto, y desde las KZ hasta las SP, Gilera ha ido marcando estilo o reaccionando con rapidez a nuevas tendencias. Esta vez se ha ido más lejos. La CX no se limita a recoger todo lo que el estado actual de la técnica puede ofrecer a una 125, sino que rompe y rasga los planteamientos establecidos, abriendo nuevas vías a la concepción de los vehículos de dos ruedas.

Los frentes de batalla son los más propicios dentro de la evolución actual del motociclismo: suspensiones y estética, dos terrenos en que unos y otros han propuesto soluciones alternativas cayendo casi siempre en la extravagancia, la inutilidad o la falta de comprensión. El mundo de la moto ha acogido con entusiasmo novedades técnicas de pequeño alcance (motores refrigerados por agua, chasis de aluminio, suspensiones progresivas, etc.), pero es extraordinariamente conservador ante cualquier alteración de los pilares básicos del diseño.

Pero Gilera es consciente del tremendo atractivo que para un sector del mercado tiene lo nuevo y revolucionario, y por eso ha sido la primera marca en atreverse (la Bimota Tesi es para minorías) a fabricar una moto moderna de gran serie sin horquilla telescópica. Un esfuerzo digno de elogio independientemente de su resultado final. La ruta de los descubridores está flanqueada de dificultades...

## SIN HORQUILLA

El cambio es tan drástico que hay que lavarse la lengua como los niños pequeños después de decir una palabrota. Con la CX delante debemos olvidarnos de la palabra «horquilla», que se nos escapa continuamente. Decir «horquilla monobrazo» tiene el mismo sentido que decir «rico sin dinero». El SSS (Single Suspension System) es una suspensión delantera telescópica, pero no es una horquilla. Geométricamente no hay ninguna diferencia respecto a una moto normal, al contrario que sistemas estéticamente parecidos cono los de Elf o Nico Baker. El movimiento de la rueda delantera se consigue por el deslizamiento de un tubo dentro de otro, situados encima de la misma, y el giro de la dirección se transmite mediante unas bieletas articuladas como un compás. Se trata del mismo sistema usado desde hace décadas en los aviones, donde los esfuerzos son casi estrictamente verticales, y la precisión direccional necesaria para las maniobras en tierra es mínima. Acoplando esta idea a una moto, Gilera consigue eliminar la tan denostada horquilla convencional, pero consigue sólo algunos de sus objetivos.

El más evidente es la gran mejora en accesibilidad mecánica. Desmontar la rueda pasa a ser tan sencillo como en un coche, pero resulta contradictorio que no exista un caballete central, máxime cuando el basculante monobrazo posterior también permite retirar la rueda en unos segundos (con permiso del escape). Podríamos pensar en calzar la moto apoyándola en el lateral, pero éste es de plegado automático (una absurda manía italiana) por lo que las posibilidades de destrozar el precioso y caro carenado contra el suelo son demasiado elevadas. La estructura de la propia suspensión imposibilita también el uso de los habituales caballetes delanteros, sea de columna de dirección o de base de horquilla.

Las demás pretensiones del SSS son bastante dudosas o simplemente falsas. Gilera asegura que la rigidez es superior a la de una horquilla invertida, lo cual podría ser cierto si no tuviésemos en cuenta las holguras aparecidas por el pobre guiado que proporciona el corto tubo telescópico y la amplificación que se produce por el largo brazo de palanca de éste respecto al eje de rueda. Estos dos factores son también responsables del gran problema intrínseco del SSS: la enorme fricción y acuñamiento que sufre el sistema telescópico al trabajar en condiciones muy desfavorables. El gran diámetro del tubo (45 mm.) intenta suavizarlo pero, nuevamente, el gran brazo de palanca de los esfuerzos en la rueda respecto a la zona de deslizamiento y la cortísima longitud de guiado son defectos básicos del diseño. A igualdad de condiciones de mecanizado (que ocasionó problemas en los modelos preserie) y de hidráulico, este diseño irá siempre peor que una horquilla.

En su comunicado de prensa (una broma pesada casi en su totalidad), Gilera le atribuye otras supuestas cualidades igualmente refutables. Una de ellas es el menor efecto giroscópico, que depende exclusivamente de la rueda y que, debido a su generoso diseño y a la rigidez necesaria para compensar el estar anclada en un solo lado, es en realidad mayor que en una rueda normal. No hay más que desmontarla, ¡pesa un montón! La colocación centrada del disco es innecesaria ya en una horquilla moderna, en que los niveles de rigidez habituales para estar al nivel de los chasis y neumáticos es tal que absorbe sin problemas las asimetrías de frenada. En cuanto al supuesto efecto de antihundimiento y los esfuerzos en la columna de dirección cabe decir que, para el mismo neumático y geometría (idéntica en principio a la de un sistema convencional), resultan ser los mismos a una horquilla. La única ventaja cierta es la compacidad en la zona de las tijas de dirección, por lo que se podría haber aprovechado para alojar una guantera, fusibles, etc.

## DURAS REALIDADES

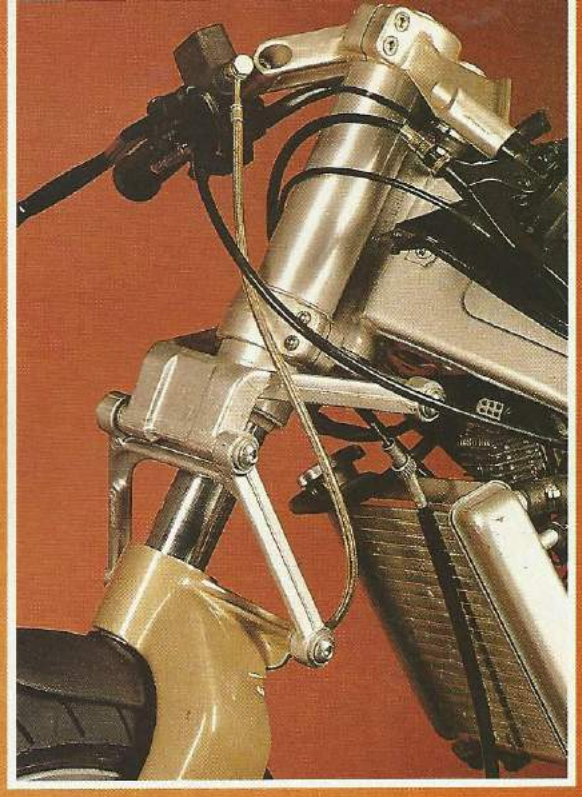
Todo esto son teorías y explicaciones, pero... ¿cómo va? Pues regular tirando a mal. La absorción de pequeñas irregularidades es muy pobre, provocando una marcha un tanto incómoda. A la hora de entrar en curva se echa en falta la precisión y finura de reacciones de una horquilla normal bien mecanizada. Aquí, el inicio de apoyo en el neumático delantero no se ve acompañado por el correspondiente suave hundimiento hasta que la carga es mayor y ya vence la fricción, por lo que se hunde de golpe variando la trazada. Esto se nota desde el primer giro ciudadano, y casi desaparece en conducción normal por carretera (fuerzas mayores), pero reaparece con claridad al intentar ir rápido en curvas con la moto, cuando cualquier problema de suspensión se transmite con claridad al piloto. Como el neumático delantero es de perfil bastante bajo y la sensibilidad de la suspensión es inexistente, se tiene la sensación de que cualquier pliegue de asfalto o bache no será correctamente absorbido, pudiendo provocar una súbita pérdida de adherencia. A pesar de que la geometría general de la moto parece correcta (Gilera mantiene una excelente tradición desde sus MX en este apartado) y los neumáticos parecen sacados de una 750 deportiva, no se trata de una moto que dé confianza a la hora de intentar ir mínimamente rápido.

Y es una pena, porque la suspensión trasera (el habitual «Power Drive» de las SP) es muy buena; los frenos (idénticos a los de la SP 02), soberbios, y los neumáticos, enormes. Quizá demasiado, porque un 120/60-17 es lo mismo que lleva delante una CBR 600, y se trata de la misma anchura que una ZZR 1100. Detrás encontramos una llanta de 4,00" que calza un 150/60-17, la misma anchura que una Pan European o una GSX 750 F. Quizá toda la torpeza de dirección no venga del SSS...

## AIRES NUEVOS

El otro terreno en que se plasma el afán innovador de Gilera es la aerodinámica. De ahí viene su nombre, pues Cx es el nombre del coeficiente de resistencia aerodinámica. Según Gilera, la envolvente y estilizada carrocería de la CX tiene un 12 por ciento menos de resistencia aerodinámica que la MX-1, lo que se traduciría en un notable aumento de velocidad máxima (en caso de contar con unas relaciones de cambio adecuadas) y de consumo.

Gilera declara haber prestado gran interés a la penetración, los flujos internos y la protección al piloto. Para lo primero se cuenta con la prolongación de la cúpula sobre la rueda delantera, llegando a eliminar casi por completo el guardabarros. Este es un recurso prohibido por los reglamentos de carreras de velocidad, debido a que los enormes carenados «delfín», que cubrían la rueda delantera, eran extraordinariamente sensibles al viento lateral. Las contenidas dimensiones de la nariz de la CX nos permiten olvidarnos de esos peligroso vicios sin renunciar a una innegable ventaja en penetración, pero sus diseñadores han ceñido en exceso el carenado a la rueda y ésta la golpea al comprimirse la suspensión con la rueda girada (subiendo un bordillo, por ejemplo). En la misma dirección trabajan las ruedas lenticulares y los minúsculos (e inútiles) retrovisores. Por lo demás, el sellado lateral del carenado afecta más



EL «SINGLE SUSPENSION SYSTEM» AL DESCUBIERTO. EL ÚNICO TUBO TELESCÓPICO SUJETA LA RUEDA MEDIANTE UN BRAZO DE FUNDICION DE ALUMINIO, Y LAS BIELETAS TRANSMITEN EL GIRO DE LA DIRECCIÓN.

## TELEX DE LA PRUEBA

### CIUDAD

Deslumbrante originalidad en los semáforos y las aceras. El motor es muy bueno con la válvula de escape cerrada (por debajo de 7.500 r.p.m.), pero muy ruidoso a alto régimen. Al maniobrar entre coches, nuestros brazos tropiezan con los retrovisores y la rueda delantera golpea el carenado al subir bordillos.

### CARRETERA

Acostumbrado a la postura agachada se soportan bien trayectos cortos, pero a la larga no hay trasero con dureza equiparable a la del asiento. Por lo demás, se trata de una moto bastante agradable, con un motor elástico y un buen chasis, frenos, etc.

### AUTOPISTA

Decepcionantes prestaciones. Corre lo mismo que una Yamaha Bikan, por ejemplo, aunque la protección ante el viento es mucho mejor. La autonomía es escasa.

### SPORT

Hay mucha adherecia disponible, óptima posición de conducción, rigidez y buena geometría, pero la suspensión delantera no transmite confianza a la hora de ir deprisa.

### PASAJERO

Como en cualquier moto deportiva. Un lugar reducido y alto, pero no particularmente penoso. Se echa en falta un asa para sujetarse.

**FORMAS NUEVAS PARA EL MOTOCICLISMO. EL PASAJERO, EN CAMBIO, SE ENCUENTRA EN LAS DURAS CONDICIONES HABITUALES A LAS DEPORTIVAS MODERNAS.**

que nada a los flujos internos, pero un vistazo más detallado muestra que la salida de aire caliente del radiador está mal situada, de forma que su efectividad es simplemente normal. De hecho, la CX se sobrecalienta con gran facilidad en tráfico urbano, ya que no tiene electroventilador que fuerce al aire a recorrer un camino que está diseñado para la alta velocidad.

La protección al piloto es muy buena a condición de que esté muy agachado, para lo cual tenemos un manillar bajo y cerrado, y un asiento muy alto. En línea recta, buscando la velocidad máxima, nos encontramos perfectamente integrados en ella y apenas sobresale nuestro casco lo necesario para ver por encima de la cúpula opaca. Si intentamos mantener una posición más turística, se rompe por completo la línea de la moto y nos agotaremos al cargar demasiado peso en los antebrazos. A pesar del supuesto enfoque de «Gran Turismo», la postura general y el asiento (duro y redondeado) de la CX son excelentes... para ir de carreras. Te encuentras muy identificado con la moto y tienes una gran movilidad, pero resulta agotadora en las manos y el trasero.

## SOBRESALIENTE

A la hora de los acabados, Gilera ha tirado la casa por la ventana. El tablero de instrumentos es realmente atractivo, con todo tipo de indicadores (incluye reloj horario) y un buen diseño general. Los conmutadores son copia directa de los Honda, y suponen un gran avance respecto a los tradicionales de todas las motos italianas. También se integran a la perfección en el objetivo de marca un altísimo nivel estético las piezas de fundición de las suspensiones delantera y trasera. Tanto el brazo del SSS como el basculante monobrazo son preciosas piezas de aluminio barnizado fabricadas por Grimeca, económicamente accesibles al tratarse de grandes series.

No es de extrañar el impacto que causa este revolucionario diseño estético al andar subido a él por la calle. Llamas mucho la atención, si bien hay cierta variedad de opiniones ante su decoración en negro y rojo. El trabajo de innovación estética de Gilera se ha llevado hasta sus últimas consecuencias, desde el frontal al colín, desde la cúpula a los laterales, pintados en el mismo color que el aluminio.

Por lo demás, la CX recurre al material que tan buen juego ha dado en las SP, como son el chasis de doble viga en acero, motor con admisión por láminas al cárter, etc. El desarrollo de este último afecta a la válvula de escape y a la distribución del cilindro. En la primera se abandona el mecanismo centrífugo como responsable del control de la válvula en favor de un sistema electrónico. Mayor precisión del instante de apertura y menor mantenimiento (la válvula se limpia sola al girar el contacto) son las razones. En marcha la diferencia es inapreciable, muy al contrario que lo referente al cilindro, que da mucha suavidad a bajo régimen y gran capacidad de estirar hasta casi llegar a las 12.000 r.p.m., en que se encuentra la línea roja. La finura y limpieza con que responde a pequeñas aperturas de gas saliendo de una curva son también dignas de elogio. Claro que todo esto se logra cuando el motor se encuentra perfectamente afinado, algo que no siempre recibe el cliente en su moto de serie.

Entre las dos personalidades del motor se escucha con claridad el momento en que se abre la válvula de escape, y el dócil y servicial doctor Jeckyll se transforma en un ruidoso y potente Mr. Hyde. Resulta casi sorprendente que Gilera haya conseguido homologar una moto tan escandalosa como es la CX por encima de 8.000 r.p.m. En muchas ocasiones, especialmente cuando la moto no está totalmente caliente, el motor se atasca al acelerar en primera en el punto en que debería abrirse la válvula de escape, tosiendo sonoramente. No hay más remedio que cambiar a segunda, abrir gas a fondo y, ahora sí, enlazar sin sobresaltos el bajo régimen con el alto.

## CIVILIZACION

La elasticidad del motor es tan sobresaliente que las relaciones de cambio parecen mejor elegidas que las muy criticadas de la SP, aunque hay cierta contradicción entre el «comunicado de prensa» de Gilera, la ficha técnica y la propia realidad. En el primero se asegura que el cambio está particularmente estudiado para la CX y que el desarrollo final es largo para mantener buenos cruceros a bajo régimen aprovechando las bondades aerodinámicas del carenado; la ficha técnica da los mismos datos que en la SP 02, y la sensación a los mandos es que el desarrollo final es algo corto. Nuestro sistema de toma de datos nos ha sacado de dudas, confirmando las mismas relaciones internas que en la SP, pero con un menor desarrollo final: de alcanzar las 12.000 r.p.m. reales en sexta (un sueño) «sólo» llegaría a 158,4 km/h. frente a los 168 km/h. de nuestra SP-02 de pruebas. Como el error de cuentavueltas es de unas 800 r.p.m. y la curva de potencia (que siempre publicamos con relación a las r.p.m. indicadas, no las reales, para que puedas sacarle más provecho en la práctica) muere por completo después de las 11.800 indicadas (unas 11.000 reales), encontramos que el desarrollo de serie impide que la moto pase, ni cuesta abajo y viendo en popa, de 145 km/h. aproximadamente (146 de radar en nuestra habitual recta de pruebas, 160 según velocímetro). Como ya comentamos con ocasión del estreno del nuevo sistema de toma de datos (n.º 1.217), la combinación de desarrollo corto y curva de potencia pintuaguda hace que la moto sea bastante insensible al viento o a la postura del cuerpo (144 km/h. en posición erguida). Con acompañante, el salto entre marchas hace imposible aguantar la sexta y nos tenemos que conformar con es-

## AL DETALLE

**Antirrobo:** Lateral sobre la pipa de dirección. Muy incómodo y de efectividad bastante dudosa.

**Retrovisores:** Minúsculos, de cristal plano y mal situados. Sólo sirven para chocar con tus brazos en maniobras ciudadanas. La integración de los intermitentes delanteros está muy bien resuelta, pero el conjunto flanea en exceso.

**Caballete:** Lateral y de plegado automático. Demasiado fácil que se caiga la moto al suelo al tocarla cualquier curioso.

**Asiento:** En dos partes. El del piloto es perfectamente anatómico y permite una gran movilidad sobre la moto, pero es durísimo en turismo. Se desmonta con llave, pero el sistema de fijación parece poco seguro. El pasajero tiembla al ver su porción, pero a la hora de la verdad no es particularmente mala.

**Herramientas:** Buen surtido, que incluye el pasador necesario para el tensado de cadena, en el gran hueco bajo el asiento.

**Gasolina:** Pequeño (11 litros) depósito de plástico oculto bajo la carrocería. Se accede con una trampilla con llave y no hay posición de reserva en el grifo, sólo un chivato en el tablero de nula confianza (nos quedamos tirados dos kilómetros después de que se quedase encendido de forma permanente).

**Accesibilidad:** Hay una tapa lateral desmontable a presión (se rompió uno de los tetones) para poder cambiar con facilidad la bujía. El resto es casi imposible. Desmontar el carenado es un verdadero trabajo de chinos, y ni siquiera se ha aprovechado el SSS y el basculante monobrazo para cambiar fácilmente las ruedas, pues no hay manera de sujetar la moto.

**Instrumentación:** Soberbia, 10. Un tablero de tipo automóvil con todo tipo de indicadores bien repartidos y presentados.

**Carenado:** Múltiples piezas con infinitos tornillos. La calidad de plásticos y acabados es óptima.

**Manillares:** Dos barras sujetas a una «tija» central. No hay vibraciones y su posición está acorde con la de estriberas y asiento.

**Mandos:** Otro 10. La copia de los copiones (las piñas japonesas de Honda, en este caso) está muy bien realizada. El pedal del cambio viene reglado muy alto, pero si lo bajamos un diente en el estriado tropieza con el carenado. El de freno es regulable.

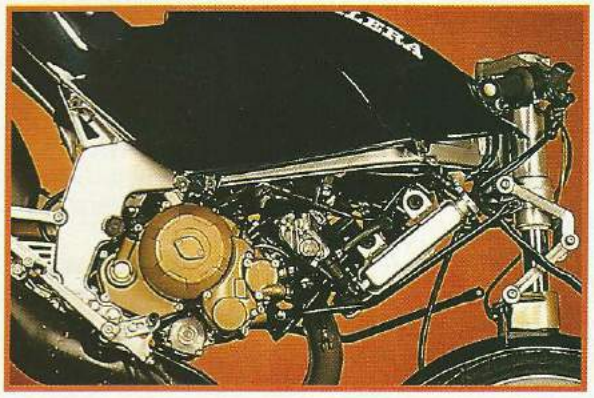
**Escape:** Poco ruidoso a bajo régimen, escandaloso arriba. El silenciador imita al de un cuatro tiempos, pero la salida real, evidentemente, tiene el diámetro esperable de un dos tiempos.

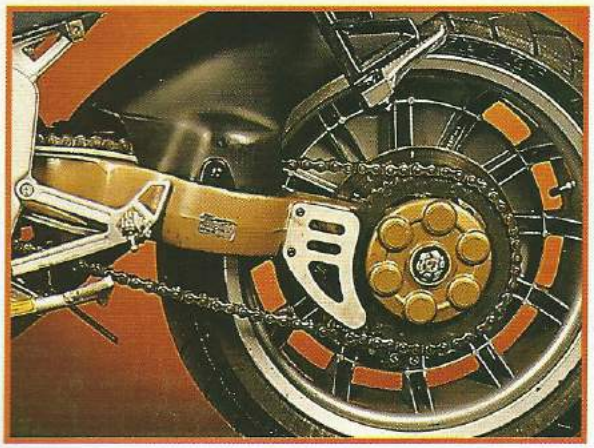
**Faro:** Muy perfilado, se integra a la perfección en la carrocería. La iluminación resultante es simplemente correcta.

**Equipajes:** No hay barra ni anclajes para pulpos en el colín. O arañas el carenado o te conformas con la mochila. Sobre el depósito no hay ni sitio para una bolsa por la postura tan agachada sobre la moto.

**Engrase:** El depósito de aceite está bajo la trampilla del de gasolina... y el de agua, muy próximo a él y mal identificado. Es fácil equivocarse y mezclar tan incompatibles fluidos.

**Llaves:** Una sola para contacto, bloqueo de dirección, asiento y depósito. La pena es que sea asimétrica, siempre una molestia. Da la sensación de que olvidaron el contacto a la hora de diseñar la moto y que lo acoplaron en el último momento en un lugar bastante incómodo.





tirar la quinta hasta el límite de la curva de potencia. Cualquier otra cosa pasa obligatoriamente por un cambio de desarrollo, carburación y encendido, método habitual en las revistas italianas según nos han comentado en alguna ocasión sus propios probadores.

En realidad, eso no es particularmente importante. Pensando en la vida real, sacrifico con gusto la velocidad punta de la SP en favor de la elasticidad, capacidad de recuperación y buenas maneras en bajo régimen de la CX. Con un cómodo crucero de 140 km/h. reales ya se puede ir por carretera y a cambio recibimos una mayor efectividad en turismo y ciudad. De esta forma, pensando exclusivamente en lo que nos da la moto por 549.900 pesetas sin matrícula (bastante menos que una SP-02), la CX tiene su lugar en nuestro mercado: originalidad y personalidad a espuertas, un motor elástico, unos acabados impresionantes... La moto en sí no va tan mal, especialmente teniendo en cuenta que la inmensa mayoría de sus clientes potenciales son motociclistas noveles que apreciarán más algunas de sus cualidades, como las mencionadas anteriormente, que los ya expertos que están un tanto de vuelta de esas cosas. (Ya sabes, casi nunca hay motos malas, sino compras erróneas).

Para estos últimos encontraremos numerosas contradicciones: el ruido excesivo a alto régimen y la posición muy agresiva e incómoda (tanto para el piloto como para el pasajero) nos hablan de carreras, pero las limitadas prestaciones y la tosquedad de la suspensión delantera anulan su faceta deportiva. Acabados y equipamiento de Gran Turismo, pero nula capacidad de carga y accesibilidad...

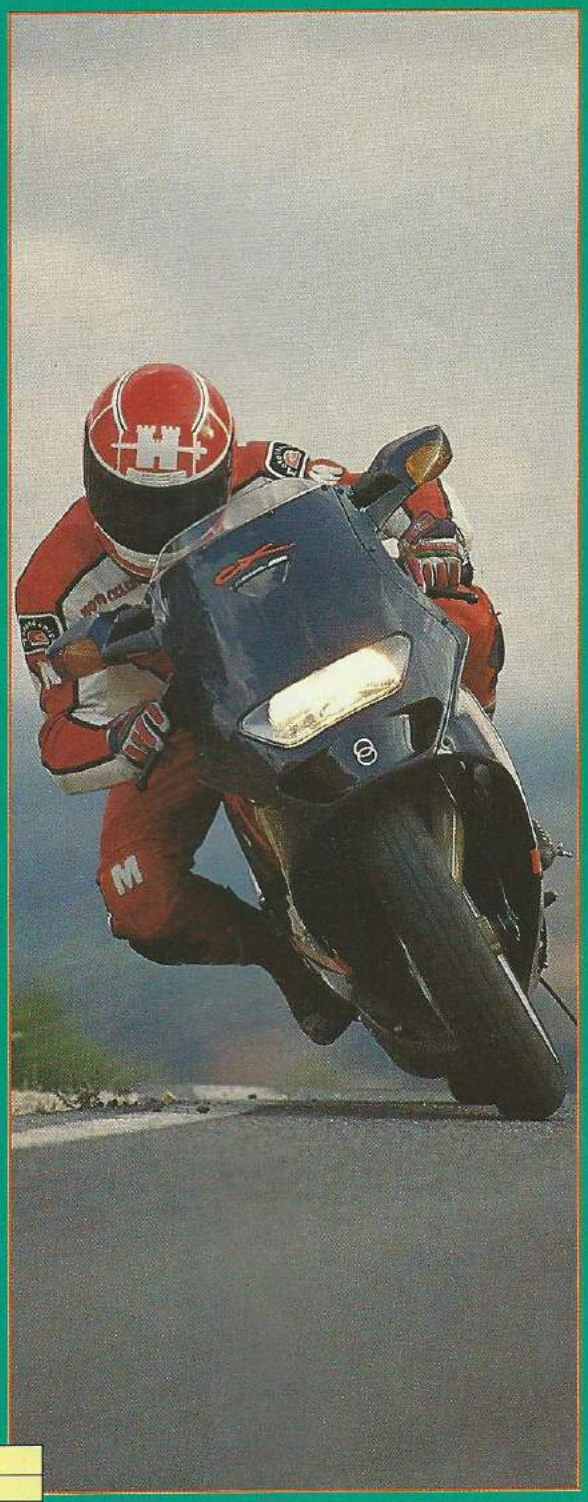
## TENTATIVAS

La CX es el primer intento de un fabricante en romper los moldes del motociclismo tradicional. El resultado es una confusa amalgama de buenas intenciones (acabados), marketing en estado puro sin justificación tecnológica (suspensión delantera y el «integrated security system», que se limita al letrero sobre el colín), compromisos empresariales (mantener la caja de cambios de la SP) y acumulación de ideas sofisticadas mal acopladas con la base de partida (aerodinámica). Pero por lo menos Gilera ha abierto el fuego, y eso ya no hay quien se lo quite. Ahora le toca el turno a los demás.

**César Agüí**
**Fotos: Jaime Olivares**

## FICHA TECNICA

| | GILERA CX 125 |
|---|---|
| MOTOR Tipo | Monocilíndrico dos tiempos refrigerado por agua. Admisión por láminas al cárter. Válvula de escape electrónica. Eje de balance. Engrase separado. |
| Cilindrada | 124,4 c.c. |
| Diámetro x carrera | 56 x 50,5 mm. |
| Compresión | 13:1. |
| Alimentación | Carburador 32 mm. sección elíptica. |
| Encendido | CDI. |
| Cambio | 6 marchas. |
| Desarrollos (km/h./1.000 r.p.m.) | I: 4,3; II: 6,1; III: 8,2; IV: 10,1; V:12,0; VI: 13,2. |
| Salto entre marchas (r.p.m. en línea roja) | I-II: 3.540; II-III: 3.073; III-IV: 2.260; IV-V: 1.900; V-VI: 1.090. |
| CICLO Bastidor | Doble viga en acero. |
| Basculante | Monobrazo en fundición de aluminio. |
| Suspensión del. | Monobrazo telescópico «SSS» 45 mm. Ø tubo, 100 mm. rec. |
| Reglajes | Ninguno. |
| Suspensión tras. | Monoamortiguador progresivo 135 mm. rec. |
| Reglajes | Precarga de muelle. |
| Freno delantero | Disco flotante 300 mm. pinza 4 pistones. |
| Freno trasero | Disco 240 mm. pinza dos pistones. |
| Rueda delantera | 120/60-17 en llanta 3,5''. |
| Rueda trasera | 150/60-17 en llanta 4,0''. |
| DIMENSIONES Distancia ejes | 1.370 mm. |
| Altura asiento | 780 mm. |
| Peso en seco | 120 kg. |
| Depósito/res. | 11/2. |
| VARIOS Instrumentación | Velocímetro, cuentavueltas, cuentakilómetros total y parcial, reloj horario, indicador de temperatura de agua. Chivatos de reserva de gasolina y de aceite, luz larga, intermitentes y punto muerto. |
| Colores | Negro-rojo. |
| Distribuidor | Moto Vespa, S. A. Julián Camarillo, 7. Madrid. |
| Precio | 549.900, sin matrícula. |
| Más información | MOTOCICLISMO n.º 1.199. |

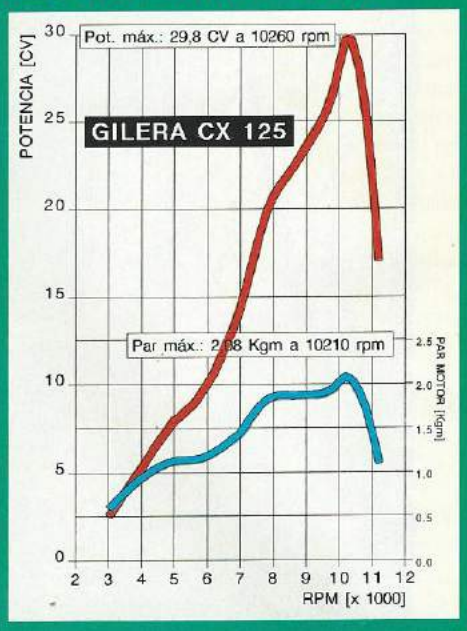


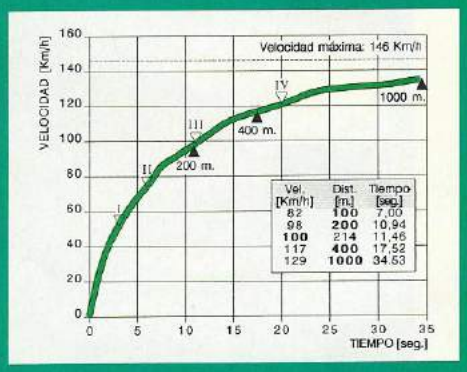
## BANCO DE POTENCIA

| | GILERA CX 125 |
|---|---|
| Potencia máxima al embrague | 29,8 CV. |
| Régimen de potencia máxima | 10.260 r.p.m. |
| Par motor máximo al embrague | 2,08 mkg. |
| Régimen de par motor máximo | 10.210 r.p.m. |
| Vel. lineal del pistón al régimen de potencia máxima | 17,3 m/s. |
| Relación peso/potencia | 4,05 kg/CV. |
| Potencia específica | 239,5 CV/l. |
| Temperatura ambiente | 23,0 °C |
| Presión atmosférica | 952,0 mb. |

Resultados obtenidos por el Banco de Potencia BOSCH FLA 203 de MOTOCICLISMO.

## POTENCIA Y PAR




## PRESTACIONES

| GILERA CX 125 | |
|---|---|
| Velocidad máx. (real/marca/r.p.m.) | |
| Solo tumbado | 146/160/11.500 |
| Solo sentado | 144/158/11.300 |
| Dos personas | 132/148/11.500 (5.ª marcha) |
| Acel. (seg./vel./fin.) | |
| 400 m. | 17,5/117 |
| 1.000 m. | 34,5/135 |
| 0-100 km/h. | 11,4 |
| 60-100 km/h. (6.ª) | 29,5 |
| Consumos (l/100 km.) | |
| Mínimo | 4,0 |
| Medio | 5,0 |
| Máximo | 7,5 |
| Autonomía media | 220 km. |
| Error vel. (marca/real) | 60/52;90/78;120/103 |
| Error r.p.m. (mar./real) | 6.000/5.620;9.000/8.600;12.000/11.180 |

Condiciones de la prueba:
T: 12 °C. P: 910 mb. viento: 3 m/seg., transversal

## FRENTE A FRENTE

| Modelo | Cilindrada (diám. x carr.) | Potencia CV/r.p.m. | V. máx. km/h. | Acel. 400 m. | Acel. 1.000 m. | Consumos min./med./máx. | Peso seco | Depós. litros | Precio | Prueba en n.º |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gilera CX | 124,4 (56,0 x 50,5) | 29,8/10.260 | 146 | 17,5 | 34,5 | 4,0/5,0/7,5 | 120 | 11 | 549.900 | 1.234 |
| Gilera SP 02 | 124,4 (56,0 x 50,5) | 30,4/10.600 | 168 | 15,2 | 29,2 | 4,1/5,5/7,3 | 120 | 13 | 579.000 | 1.193 |
| Cagiva Freccia | 124,4 (56,0 x 50,5) | 31,5/9.950 | 157 | 15,6 | 31,0 | 3,5/5,5/6,9 | 125 | 17 | 499.500 | 1.101 |
| Honda NSR 125 F | 124,8 (54,0 x 54,5) | 29,8/9.670 | 150 | 16,4 | 32,5 | 4,0/6,1/8,0 | 108 | 12 | 485.000 | 1.225 |
| Yamaha Bikan | 124,0 (56,4 x 50,0) | 28,3/9.440 | 143 | 16,9 | 39,0 | 3,8/6,1/8,0 | 105 | 12 | 399.800 | 1.225 |
| Aprilia Europa | 124,8 (54,0 x 54,5) | 31,5/9.310 | 159 | 16,2 | 31,4 | 5,0/6,7/7,3 | 110 | 14,7 | 499.700 | 1.225 |