

# Prove

**MOTOCICLISMO**  
IMPRESSIONI DI GUIDA



## GILERA SATURNO Rombo Singolare

È quello della Gilera Saturno preparata ad Arcore e dedicata alle gare per monocilindriche. Si è rivelata la più veloce in pista fra le moto viste in Italia. Rivisti motore e ciclistica per raggiungere 55 cavalli e abbassare il peso a 123 kg. L'abbiamo provata, divertendoci, a Monza.

di MAURIZIO GISSI - foto di CARLO PERELLI

**P**er i motociclisti d'oggi le monocilindriche sono le enduro. Ma per tanti anni quello che forse è il motore più tipico fra quelli motociclistici, il monocilindrico appunto, si è affermato anche nelle gare di velocità. Certo molti anni fa, e probabilmente sono pochi quelli che ricordano — per averle sentite girare — le Guzzi Dondolino o le Gilera Saturno. Ma tanti ricorderanno le Aermacchi Ala d'Oro, o le inglesi Norton Manx e Matchless G 50 che si sono battute orgogliosamente fino alla fine degli anni Sessanta, nelle mani dei piloti privati, prima di cedere definitivamente il passo alle più potenti pluricilindriche.

I Giapponesi, ancora una volta, hanno reinventato una moda: un campionato che si chiama S.O.S. (Sound of Singles) dedicato alle moto di qualsiasi cilindrata, purché a quattro tempi e con un solo cilindro. Una formula che sta riscuotendo un notevole successo, perché assieme al "rombo romantico" dei tempi che furono — e i Giapponesi non hanno molte tradizioni a cui rifarsi — si uniscono felicemente investimenti relativi e molto spazio alle idee per le possibili trasformazioni.

In Italia ci sono state quest'anno due gare dedicate alle monocilindriche (categoria B.O.S., Battle of Singles) disputate a Monza e a Misano. Vi hanno partecipato una ventina di appassionati con macchine di ogni genere: dalle stradali Gilera Saturno e Yamaha SRX, alle trasformazioni su meccaniche enduro giapponesi, fino a "trapianti" di motori Husqvarna e KTM su ciclistiche Cagiva Freccia e Aprilia Sintesi.

Ma la moto che più di tutte ha stupito, vincendo entrambe le corse, è stata la Gilera Saturno "560" preparata ad arcore dal Reparto Esperienze della Casa, con alla testa l'ingegner Federico Martini, ex Bimota.

In vista del primo Campionato Italiano B.O.S. che partirà nel '90, abbiamo voluto provare la Saturno "special", per cercare di capire il fascino di questa formula, e soprattutto per raccontare cosa ha trasformato una Saturno di serie in una veloce monocilindrica, capace di superare i 215 km/h di velocità (a Monza) e di girare sui tempi delle Suzuki RG 500, a Misano.

### QUANTO SPINGE!

Una volta trovate due persone che vi aiutino, spingendo, ad avviare la Saturno B.O.S., avete risolto tutti i vostri problemi di "adattamento". Per il resto la guida di una moto che supera di poco, e con tanto di carburante, i 130 kg di peso è facile, e diventa intuitiva quando sospen-





# Prova

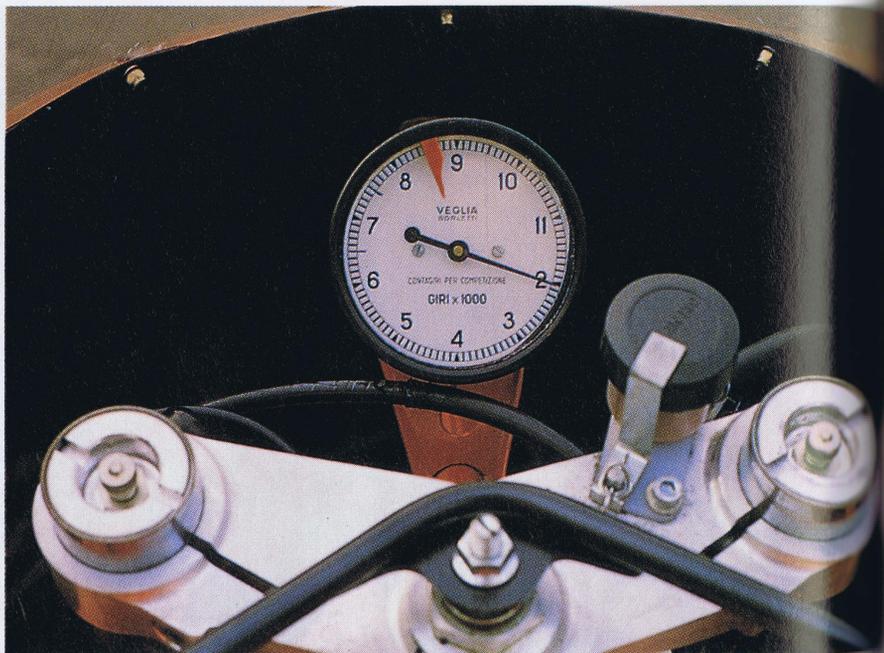
## GILERA SATURNO

### IMPRESSIONI DI GUIDA

sioni e freni sono adeguati, e quando l'erogazione della potenza è così regolare. Della Saturno di serie è rimasto il forcellone, ma anche il telaio, per quanto leggermente diverso, non cambia sostanzialmente. Si tratta infatti di una versione di pre-serie con le medesime quote fondamentali. Ci sono poi una solidissima forcella Marzocchi ed un ammortizzatore, sempre Marzocchi, più sofisticato. Le nuove ruote in magnesio, Marchesini, ospitano pneumatici Michelin "slick" radiali, mentre al posto del freno a disco anteriore da 300 c'è una coppia di Brembo corsa da 280 mm.

Nuove piastre di sterzo hanno aumentato l'avancorsa a circa 95 mm, poi grazie alla nuova bielletta sulla sospensione posteriore il retrotreno è più alto, caricando così maggiormente l'avantreno. La guidabilità è cambiata profondamente: dove la Saturno di serie si mostra imprecisa in impostazione di curva

All'avantreno 100 mm di escursione, 120 dietro, ruote da 3,5-17 e 4,5-17, i pneumatici Michelin sono 12/60-17 davanti, e 15/61-17 dietro. Fin troppo potente il doppio disco Brembo flottante da 280 con pinze a quattro pistoncini. Il forcellone è di serie ma cambiano articolazione e ammortizzatore, regolabile indipendentemente in affondata e ritorno.

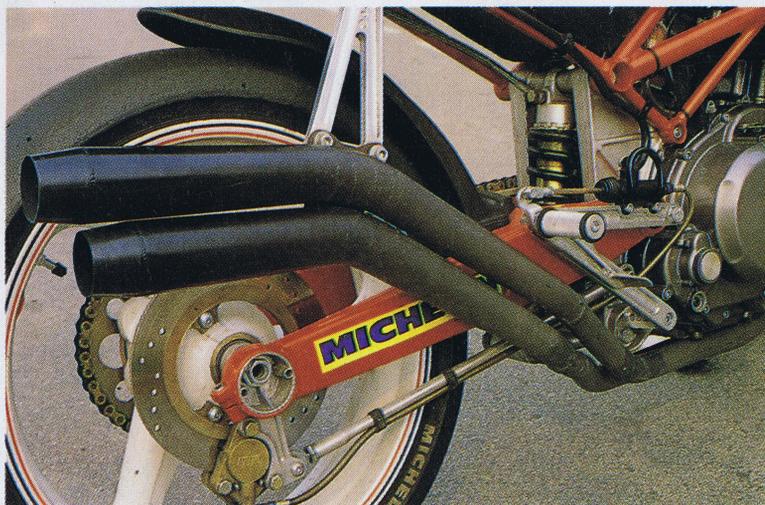


e non è così neutra nella traiettoria — riducendo i vantaggi di una moto così leggera — questa versione ha una precisione direzionale notevole. È vero che scende in piega meno rapidamente (si sente il profilo dei pneumatici più larghi), ma è molto neutra e nelle tipiche varianti dello Stradale di Monza è veramente micidiale per rapidità. La frenata è addirittura esuberante, tanto potente da essere difficilmente modulabile se non si può contare sulla massima aderenza della pista, e ci si trova a "staccare" con il retrotreno visibilmente sollevato. Prossimamente verranno montati dischi anteriori più piccoli ma non crediamo che questo allungherà i già ridottissimi spazi di staccata: evidentemente niente è così importante come diminuire il peso.

Ma la sorpresa maggiore, come è prevedibile, è arrivata dalla vivacità del motore, passato dai 44 cavalli della moto di serie ai 55 (all'albero) della versione preparata. E senza modificare radicalmente il monocilindrico, tanto che gli alberi a cam-

me sono quelli di serie. In pratica è stato utilizzato il cilindro dell'enduro RC 600 (con alesaggio 98 invece dei 92 mm della Saturno) ed è stata mantenuta la testata della Saturno, che impiega un solo carburatore. Le valvole sono aumentate nel diametro ed il carburatore è da 42 mm invece che da 40. Il rapporto di compressione è rimasto lo stesso. Completamente cambiati, invece, i rapporti delle cinque marce per spaziarle in funzione dell'uso in pista. Infine impianto di scarico libero, con doppio collettore e terminali separati, per una "musica" d'altri tempi, e maggiore rendimento.

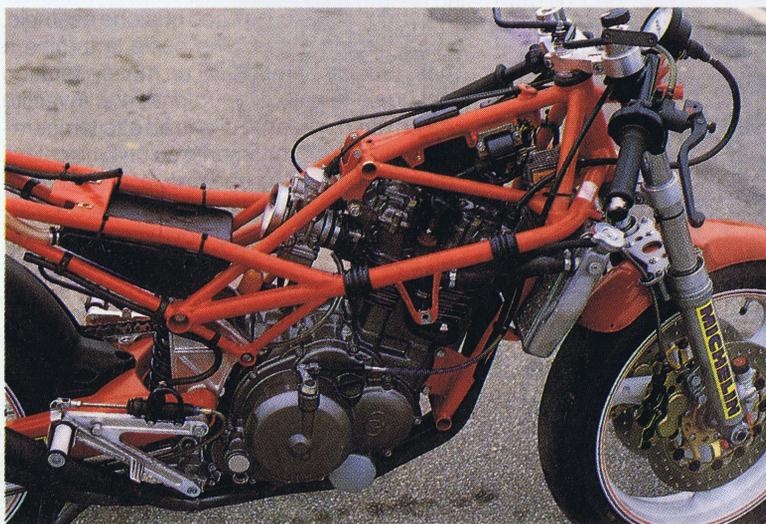
A parte le difficoltà d'avviamento e il rifiuto a mantenere il regime di minimo, del tutto marginali su una macchina del genere, il "mono" della versione B.O.T. comincia a spingere da 4000 giri, e da 5000 a 7500 è davvero "muscoloso". Non ha una potenza elevatissima, ma è impressionante trovarla sul parente diretto di un normale enduro. Dopo i 7500 giri la brillantezza di erogazione diminuisce, ma si arriva facil-



## DATI TECNICI

Motore monocilindrico quattro tempi raffreddato a liquido. Distribuzione bialbero comandata da cinghia dentata e quattro valvole per cilindro. Alesaggio e corsa mm 98x74=560 cc; rapporto di compressione 10:1, potenza massima 55 cavalli a 8000 giri. Carburatore Dellorto da 42, accensione elettronica. Lubrificazione forzata con pompa ad ingranaggi e

olio nel basamento. Trasmissione primaria ad ingranaggi a denti dritti, finale a catena, frizione multidisco in bagno d'olio, cambio a cinque marce. Telaio a traliccio in tubi tondi di acciaio. Forcella Marzocchi da 41,7 mm regolabile, posteriore progressiva con elemento Marzocchi a regolazione e serbatoio esterno. Ruote da 17". Doppio freno a disco anteriore da 280 mm, disco posteriore da 240 mm. Peso a secco 123 kg. Velocità massima oltre 215 km/h.



Il cilindro è della RC 600 e la testata è della Saturno. Alesaggio e corsa sono ora 98x74 (invece di 92x74), la cilindrata è 560 cc. Maggiorate le valvole: 36 aspirazione e 31 scarico (serie: 31 e 28 mm). I condotti sono lucidati, allargati al seggio e raccordati a zero sull'imboccatura. Il carburatore da 42 ha il getto del massimo da 170 e non c'è cassetta filtro. Completamente libero anche lo scarico, sdoppiato sin dai collettori sulla testata. La potenza è salita a 55 cavalli.

Grintosa con la nuova semi-carenature e gli scarichi appaiati, ecco la Saturno che guidata da Alan Cathcart e da Davide Tardozzi ha vinto le prime corse per le monocilindriche, disputate rispettivamente a Monza e Misano. Gran merito della nuova guidabilità va alla forcella Marzocchi da 41,7 e alle diverse piastre di avanzamento.

mente a superare la tacca di sicurezza segnata sul contagiri a quota 8500. Le vibrazioni ci sono, eccome, ma non ci si pensa tanto si gusta la progressione con la quale si gira nelle varianti, e ci si diverte ad anticipare sempre più l'apertura dell'acceleratore in mezzo alla "piega".

Per il prossimo campionato pare saranno ammesse tutte le modifiche e verrà stabilito soltanto un peso minimo, per fermare le tentazioni a ricorrere al titanio o al magnesio. Difficilmente questa formula formerà i futuri campioni, ma saprà soddisfare, e divertire, appassionati, piloti

e preparatori. Probabilmente la Gilera appronterà alcuni parti speciali da commercializzare, tipo alberi a camme e cambi, ma non parteciperà in forma ufficiale. E c'è da sperare che nessun'altra Casa lo faccia, per non inquinare una formula promozionale.