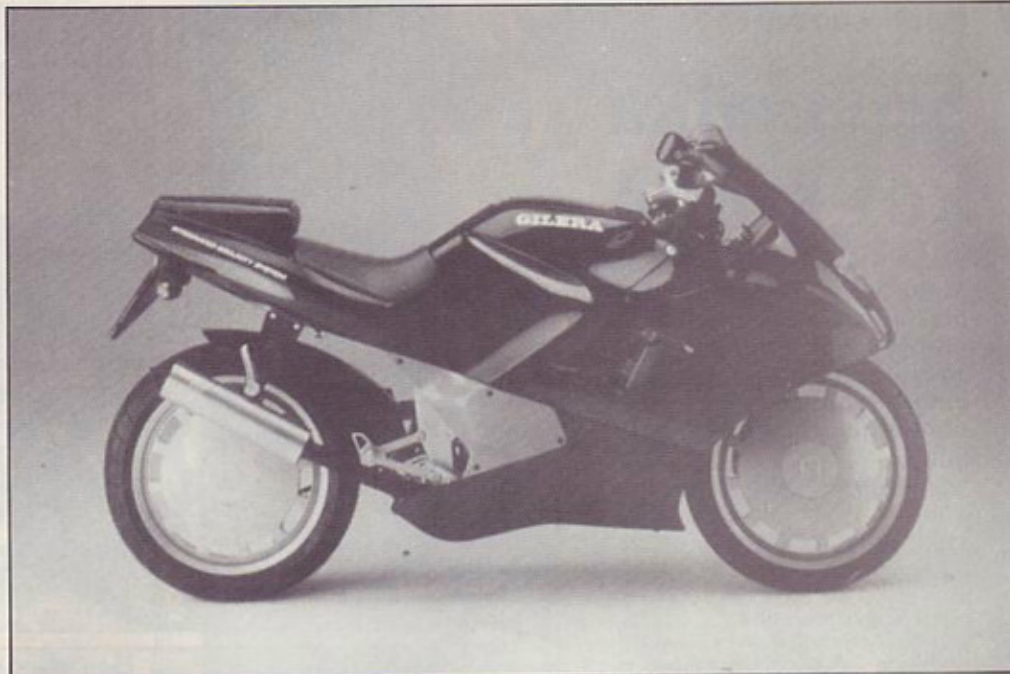


Predstavljamo vam – GILERA 125 CX

*Gilera 125 CX, oblikovno in tehnično
nevsakdanji in zanimiv motocikel.*



Brez konkurence

Gilera je v motociklizmu staro, legendarno ime. Zanimive motocikle so pri Gileri proizvajali, pa tudi dirkali z njimi, že daljnega 1926. leta. Do druge svetovne vojne so si pridobili v motociklizmu ugledno pozicijo. Pa tudi po vojni so vodili v tehniki, na športnem polju, tudi nekaj hitrostnih rekordov so si pridobili.

Gilera je prve resnejše poslovne šoke doživljala v letih 1968 in 1969, ko je vse kazalo, da bo firma zaprla vrata in tako sledila zatonu mnogih do tedaj vodilnih motociklističnih hiš. Na pomoč je s krepkim vložkom priskočila država, tudi Giuseppe Gilera je nepovratno vložil znatna sredstva, dokončna rešitev pa se je pokazala konec leta 69, ko je Gilera postala del združbe Piaggio.

Ime Gilera je tako preživelo. In proizvodnja tudi. Toda prave iskrosti pri Gileri ni bilo več, kar je bila vsekakor posledica dokaj okostenele politike hiše Piaggio. Šele v zadnjih nekaj letih je mogoče govoriti o tehničnem prebujanju italijanske hiše, ki je svojo prihodnost videla v športno ukrojenih motociklističnih razreda do 125 kubikov in cestno teren-skih motociklističnih večjih prostornin motorja. Priznati je treba, da je Gilera vsako sezono pripravila po kakšen zanimiv motocikel. Tudi v šport, kot ustrezen način oblikovanja podobe firme, so pričeli ponovno verjeti. Pa tudi cenovno je Gilera kotirala visoko. Kljub vsemu pa zadnje infor-

macije govore o slabo končanem poslovnem letu 90.

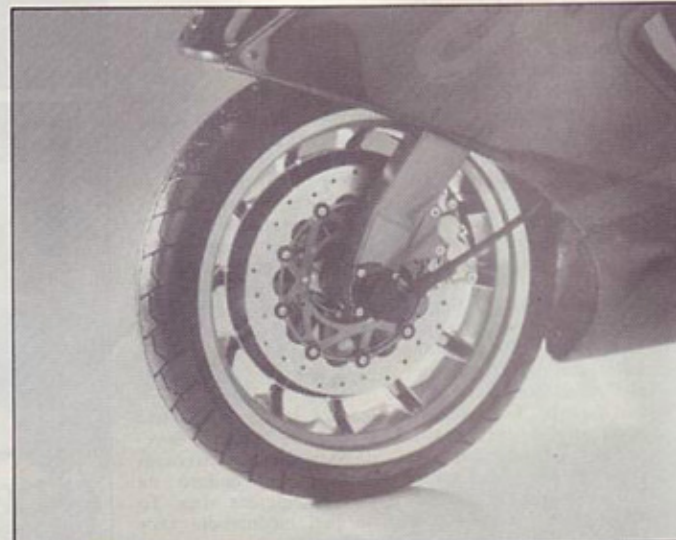
Tako se ne kaže čuditi dejstvu, da je Gilera za letos močno posodobila svoj proizvodni program. Ob tem pa upajo, da bodo motocikli kupcem všeč, saj so samo v Italiji v minulem letu izgubili kar 45% trga motociklov do 125 kubikov.

Gilera je ob koncu lanskega leta predstavila 7 novosti, ob modelu RC 600, ki so ga predstavili na salonu v Kölnu. Med novosti štejejo motocikel nord-west 600, cestno teren-ski križanec, športno izpeljanko modela enduro RC 600 R, crono 125 je evolucija modela s športnimi

apetiti SP-02, freestyle 125 je cestno-teren-ski križanec, apache 125 je motocikel enduro, isto velja za motocikel sioux 50. Velik poudarek pa je bil namenjen motociklu CX 125, modelu gran turismo, s kopico tehničnih posebnosti.

Študijski prototip motocikla CX 125 je bil varno zastekljen

V oklep vtisnjena bogata armaturna plošča.



Izstopa prednji del s špičastim nosom, enoročno vilico in obeženim kolesom.

Tehnični podatki

MOTOR: enovaljni – vodno hlajeni – dvotaktni – sesanje preko lamelnega ventila v karter – elektronsko vodeni izpušni ventil – vrtna x gib 56 x 50,5 mm – prostornina 124,38 kubikov – kompresijsko razmerje 13:1 – gred za dušenje vibracij – uplinjač Ø 32 mm – elektronski vžig – večploščna sklopka v oljni kopeli – 6-stopanjski menjalnik – električni vžig – električna napeljava 12V 120 W

OKVIR: twin box iz jeklene pločevine spodaj odprt – spredaj enoročna vilica s krakom Ø 45 mm in hodom 130 mm – zadaj enoročna nihajna vilica oprta na plinski mono blažilnik s hodom kolesa 135 mm – prednje kolo 3,50 – 17 z guma 120/60-17 – zadnje kolo 4,00-17 z guma 150/60-17 – spredaj kolot Ø 300 mm – plavajoči – zavorna čelada z dvema batoma – zadaj kolot Ø/ 240 mm s plavajočo čeljustjo z dvema zavornima batoma

DIMENZIJE: dolžina 1930 mm – širina 630 mm – medosna razdalja 1370 mm – višina sedeža 780 mm – suha teža 120 kg – rezervoar goriva 11 l – rezervoar olja 2,0 l



predstavljen javnosti na salonu v Milanu leta 1989. To je bila neke vrste poslastica, ki naj bi pričala o delovanju razvojne službe pri Gileri. Motocikel je bil v toliko različnih smereh nenavaden, da je bilo težko verjeti, kako bo nekega bližnjega dne učakal serijsko proizvodnjo. No, minilo je le slabo leto dni, ko so pri Gileri dano obljubo izpolnili in v Bologni pokazali, pa tudi dovolili otipati, svojega novinca.

Je CX 125 motocikel, ki mu je mogoče pripisati lepo prihodnost? Težko reči. Kajti s ceno 6.300.000 lir (z električnim vžigom) je drag in tako šestnajstletnikom težko dosegljiv. Toda po drugi plati je na moč originalen

in, kar to zadeva, brez konkurence. CX 125 odpira nov pogled v konstruiranju motociklov za mladostnike, ki so v svojih željah pogosto nepredvidljivi in naklonjeni modnim tokovom, nemalokrat na račun uporabnosti.

Za gilero CX 125 velja, da v zelo športno orientirano ponudbo v tem razredu prinaša duh gran turisma. Torej ob dobrih zmogljivostih tudi več ugodnosti v linijah, visok nivo udobja, nezahtevnost pri vožnji, veliko več varnosti in seveda tehnične izjeme. To pomeni, da so pri snovanju motocikla bolj mislili na uporabnika kot pa na izjemne zmogljivosti, kar je šibka točka športnih replik.

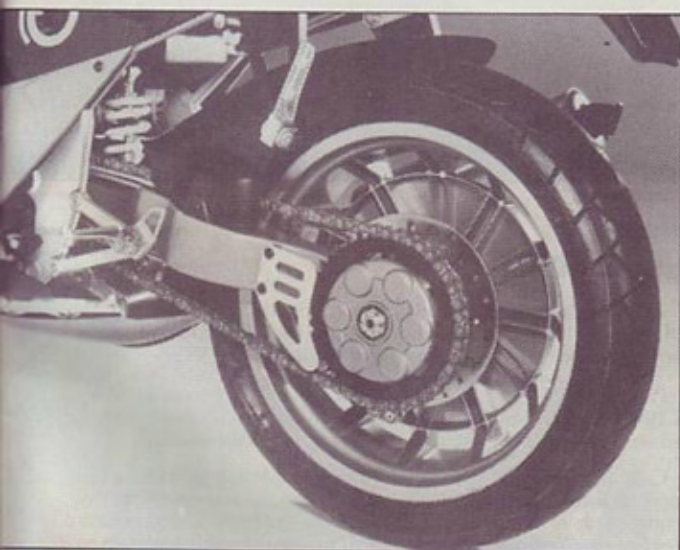
V motociklizmu napreduje razvoj s kratkimi koraki. Kajti že znane tehnične rešitve so večinoma dovolj dobre, tako da jih je težko preseči z novotarijami, ki često tudi finančno niso sprejemljive. Zato lažje govorimo o tehničnih izpopolnjevanjih, ki pa peljejo tudi v nove smeri. Tako opisano pot je vsekakor prešlo prednje vzmetenje motocikla. Od nekdanjih paralelogramskih vilic je minilo že veliko časa. Teleskopska vilica pa je bila desetletja optimum vzmetenja. Za dinamične lastnosti motocikla izjemno pomemben element je zadržal svojo zasnovo. Zboljšave so bile skrite očem, in sicer v obliki popolnejše hidravlike vilice, večji togosti (tu so se pojavile vilice upside-down), v možnostih nastavitve delovanja.

Gilera je videla svoj napredek v razvoju vzmetenja. Novi moto-

cikel CX 125 je tu revolucionaren. Močno spominja na francoski projekt ELF. Gilera je v sodelovanju s hišo Paioli (vzmetenje) izoblikovala prednje vzmetenje, imenovano single suspension system. To pomeni, da so natančno v vzdolžni osi motocikla postavili eno cevno nogo, ki nosi hidravliko oziroma blažilni element. Noga hkrati nosi v eni točki vpeto prednje kolo, ki ga je tako mogoče v kratkem času zelo enostavno sneti. Ponavsto oblikovano kolo pa hkrati objema zavorni kolot, ki tudi leži v osi motocikla.

Nova enoročna vilica ne preprečuje posedanja motocikla ob zaviranju. To je, recimo, slaba plat sistema. Prednost pred podobnimi izvedbami pa je, da ob večji togosti (za 40% v primerjavi s sistemi upside-down) in za 13% manjši teži ohranja prednosti teleskopske vilice: minimalna zračnost, velika okretnost motocikla levo-desno, stabilnost vpeta v glavo okvira.

Nova vilica je bila pogodu tudi stilistom, saj je zaradi specifične oblike dovolila prosto oblikovanje motocikla. Tako so lahko zasnovali motociklu tesno prilagajoči se oklep, ki se podaljšuje nad prednje kolo v zašiljen nos, zaradi katerega je bilo mogoče opustiti prednji blatnik. Oklep sam je čeden izdelek, ki se brez opaznih stikov vije od prednjega dela do bočnih stranic in sedeža. Prednji žaromet je zaradi nosu oklepa močno, a ne pretirano nagnjen. Mehke linije se kažejo tudi v dobri aerodinamiki. Ugodni zračni tokovi so tako iz-



Tudi zadnje kolo nosi enoročna nihajna vilica.

◆ Nadaljevanje s prejšnje strani

korišteni tudi za učinkovito dihanje motorja in hkrati za optimalno hlajenje dvotaktnega vodno hlajenega stroja.

Motocikel poganja enovaljni dvotaktni vodno hlajen motor, ki diha prek lamelnega ventila in ima kot novost vdelen elektronskovodeni ventili v izpušnem kanalu. Za dušenje vibracij je dušilna gred. Popolnemu izkoristku motorja in ugodni aerodinamiki pa je prilagojen 6-stopenjski menjalnik, vključno s sekundarnim, verižnim prenosom moči. Moč in zmogljivosti motocikla niso navedene. S tem se namreč Gilera pridružuje naporom proizvajalcev zmanjšati drago in nevarno tekmo za vse močnejše in hitrejšje 125-kubične motocikle.

Motor je vpet v okvir twin box, ki ga sestavljata dva zajetna nosilca, oblikovana iz jeklene pločevine. Kljub temu tehta okvir le 9,8 kg – vključno z oporo sedeža.

Znano, a vendar zanimivo je zadnje mono vzmetenje, ki ga tvori enoročna nihajka, oprta na plinski blažilnik. Tako je tudi zadnje kolo točkovno vpeto in zato hitro snemljivo.

Ob svoji oblikovni in konstrukcijski ekskluzivnosti je gilera CX 125 tudi dobro opremljen motocikel. Sem sodijo plavajoči 300-mm prednji kolut, zadnji kolut Ø 240 mm, ponvasta aluminijska kolesna obroča s širokim kanalom in nizkopresečnima gumama, popolna armaturna plošča, v enem bloku, tik nad zadnjim kolesom vdeleni blatnik, v vzratni ogledali vdeleni smerinika...

Gilera CX 125 je bila v Bologni lepo sprejeta. Proizvodnja je tudi stekla in tako velja, da motocikel zaradi ekskluzivnih detajlov – nima konkurence. Ocene s testov – te pa še pridejo.

Mitja Gustinčič



Rekorder v padcih

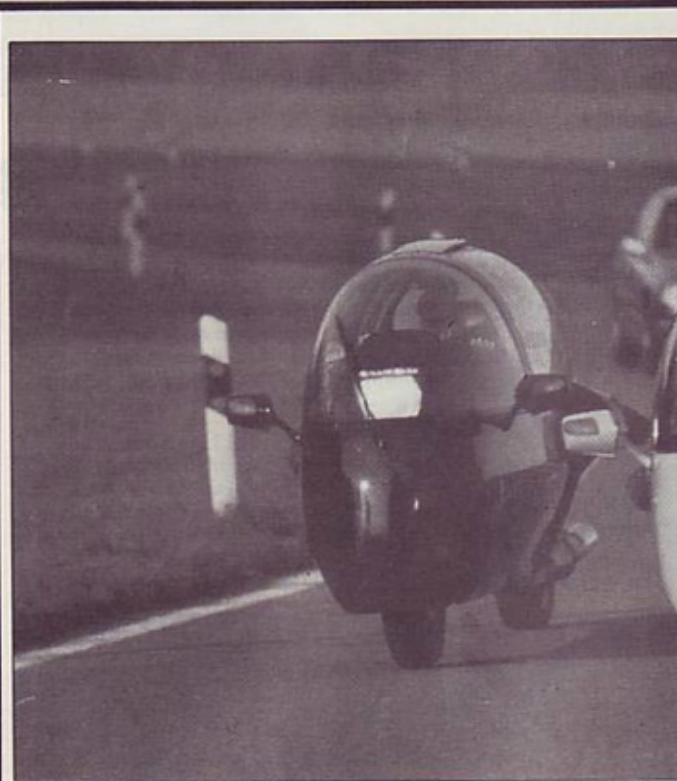
Španski tednik Solo Moto je potegnil črto pod GP sezono 90 in seštel, kako stabilni so bili na dveh kolesih hitrostni dirkači.

Prvo mesto med tistimi, ki so največkrat padli, je s 15 padci v prvi sezoni z 250-kubičnim motociklom ekipe Agostini) dobil bivši svetovni prvak v razredu do 125 kubikov, Alex Crivillé. Borgonovo je »zalegel« 13-krat, 12-krat Öttl Peter, z desetimi padci ne zaostaja Wayne Gardner. Kocinski je padel 9-krat, Capirossi 5-krat. Tudi Cadalora si je nabral 9 padcev in tako Agostinijevi ekipi prisluzil nič kaj prijeten primat. Zelo stabilen je bil svetovni prvak Rainey, ki beleži en uradni padec, na treningu v Nemčiji.

MF POWER PRODUCTS

PRIROČNIK ZA FRIZIRANJE

mopedov TOMOS (v slov. in shr.)
– po povzetju 59 din + PTT
in KAWASAKI RAM AIR SYSTEM
za dovod zraka za TOMOS
AUTOMATIC
– 27% višja hitrost
– po povzetju 179 din + PTT
Naslov: MF, p.p. 49, MARIBOR



Ideja izpred 60 let

Zelo ekskluziven motocikel prihaja iz švicarske firme Peraves. Obuja že 60 let staro idejo o motociklu, ki meji na avtomobil. Torej motociklistična tehnika in avtomobilsko udobje.

Paraves ecomobil je nastal na osnovi mehanike motocikla BMW K 100, vdeleno v školjko, izdelano iz armiranih poliestrskih smol. Le trikotnik, ki podpira elastično vpet motor, je iz jeklenih cevi.

Cigarasta oblika, ki spominja na letalo brez kril, daje vozniku in sopotniku avtomobilsko udobje in zaradi ugodne aerodinamike omogoča ob 90 konjih moči in teži prek 400 kg hitrost 240 km na uro. Vozilo je dvokolesno, za varnost ob mirovanju in nizkih hitrostih pa sta elektronsko vodeni bočni kolesci.

Koledar pomembnejših motociklističnih salonov v letu 1991

Dunaj, Avstrija
Birmingham, Velika Britanija
Milano, Italija

20.–24. februar
30. oktober – 6. november
18.–24. november