

PRUEBA

GILERA SPO1 125

MUY ESPECIAL

De vuelta al mundo real de calles y carreteras, la explosiva Gilera SPO1 se enfrenta a un desafío más complicado que el circuito. ¿Qué hace una 125 como tú en un sitio como éste?

www.motosclasicas80.com

info@motosclasicas80.com





www.motoelasicas80.com



info@motoelasicas80.com

UN abismo separa a las modernas octavo de litro de aquellas Crono o Streaker de nuestros sueños juveniles. Paso a paso han aparecido modelos cada vez más potentes, más completos, más «moto grande». Hablando de Gilera, una marca cuyo renacimiento ha estado en buena parte basado en este segmento del mercado, podemos recordar las TG de aire del '82, las RV ya con agua y monoamortiguador del 84 y las KZ del 86, pioneras de las modernas KK (depósito bajo el motor). MX1 con chasis «Deltabox» o su hermana la MXR.

Pero llegan los '90 y Gilera ha decidido dar un nuevo golpe de timón hacia rumbos no ya deportivos, sino descaradamente «racing». Hay escasos ejemplos en la moto de carretera de situaciones como ésta, comunes en la moto de campo. Sobre su filosofía y comportamiento en circuito ya hablamos la semana pasada, con ocasión de la prueba en el circuito de Jerez, así que nos ceñiremos aquí al uso que le dará la inmensa mayoría de sus futuros propietarios en la vida diaria.

Duros rivales le esperan en ese campo, aunque cuando llegue la comparativa con las Aprilia, Cagiva, Honda, etc., habrá que hilar más fino. De momento, el enemigo está en casa y la propia Gilera ha dado ya el primer aviso, al mantener en su gama la MXR como opción orientada hacia un uso menos deportivo que la SPO1. Nuevos colores para el '90 refuerzan la versión MXR. ¿Dónde hay que situar pues a la SPO1?

Entre curva y curva, sin duda. Antes de profundizar en ella, conviene echar un pequeño «jarro de agua fría» entre algunos de los que ya han caído presa de la fascinación «01», esos mismos que han mandado cartas impacientes pidiendo su prueba a fondo y que se agolpan hoy en los escaparates de los afortunados concesionarios que ya disponen de motos. Esta Gilera no es una «anti-Freccia» o «anti-Aprilia». Su reino no es de este mundo.

Seguramente el párrafo anterior sólo habrá servido para sobrecalentar más aún muchas mentes y es que, dos semanas después de haber recibido la moto, es difícil evitar seguir mirándola con pasión y codicia. En términos de especialización y promesas deportivas, la Gilera SPO1 sólo tiene parangón en nuestro país con la Honda RC-30, y eso ya es decir mucho. Pero antes de llegar a conclusiones definitivas hay que hablar un poco de la moto.

El ingeniero Lucio Masut, ahora en el departamento de scooters

(Piaggio-Vespa), ha diseñado la última generación de Gileras 125. Entre ellas las MX1 y esta SP. Ambas comparten el chasis «Deltabox» en acero estampado, con basculante de aluminio (fundición), y por tanto las excelencias de su comportamiento dinámico, a pesar de ciertas diferencias.

La más importante es el crecimiento de la llanta trasera, de 16" a 17", y con garganta capaz de albergar un fantástico 130/70. Delante se conserva el mismo 100/90-16. Las suspensiones tienen tarados claramente distintos, más blandos, como corresponde a una utilización preferentemente solitaria. Aun así basta con tensar generosamente el muelle trasero (se necesita una enorme llave plana) para acertar pasajero sin bailes ni topes. Delante también hay posibilidad de regular la precarga del muelle, pero aquí la elección depende del tipo de asfalto, aunque casi siempre nos gustó la más blanda. En caso contrario se descompensa un poco con la trasera y, además, puede rebotar en aceleraciones sobre baches. Nunca nos hizo topes ni frenado salvajemente en Jerez, aunque el hundimiento (130 mm. de recorrido) es considerable. El tacto en carretera abierta es mejor. De todos modos prefiero el de la MX1, con un hidráulico claramente más efectivo. Quizás sea sólo cuestión de densidad de aceite.

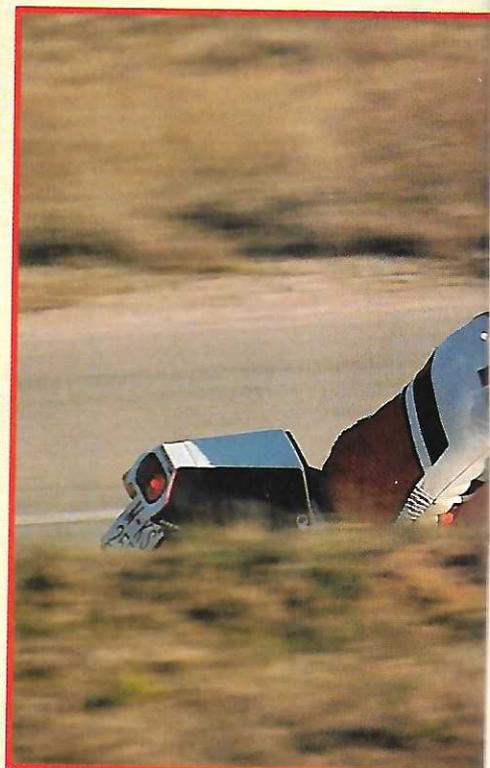
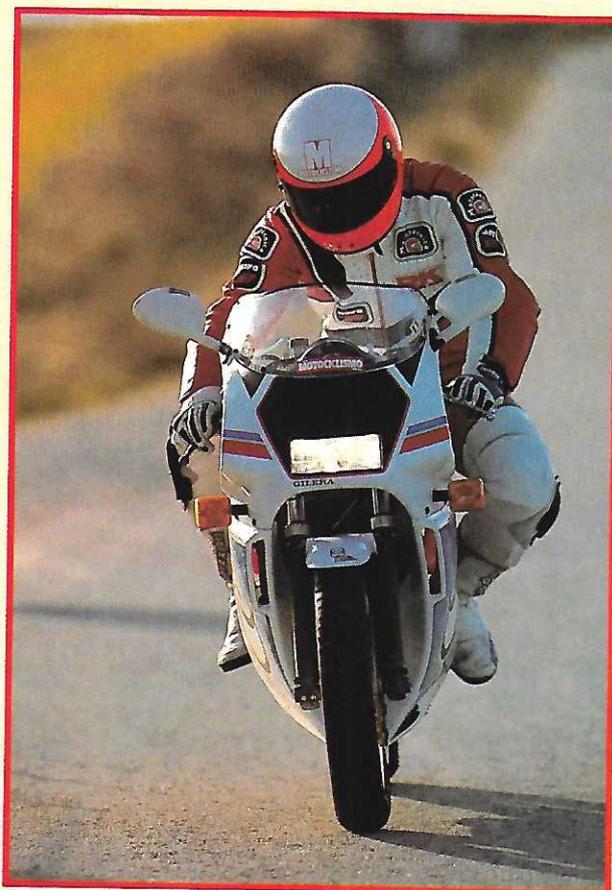
Las dos suspensiones van «sueltecitas» de hidráulico, pero la geometría general (26 grados de lanzamiento) evita cualquier manejeo. ¿A costa de falta de manejabilidad? ¡No! El centro de gravedad está claramente alto, en el más puro estilo de G. P. y la posición de conducción recuerda la de una Yamaha TZ «carreras cliente»; asiento muy alto y atrasado. La transferencia de masas en frenada, curva o aceleración es evidente y también se puede jugar (como hicimos en circuito) con la posición del cuerpo para modificar el comportamiento de la moto.

Habíamos quedado muy satisfechos de sus maneras en circuito, la carretera es muy diferente, pero... ¡Sin problemas! Las carreteras bacheadas de nuestras montañas no rechazan a la SPO1 como a algunas 125 antiguas. Se puede atacar a fondo, disfrutando de una agilidad en curvas lentas o enlazadas que aniquilará inmediatamente a cualquier moto grande. En lo rápido, la confianza es tal (sin los temores que aparecían en circuito al acercarse a límites impensables en carretera abierta) que se echa de menos una buena manada extra de caballos. El chasis podría con ellos.

No en vano los italianos aprovechan estas partes ciclo para montar motores trail monocilín-

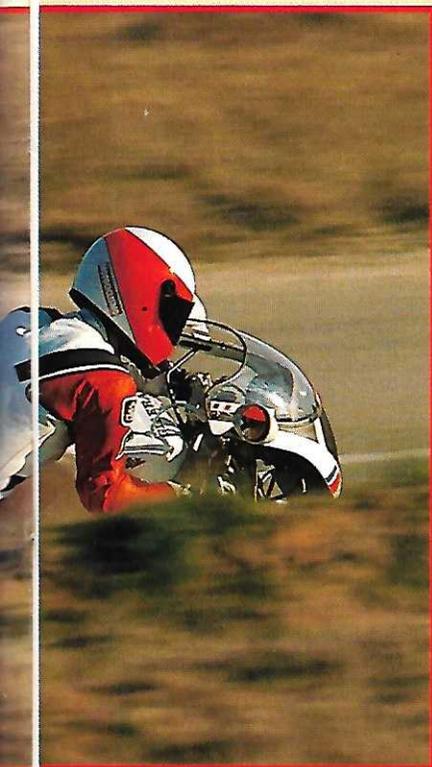


Por chasis, motor, posición de está más cerca de los circuitos y las otra 125 del mercado. A cambio, exige





conducción y tacto, la SP01 carreteras viradas que cualquier al máximo al piloto.



dricos 4 T, de 600 c.c. y 50 CV, para correr en «Sound of Singles». (¿Y un motor de RD 350? ¿Quién será el primero en atreverse a montarlo?)

A nivel frenos se puede pensar lo mismo, a la vista del enorme disco delantero de 300 mm., con pinza de cuatro pistones y latiguillo metálico, pero, como comenté la semana pasada, las pastillas son muy duras y su comportamiento queda simplemente a la altura de la potencia disponible. Sin objeciones (aunque sin excesivos halagos), pero la verdad es que el disco de 260 mm. de la MX-1 tenía mejor comportamiento. Eso sí, llama menos la atención que éste...

El trasero es excesivamente potente. Ya lo era en la MX-1, pero cabe la excusa de la utilización con acompañante. Aquí, con la mayor transferencia de masas hacia delante al frenar, es mejor no tocarlo, porque bloca muy fácilmente en esas circunstancias. Un buen truco para evitarlo es practicar algunas estrías en la pastilla (siguiendo la dirección del movimiento del disco) para disminuir su superficie de contacto, en un 40 por ciento aproximadamente.

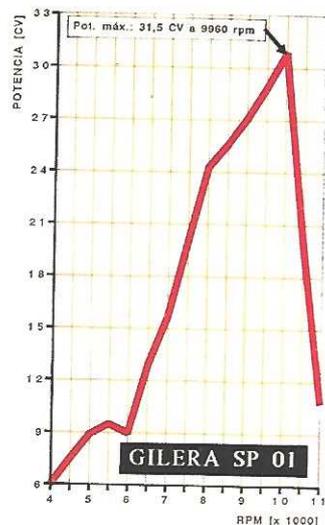
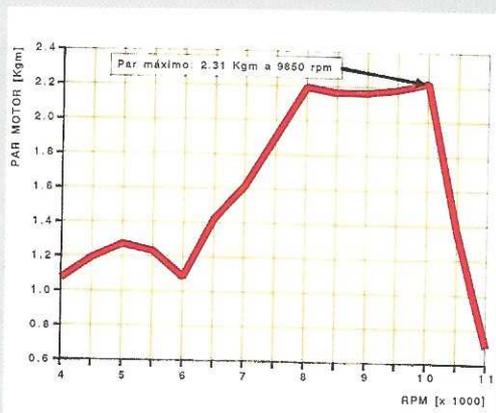
El tacto del chasis es una permanente incitación a la guerra. Una inocente curva en ciudad, unas «eses» enlazadas de acceso a la autopista y te encontrarás acoplado sobre el depósito y sacando rodilla. A pesar de la aparentemente forzada posición de conducción, no es una moto cansada de llevar en su elemento. Por el contrario, se nota que se ha pensado en pilotos de tamaño «natural» y uno se encuentra cómodo. Hay sitio para meterse dentro de su baja cúpula y, aunque muy tumbado, no se está encogido. La lámina de foam que recibe el nombre de asiento apenas filtra los baches (peor es el trozo de espuma de una verdadera moto de G. P.), ¡menos mal que las suspensiones son suaves! ¿Pero, no es esto una moto de carreras? Hay que fijarse entonces en la forma del depósito y en el perfecto ángulo y caída de los semimanillares por debajo de la tija.

Otra cosa es el pasajero. O ríe o llora. La cubierta del colín se elimina con un simple tornillo para dejar paso a la mínima expresión de lo que se puede llamar asiento. Las estribas están muy altas. El mensaje está claro. Si quieres llevar a alguien hasta la siguiente esquina, puedes hacerlo, a condición de que él también esté dispuesto a llevar posición «racing», pero olvídate de cualquier viaje medianamente serio. Muchas veces decimos que los pasajeros van mal, y luego te los encuentras en

FICHA TECNICA

	Gilera 125 SP01
Motor	Monocilíndrico, dos tiempos, refrigerado por agua, con admisión por láminas directas al cárter y válvula de escape APTS
Distribución	Seis conductos de transferencia y tres de escape.
Diám. x carrera	56 x 50,5 mm.
Cilindrada	124,3 cc.
Compresión	13 a1
Carburadores	Dell'Orto PHBH 32 RD
Encendido	Electrónico CDI de avance variable
Batería	12 V. 9 Ah
Cambio	6 velocidades.
Embrague	Multidisco en aceite.
Trans. secundaria	Cadena Desarrollo 14/38
Chasis	Doble cuna en U Tipo Kobas en acero
Sup. delantera	Horquilla telescópica.
Recorrido	130 mm
Reglajes	Precarga de muelle.
Susp. trasera	Suspensión trasera progresiva «Power Drive».
Recorrido	140 mm
Reglajes	Precarga de muelle.
Rueda delantera	2,50 x 16"
Llanta/neumático	Michelin A39 100/80 x 16
Rueda trasera	3,00 x 17
Llanta/neumático	Michelin M39 130/70 x 17
Freno delantero	Simple disco.
Diámetro/Pinzas	300 mm./Doble pistón.
Freno trasero	Simple disco.
Diámetro/Pinza	240 mm /simple pistón.
Longitud total	1.950 mm.
Anchura máxima	670 mm.
Altura asiento	780 mm
Dist. entre ejes	1.350 +/- 20 mm.
Peso en vacío	116 kg.
Peso lleno	131 kg.
Reparto de peso	—
Precio	567.000 ptas.

BANCO DE POTENCIA



DE MIL EN MIL

GILERA SP 01

Revoluciones	Potencia (CV.)	Par motor (mkg.)
2.000	—	—
3.000	—	—
4.000	6,0	1,07
5.000	8,9	1,27
6.000	9,0	1,08
7.000	15,7	1,61
8.000	24,3	2,19
9.000	27,1	2,16
10.000	30,9	2,22
11.000	10,8	0,70
12.000	—	—

Resultados obtenidos por el Banco de Potencia Bosch LPS 002 de MOTOCICLISMO

	Gilera SP 01
Potencia máxima a la rueda (según DIN 70 020)	27,4 CV
Potencia máxima al embrague	31,5 CV.
Régimen de potencia máxima	9.960 r.p.m.
Par motor máximo a la rueda	2,02 mkg.
Par motor máximo al embrague	2,31 mkg.
Régimen de par motor máximo	9.850 r.p.m.
Vel. lineal del pistón al régimen de pot. máx.	16,8 m/s.
Pérdidas de transmisión entre rueda y embrague al régimen de potencia máxima	15,1%
Relación peso/potencia (rueda)	4,38 kg/CV.
Potencia específica (rueda)	220,0 CV/l.
Temperatura ambiente	17,0 °C.
Presión atmosférica	937,0 mb.

El comportamiento de la Gilera 125 SP 01 en el banco responde a lo experimentado en carretera y circuito. La potencia es escasa hasta 6.000 r.p.m. (la moto se limita a avanzar) donde aparece un bache de potencia, inicia el despegue a continuación y ofrece lo mejor en una estrecha banda comprendida entre 8 y 10.000 vueltas. Pa-

sado este régimen el motor se muere irremisiblemente, por lo que se hace imprescindible cambiar de marcha con anterioridad.

Si queremos rodar deprisa no se puede salir de este pequeño intervalo casi de carreras, en el que este motor muestra la dinamita que hay en su interior.

carretera, tan contentos, con las manos sobre el depósito, pero esta vez va en serio.

MOTOR

La brillante concepción del nuevo motor con admisión directa al cárter no puede brillar completamente en la SP por incompatibilidad entre su curva de potencia y sus relaciones de cambio. Aun así hay un claro avance respecto al motor MX1-MXR, que era más puntiagudo todavía, y encima «no corría». Este sí, y se encuentra a la altura de las reinas de la categoría, la Aprilia AF-1 y la Cagiva Freccia C-12.

A bajo régimen es un civilizado

«ciclomotor», literalmente. Se puede circular tranquilamente en ciudad en marchas cortas cambiando a 5.000 r.p.m. entre atascos, aunque si abres bruscamente el acelerador pasará lo mismo que

con un ciclomotor: nada. A partir de aquí entramos en una segunda zona de potencia, hasta 7.000 r.p.m., en que parece una 75. No corre mucho, pero ya aguenta marchas largas (4.ª y 5.ª en llano) pa-

ra poder subir un poco la velocidad, sin necesidad de abrir la verdadera caja de Pandora que aparece a alto régimen.

Hasta entonces, el ruido y el consumo son bajos, y, por tanto, muy adecuados para ciudad, pero las prestaciones son más dignas de una 50 c.c. «repli-racer» japonesa que de una 125 de los '90. Pero... arriba del todo sube de vueltas de forma explosiva y excitante.

En circuito nos veíamos obligados a movernos por encima de las 8.800 r.p.m., pero en carretera el primer tirón, desde las 7.000 r.p.m., es utilizable en marchas cortas saliendo de los ángulos. Se gana mucho en una marcha menos a más vueltas, pero el motor sube redondo

PRESTACIONES

Este recuadro se nos ha quedado por causas de fuerza mayor en blanco en esta ocasión. Intentamos comprobar aceleración y velocidad máxima de la SP01, pero el mal tiempo, viento de través, muy fuerte y racheado, falseaba totalmente los resultados. Este es, pues, un importante aspecto de la prueba que queda pendiente y que ha sido imposible resolver antes del cierre de esta revista. Lo antes posible nos comprometemos por supuesto a viajar con la SP01 hasta nuestra recta de pruebas, para ofrecerlos con precisión y fiabilidad todos sus resultados. De momento nos tuvimos que conformar con verificar sólo consumos, también influidos por el viento, y que oscilaron entre 6,5 litros como media y 7,2 litros como máximo en carretera y autopista.

hacia regímenes y potencias altas. En las tres últimas relaciones hay que estirar sin piedad, y es que la caída de vueltas al cambiar es tal que es demasiado fácil quedarse por debajo de la zona de potencia. Toda una diferencia con las impresiones de la toma de contacto en Italia del número 1.123, en que se hablaba de «relación cerrada y accionamiento preciso». ¿Sería un prototipo con cambio especial? Además de cambio abierto hay que contar con un selector y palanca que no colaboran. De vez en cuando nos obsequió con algún punto muerto. La palanca no tiene reenvío, sino que viene invertida desde el propio bloque motor. Su ángulo de incidencia en el pie no es adecuado y subir marchas obliga a mover todo el pie un poco hacia arriba, no sólo girar el tobillo.

Un verdadero enigma es la selección de las relaciones hecha por Gilera. La primera es tan corta que permite salir con dos personas de los semáforos sin patinar apenas el embrague, ni subir de 4.000 r.p.m. ¿Para qué? Un inicio así obliga luego a unos saltos entre marcha muy grandes para cubrir, con seis relaciones, desde ahí hasta una sexta de unos 16 km/h. cada 1.000 r.p.m. O se ponen siete marchas, como en la Cagiva Freccia, o se parte de una primera más larga, que permita cerrar el resto del cambio. Nadie se hubiese quejado de problemas en los semáforos en una moto como ésta, aunque se hubiesen vendido muchos discos de embrague de recambio...

Todo esto se nota más en conducción un poco relajada. Un cruce de 145 km/h. reales en sexta es fácil y cómodo, pero una pequeña racha de viento, una subida o un titubeo para adelantar, te obligan a reducir y acelerar a tope nuevamente para llegar otra vez a 10.200 r.p.m. y volver a cambiar siempre antes de que actúe el «corte de encendido natural» que existe a ese régimen. Muy fatigoso y un poco desagradable. Después de haber comprobado hasta la saciedad que es imposible llegar en ninguna circunstancia a 10.500 r.p.m., uno se olvida de que la línea roja está a 11.000 r.p.m. Esto no servía para nada en nuestra moto de pruebas. Trataremos de averiguar por qué.

En una buena carretera de curvas, plenamente concentrado en lo que se está haciendo, los problemas son menores. La atención que exige el cambio se convierte en un ingrediente más del cóctel «racing» que es la SPO1. Un cóctel bellísimamente presentado. No falta detalle, empezando por los dorsales negros y terminando por los soportes rápidos de competición para el

carenado. Los acabados son excelentes, y si pensamos en que «sólo» cuesta 567.000 ptas. frente a las 585.000 ptas. de una Freccia la sonrisa se acerca a las orejas. ¡Cuánta belleza por ese dinero! No importa que los colores sean una clara réplica de la Suzuki de Schwantz. Mejor así.

Son muchos detalles a mencionar. La bomba de freno (en dorado... por favor) con pequeño depósito separado, es sólo familiar para los habituales del paddock de un circuito, lo mismo que el doble tapón del depósito. Por cierto, es muy importante vigilar que no te echen gasolina en el depósito de aceite o viceversa. Son iguales y usan la misma llave (otra para el contacto). También hay que tener cuidado con no llenar el de gasolina a tope, porque el respiradero de competición no tiene laberinto y el sobrante se escapa por el tubo de plástico «pringándolo» todo.

Entran por los ojos el guardabarros trasero, anclado al basculante (rozaba con la rueda en nuestra moto), las estriberas con sus soportes y el colín de gráciles formas. La caja de herramientas está debajo de él y hay que recurrir a la chapa-destornillador del llavero para desmontarlo y poder acceder a la llave de bujías, etc. El depósito («de verdad», no como en las MX-1), bascula sobre su parte posterior (con desmontaje tipo G. P) y permite rápido acceso a filtro de aire y culata.

Por su diseño y buenos detalles, la SPO1 nos ha cautivado... al más puro estilo italiano. Grandes virtudes manchadas por lagunas a veces inexplicables, como esa combinación de curva de potencia puntiaguda y cambio abierto.

Debido al mal tiempo, con fuerte viento lateral que habría falseado los resultados, no hemos podido comprobar con la SPO1 su velocidad máxima. Sin poder enfrentarla a la pistola de radar, habrá que esperar a la comparativa de las 125 c.c. para ver si es capaz de acreditar esos 170 km/h. de los que se habla en Italia, y que la convertirían en la más rápida de su clase. ¡Paciencia!

Es importante conocer este dato, pero aun a falta de ello, los puntos más destacables de la SPO1 se refieren, además de lo que está a la vista de todos, a un inigualable comportamiento de chasis. En lo demás, ciudad, viajes, elasticidad de motor, la SP elige claramente a sus propietarios entre aquellos para los que estos apartados son secundarios. Ellos serán, seguro, muy felices con ella.

César Aguiré

Con la colaboración de: Luis D'Antin
Fotos: Emilio Jiménez

La técnica

GILERA 125 SPO1

SOFISTICACION

La Gilera SPO1 es, por ahora, el miembro más joven de la familia de las 125 ultradeportivas. Para obtener las mejores prestaciones de la categoría no se han escatimado medios técnicos. A continuación los analizamos.

La pequeña SPO1 supone un destacado avance respecto a la penúltima Gilera 125, la MXR. Aunque hereda algunos elementos de ella, en otros, especialmente el motor, introduce importantes novedades.

Se trata de un monocilíndrico dos tiempos, refrigerado por agua, con válvulas de admisión y escape. La de admisión es una caja de láminas que conduce la mezcla directamente al cárter (principal diferencia con respecto a la MXR). Su diseño es excelente, salvo por la excesiva distancia entre la caja de láminas y el cárter de precompresión.

La mezcla asciende al cilindro a través de seis conductos de transferencia, dos en la parte trasera y otros dos a cada uno de los lados del cilindro. Los gases quemados se evacúan por medio de una lumbrera central y dos pequeñas lumbreras laterales, que se abren antes que la principal. La válvula de escape es la habitual de Gilera, denominada APTS, con control centrífugo en función del régimen de giro del motor. El cilindro de obturación incorpora, además del rebaje central para la lumbrera principal, dos pequeñas regatas para las lumbreras auxiliares. El pistón luce dos segmentos y una cabeza muy plana. La fábrica recomienda sustituir segmentos cada 8.000 kilómetros.

La parte interior de la culata presenta una forma muy peculiar. La cámara de combustión no está labrada en el plano de la culata, como es habitual. Por el contrario, sobresale del plano y se introduce en el cilindro, para mejorar la estanqueidad, aun a costa de aumentar la altura total del motor.

Justo tras el cilindro, y encima del cigüeñal, se encuentra el eje de equilibrado, que disminuye las vibraciones propias de las monocilíndricas a niveles tolerables.

El tubo de escape es un genuino tubarro, y su nivel sonoro a alto régimen se debe encontrar en el límite de la legalidad. El carburador es un Dell'Orto de 32 mm. de diámetro (el más grande de su categoría), la bomba de engrase separado es Mikuni y el encendido un Motoplat de avance variable. La bomba de agua es impulsada por

el extremo derecho del cigüeñal, y su caudal máximo es de 22 litros por minuto. El peso total del motor asciende a 25 kilos.

En Italia se ofrece como opción el arranque eléctrico (con un sobreprecio de 300.000 liras), en España los equipa de serie.

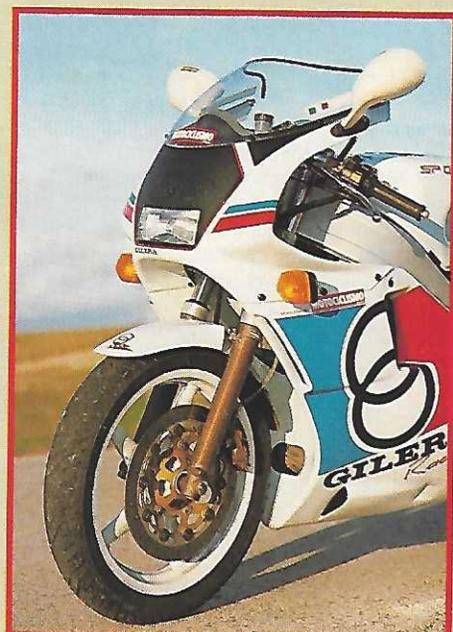
Según nuestro banco de potencia Bosch LPS 002, la pequeña Gilera llega a proporcionar 27,4 CV. a la rueda a 9.960 r.p.m. A ese régimen, la velocidad lineal media del pistón es de sólo 16,76 m/s. y la potencia específica alcanza el importante valor de 253,4 CV/l. El parámetro que se suele utilizar para medir el grado de rendimiento de un motor es la presión media efectiva, que en la SPO1 sube hasta 11,67 bar, cercano a los habituales en competición.

A través de los engranajes de dientes rectos de la transmisión primaria (relación 61/20=3,05) y un embrague de discos en baño de aceite (seis conductores y seis conducidos) la potencia llega al cambio de seis marchas en toma constante. De aquí pasa hasta la rueda trasera mediante una cadena Regina Industria de 5/8" x 1/4", con un piñón de 14 dientes y una corona de 38.

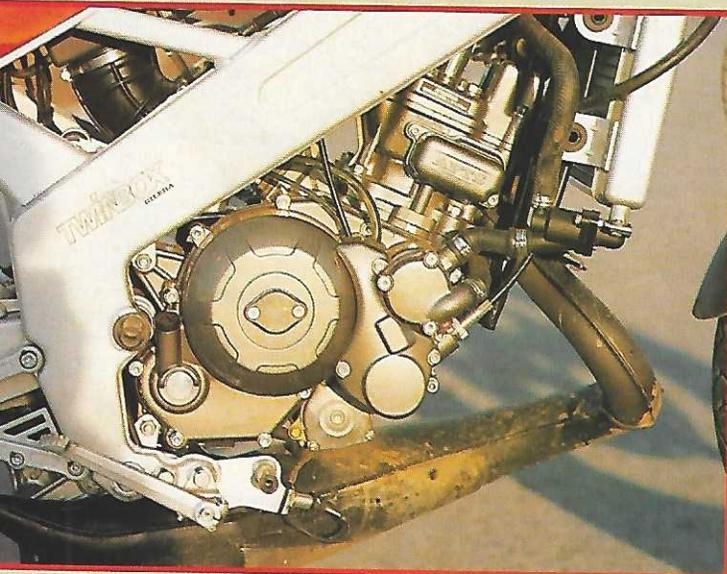
El chasis es el mismo tipo Kobas en acero (bautizado Twin Box) de la MXR, de la que también se aprovecha el basculante de aluminio y los soportes de estriberas. La parte posterior del chasis, también en acero, no es desmontable, pero sí lo es su tramo final (de sección circular) que soporta al sufrido pasajero y sus estriberas, el piloto trasero y el silenciador de escape. En la Copa Gilera italiana se desmonta este tramo y se sujeta el silenciador con un tirante al chasis (existe una orejeta soldada de origen a tal efecto).

La horquilla Marzocchi de 35 mm. de diámetro de barras y 135 mm. de recorrido sólo admite reglaje de precarga de muelle. Cada botella se rellena con 230 c.c. de aceite que han de sustituirse cada 8.000 km. La suspensión trasera emplea el sistema progresivo Power Drive y actúa sobre un amortiguador Boge, regulable en precarga de muelle, que permite un recorrido de rueda de 140 mm.

Las llantas son las preciosas



Estampa de competición: chasis que lo aguanta todo, un enorme disco delantero, velocímetro y los testigos luminosos desmontables para su uso en circuitos nuevo motor con admisión directa al cárter, arranque eléctrico y válvula de escape APTS.



Grimeca de cinco brazos de la MXR en medidas 2,50x16 y 3,00x17. Los neumáticos, Michelin A39 y M39 en dimensiones 100/80x16 y 130/70x17. También es Grimeca el equipo de frenos: un disco anterior de 300 mm. y un posterior de 240, accionados por pinzas de cuatro y dos pistones, respectivamente.

El equipo eléctrico consta de un plato magnético de 12 V/120 W. y una batería de 9 Ah. El acceso a los elementos mecánicos es sencillo: el conjunto formado por asiento, colín, piloto y matrícula se asegura con tres tornillos y una conexión eléctrica; el depósito de combustible tiene fijaciones rápidas (un tornillo y dos guías delan-

teras, como en las G. P.). El carenado, de dos piezas, se desmonta con facilidad.

La Gilera SPO1 resulta, analizando sus elementos por separado, un atractivo compendio tecnológico. Sin embargo, algunas deficientes relaciones entre las partes ensombrecen la categoría del producto final. El motor, por ejemplo, ofrece

una muy elevada cifra de potencia máxima, pero a cambio de una banda útil tan estrecha, que resulta del todo incompatible con un cambio de relación abierta. Por otra parte, la potencia, una vez sobrepasado el régimen máximo, no es que decaiga, sino que simplemente desaparece.

Luis Carlos Alcoba