

Rinaldi – replica

Gilera 125 C1 je posnetek modela, s katerim je Michele Rinaldi vozil v samem vrhu svetovnega motokros prvenstva – Motocikel je odličen na ne preveč strganem terenu

Italijanska tovarna motociklov Gilera je na motokros terenu doma že zelo malo časa, pa je kljub temu uspeła svoje motocikle v rokah Rinaldi v Rinaldija uvrstiti v sam tekmovalni vrh 125 kubičnega razreda.

Model 125 C1 »replica« je namenjen širokemu krogu tekmovalcev, javnosti pa je bil predstavljen na lanskem salonu motociklov v Milanu.

Prve resne krosistične korake so pri Gileri napravili šele v letih 75 in 76, ko so se posvetili okvirom in drugi opremi kros motociklov. Začeli so z vzmetenjem, lamelami za kontrolno sesanja v valju, pa vodnim hlajenjem in pristali na mono vzmetenju zadnjega kolesa. To bi bila v glavnem groba razvojna pot Gilerinih kros motociklov, ki jo je stalno spremljala tudi tekmovalna plat. S prihodom specialista za dvotaktne motorje ing. Jan Witteveena ter tekmovalci, kot je Michele Rinaldi, pa je Gilera na pragu, ko se lahko popolnoma zanesljivo udeležiti boja za prestol v 125 kubičnem razredu.

KAKŠNA JE?

Okvir Gilere 125 C1 je dvojni kletka iz krom moličevnih cevi, ki tesno sledijo liniji motorja. Zadnja nihajka je v ležišču vpeta prek bronastih puš, izdelana je iz istega materiala kot okvir, le da je preselek cevi eliptične oblike. Okvir je tudi izdatno ojačan s pločevinastimi vložki.

Glava okvira je nagnjena pod kotom 27 stopinj, predtek prednjega kolesa znaša 124 mm.

Za prednje vzmetenje skrbi Marzocchijeva vilica z naprej izpostavljenjo osjo in kraki premera 38 mm ter hodom 295 mm.

Zadnji del motocikla je opt na dva CorteseCosso oljnopnevmatska blažilnika, ki zagotavljata zadnjemu kolesu hod 335 mm. Po naročilu pa tovarna vgrajuje tudi boljše Fox blažilnike.

V treh točkah je v okvir vpet kompakten Gilerin enovaljni dvotaktni motor, ki ima sesanje krmiljeno prek vrtečega se

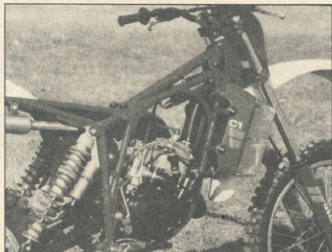


Gilera 125 C1 je dolga 2180 mm, široka 840 mm, visoka 1210 mm, sedež pa je visok 920 mm. V rezervoar gre 6,7 l goriva. Gume so dimenzij 3,00-21/4,00-18

koluta in upljinčaja ø 36 mm. V valju je šest preločnih kanalov, izpušni kanal je brez vmesnega mostička.

Za vžig skrbi španska Motoplat elektronika, vgrajena na levi strani motorne gredi.

Posebnost tega motorja je imo vodni hladilni sistem, ki ima vse cevi z vodo speljane na dobro zavarovanih mestih. Za kroženje hladilne tekočine skrbi mehanska črpalka, ki jo poganja polž z desne strani motorne gredi. Hladilnik je iz



Dvojni cevni okvir tesno objema motor ter je dodatno ojačan s pločevinastimi vložki ter cevnimi mostički

lahka litine, vpet v okvir prek slient blokov.

Sklopka je sedem ploščna v oljni kopeli, menjalnik pa je šeststopenjski, vlezan na igličastih ležajih.

Motor z osnovnimi merami 54 x 53,6 mm ima prostornino 122,8 kubika ter kompresijo 15:1 ter zmora litrsko moč 234 KM – na kolesu 12,3 kW (29 KM) pri 11500 vrtljajih. Motor sicer ni kdo ve kakšna strašna konjušnica toda njegova velika prednost je, da ima moč razdeljeno na širokem območju vrtljajev, kar pomeni, da je lahko vozen.

Motocikel brez goriva tehta 92 kg, kar je v mejah konkurence. Malce bi mu lahko zamerali blede barvno kombinacijo in že malce zastarele design, saj ima konkurenca motocikle živahnejše oblikovane, pa čeprav pri dirkalniku barva in obline niso na prvem mestu. Toda tudi oko zahteva svoje.

Tekmovalci pravijo, da Gilerin dirkalnik daje vtis trdega in grobega motocikla, ki zahteva precej voznikovega garanja – še najbolj na začetku. Z vajo pa se šele izkaže, da je motocikel izredno stabilen, čeprav malce mehak v prednjih »nogah«. Več težav je z zadkom motocikla. Tudi Fox blažilniki ne uspejo umiriti zadka, ki je najbolj neobgljen na izrazito neravnem terenu, kjer grba sledi grbi. Zato ima ta Gilera raje umirjene kros proge, kjer se zadrje vzmetenje bolje izkaže. Motor sam pa je dovolj močan in trpežen z lepo potegnjeno krivuljo moči, čeprav kakšen »konček« le ne bi bil tako zelo odveč. Zaradi prožnosti motorja tudi sklopka ne trpi, je pa že tako dovolj solidna. Menjalnik je tudi poslušen in zamerial bi mu lahko le predhod od prestavne ročice ter nekoliko trdote, ko je motor močno segreti.

Kot poslastica pa še cena, preračunana v dinarje, seveda: 137 tisočakov!