

Italiani, popolo di estero-fili: ci piacciono le supermotard, eppure non apprezziamo appieno le mille doti della NordWest 600. Una prova di lunga durata ne ha messo in luce tante virtù: e, come di rado accade, neanche una pecca.

**Testo di M. Tanca
Foto di S. Pancaldi**

In inglese (o meglio, in americano) si chiama "superbiker", in francese "supermotard": è una specialità inventata da ormai più di un decennio - manco a dirlo - dagli americani e ripresa poi dai cugini d'oltralpe, che hanno creato degli ibridi ultraveloci utilizzando potentissime moto da cross o da enduro, ma con larghe e piccole ruote stradali, pneumatici appena tassellati, ed enormi freni.

Veri mostri, utilizzati su percorsi misti molto veloci, in parte asfaltati e in parte sterrati e con tanto di salti, per competizioni combattutissime alle quali partecipano i migliori piloti della velocità e del fuoristrada in genere, a livello mondiale.

La Gilera è stata la prima Casa italiana a proporre un "ibrido" di tale concezione nell'ormai lontano 1987: si chiamava Fastbike, aveva un motore monocilindrico a due tempi da 125 o da 200 cc, e derivava dal modello RX da enduro allora in listino.

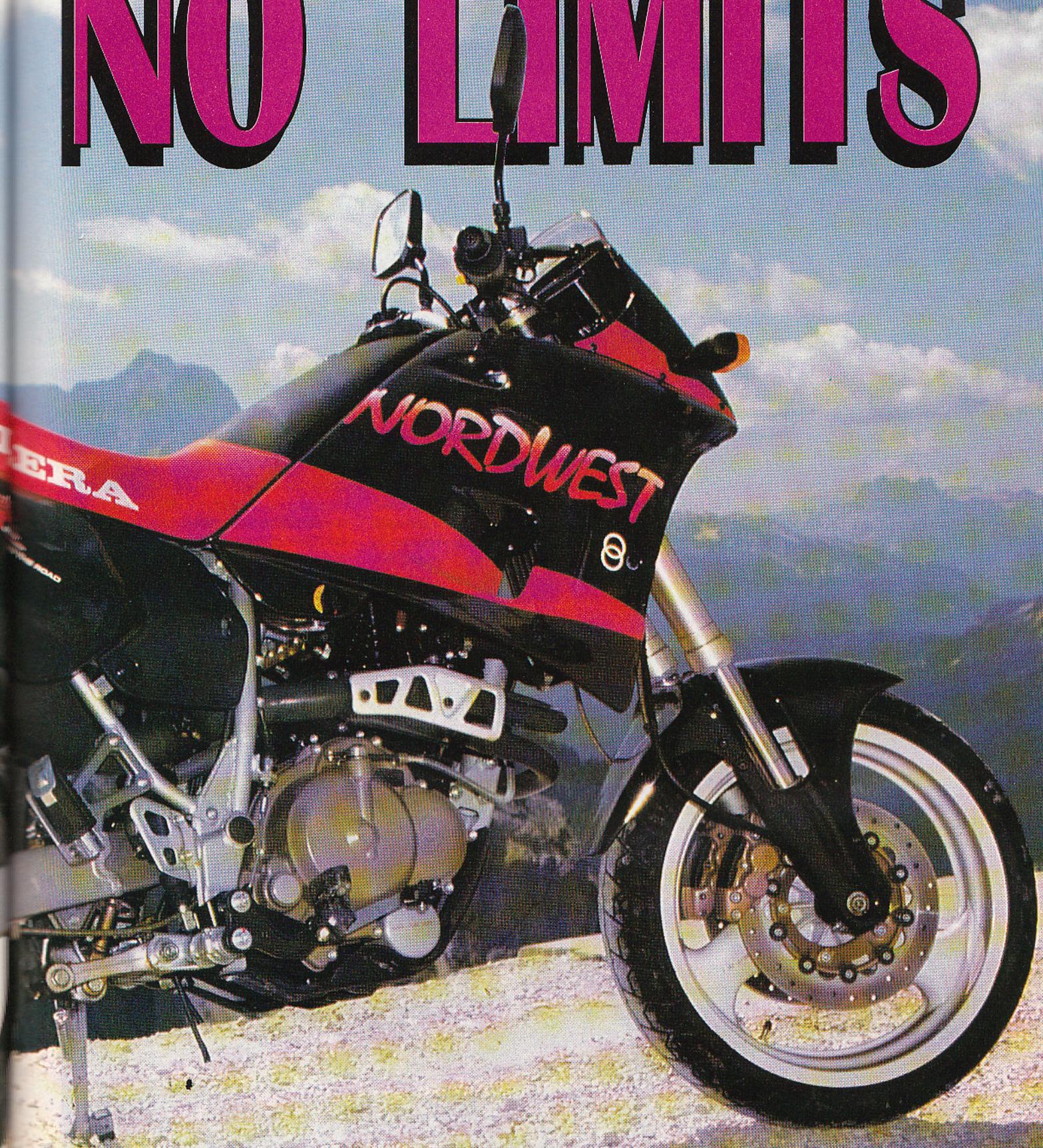
Ruote a raggi, parafango anteriore basso, pneumatici stradali: ecco una motocicletta davvero divertente, ma non capita dall'utenza in un momento in cui il "fenomeno enduro" era in fase ancora nettamente crescente.

Successivamente ritentò la *serie*



GILERA NORDWEST 600

NO LIMITS



Yamaha, prima con la cattivissima TDR 250 bicilindrica a due tempi (con il motore della stradale TZR), e poi, attraverso la filiazione italiana Belgarda, con le versioni monocilindriche da 125 cc.

La Gilera però non ha abbandonato l'idea, e quasi due anni fa, sulla base della RC600, ha realizzato la NordWest: un mezzo interessante, che già ci aveva affascinato provandolo al tempo della presentazione, e che abbiamo voluto sottoporre a una lunga prova per renderci conto se si trattava di banale innamoramento o di vera amore.

Con lei abbiamo percorso più di 5.000 chilometri, in città, strade extraurbane, autostrada, su qualche sterrato leggero, e poi tanta montagna: dalla bellissima Valle d'Aosta agli incantevoli scenari dolomiti, con tutti i loro percorsi ricchi di passi e di tante, tante curve, salite e discese, riscontrando solo un paio di banalissimi inconvenienti che non hanno certo influito sul giudizio finale.

Questa interessante proposta Gilera non ha avuto il successo che secondo noi meritava solo per la diffidenza dell'utenza verso un prodotto diverso; ma chi l'ha provato, però non ha mancato di apprezzarlo.

Gli indicatori rettangolari della strumentazione ricordano da vicino quelli della versione RC da enduro, della quale conserva anche le scale di riferimento.

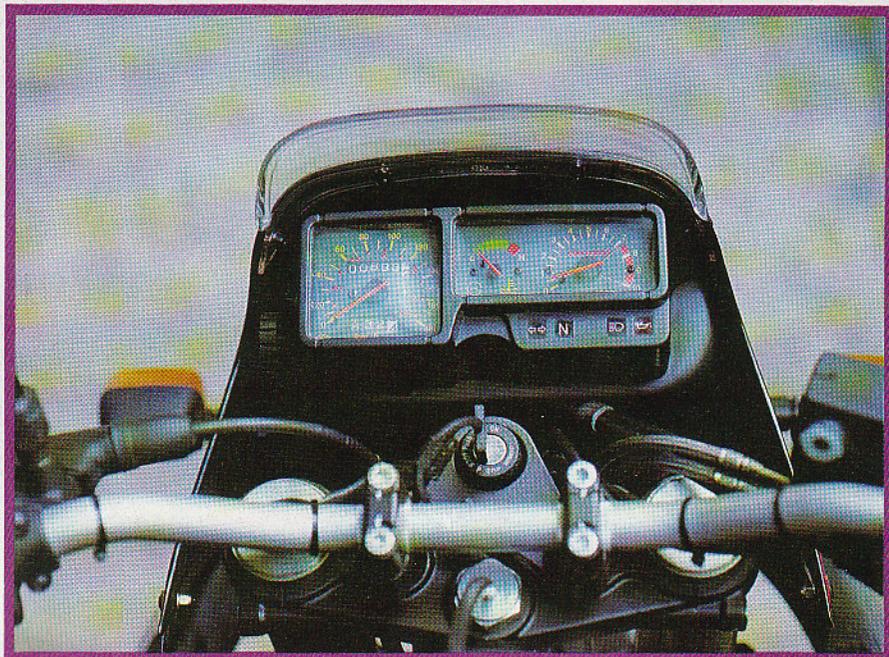
La Gilera NordWest - che al Salone di Colonia ha esordito anche in versione da 350 cc, sfoggiando una serie di nuove, simpatiche colorazioni oltre a quella nera con sella e bande laterali fucsia o gialle - costa attualmente 8.690.000 lire su strada.

Supermotard all'italiana

La "supermotard" Gilera è decisamente aggressiva, ha grinta da vendere, e forse

meriterebbe una grafica più "movimentata" rispetto a quella originale: belli i logotipi, e ben evidenti, con quello Gilera che spicca sull'ampia sella, mentre la scritta NordWest in fucsia sfumato (adesiva come le stesse strisce colorate, e purtroppo altrettanto vulnerabile perché non protetta da vernice trasparente) campeggia sui lati dell'insieme cupolino/serbatoio; e ben evidenti sono le larghe ruote, candide in lega leggera e i carter del motore, in magnesio.

La componentistica - ruote, forcella e



freni a parte - è esattamente la stessa della enduro RC, comprese le sofisticate tubazioni aeronautiche dell'impianto frenante: la strumentazione, a elementi rettangolari, mantiene anche le stesse scale; però, al posto del doppio faro circolare, ce n'è uno sottile e rettangolare (come sulla Crono 125) dalla discreta potenza, ma di cui è complicato regolare l'altezza del fascio luminoso.

Quanto all'assemblaggio, va detto che alcuni particolari andrebbero meglio curati (per esempio gli accoppiamenti delle plastiche della carrozzeria e le brutte fascette che fissano la marmitta al collettore, con le loro viti troppo lunghe), e che l'eventuale manutenzione viene complicata dai troppi bulloni da smontare: la sella stessa è imbullonata (sotto al parafango), e i fianchetti laterali sono fissati anche dalle due maniglie laterali posteriori; per accedere alla parte alta del motore, poi, vanno smontati anche i due voluminosi fianchi del cupolino, tolti i quali rimane il serbatoio in materiale plastico infrangibile, con il tappo a vite.

La completissima *trousse* di attrezzi è in un contenitore plastico esterno, privo di serratura, che sbucca da dietro il fianchetto sinistro.

Quanto ai servizi di bordo, i blocchetti elettrici CEV, pur ormai datati, sono abbastanza funzionali; il rubinetto della benzina è sistemato sulla destra (occhio alla riserva, molto scarsa), mentre il pomello dello star-

La prova stradale della NordWest è stata completa come raramente accade: tanti chilometri, in ogni condizione. Con due passeggeri, e relativo bagaglio, la supermotard si è comportata bene, assicurando una guida efficace e divertente anche sulle strade di montagna.

ter, scomodissimo da raggiungere, è sulla sinistra del carburatore.

Gli specchi retrovisori sono sensibili alle vibrazioni, e la tonalità del clacson è dignitosa.

La stampella laterale - peraltro dotata di appendice in gomma per facilitarne il rientro se la si dimentica divaricata - richiede però attenzione parcheggiando la moto

segue a pag. 55



LA TECNICA

Testo di G. Massa



Il monocilindrico verticale a quattro tempi che equipaggia la Gilera 600 NordWest è praticamente lo stesso adottato dalle rose RC da enduro, reduci da tre successi consecutivi nella classifica Silhouette (quella riservata alle moto strettamente derivate di serie) delle ultime due edizioni della Paris-Dakar e della Paris-Le Cap dello scorso anno. Questa unità motrice fece il suo esordio nell'86, in due versioni di 350 e 500 cc. Nell'88 ne venne realizzata una seconda serie, con il modello di maggior cubatura, portato agli attuali 558 cc, con l'adozione di alesaggio e corsa di 98 x 74 mm. La distribuzione è a doppio albero a camme in testa.

I due corti assi vengono mossi da un'unica cinghia dentata in gomma che prende il moto da un ingranaggio calettato all'estremità sinistra dell'albero motore.

Gli eccentrici azionano le quattro valvole, due di aspirazione ed altrettante di scarico, non direttamente ma mediante interposizione di bilancieri a dito, muniti di registro filettato per la regolazione del gioco.

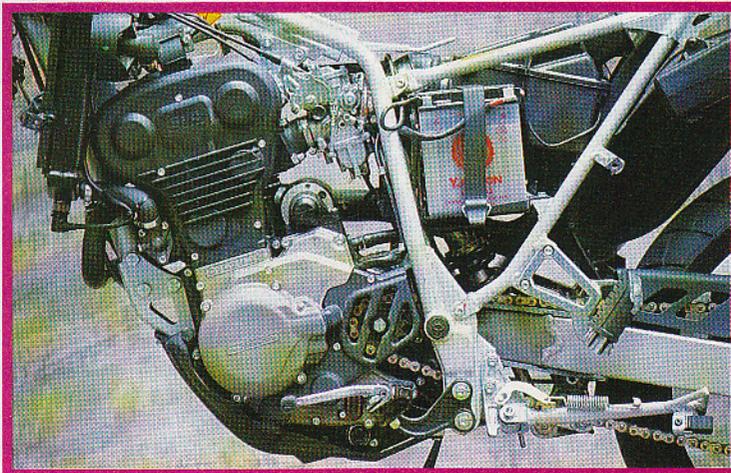
Il diagramma di distribuzione prevede una durata di 240 gradi per la fase di aspirazione e di 242 per quella di scarico.

Le valvole di aspirazione iniziano a sollevarsi 12 gradi prima del P.M.S. e si richiudono 48 dopo il P.M.I.; quelle di scarico aprono 36 prima del P.M.I. per poi richiudersi 26 dopo il P.M.S.

Le valvole di aspirazione presentano un

diametro di 36 mm, quelle di scarico ne misurano 32. L'alimentazione è assicurata da una coppia di carburatori TK, a velocità costante, entrambi con diffusore da 30 mm di diametro. L'intero gruppo termico è in lega leggera di alluminio, con il cilindro munito di canna riportata in nichel-carburo di silicio. Il sistema di raffreddamento a liquido si avvale di un doppio circuito per

L'unità motrice della NordWest è quella già provata con successo sulla versione RC da enduro, che ha vinto molti rally in Africa.



la miscelazione dell'acqua calda e fredda, controllato da una valvola termostatica a tre vie e dispone di due radiatori in alluminio, con elettroventola ad inserimento automatico.

Interessante sottolineare che la pompa dell'acqua è mossa dal dorso (il lato non dentato) della medesima cinghia che azio-

na la distribuzione. Il dispositivo di accensione è di tipo elettronico a scarica capacitiva CDI (con doppio pick-up), ad anticipo variabile automatico. Il rapporto di compressione è di 10,5:1.

Il pistone è realizzato in lega di alluminio ad elevato tenore di silicio e presenta notevoli sfiancature del mantello per ridurre al minimo le masse in moto alterno e gli attriti con le pareti del cilindro. La biella è realizzata in acciaio ad alta resistenza ed ha la testa scomponibile poiché, contrariamente a quanto di solito avviene nei monocilindrici, l'albero motore non è di tipo composito, con due volantini discoidali ac-

coppiati dal perno di manovella, bensì forgiato in un sol pezzo e poi lavorato alle macchine utensili. Tale soluzione si traduce in una maggiore robustezza del manovellismo. La testa di biella lavora su un cuscinetto a guscio sottile, mentre i supporti di banco sono costituiti da cuscinetti a sfera.

Dietro l'albero motore è collocato un

compatt
contralbero
equilibratore
azionato
dall'imbiellaggio
mediante
ingranaggi.
All'estremità
destra dell'albero
motore
è calettato anche
il pignone della
trasmissione
primaria, che
muove la corona
ricavata nella
campana della
frizione, del tipo
a dischi multipli
in bagno d'olio,
con comando
meccanico. Il cambio



I DATI TECNICI

Marca Gilera
Modello NordWest 600

MOTORE

N° tempi 4
N° cilindri 1
Distribuzione DOHC a quattro valvole
Raffreddamento a liquido

Alesaggio e corsa (mm) 98 x 74
Cilindrata (cm³) 558
Rapporto di compressione 10,5:1

Potenza max. (cv/giri) 53/7.500
Coppia max. (kgm/giri) 52/6.250

Carburatori 2 Takei da 30 mm
(1 normale, 1 a depressione)
Lubrificazione forzata nel carter

IMPIANTO ELETTRICO

Accensione elettronica a scarica capacitiva
Batteria 12V/4Ah
Avviamento elettrico

TRASMISSIONI

Primaria ad ingranaggi a denti dritti
Rapporto (n° denti) 2,333 (83/77)
Frizione multidisco in bagno d'olio

Cambio a cinque rapporti
Rapporti (n° denti)
dalla prima 2,384 (31/13) - 31,9%
1,555 (28/18) - 48,9%
1,150 (23/20) - 66,1%
0,913 (21/23) - 83,2%
0,760 (19/25) - 100%

Finale a catena
Rapporto (n° denti) 3,071 (14/43)

CICLISTICA

Telaio monotrave rettangolare in acciaio
con doppia culla aperta
Passo (mm) 1.430
Inclinazione canotto 27°
Avancorsa (mm) 92

Forcella/Ø (mm) teleidraulica upside down/40
Regolazioni -
Sospensione post. Power-Drive progressiva con
monoammortizzatore
teleidraulico
Regolazioni precarico molla
Escursione ruota ant./post. (mm) 160/150

Freno ant./Ø (mm) doppio disco/270
Pinza 2 pistoncini paralleli
Freno post./Ø (mm) a disco/240
Pinza a singolo pistoncino

Ruote in lega di alluminio
Anteriore MT 3,50 x 17"
Posteriore MT 4,50 x 17"

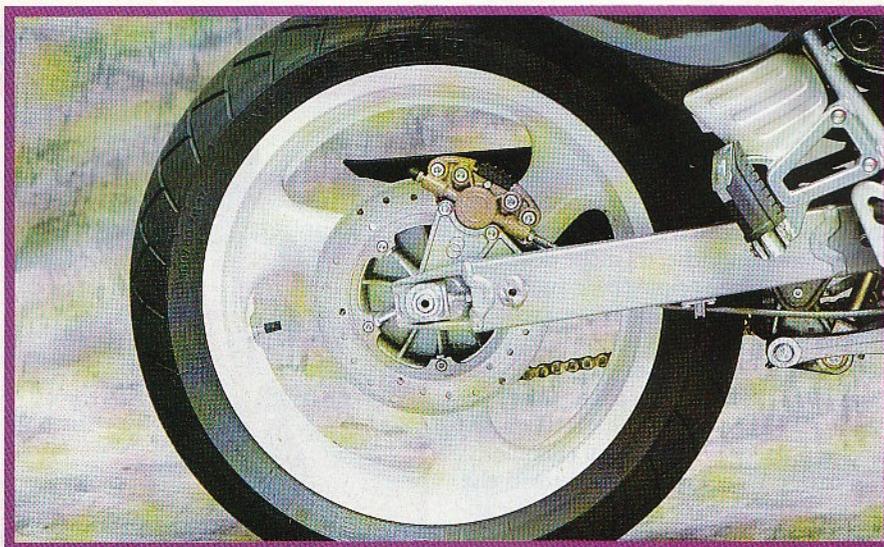
Pneumatici Michelin Radial TX 11/23
Anteriore 120/70
Posteriore 160/70

DIMENSIONI

Lungh./Largh./alt. (mm) 2.070/825/1.150
Alt. sella/luce a terra (mm) 870/220
Peso a secco dichiarato (kg) 140
Capacità serbatoio (lt) 12 (riserva 2 lt)

PREZZO (chiavi in mano) lire 8.690.000

CAVALLI FISCALI 7



di velocità, ad ingranaggi sempre in presa e denti di innesto frontali, dispone di cinque rapporti.

L'impianto elettrico, a 12V con batteria, viene alimentato da un generatore da 180 watt munito di regolatore di tensione.

L'avviamento è consentito esclusivamente da un motorino elettrico, visto che sull'ultima versione di questo propulsore è stato eliminato il sempre utile (soprattutto quando ci si ha la batteria "a terra") dispositivo a kick-starter.



Ad una meccanica che presenta tante soluzioni originali non si può certo dire che faccia eco una ciclistica di pari livello. Il pur valido telaio è infatti un classico

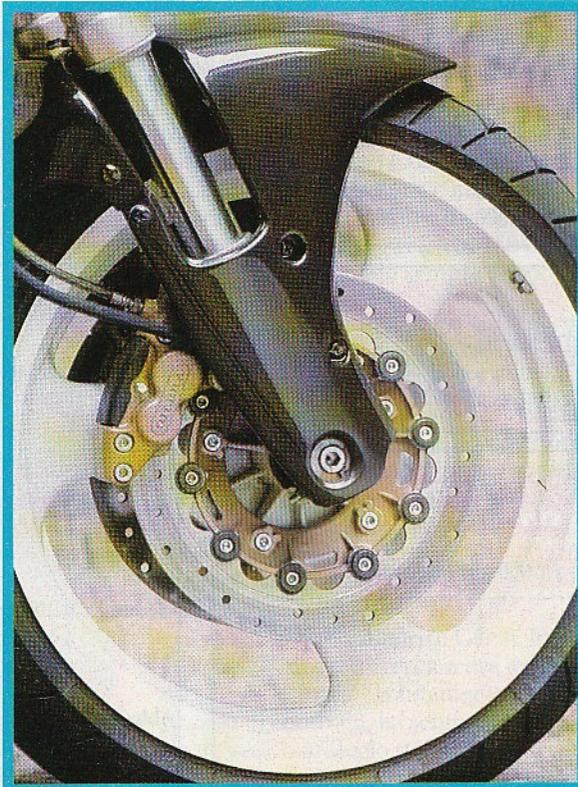
monotrave a culla chiusa sdoppiata in tubi di acciaio al cromo-molibdeno. Al nucleo centrale che avvolge il motore viene imbullonata una doppia triangolazione amovibile, sempre in tubi di acciaio, che funge da supporto per la cassetta di aspirazione, la sella ed il parafango posteriore.

Per consentire l'installazione e la rimozione del motore, anche la doppia culla inferiore è smontabile. Pur di disegno convenzionale, il forcellone posteriore oscillante è invece realizzato in lega leggera di alluminio e lavora su cuscinetti ad aghi ingabbiati. Il canotto di sterzo è inclinato di 27 gradi sulla verticale, valore lievemente maggiore rispetto agli analoghi modelli enduro e scelto per favorire la stabilità su strada a velocità sostenuta; l'interasse invece è stato ridotto da 1.495 a 1.430 mm. Il reparto sospensioni presenta una for-

cella anteriore teleidraulica a steli rovesciati con canne da 40 mm di diametro ed escursione utile di 160. Al retrotreno troviamo il collaudato sistema ad azione progressiva Power Drive che aziona un elemento oleopneumatico; l'escursione è di 150 mm.

L'impianto frenante è a disco su entrambe le ruote: anteriormente lavora un doppio disco flottante da 270 mm, servito da pinze idrauliche a doppio pistoncino di diametro differenziato; la ruota motrice è frenata da un disco fisso di 240 mm di diametro, con pinza a pistoncino singolo.

Le ruote sono monolitiche in lega leggera di alluminio, con disegno a tre razze internamente cave. Entrambe hanno un diametro di 17 pollici ma differiscono nella larghezza del canale, pari a 3,5 (anteriore) e 4,50 (posteriore) pollici. Le coperture misurano 120/60 e 160/60.



I nostri rilevamenti

Con i suoi 171 km/h di velocità massima, la Gilera NordWest si pone ai vertici tra le monocilindriche, tra molte delle quali potrebbe anche primeggiare anche se il suo pilota rimanesse in posizione eretta, visto che in questo modo ha raggiunto ben 162,5 km/h. E si eleva di un gradino sull'agguerrita concorrenza anche in accelerazione: 13,4 sec/150 km/h sui 400 metri, e soli 26,8 sec/170 km/h sul chilometro con partenza da fermo, sono numeri che la dicono lunga sulle possibilità velocistiche e prestazionali del "mono" Gilera, che così è andato anche a invadere il campo, di ben altro livello, dei motori bicilindrici.

Anche in ripresa da 60 orari in quinta marcia, la NordWest si pone tra le migliori: anzi, è risultata la migliore in assoluto all'uscita dal chilometro, dove è transitata dopo poco meno di 28 secondi, a ben 168 km di velocità.



Anche i consumi si sono rivelati ottimi: mediamente, infatti, abbiamo percorso ben 19 km/litro, per un'autonomia media, nonostante la limitata capienza del serbatoio, di oltre 200 km. Attenzione, però: la riserva consente solo una ventina di chilometri di percorrenza.

Eccellenti anche gli altri rilevamenti di consumo: ben 18 km/litro in città, quasi 20 in autostrada, e circa 22,5 su percorsi extraurbani, mentre, anche al massimo, non si scende sotto i 13 km/litro.

Insomma, botte piena (il serbatoio) e moglie ubriaca (le ottime prestazioni): questo miracolo riesce alla NordWest!

INCONVENIENTI

- Rottura del parafrangente anteriore
- Trasudazione olio forcella

Accelerazione

Con partenza da fermo

Velocità (km/h)	Tempo (sec.)	Distanza (mt)
0 - 50	1,3	11
0 - 100	3,1	41
0 - 150	13,4	400
0 - 200	—	—

Distanza (mt)	Tempo (sec.)	Vel.d'uscita (km/h)
0 - 100	5,2	102
0 - 200	8,3	125
0 - 300	11,0	140
0 - 400	13,4	150
0 - 1000	26,8	170

Ripresa

Da 60 km/h nel rapporto superiore

Velocità (km/h)	Tempo (sec.)	Distanza (mt)
60 - 100	6,6	145
60 - 150	11,5	299
60 - 200	—	—
60 - 250	—	—

Distanza (mt)	Tempo (sec.)	Vel.d'uscita (km/h)
0 - 100	4,8	88
0 - 200	8,5	110
0 - 300	11,5	127
0 - 400	14,2	141
0 - 1000	27,9	168

Velocità minima (km/h)

In V marcia: 40

Peso (kg)

Dichiarato a secco: 140
Effettivo a secco: 164
Effettivo con pieno: 173

Velocità massima (km/h)

Dichiarata: —
Effettiva seduti: 162,5 a 7.670 giri/min. (indicazione strumenti 172/8.100)
Effettiva abbassati: 171 a 8.060 giri/min. (indicazione strumenti 180/8.500)

Consumi (km/l)

Medio: 19
Massimo: 13
Città: 18
Autostrada (130 km/h): 19,5
Extraurbano: 22,5
Autonomia media (km): 190

Velocità nelle singole marce (km/h)

a 7.000 giri indicati:

I	46,7
II	71,7
III	97
IV	122,3
V	—

Resistenza all'avanzamento

	CV	KW
Seduti	a 100 km/h: 10,47	7,7
	a 150 km/h: 33,32	24,5
	a 200 km/h: —	—
Abbassati	a 100 km/h: 8,02	5,9
	a 150 km/h: 26,65	19,6
	a 200 km/h: —	—

Scarti strumentazione

Al tachimetro			Al contagiri		
Velocità			Numero giri		
Indicata	Reale	Errore	Indicati	Reali	Errore
50	47,3	+9,46%	2.000	2.130	-6,5%
100	92,5	+7,5%	4.000	3.800	+5%
150	140,3	+6,5%	6.000	6.100	-1,7%
200	—	—	8.000	7.640	+4,5%
			10.000	—	—

segue da pag. 51 pur in leggera discesa: per andare sul sicuro, è meglio tenere sempre inserita la prima marcia.

Sulla versione '92, è stato aggiunto un piccolo ma pratico portapacchi posteriore.

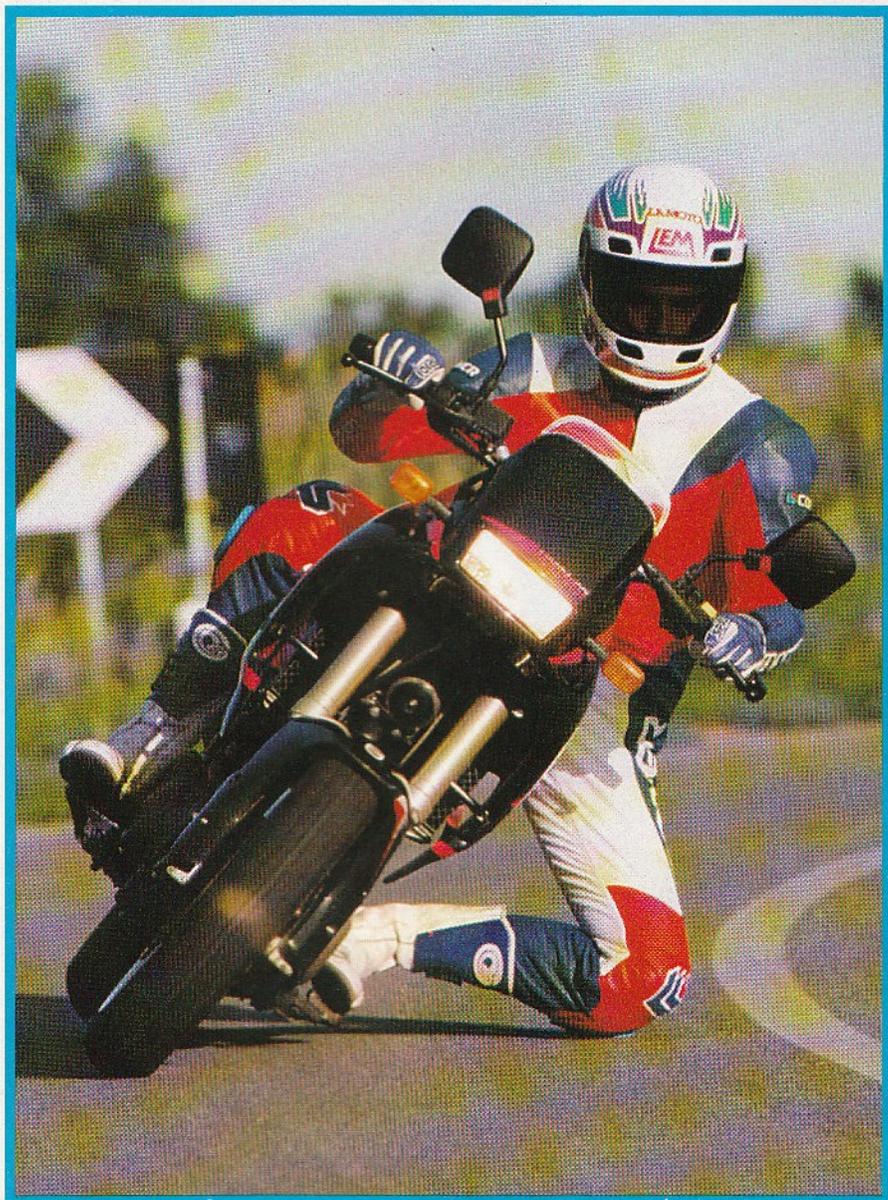
Durante la nostra lunga prova gli unici inconvenienti, riscontrati già dopo pochi chilometri, sono stati la rottura del parafrangente anteriore alla giunzione (probabilmente sensibile alle vibrazioni) e trasudamenti d'olio, leggerissimi ma costanti, dai paraoli della forcella.

Posizione di guida davvero perfetta

L'assetto della Gilera NordWest è praticamente perfetto, sia per andare tranquillamente a spasso che spingendo a fondo su percorsi molto guidati. È vero che l'imbottitura della sella, pur piacevolmente conformata, non è così generosa da evitare indolenzimenti nei lunghi trasferimenti, e che magari la zona di raccordo con il serbatoio forse dovrebbe essere un po' più stretta; ma la posizione del pilota, come del resto quella del passeggero, è estremamente piacevole e naturale, con le braccia di chi guida morbidamente appoggiate al basso manubrio in lega leggera e le gambe di entrambi correttamente angolate, senza noiose costrizioni che causino indolenzimenti o crampi.

E anche ad alta velocità, il vento della

Facile da condurre, la NordWest invita alla massima confidenza, permettendo inclinazioni notevoli in tutta sicurezza. Le potenzialità della moto, però, non devono far eccedere nella guida sportiva.



corsa non è così terribilmente fastidioso, e investe solo la parte superiore del casco.

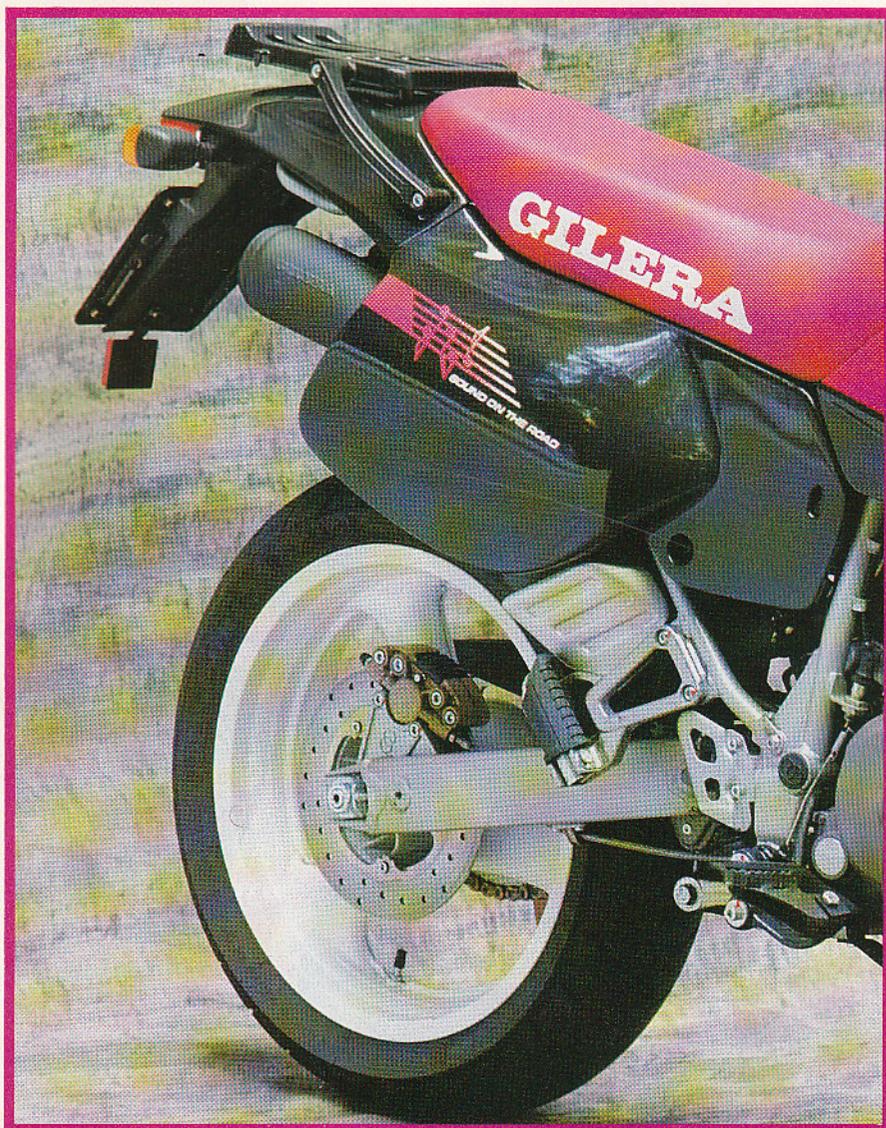
Le vibrazioni, su pedane e manubrio, sono scarse ai bassi regimi, e diventano più sensibili oltre i 6.000 giri (circa 130 orari), rimanendo comunque sempre sopportabili anche a lungo.

Le sospensioni offrono un buon livello di comfort solo viaggiando su strade in ordine; altrimenti, su buche o comunque fondi sconnessi, sono piuttosto "secche" nella risposta, specialmente la posteriore, che oltretutto si estende troppo rapidamente.

Meccanica eccellente

Il robusto monocilindrico Gilera, in più di 5.000 km di percorrenza senza nemmeno aver effettuato - volutamente - un tagliando di controllo, ha sempre girato come il classico orologio svizzero, senza mai manifestare la benché minima incertezza.

Si avvia sempre senza esitazioni, *segue*



a caldo e a freddo: in questo caso, però, l'uso dello starter è sempre obbligatorio.

Una volta in temperatura, tiene un minimo non sempre regolare, ma sa rispondere comunque senza alcuna esitazione all'acceleratore; nell'uso cittadino è molto frequente l'intervento della ventola di raffreddamento.

La rumorosità meccanica è sempre contenuta, e quella dello scarico è cupa ma discreta, anche quando si mettono alla frusta i generosi 53 Cv di cui il "mono" di Arcore - la cui cilindrata effettiva, lo rammentiamo, è addirittura inferiore ai 560 cc - è accreditato.

E' un po' recalcitrante sotto ai 3.500 giri nei rapporti più lunghi, ma la sua dote più esaltante è senz'altro l'allungo verso gli alti regimi: davvero formidabile, visto che anche in quinta si può arrivare a far intervenire il limitatore a 8.500 giri indicati corrispondenti a 8.060 giri effettivi e a ben 171 km/h.

L'erogazione della potenza si fa "pulita" già dai 4.000 giri, e l'allungo da riferimento non pregiudica affatto la forte spinta ai bassi e ai medi regimi, anzi!

La NordWest porta fuori dalle curve

con gran vigore, con una progressione irresistibile, e di conseguenza con gran soddisfazione del pilota che, oltretutto, pur guidando brillantemente, può contare su consumi proprio irrisori.

Anche gli organi della trasmissione meritano una votazione decisamente buona: la frizione è robusta e abbastanza progressiva, facendo sempre buon viso a cattivo gioco anche in caso di "sadismo" del pilota; il cambio è molto dolce e silenzioso, anche se l'escursione del pedale è un po' lunga; ed essendo il comando molto sensibile, può succedere che, sfiorandolo con la punta dello stivale, si inserisca indesideratamente un folle intermedio: meglio quindi accompagnare il pedale per tutta la sua corsa.

La rapportatura - la stessa della RC - è equamente spaziata per tutte le situazioni.

Divertimento assicurato

Basterebbe una sola parola per sintetizzare la Gilera NordWest: divertentissima. I *motard* francesi vanno matti da tempo per questo tipo di ibridi motociclistici, ed

è diffusissima tra loro la mania del "fai da te", cosicché le loro bellissime *special*, autocostruite partendo da una comune enduro, spuntano numerose come i funghi.

Da noi gli smanettoni più incalliti prediligono sempre la sportiva classica, magari di grossa cilindrata, continuando parimenti a "buscarle" di santa ragione sui percorsi misti, in pianura e in montagna, ogniqualvolta trovino un buon pilota in sella a una grossa "mono" da enduro, o magari, appunto, a una Gilera NordWest.

La quale si lascia condurre con una naturalezza che ha ben pochi riscontri, grazie - oltre al suo vigoroso propulsore - alle agili quote della sua ciclistica, al baricentro favorevole, alla sua leggerezza (173 kg con il pieno), all'esuberante impianto frenante e alle formidabili Michelin TX, perfino esagerate per questa moto.

Al massimo, alla NordWest si può rimproverare un angolo di sterzo poco generoso, una pecca da evitare su una moto che proprio nel traffico cittadino si deve muovere come una libellula. Ma sui per-

PREZZO DI ALCUNI RICAMBI (IVA inclusa)

Testa	1.255.450
Cilindro	662.235
Pistone completo	138.300
Biella	302.000
Albero motore	498.848
Pacco frizione	392.700
Valvola di aspirazione	24.633
Valvola di scarico	47.005
Catena distribuzione	32.963
Carburatore	668.780
Filtro olio	9.520
Radiatore	177.548
Centralina	250.614
Marmitta	267.274
Telaio	641.410
Forcella completa	1.093.610
Forcellone	384.608
Ammortizzatore	371.161
Ruota anteriore	371.161
Ruota posteriore	438.277
Coppia pastiglie anteriori	40.698
Coppia pastiglie posteriori	31.535
Leva frizione	14.875
Leva freno anteriore	28.679
Pedale freno posteriore	14.637
Pedale cambio	42.721
Poggiapiedi anteriore	34.748
Poggiapiedi posteriore	41.174
Manubrio	43.911
Catena finale	156.961
Corona	79.254
Pignone	46.886
Serbatoio	147.798
Sella	150.416
Parafango anteriore	66.521
Parafango posteriore	37.961
Strumentazione completa	349.741
Trasmiss. flessibile contakm	16.660
Batteria	133.161
Farò anteriore	83.776
Indicatore di direzione	28.084
Specchio retrovisore	27.727
Plexiglass cupolino	56.049

corsi guidati, come si suol dire, non ce n'è per nessuno.

Se a bassa velocità si ha la sensazione che l'avantreno "prenda sotto", basta tenere in tiro il motore per risolvere la situazione; ma è quando ci si vuol muovere molto rapidamente, sui percorsi sinuosi, in salita o in discesa, che viene il bello: con la NordWest si consumano letteralmente le pedane e le scarpe di pilota e passeggero, grazie alle notevolissime inclinazioni possibili in tutta sicurezza, e all'appoggio formidabile garantito da pneumatici addirittura surdimensionati.

I radiali Michelin TX, eccellenti in pista e su strada, sostituiscono i validi Pirelli MT 60 RR, speciali radiali tassellati realizzati a suo tempo appositamente per questa moto, e molto più a loro agio dei TX sul bagnato e su fondi moderatamente sterrati. I Michelin, in ogni caso, hanno fatto sempre abbondantemente il loro dovere per tutta la durata della nostra prova, consumandosi uniformemente e con una durata ben superiore al solito, tanto che alla fine erano ancora in buona forma.

Nella guida molto spinta, possibile con gran soddisfazione senza impegnarsi allo spasimo, ci si può esibire anche in staccate incredibili: il doppio disco anteriore, la cui modulabilità di intervento è concentrata nella seconda parte di corsa della leva, è

Prendete la NordWest e partite: il suo regno sono le strade tortuose e ricche di dislivelli, dove chi riesce ad assecondarla scopre di essere alla guida di una moto senza confini d'impiego. Agile, scattante ma anche pronta alla frenata, la NordWest si ritaglia uno spazio tutto suo tra le supermotard.



molto potente; e poi, la moto è corta e ha delle gran gomme, non è quindi affatto impossibile arrivare sotto a un tornante con la ruota motrice sollevata.

Anche il disco posteriore funziona a dovere: abbastanza potente e ben modulabile, ha anche il pregio di portare difficilmente la ruota al bloccaggio.

La stabilità, anche alla massima velocità, è sempre molto buona; sullo sconnesso, però, la guida è più impegnativa, perché le sospensioni sono prive di regolazione nell'idraulica: se infatti si potrebbe passar sopra alla rapidità di affondamento e successivo ritorno della forcella, almeno la velocità di estensione dell'ammortizzatore posteriore andrebbe rallentata: è sicuramente molto divertente uscire dalle curve con il

retrotreno scodante, ma disturba l'assetto e, di conseguenza, la fluidità di guida. ●

