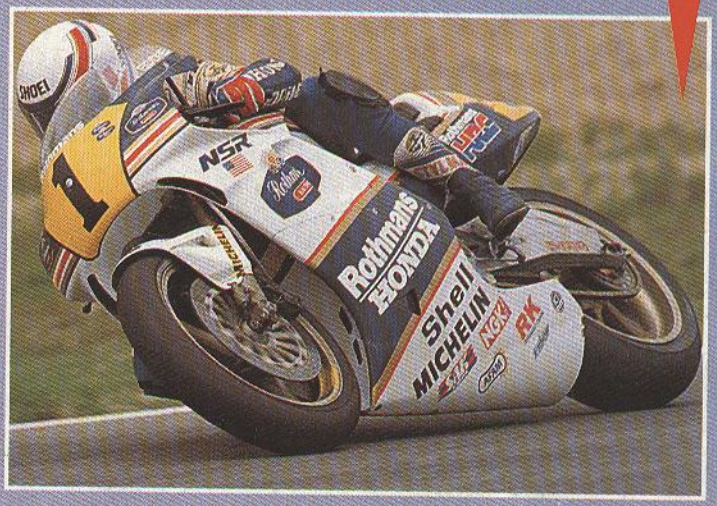
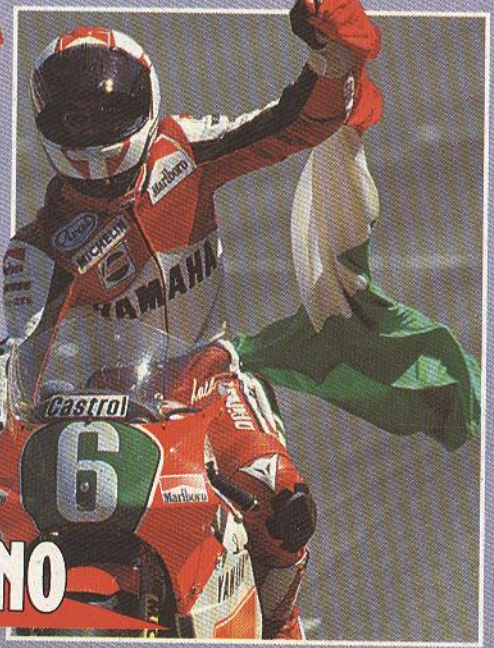
SETTIMANALE
Anno XIV - Fascicolo 633 - 10/16 maggio 1989
Sped. in abb. post. gr. II/70 - Contiene I.P. 19

MOTO SPRINT

NUMERO EXTRA £3000

UN FANTASTICO BIPOSTER TEAM HONDA ROTHMANS





FORZA ITALIA TUTTI A MISANO

MISSIONE FUJI YAMA

PROVA TOTALE SPECIALE

GILERA RC 600

MISSIONE FUJIYAMA

GILERA RC 600

UN'IMPRESA STRAORDINARIA: LA SCALATA DEL MONTE SACRO IN MOTO, ATTRAVERSO IL GIAPPONE DEI GRANDI CONTRASTI, TRA TEMPLI E TECNOLOGIA

di **CLAUDIO BRAGLIA**

MISSIONE FUJI YAMA

LO SI capiva dal modo tronfio e supponente di camminare, dal suo sguardo insolente, che Suehiro Mononobe era un giovane guerriero prepotente e temerario. Lo definivano un attaccabrighe e sfoderava la sua «katana» l'affilatissima spada, per un nulla: bastava che qualcuno non gli cedesse il passo o lo fissasse più del necessario. Ma la carica di cattiveria che si portava in corpo aveva una ragione: solo pochi anni prima la sua famiglia, dal glorioso passato, era stata decimata nella faida con le altre potenti famiglie giapponesi per il dominio dell'impero del Sol Levante. La sua sete di vendetta era insaziabile e se la prendeva con tutto e tutti.

Nella sua marcia verso la nuova, ricchissima capitale di Nara (fondata nel 720 d.C.-n.d.r.) era animato da una gran voglia di combattere, da una gran sete di sangue, ma non ci arrivò mai. Sbucando da una stretta gola gli si parò dinnanzi lo spettacolo più incantevole e maestoso di cui si fossero mai riempiti i suoi occhi: il Monte Fuji, «Fujisan» come lo chiamano i giapponesi suoi figli, il sacro vulcano dal quale — narra la mitologia — discesero gli dei padri del Giappone nella primitiva epoca Jomon. Ammantato di neve, rischiarato dalla luce rosa dell'alba ed impennacchiato di fumo, il Fujiyama (Fuji = infuocato, Yama = montagna) era uno spettacolo esaltante e struggente al tempo stesso. Suehiro si dimenticò di tutto, ed il rancore, come fortunatamente spesso succede, lasciò il posto ad un sentimento positivo.

Da quel momento l'unico desiderio dell'intrepido nobile nipponico fu quello di arrivare in vetta, nonostante ben sapesse che era proibito, per ritrovare se stesso e riavvicinarsi ai suoi avi. Ma la grande montagna sacra era ben difesa dai profanatori: una muta di famelici cani alati gli si avventò contro quando era appena ad un terzo del cammino. La sua katana roteò senza tregua e ne abbattè a decine, ma una parte di essi riuscì a divorargli le gambe prima di trovare la morte. Privo di sensi Suehiro venne raccolto e curato da alcuni monaci shintoisti.

In breve le ferite si cicatrizzarono e nulla valse a convincerlo a rinunciare all'impresa disperata. Il giovane si costruì uno scivolo nel quale si adagiò e continuò la scalata a forza di braccia, ma arrivato dopo parecchi giorni a due terzi del cammino, gli si parò dinnanzi un mostruoso fiammeggiante dragone, che vomitando fiamme gli strappò le braccia prima di morire col cuore trafitto dalla spada del rampollo dei Mononobe. Furono ancora i monaci a salvarlo quando ormai giaceva dissanguato ed allo stremo delle forze, ma a dispetto delle sue ormai miserabili condizioni il nobile guerriero non aveva la minima intenzione di rinunciare al suo disegno.

Convinse i pazienti monaci a trasportarlo sul versante di nord ovest della montagna sacra, da dove partiva una cresta di coriacei arbusti che aveva resistito alle colate laviche ed arrivava sino alla vetta; e con la forza della disperazione, compiendo sforzi immani, inarcando il suo povero busto, spingendo sui moncherini di braccia e gambe ed aggrappandosi coi denti alla vegetazione, prese a salire lentamente, con caparbietà, quasi con protervia. Le piogge e le tormente di neve che incontrò non poterono nulla: alla fine arrivò in vetta, ma nell'ultimo immane sforzo per issarsi sin sull'orlo del cratere il suo corpo martoriato produsse un impulso troppo forte, si sbilanciò in avanti e cadde nel cratere. I monaci shitoisti amici suoi amano raccontare che fu la stessa montagna sacra che con un tremito gli fece perdere l'equilibrio, per accoglierlo dentro di sè e custodirlo per sempre nel suo grembo, visto che pur con tutte le sue parti difensive non era riuscita a vincerne l'ardimento.

Beh, dobbiamo dire che è stata proprio la saga di Suehiro (riportata sul Nihongi, che è un po' la Bibbia del popolo giapponese), la breve ma intensa odissea di questa sorta di Ulisse d'Oriente alla ricerca delle sue radici, che ci ha fatto venire la voglia di tentare la stessa avventura. Ogni volta che voliamo in Giappone, il sacro Fuji Yama, che si erge solenne, evocatore e custode della storia del Giappone, a sud ovest di Tokyo sulla via di Hamamatsu, è sempre il luogo che desideriamo maggiormente rivedere. Impressionante non solo per la sua altezza di 3776 metri, ma soprattutto per il suo enorme volume e la sua silhouette troncoconica pressoché perfetta, Fujisan è ancor oggi ammantato di magia e di mistero, con le sue falde contornate di splendidi laghi dal colore di smeraldo: lacrime di una dea innamorata di un coraggioso guerriero ucciso da un rivale, che dalla vetta pianse la sua disperazione.

La nuova Gilera RC 600, enduro senza compromessi dell'ultima generazione, nonché la più recente e sportiva proposta della industria motociclistica italiana, ci è subito sembrata la partner ideale per effettuare l'impresa, e non solo per le sue caratteristiche di leggerezza, e di specializzazione in senso fuoristradistico. Profanare in qualche modo la montagna sacra, il tetto del Giappone, con una motocicletta italiana che può effettivamente confrontarsi ad armi pari con le migliori enduro del Sol Levante, è stato un po' come prendersi una piccola ma succosa rivincita sui giapponesi, un modo incruento per vendicarsi dell'invasione che abbiamo subito all'epoca del boom della moto. Una invasione della quale stiamo ancora patendo le conseguenze, anche se per fortuna un manipolo di «patriottiche» Case italiane sta facendo di tutto per non soccombere e, quando è possibile, contrattaccare. In sella alle nostre Gilera RC 600, il cui logo sul serbatoio destava tanto stupore fra i motociclisti indigeni, abbiamo sgroppato nel cuore del Giappone più antico, quello meno industrializzato, ed abbiamo scoperto posti splendidi e isolati, difficilmente accessibili anche a piedi.

Le nostre moto ci hanno sempre perfettamente assecondato, e non è certo colpa loro se, con un impeto d'orgoglio, Fujisan ci ha impedito di cogliere il successo a pochi passi dalla meta, proprio come successe al temerario Suehiro. Fin dai primi approcci nel corso delle indagini per conoscere le vie più spedite per raggiungere la vetta, il Fuji non ci aveva nascosto il suo disappunto, accogliendoci con una pioggia battente che nel corso dei primi tentativi non ci aveva permesso di salire oltre la «quarta stazione», cioé a poco più di 2000 metri. Quando la pioggia è finalmente cessata ed il buon drenaggio del fondo fatto di sabbia e di polveri laviche ci rendeva ottimisti, il grande vulcano addormentato ancora una volta si è opposto con una fittissima nebbia che non ci permetteva di vedere neppure dove andavamo a mettere le ruote. Abbiamo pazientato ancora, tanto le nostre Gilera più il percorso si faceva difficile più sembravano a loro agio...

Dopo una nottata di pioggia intensissima, finalmente una mattinata serena: ci siamo alzati di buon'ora e percorrendo una strada sinuosa ormai familiare, abbiamo puntato verso il Fuji con la vetta ancora immersa nelle nuvole. Quando le nubi si sono diradate abbiamo capito che cosa la «montagna di fuoco» avesse stavolta architettato per sbarrarci la strada: una nevicata di innaturali proporzioni per il mese di aprile avviluppava il cono per almeno un terzo del suo sviluppo.

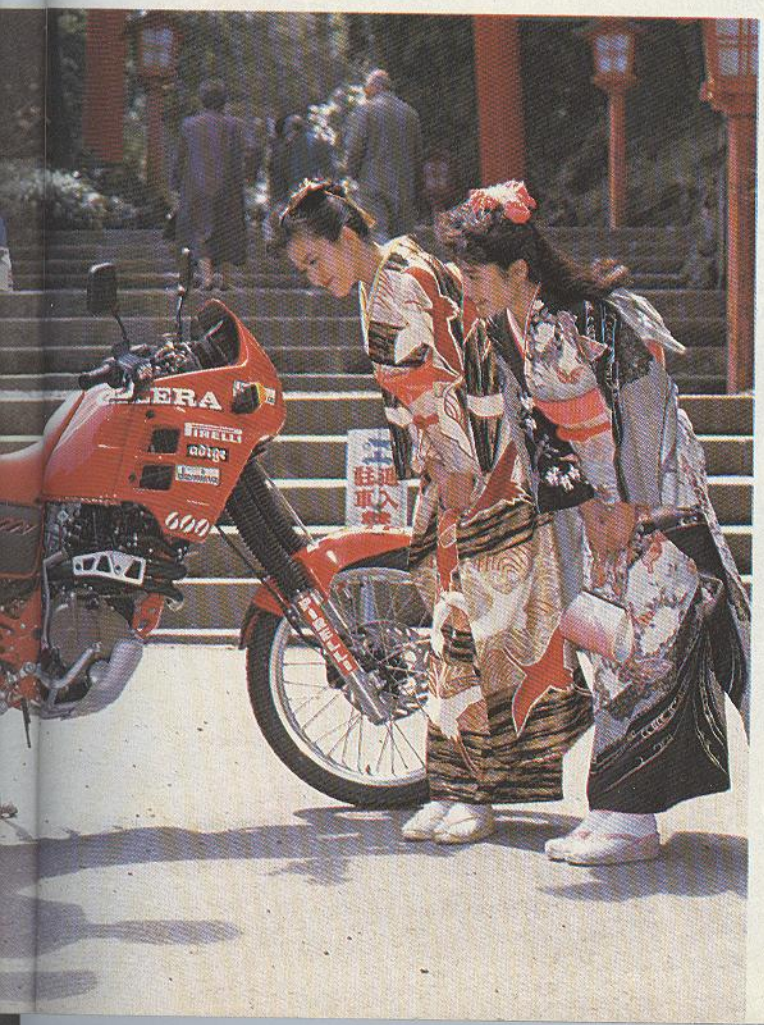
Ma non ci siamo persi d'animo. Siamo saliti abbastanza bene fino alla «quinta stazione» a quota 2500 metri, ove la neve era ancora a chiazze, ma alla sesta stazione — a 2900 metri — già le nostre RC 600 scodavano disperatamente in cerca di aderenza, ed è stato solo grazie al sincero grip garantito dalle coperture Pirelli MT 17-71 se abbiamo potuto raggiungere la «settima stazione», la base dell'ultima variazione di pendenza del cono, a 3100 metri. Il manto nevoso arrivava addirittura a 4 metri e se avessimo perseverato avremmo dovuto certamente abbandonare le nostre RC 600 in qualche abisso, anche perché ormai le guardie del parco del Monte Fuji e dei laghi di Hakone, che ci controllavano anche coi binocoli, non erano più disposte a tollerare ulteriori tentativi. □

PERCHÉ IL RAID

GILERA RC 600 ■ LE MOTIVAZIONI DI UNA IMPRESA DIFFICILE MA GRATIFICANTE

PER FORTUNA le motivazioni della nostra impresa in Giappone per il lancio mondiale della Gilera RC 600 non erano solo la salita del monte Fuji, ma anche l'effettuare un supercollaudo, veramente duro e su una ampia varietà di situazioni, per verificare la bontà del prodotto; senza contare che l'esoticità degli scenari ci avrebbe permesso di effettuare un servizio fotografico decisamente gratificante e di grande effetto, anche perché abbiamo avuto la fortuna di attraversare il Paese del Sol Levante proprio all'inizio della «esplosione» dei «Sakura», la mitica fioritura dei ciliegi che tinge di rosa ogni angolo.

Nella zona del monte Fuji, dei laghi di Hakone, sulle lunghe spiagge di Hamamatsu e nella regione collinare fra Nara e Kyoto, lontana dall'affollamento delle grandi città industrializzate, oltre a conoscere il Giappone autentico abbiamo anche potuto battere le stesse zone, gli stessi campi di prova e sviluppo utilizzati da Honda, Yamaha e Suzuki, e quindi avere un'idea dei «parametri dinamici» che vengono utilizzati nello sviluppo delle sopraffine enduro gialle.



Ma questo viaggio voleva anche essere una sorta di omaggio al grande successo che la Casa di Arcore ha conosciuto sul mercato giapponese. Dopo un solo anno di distribuzione della «Saturno» disegnata e realizzata per incontrare i gusti classici di certa utenza giapponese, grazie alla efficienza dell'importatore C. Itoh & Co. LTD — una delle maggiori trading company giapponesi impegnate su di una miriade di differenti fronti merceologici — la monocilindrica italiana è balzata al secondo posto delle vendite di moto di importazione, con una cifra prossima alle 1000 unità! E ci si creda, con un prezzo di vendita in Giappone abbondantemente superiore a quello di una sportiva da 1000 e passa cm^3, è davvero un risultato incredibile, spiegabile col look esclusivo e con il grande prestigio di cui gode una Casa motociclistica col passato della Gilera. Ed a giudicare dall'interesse e dalla curiosità mostrata dai motociclisti giapponesi che si assembravano attorno alle enduro italiane, è da prevedere che anche la RC 600 otterrà un brillante successo nel Paese del Sol Levante.

Per la nostra «impresa», sviluppatasi sull'arco di 3000 km in Giappone, ai quali vanno aggiunti i circa 2000 km percorsi sulle familiari strade di casa per le usuali prove tecniche, dinamiche e strumentali, non abbiamo richiesto una preparazione particolare dei veicoli, ma solo una accurata messa a punto soprattutto della carburazione, visti i differenti climi che avremmo affrontato e soprattutto le notevoli altitudini che avevamo in animo di raggiungere.

Per eccesso di zelo e maggior tranquillità, la Gilera ci ha voluto fornire anche una ricchissima cassa di ricambi, con corone, pignoni, cavi, leve, gruppi frizione e tutto quanto avrebbe potuto affaticarsi o rompersi nel corso dell'impegnativa prova, ma ci fa molto piacere sottolineare che non abbiamo utilizzato neppure una vite del materiale di ricambio, a dimostrazione dell'affidabilità e della maturità dei prodotti raggiunta dalla Casa di Arcore.

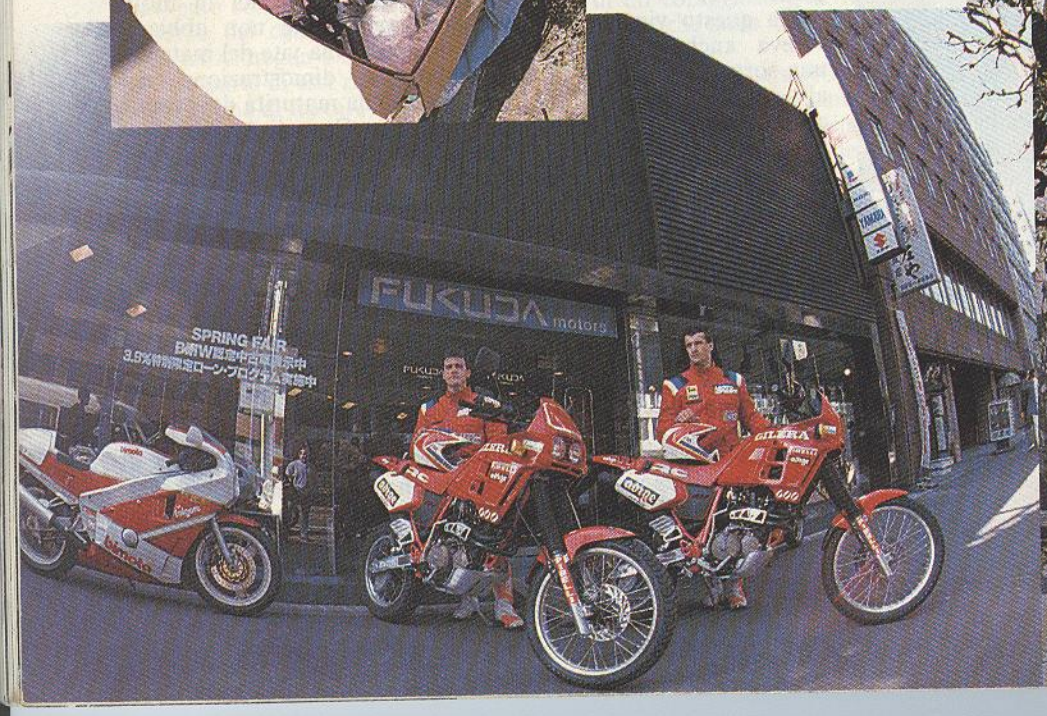
Nella scelta delle coperture abbiamo optato per le Pirelli MT 50 per gli spostamenti cittadini ed autostradali di trasferimento, mentre in tutti gli altri casi abbiamo utilizzato le specialistiche e corsaiole MT 17 ed MT 71 anteriore e posteriore.

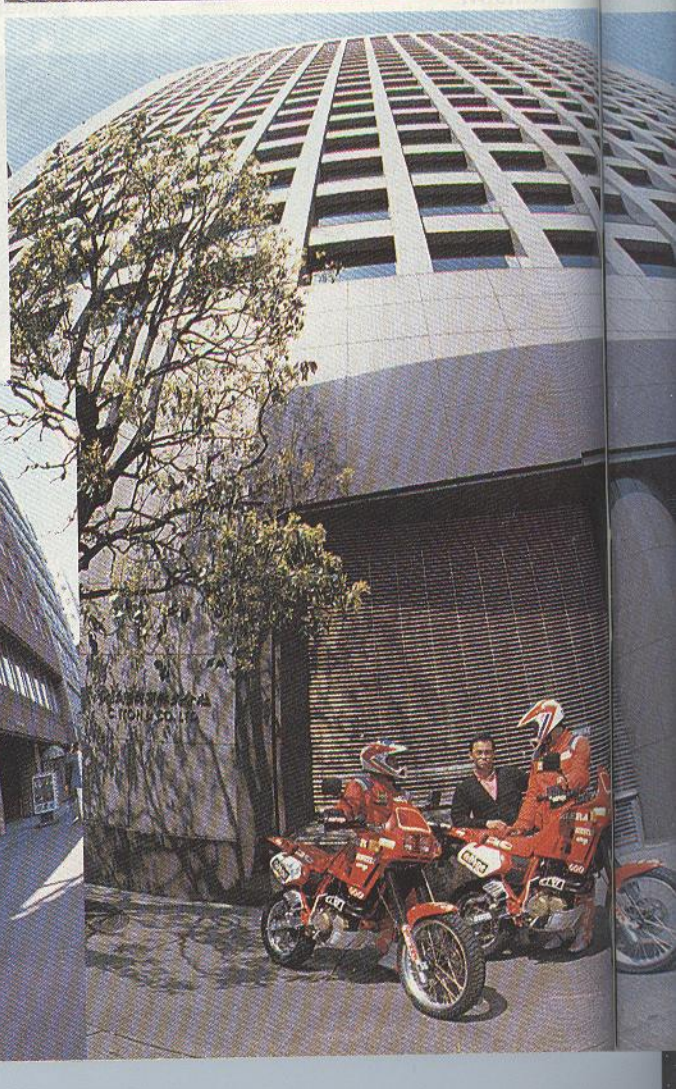
Tutto si è svolto, dunque, condizioni atmosferiche avverse a parte, nel migliore dei modi, trasferimento aereo per piloti e moto compreso, grazie al comfort ed all'alto livello del servizio della Cathay Pacific, la compagnia aerea di Hong Kong che con estrema puntualità, ci ha permesso — proprio come dice un suo azzeccato slogan — di «arrivare nella forma migliore» per svolgere la nostra impresa. □

MISSIONE FUJI YAMA

QUI COMINCIA L'AVVENTURA

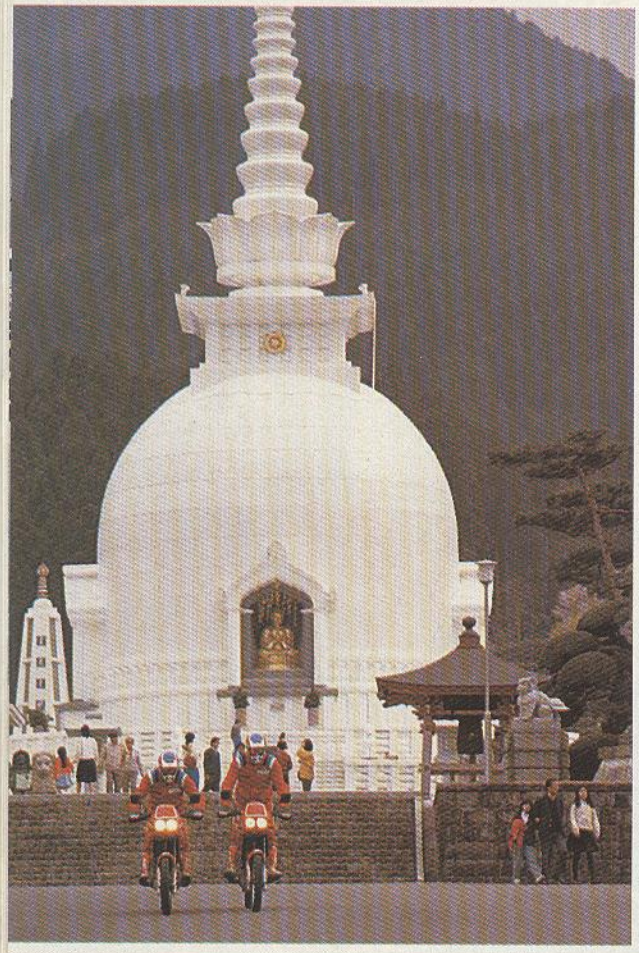
L'ASSALTO al Fuji Yama è cominciato nei garage della C. Itoh & Co., l'organizzazione che importa i prodotti Gilera in Giappone. Un rapido controllo alle casse dei ricambi spedite direttamente dall'Italia, che peraltro non sono stati utilizzati durante il viaggio, e poi tutti fuori con le moto, passando per la scalinata sovrastata dall'arco d'acciaio all'ingresso della zona dei ristoranti. Quindi le foto di rito sotto il mega grattacielo della Itoh, che è subito a fianco: l'organizzazione nipponica è enorme anche nelle strutture, che comprendono banche e ristoranti interni per i dipendenti. È un dipendente della Itoh anche il giapponese insieme a noi nelle foto, Toshihiko Sasazima, che ci ha accompagnato nella nostra avventura guidando il furgone d'appoggio e facendoci da guida, interprete e meccanico. Terminate le operazioni alla Itoh una veloce visita alla sede della Fukuda, l'organizzazione specializzata nella distribuzione di diverse marche occidentali in Giappone tra cui anche la Gilera: la sede centrale è piccola ma il gruppo è molto articolato. Quindi, finito tutto, via attraverso Tokyo, tra le insegne multicolori delle strade vicine a Ginza, il quartiere della capitale riservato allo shopping.





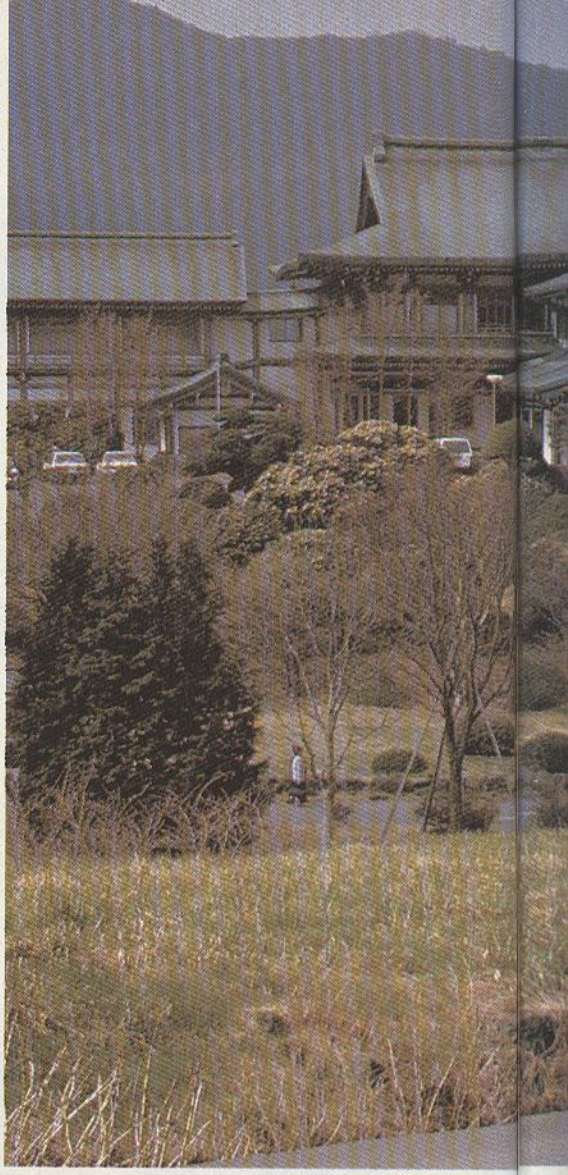
INTERIOR
SFX-OZ
SPOON HOUSE
一般輸送
毒

MISSIONE FUJI YAMA



LA ZONA DEI TEMPLI

IL NOSTRO itinerario passava proprio per la zona più bella del Giappone, nel cuore del Paese del Sol Levante dell'epoca imperiale. È la fetta di Giappone situata tra il lago di Hakone, Nara e Kyoto, ricca di archi votivi e di templi buddisti e scintoisti di grande bellezza, che però non sempre è facile ammirare: contrariamente a quanto si potrebbe credere molti di essi sono privi di strade d'accesso, e l'unico modo per giungervi è quello di percorrere a piedi stretti e tortuosi sentieri od addirittura utilizzare delle cabinovie. Da notare la grande passione dei giapponesi per gli archi: ce n'è un'infinità, quasi sempre ad indicare l'accesso a zone importanti per motivi religiosi, o gli ingressi principali delle città. In lingua locale si chiamano «torii». Sono resti dell'epoca imperiale, quando alla morte di ogni imperatore veniva cambiata la sede della capitale: l'usanza è andata avanti sino a circa un migliaio di anni fa, e Kyoto è diventata più volte la prima città del Giappone, ruolo stabilmente ricoperto da Tokyo dal 1868.

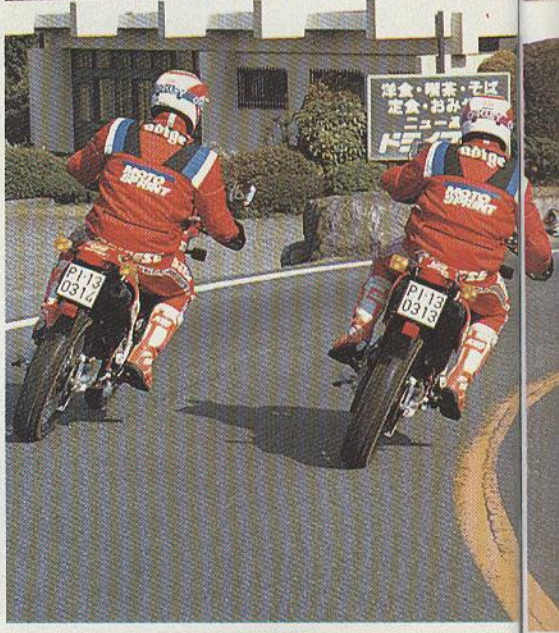


平和公園

MISSIONE FUJI YAMA

VERSO LA SACRA MONTAGNA

TERMINATO il giro dei templi la nostra spedizione è partita per raggiungere il Fuji Yama, che in lingua giapponese significa «montagna infuocata» ed è tuttora considerato sacro. Abbiamo lasciato Hakone dirigendoci verso il monte, imbiancato da un po' di neve che sarebbe «cresciuta» nei giorni successivi. Proprio alla base del vulcano abbiamo incontrato l'ultimo tempio, subito prima che terminasse la strada asfaltata: attaccati alle colonnine numerosi lampioncini, il cui scopo però non è decorativo, ma votivo. La circolazione stradale in Giappone presenta qualche insidia: a parte i cartelli inintellegibili, infatti, si guida a sinistra, come in Inghilterra.



OAKLEY
adige
MOTO SPRINT
PI 13 0314
OAKLEY
adige
MOTO SPRINT
PI 13 0313

MISSIONE FUJI YAMA

UN'AVVENTURA DA RICORDARE

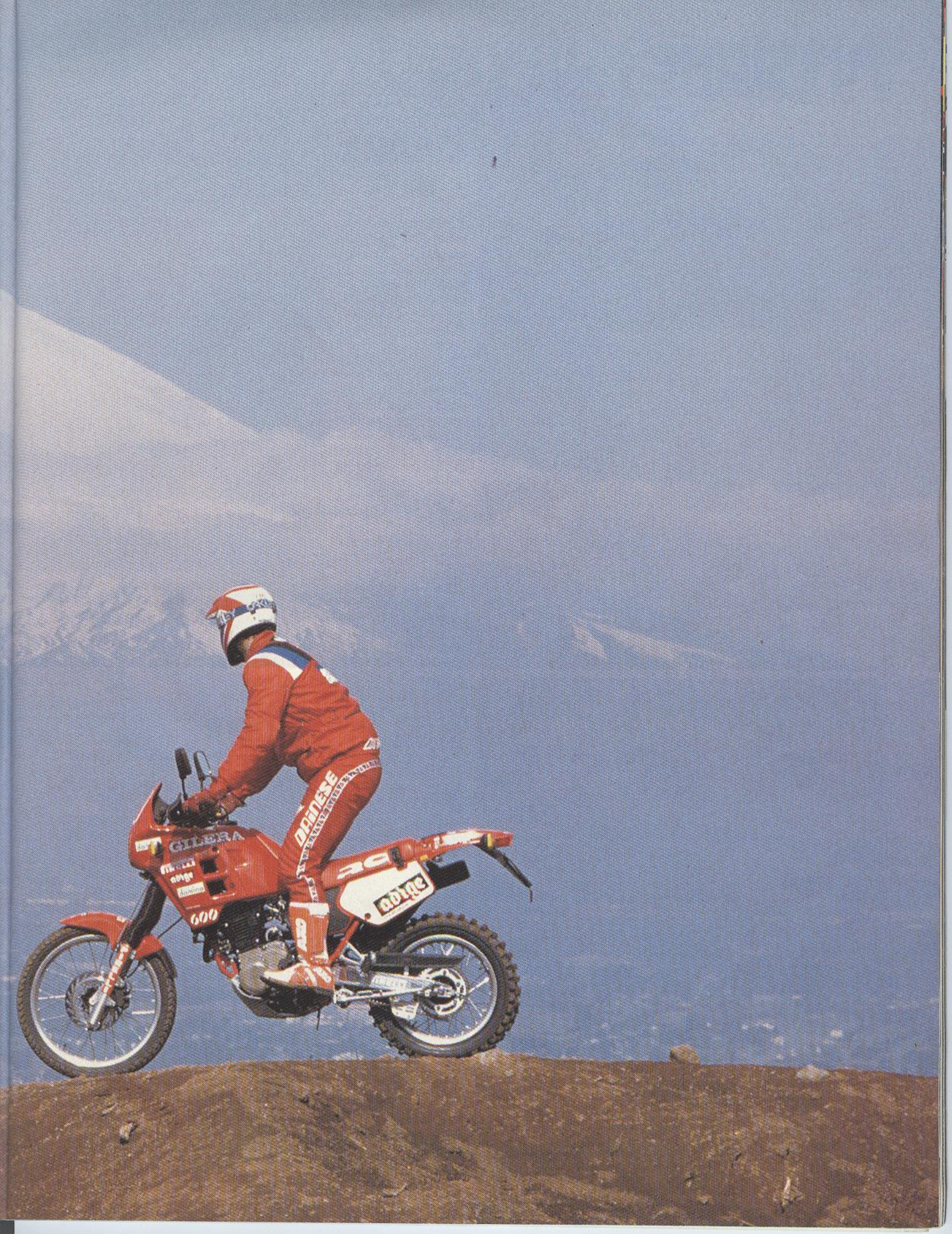
IL GIAPPONE ci ha lasciato anche tante belle immagini nella memoria, come quelle di un'alba sulla spiaggia di Hamamatsu, al calore di un fuoco acceso per togliere almeno un po' della grande umidità. Ma con l'avventura del Fuji ancora da compiere ci siamo ben presto lasciati la spiaggia alle spalle per dare inizio al viaggio. Sulla nostra strada abbiamo incontrato due Geishe nei tradizionali abiti che vengono indossati nei giorni di festa nei paesi di campagna, mentre per i rifornimenti nessun problema: ci sono distributori dappertutto. E fatto il pieno, via sugli sterrati del Fuji.

GILERA

MISSIONE FUJI YAMA

IL VULCANO CHE DORME

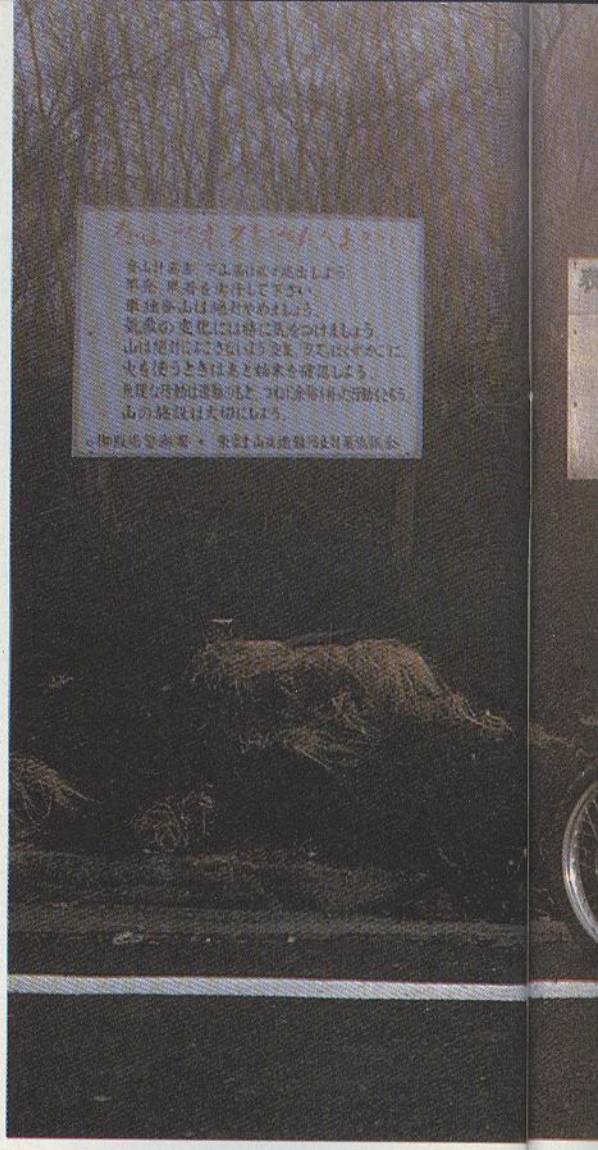
ECCO il nostro obiettivo, il monte Fuji: alto 3776 m, è il secondo vulcano al mondo ma per il momento è inattivo. Però è tutt'altro che spento, visto che sulla sua superficie non mancano solfatare, soffioni e pozze di fango bollente. È al centro del parco nazionale che porta il suo stesso nome, ed è considerato un luogo sacro, di culto, tuttora venerato dai giapponesi che vi effettuano anche pellegrinaggi. Confidenzialmente viene chiamato Fujisan, signor Fuji.


GILERA
DAINESE
600

MISSIONE FUJI YAMA

L'ULTIMA NEVE

PER andare all'attacco del Fuji è stato necessario usare gomme artigliate al posto di quelle da enduro impiegate nell'avvicinamento: abbiamo montato quelle offerte di serie (optional) dalla Gilera, che si sono rivelate ottime nei canali delle colate laviche che giungono fino alla base del vulcano. Non è permesso in genere salire la montagna con mezzi a motore, ma per la nostra impresa le autorità hanno concesso una deroga. Il tempo però non ha fatto altrettanto: prima la nebbia, e poi una violenta nevicata nei giorni della salita, ci hanno creato grosse difficoltà.



富士周辺案内図
GILERA
adige
DAINESE

MOTO SPRINT
adige
DAINESE

GILERA
adige

GILERA
adige

FM
adige
PIRELLI

COM'È FATTA

GILERA RC 600 ■ UNA VERA ENDURO SPORTIVA, MOLTO COMPETITIVA MA ANCHE VERSATILE

L'ESIGENZA di proporre una valida alternativa, più sportiva, alla ricca XR-T 600 da enduro granturistico, ha spinto la Gilera a definire una macchina estremamente specializzata, senza compromessi, con la grinta delle più brillanti entrofuoristrada da competizioni rallistiche e sfruttando una componentistica altamente specializzata.

Si tratta indiscutibilmente della proposta più coraggiosa attualmente disponibile nella categoria delle mono a quattro tempi, in primo luogo perché non sfrutta la corrente moda delle moto totali multimpiego (ma che in effetti, pur vantando una maggiore attitudine stradale, di fuoristrada vero ne macinano ben poco), quella che attualmente va per la maggiore e «fa cassetta»: la RC 600 al contrario «apre» verso la riscoperta della vera pratica fuoristradistica, cioè di quella «nicchia» di mercato che ha conosciuto fasti indimenticabili: la «regolarità». E ci ha fatto particolarmente piacere che a svolgere così autorevolmente questo tema nell'ambito delle grosse enduro fosse la Gilera, che fra le Case in attività vanta il passato più brillante con le sue mitiche monocilindriche a quattro tempi da 125, 150 e 175 cm^3, che guarda caso si chiamavano proprio RC, «Regolarità-Casa».

La nuova enduro di Arcore è infatti attualmente la proposta più sportiva del settore, con la grinta delle più brillanti giapponesi adatte alle competizioni rallistiche (come Honda XR/R o Yamaha TT, o per citarne altre due del Vecchio Continente, come la Husqvarna TE 510 o la KTM LC4), ma

SEGUE A PAG. 68

MISSIONE FUJI YAMA

decisamente più completa negli allestimenti e nelle finiture. È una sportiva pura per scelta, nella caratterizzazione stilistica, nelle prestazioni senza compromessi, nella leggerezza, nell'assetto. Non per niente la ciclistica è stata completamente rivista pensando più all'impiego crossistico che non alle passeggiate fuoriporta, e la meccanica è stata realizzata sul collaudato quanto raffinato monocilindrico bialbero raffreddato a liquido delle Dakota e della XR-T, che ha ricevuto una energica cura ricostituente ed una robusta iniezione di potenza e coppia.

Ad onta di queste premesse, ci sembra comunque doveroso sottolineare che la RC 600 pur essendo stata pensata così bene in ogni suo componente per l'impiego univocamente sportivo, alla fine... si dimostra addirittura più eclettica di quanto la stessa Casa costruttrice abbia supposto, visto che risulta estremamente divertente — con le coperture adatte — nell'impiego stradale, dove è stata per noi una vera scoperta.

Sul mercato la RC 600 si pone dunque a mezza via fra le mono turistiche, come ad esempio la Yamaha Ténéré, e le vere e proprie proposte da competizione come la Husqvarna TE 510 e la KTM LC4, con le quali è indiscutibilmente competitiva sia a livello di telaio che di prestazioni, dimostrandosi però molto più completa nonché proposta ad una quota di commercializzazione più conveniente.

La nuova punta di diamante da «enduro vero» della Gilera (che ha conosciuto un brillante esordio sulla scena agonistica internazionale con i numerosi successi di tappa di Medardo al Rally di Tunisia), viene allestita in versione base, più turistica e versatile, con coperture intermedie mediamente tassellate ma con profilo stradale, con taratura delle sospensioni più soffice e dotata di avviamento elettrico, ma è disponibile anche una versione «pronta gare» priva di avviamento elettrico e dotata di coperture per fuoristrada agonistico Pirelli MT 17-MT 71.

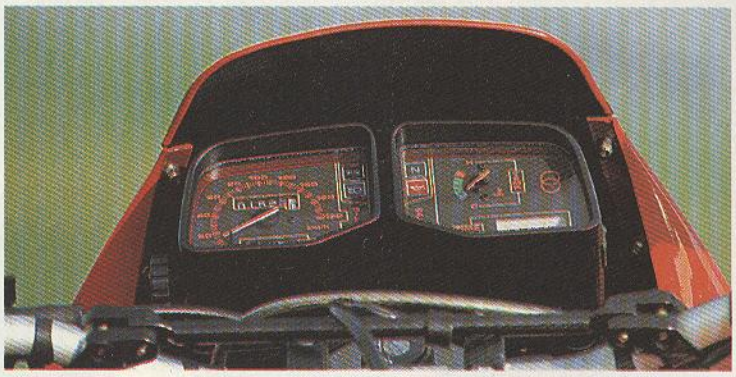
LINEA - Sembra proprio una macchina da cross in alta uniforme la nuova enduro Gilera, soprattutto per l'estrema leggerezza del look, per l'essenziale livrea con sobrie decorazioni e per le componenti tecniche ben valorizzate. Alta sulle sospensioni a lunga escursione, avviluppata in una inequivocabile uniforme rosso corsa e dotata di sovrastrutture ridotte allo stretto necessario, la RC 600 ha charme, classe ed eleganza non disgiunte da una evidente grinta sportiva. Il design orbita attorno al filante complesso quasi monolitico che ingloba il serbatoio e le alette convogliatrici del radiatore, molto attillate, che confluiscono in un piccolo cupolino provvisto di un bel doppio gruppo ottico circolare. I parafanghi appena accennati fanno da adeguato contorno ad un propulsore dal notevole effetto scenico, che con le sue forme tecniche e con l'abbondanza di accessori è un grande catalizzatore di interesse.

FINITURE - Basta un'occhiata per accorgersi che la RC 600 è una macchina che spicca dal branco delle moderne enduro, visto che pur vantando tutta quella componentistica estremamente specializzata, caratteristica delle enduro da competizione, non è priva di certe soluzioni e gadget normalmente riservati alle proposte più turistiche. Il telaio e soprattutto il motore sono molto ben costruiti ed assemblati; in particolare il raffinato monocilindrico a quattro tempi di Arcore sembra una miniatura da esposizione, estremamente fascinoso nella sua livrea nero semi-mat, contornato da numerosi accessori grigio alluminio e con l'ulteriore «tocco» cromatico dei coperchi dei carter in magnesio.

Curatissima e qualificata nella scelta dell'equipaggiamento, la RC 600 vanta abbondante impiego di leghe leggere negli splendidi cerchi anodizzati a canale largo (e con raggiatura tangenziale ai mozzi), nella capace piastra paracarter accuratamente modellata, nel pregevole forcellone, nel manubrio e nei comandi a pedale come vedremo, ed ancora nei supporti delle pinze dei freni e nei cinematismi della sospensione posteriore.

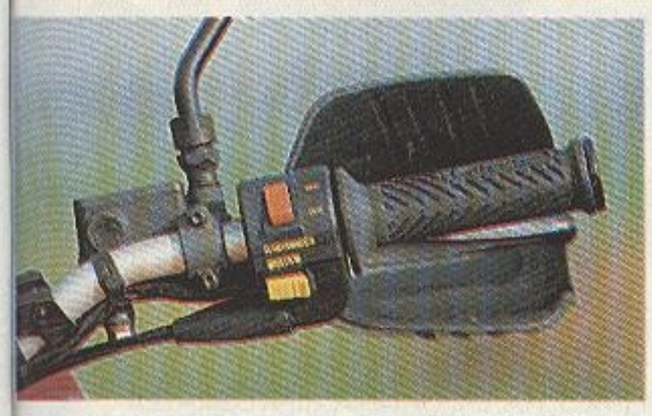
Le verniciature delle sovrastrutture della carrozzeria sono di grande effetto e molto brillanti anche per la precisa integrazione sotto trasparente delle decal, ed è per questo che risulta ancor più stridente il contrasto con le parti in plastica non verniciate (parafanghi e fiancatine) che in breve virano verso una tonalità meno vivace ed offrono pure un supporto meno solido agli adesivi. Non manca poi una serie di accessori da raid come la griglia parafaro, i parasassi alle manopole ed i lunghi soffietti antipolvere sulla forcella senza contare la presenza della bella sella a sganciamento rapido.

Sulla RC 600 non è previsto un porta-



LA STRUMENTAZIONE È DI BUON LIVELLO, COMPLETA DI TACHIMETRO CONTACHILOMETRI, TRIP MASTER E TERMOMETRO DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO, MA MANCA IL CONTAGIRI. DI OTTIMA QUALITÀ I COMANDI AL MANUBRIO

LA GILERA RC 600 È UNA MOTO DAL LOOK DECISAMENTE SPECIALISTICO, COME OVVIO PER UNA MACCHINA DI QUESTA IMPOSTAZIONE. LA LINEA È DOMINATA DAL GRUPPO SERBATOIO-ALETTE CONVOGLIATRICI, COMPLETATO DAL CUPOLINO



pacchi tradizionale che stonerebbe, ma c'è una serie di gommini sul parafango al termine della sella, affiancati da piccole maniglie di appiglio alle quali è possibile fissare con corde elastiche un piccolo bagaglio. La luce fornita dal doppio gruppo ottico anteriore si è rivelata veramente efficace e perfettamente proporzionata alle prestazioni del mezzo, mentre l'efficienza dell'avvisatore acustico lascia a desiderare.

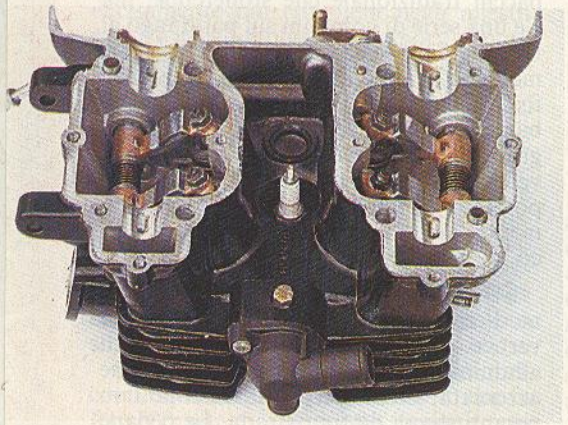
COMANDI - Per qualità ed esecuzione i comandi della RC 600 sono al vertice. Realizzati con abbondanza di alluminio, vantano una conformazione azzeccata anche per l'utilizzazione con pesanti stivali da fuoristrada. Le pedane del passeggero sono supportate da belle staffe in lega leggera, e semplicemente splendido è il manubrio in alluminio dotato di traversino di irrobustimento, alla cui estremità trovano posto componenti di alto livello della Cev-Domino: leve ergonomicamente sagomate ed alla giusta distanza dalle manopole, un acceleratore scorrevolissimo e dalla corsa rapida, e blocchetti elettrici con variopinti interruttori ma ben fatti e funzionali, e con disposizione classica.

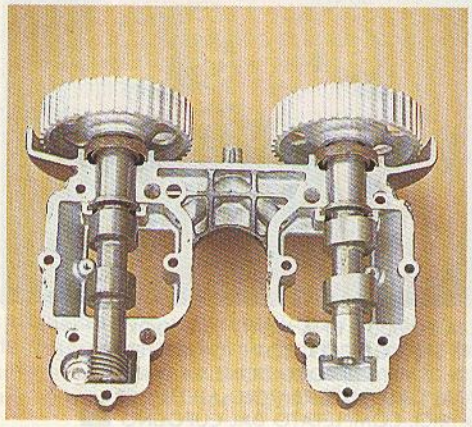
Il comando dello starter è dislocato direttamente sul carburatore, mentre è lodevole che nonostante l'indirizzo sportivo della macchina sia possibile attuare il bloccasterzo direttamente dal quadro di contatto. Molto ben realizzata anche la leva di avviamento in alluminio, che ha però il difetto dell'attaccatura alta. La stampella laterale è dotata di un dispositivo di sicurezza a doppia molla che evita problemi se si riparte dimenticandola divaricata, ma che ne disturba un po' l'utilizzazione stando seduti in sella e che per la forza delle citate molle di richiamo, rende precaria la stabilità del veicolo su fondi sconnessi. Per assecondare l'impiego sportivo della nuova RC 600 il cavalletto, le pedane del passeggero, come pure gli indicatori di direzione, sono del tipo a smontaggio rapido.

STRUMENTAZIONE - La strumentazione è curata con tachimetro-contachilometri, trip master, termometro del liquido di raffreddamento ed una serie di spie luminose per folle, indicatori di direzione, abbagliante e olio, con pulsante di check-control.

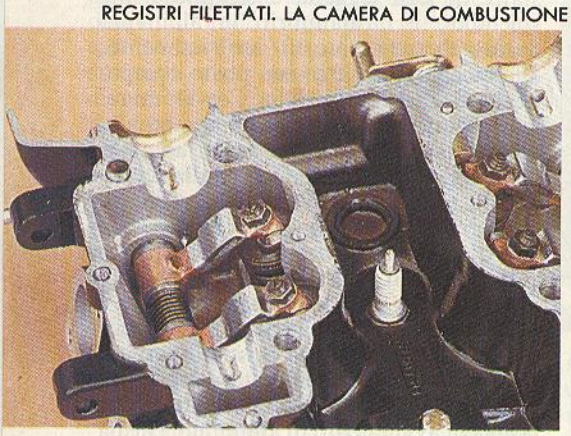
Non c'è il contagiri, ed anche se si tratta di una «mancanza legalizzata» per tradizione su macchine di questo tipo, ci sembra comunque un fatto criticabile soprattutto nel caso specifico di questa Gilera, dotata di notevoli caratteristiche di erogazione in alto: l'intervento del limitatore di giri è spesso persino troppo tempestivo e trova impreparati, arrivando proprio sul più bello. La grafica della strumentazione è buona, gli indici sono stabili e la precisione notevole. □

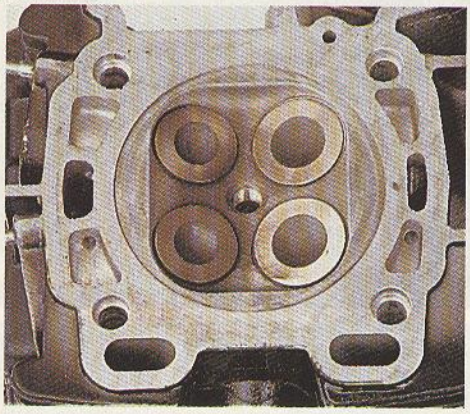
MISSIONE FUJI YAMA

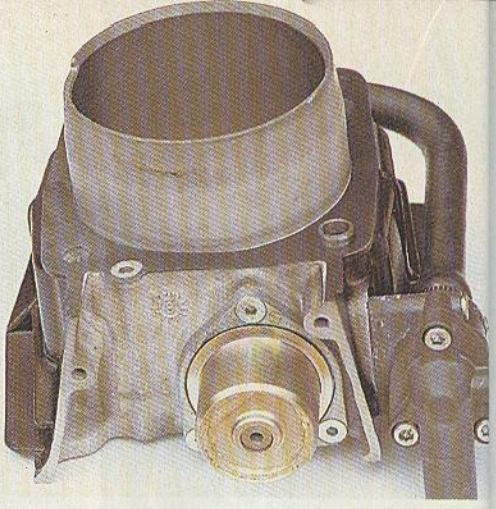


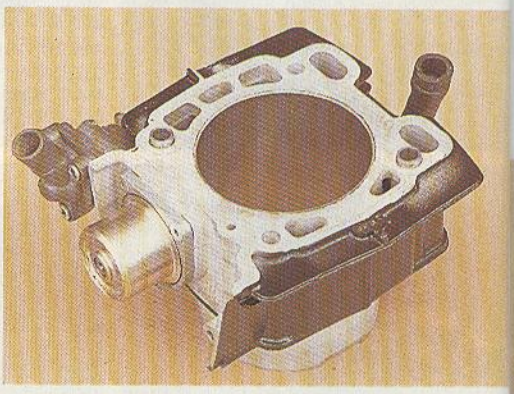


■ NELLA TESTATA FUSA IN LEGA LEGGERA SONO ALLOGGIATE QUATTRO VALVOLE DI GENEROSE DIMENSIONI AZIONATE DAI DUE ALBERI A CAMME TRAMITE BILANCIERI A DITO CON REGISTRI FILETTATI. LA CAMERA DI COMBUSTIONE È A TETTO ■

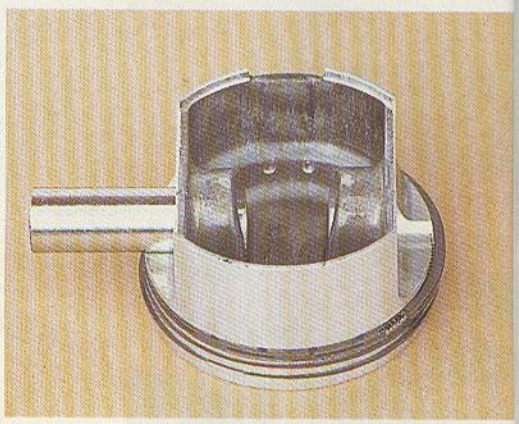








■ IL CILINDRO HA LA CANNA «INTEGRALE» CON RIPORTO AL NICHEL-CARBURO DI SILICIO. FUCINATO IN LEGA DI ALLUMINIO IL PISTONE HA IL MANTELLO AD «H» ED È DOTATO DI UN'ALTEZZA MOLTO RIDOTTA. I SEGMENTI COME DI CONSUETO SONO TRE (DUE DI TENUTA PIÙ UN RASCHIAOLIO). IL CIELO DEL PISTONE PRESENTA UNA LIEVE CONCAVITÀ CENTRALE ■



LA TECNICA

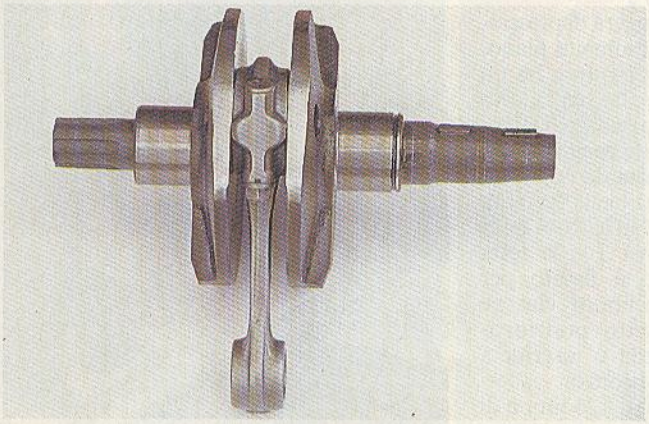
GILERA RC 600 ■ UN MOTORE COMPATTO, CORTO ED ANCHE ESTREMAMENTE SEMPLICE

IL PROPULSORE monocilindrico della 600 RC è un moderno e compatto bialbero a quattro valvole con distribuzione comandata da cinghia dentata e con raffreddamento a liquido. Proprio all'adozione di questo sistema di raffreddamento è in larga misura dovuto il limitato ingombro del complesso testata/cilindro, completamente privo di alette; per quanto riguarda il basamento, praticamente «disegnato» attorno ai componenti interni, grazie alla disposizione dell'albero ausiliario di equilibratura e alla generale razionalità di progettazione, è stato possibile realizzare una struttura molto raccolta e rigida, e di lunghezza davvero contenuta.

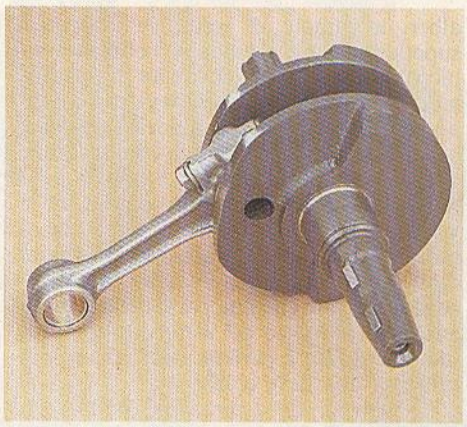
Nella testata, fusa in lega di alluminio termoresistente, sono alloggiate due valvole di aspirazione e due di scarico che vengono azionate dagli eccentrici dei due alberi a camme per mezzo di bilancieri a dito dotati di pratici registri a vite e controdado per la regolazione del gioco. Il piano di unione tra la testa ed il coperchio superiore divide a metà i due supporti sui quali poggia ciascun albero a camme. I quattro bilancieri a dito (uno per ogni valvola) sono di dimensioni e peso notevolmente contenuto; fucinati in acciaio, contattano gli eccentrici mediante pattini arcuati con riporto di cromo duro. Ogni coppia di bilancieri è fulcrata su di un perno di acciaio del diametro di 12 mm dotato di molla distanziatrice. Prima della applicazione galvanica del cromo le superfici di lavoro dei bilancieri vengono cementate.

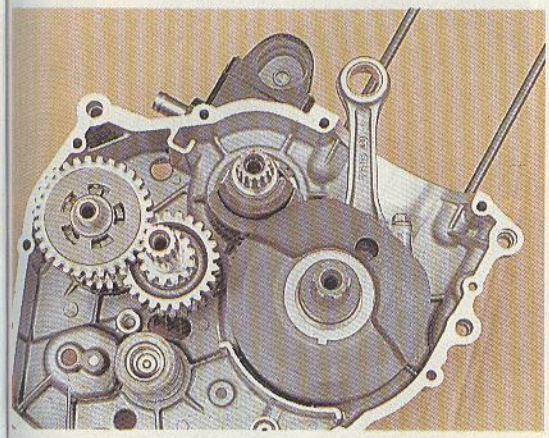
Sia le guide che le sedi delle valvole, in ghisa speciale, sono installate nella testata con interferenza. Come in tutti i moderni motori con distribuzione a uno o due

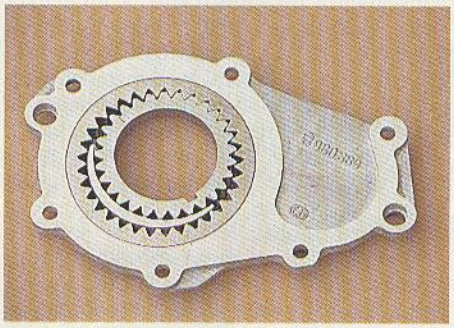
SEGUE A PAG. 72



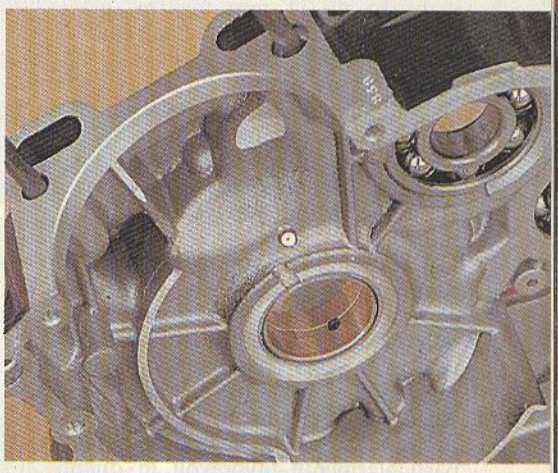
L'ALBERO A GOMITO È IN UN SOL PEZZO, FUCINATO IN ACCIAIO, E LAVORA INTERAMENTE SU CUSCINETTI A STRISCIAMENTO. SIA I DUE PERNI DI BANCO CHE QUELLO DI BIELLA HANNO UN DIAMETRO DI 40 MM. I VOLANTINI HANNO UNA CONFORMAZIONE QUASI DISCOIDALE. LA BIELLA DI RIDOTTA LUNGHEZZA HA LA TESTA CON CAPPELLO E UNA BUSSOLA DI BRONZO INSERITA A PRESSIONE NEL PIEDE

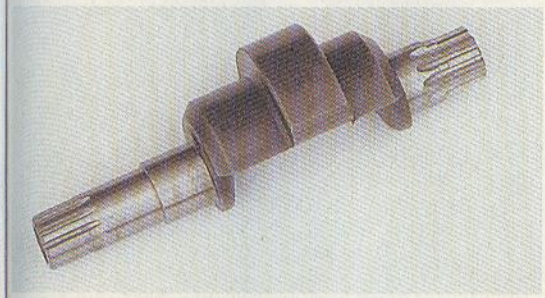




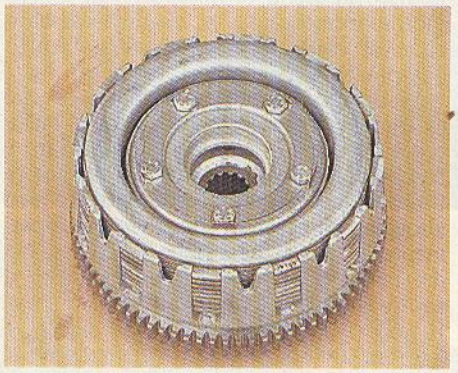


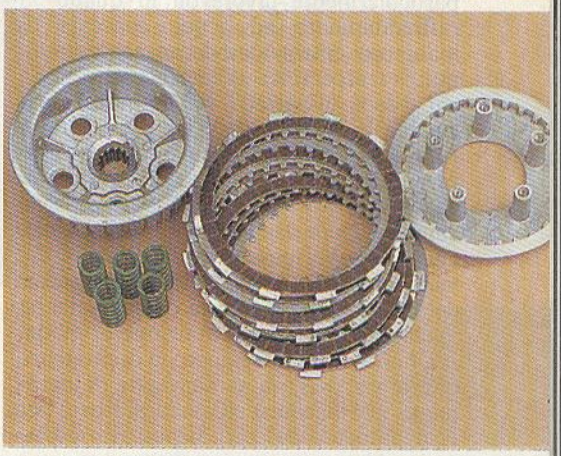
NATURALMENTE IL MOTORE È MUNITO DI UN ALBERO AUSILIARIO DI EQUILIBRATURA POSTO MOLTO VICINO ALL'ALBERO A GOMITO. RUOTA SU CUSCINETTI A SFERE E VIENE AZIONATO MEDIANTE INGRANAGGI. UNICA IN CAMPO MOTO È LA POMPA DELL'OLIO A INGRANAGGIO INTERNO. I CUSCINETTI DI BANCO SONO DUE GROSSE BRONZINE ANULARI

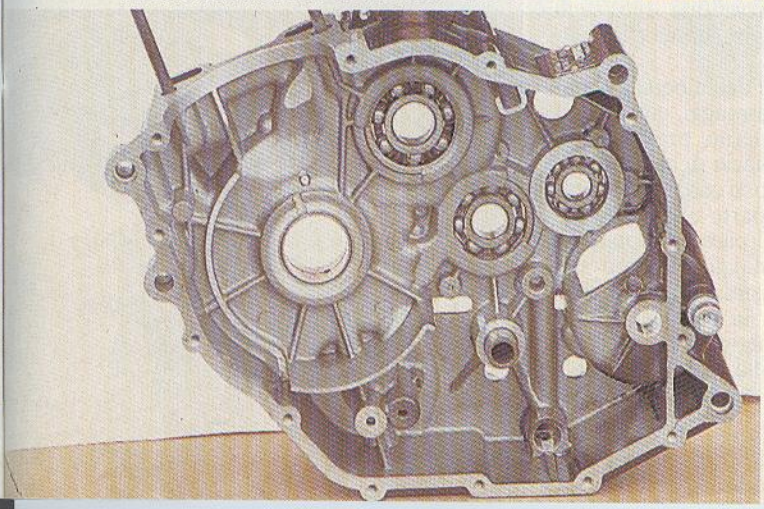




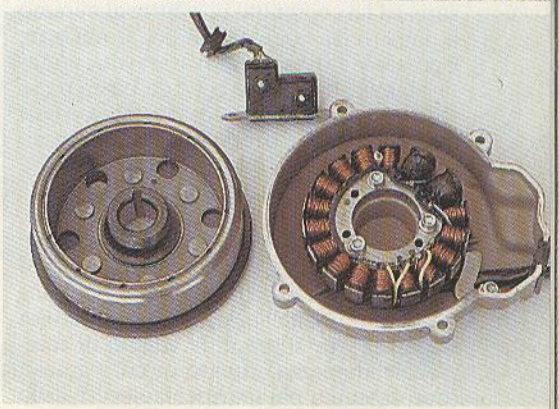
L'ALBERO AUSILIARIO È DOTATO DI UNA MASSA ECCENTRICA CON PARTE CENTRALE CHE VA A SFIORARE IL PISTONE AL PMI. IL BASAMENTO SI APRE SECONDO UN PIANO VERTICALE ED È CARATTERIZZATO DA UNA RIMARCHEVOLE COMPATTEZZA. LA PARTE INFERIORE FUNGE DA COPPA DELL'OLIO







LA FRIZIONE È A DISCHI MULTIPLI E LAVORA IN BAGNO D'OLIO. È DEL TIPO «ROVESCIATO», CON PIATTO SPINGIDISCO DISPOSTO IN FONDO ALLA CAMPANA. LE MOLLE DI PRESSIONE SONO CINQUE E I DISCHI (PRODOTTI DALLA ADIGE) SONO QUINDICI. L'ACCENSIONE È ELETTRONICA A SCARICA CAPACITIVA



alberi a camme in testa, sull'estremità superiore di ogni guida è collocato un piccolo paraolio. A richiamare in posizione di chiusura ciascuna valvola provvedono due molle ad elica cilindrica disposte coassialmente. La camera di combustione, a tetto con candela centrale, è notevolmente raccolta grazie al ridotto angolo tra le valvole (30°), nonostante il fatto che il motore sia dotato di un alesaggio di valore davvero cospicuo (ben 99 mm). È interessante osservare che una parte della camera è ricavata nel cielo del pistone; quest'ultimo infatti non è perfettamente piano ma presenta una lieve concavità.

Le valvole di aspirazione hanno un diametro di 34 mm mentre quelle di scarico sono da 31 mm; in entrambi i casi lo stelo è da 7 mm. I due condotti di scarico (come pure quelli di aspirazione) sono «individuali», ovverosia non si uniscono ad un certo punto del loro percorso ma rimangono sempre separati (e infatti dalla testata escono due tubi di scarico ed alla alimentazione provvedono due carburatori).

All'estremità sinistra di ciascun albero a camme è fissata tramite una vite centrale ed una chiavetta di posizionamento una puleggia dentata, sulla quale va a lavorare la cinghia della distribuzione. Quest'ultima prende il moto da una puleggia vincolata direttamente all'estremità dell'albero motore e lavora in condizioni particolarmente favorevoli in quanto il raffreddamento ad acqua consente di mantenere entro valori decisamente contenuti la temperatura all'interno del vano in cui essa è alloggiata. Ad impartire alla cinghia la corretta tensione provvede un rullo a perno eccentrico (sul quale agisce una molla tarata). È interessante osservare che il «dorso» del ramo anteriore della cinghia aziona la pompa centrifuga dell'acqua (la cui girante è alloggiata in un vano praticato direttamente nella parete del cilindro) per mezzo di un rullo che ha anche una importante funzione di guida.

Questa notevole razionalità di progetto, che ha portato alla eliminazione di ingranaggi, giri di catena ed alberi di rinvio per l'azionamento dei vari dispositivi «accessori» ed ha consentito di ridurre al minimo il numero dei componenti del propulsore, è possibile ritrovarla in svariati altri «punti» significativi (tanto per fare un esempio l'albero ausiliario di equilibratura viene impiegato anche per collegare il motorino di avviamento all'albero motore).

Il cilindro è dotato di canna integrale con riporto al nichel-carburo di silicio; internamente ad esso è alloggiato, con un gioco diametrale di montaggio di 0,04 mm, un pistone fucinato di fabbricazione Asso con mantello ad «H», ovverosia dotato di due sfiancature laterali di eccezionale ampiezza, munito di tre segmenti (due di tenuta più un raschiaolio). Il cielo del pistone presenta una leggera depressione centrale a fondo perfettamente piano.

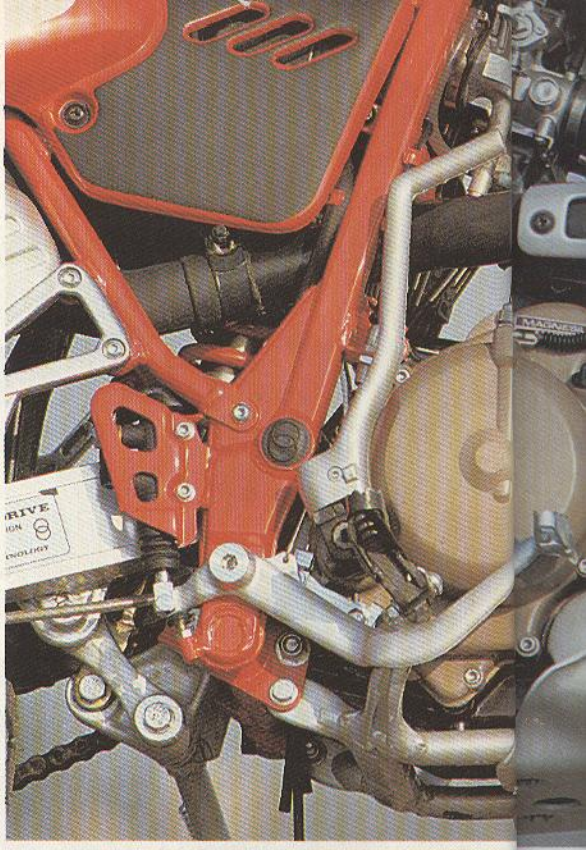
Lo spinotto, che è assai rigido e ha un peso limitato anche grazie alla sua ridotta lunghezza resa possibile dalle ampie sfiancature del pistone (le portate vengono così ad essere più vicine), è flottante ed ha un diametro di ben 22 mm. La biella fucinata in acciaio da bonifica 38 NiCrMo 4 ha il fusto con sezione a doppia T e la testa scomponibile (il cappello è fissato per mezzo di due bulloni calibrati che ne assicurano anche il corretto posizionamento). Nel piede di biella è inserita a pressione una bussola in bronzo.

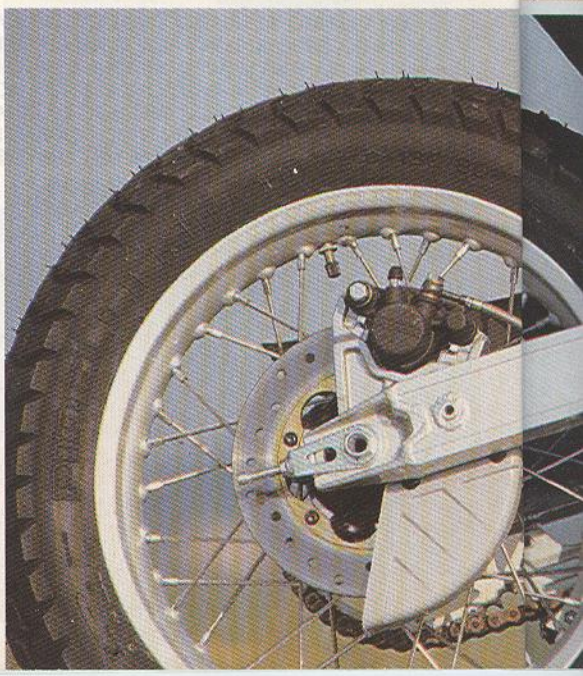
L'interasse piede/testa è di 126 mm e di conseguenza il rapporto tra la lunghezza della biella e la corsa risulta essere di appena 1,70, valore piuttosto contenuto rispetto alle più recenti tendenze nel campo dei motori veloci. Indubbiamente la biella è assai rigida e piuttosto leggera ma dato che assume una considerevole inclinazione si viene ad avere una notevole spinta del pistone contro la parete della canna (ed inoltre le forze del secondo ordine risultano di entità abbastanza considerevole). Sicuramente comunque la scelta di una biella relativamente corta (ma in campo automobilistico, rapporti biella/corsa di questo genere sono assai comuni) è stata dettata in questo caso dal desiderio da parte dei progettisti di limitare al minimo gli ingombri. Nella testa della biella vengono installati due semicuscinetti a guscio sottile.

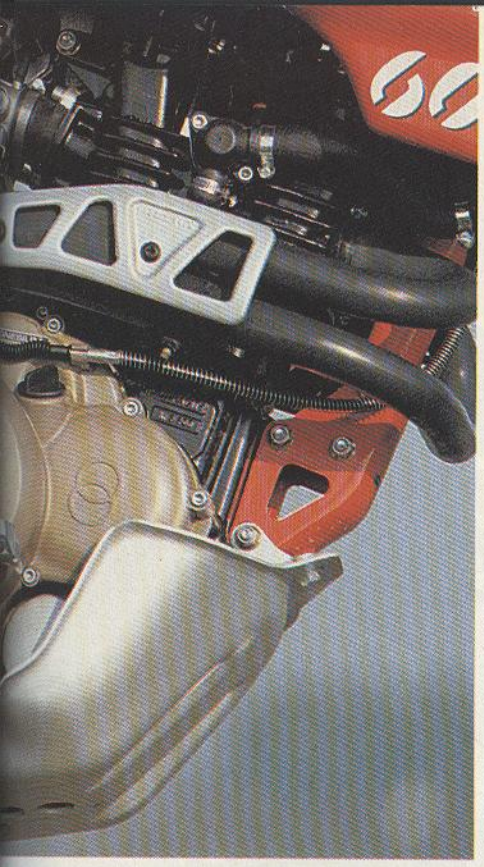
Decisamente inconsueta per un monocilindrico la scelta di impiegare un albero motore monolitico (con cuscinetti di banco e di biella a strisciamento). Questo componente, in acciaio fucinato, ha i volantini assai stretti, di forma pressoché discoidale; il diametro del perno di biella e dei due perni di banco è di 40 mm. I cuscinetti di banco, costituiti da due grosse bronzine anulari, sono installati nei loro alloggiamenti con un considerevole forzamento; il gioco diametrale di montaggio dei perni dell'albero nel loro interno è compreso tra 3 e 6 centesimi di millimetro. Il gioco del cuscinetto di biella è 0,017 ÷ 0,060 mm. A controllare il gioco assiale dell'albero provvedono due anelli di spallamento piazzati ai lati del cuscinetto di banco destro.

Alla estremità destra dell'albero a gomito sono fissati due ingranaggi, entrambi a denti dritti; il più interno provvede ad azionare l'albero ausiliario di equilibratura, che ruota su due grossi cuscinetti a sfere ed è alloggiato nella parte alta del basamento, subito dietro il piano di appoggio del cilindro. L'ingranaggio esterno comanda invece la trasmissione primaria essendo in presa con la corona solidale (tramite interposizione di una serie di molle parastrappi) alla campana della

SEGUE A PAG. 74







■ IL MOTORE SI INSERISCE A PERFEZIONE NELLA CULLA DEL TELAIO IN TUBI DI ACCIAIO CONTRIBUENDO AD IRRIGIDIRLA IN MISURA CONSIDEREVOLE. LA FORCELLA TELESCOPICA È UNA MARZOCCHI CON STELI DA 40 MM ∅ E PERNO RUOTA AVANZATO. IL DISCO ANTERIORE È DA 260 MM ∅. SU DI ESSO AGISCE UNA PINZA A DUE PISTONCINI DI FABBRICAZIONE BREMBO. PER LA SOSPENSIONE POSTERIORE REALIZZATA SECONDO IL NOTO SCHEMA GILERA POWER-DRIVE VIENE IMPIEGATO UN UNICO ELEMENTO CENTRALE BOGE. IL FORCELLONE IN ALLUMINIO HA I BRACCI A SEZIONE RETTANGOLARE. IL DISCO POSTERIORE È DA 220 MM ∅ CON PINZA GRIMECA A PISTONCINO SINGOLO ■

MISSIONE FUJIYAMA

frizione. All'estremità sinistra dell'albero motore è vincolato tramite accoppiamento conico e una grossa vite di fissaggio centrale il rotore del generatore di corrente (si tratta di un alternatore da 180 W, il cui statore è fissato direttamente al coperchio laterale); tra di esso e il perno di banco è installata sull'albero la puleggia dentata che provvede ad azionare la distribuzione.

Il motorino di avviamento è fissato alla parte superiore del basamento, subito dietro il cilindro, e trasmette il movimento all'albero a gomito tramite l'albero di equilibratura e un gruppo a ruota libera vincolato all'estremità sinistra di quest'ultimo. La frizione multidisco in bagno d'olio, realizzata all'insegna della massima robustezza, è del tipo «rovesciato», con il piatto spingidisco disposto nella parte più interna della campana e con un piattello di disinnesto piazzato esternamente. Le molle di pressione sono cinque, del consueto tipo ad elica cilindrica, i dischi condotti sono sette e quelli conduttori (di fabbricazione Adige) otto. Il cambio in cascata è a cinque rapporti, con ingranaggi sempre in presa e denti di innesto frontali.

Ad alimentare il motore provvedono due carburatori T.K. a depressione aventi diffusori leggermente diversi come diametro (quello destro è infatti da 29 mm mentre quello sinistro è da 28 mm). L'accensione è assicurata da un impianto elettronico Nippondenso a scarica capacitiva con pick-up «sdoppiato» e anticipo automatico variabile. Il sistema di lubrificazione è del tipo a carter umido, con pompa a ingranaggio interno (è l'unica di questo tipo ad essere attualmente impiegata in campo motociclistico) della portata di 9 litri/ora al regime di potenza massima. La pompa viene azionata direttamente dalla corona della trasmissione primaria. Naturalmente il circuito è dotato di una valvola limitatrice di pressione, di un filtro a reticella e di un filtro a cartuccia a portata totale. A 5500 giri/min, con l'olio a temperatura di regime, la pressione nel circuito è di 4 bar. Per fare diminuire le sollecitazioni termiche alle quali è sottoposto il pistone vengono impiegati due getti di olio che vanno a lambire la parte inferiore del cielo sottraendo una considerevole quantità di calore.

Il sistema di raffreddamento è munito di radiatore doppio in alluminio, pompa centrifuga (con portata di 32 litri/min al regime di potenza massima) e termostato a tre vie che inizia ad aprirsi a 70°C. Dietro il doppio radiatore sono piazzate due ventole elettriche che entrano in funzione quando la temperatura del liquido supera i 92°C. Il peso del motore è di 46 kg.

BANCO - Che quello della 600 RC sia un motore formidabile sotto l'aspetto prestazionale è confermato dai risultati ottenuti al banco prova, che collocano questa unità motrice su posizioni decisamente di vertice nella sua categoria. In particolare costituisce un record per le grosse enduro monocilindriche la potenza specifica che risulta pari a ben 53,13 kW/litro. Molto favorevole appare la curva di erogazione con una coppia che è superiore ai 40 Nm già a 4000 giri/min e che rimane al di sopra di tale valore fino a 7200 giri/min. La coppia massima, decisamente molto elevata in relazione alla cilindrata con i suoi 45,27 Nm, viene ottenuta a 5750 giri/min, regime lontano 1250 giri da quello di potenza massima.

Questo propulsore dovrebbe essere anche poco sollecitato sotto il profilo meccanico dato che al regime di potenza massima la velocità media del pistone è contenuta in 17,26 m/s; il merito qui è anche della corsa piuttosto contenuta in relazione all'alesaggio (il rapporto corsa/diametro è infatti pari a 0,747). Decisamente elevati per un «mono» da enduro sono i valori di PME sia al regime di potenza (9,11 bar) che a quello di coppia massima (9,99 bar, autentico record di categoria).

CICLISTICA - Il telaio della 600 RC è di schema decisamente classico, con una architettura a culla singola che si sdoppia al di sotto del motore (dove la culla stessa viene chiusa da due elementi amovibili); superiormente vi è un unico trave di rilevanti dimensioni (70 × 32 mm in sezione). La struttura, rigida e compatta, è formata da tubi in acciaio ad alta resistenza a sezione quadrata e rettangolare; nei punti «strategici» vi sono dei rinforzi in lamiera scatolata. Posteriormente viene imbullonata alla struttura principale una doppia triangolatura che supporta la sella e che alloggia al suo interno il filtro dell'aria, la batteria e vari componenti dell'impianto elettrico. Il peso del telaio completo è di 13 kg. Il perno di sterzo è inclinato di 29° e lavora su cuscinetti a rulli conici.

La forcella telescopica è una Marzocchi con canne da 40 mm di diametro; posteriormente viene impiegato un forcellone oscillante in alluminio con bracci a sezione rettangolare che ha una lunghezza di 530 mm e che è fulcrato su boccole; questo componente è collegato all'unico elemento ammortizzante-molleggiante Boge, disposto in posizione centrale, da un sistema di leveraggi realizzati secondo il noto schema Gilera «Power-Drive» che ne assicura la progressività variabile di intervento. L'impianto frenante è composto da un disco anteriore da 260 mm di diametro con pinza flottante Brembo a doppio pistoncino (∅ 28 mm); posteriormente viene impiegato un disco da 220 mm ∅ con pinza flottante Grimeca a pistoncino singolo da 35 mm.

Massimo Clarke

IL TELAIO HA UNA STRUTTURA A CULLA SDOPPIATA CON TRAVE SUPERIORE DI RILEVANTE SEZIONE E ELEMENTI INFERIORI AMOVIBILI. INTERNAMENTE ALLA TRIANGOLATURA POSTERIORE DOPPIA SONO INSTALLATI VARI COMPONENTI «ACCESSORI» COME LA SCATOLA FILTRO, LA BATTERIA E VARI ORGANI DELL'IMPIANTO ELETTRICO

SCHEDA TECNICA

Motore	quattro tempi
Cilindri	uno
Distribuzione	bialbero (cinghia)
Numero valvole per cilindro	quattro
Raffreddamento	a liquido
Alesaggio e corsa (mm)	99x74
Cilindrata (cm³)	569
Rapp. di compressione	10
Diagramma di distribuzione	Aspir. A 9° C 47° Scarico A 44° C 9° con gioco 1 mm
Carburatori	2 T.K. a depressione
Lubrificazione (pompa)	carter umido (ingranaggio interno)
Capacità coppa olio (litri)	2,2
Accensione	elettronica a scarica capacitiva
Impianto elettrico	generatore 12V-180Ah
Candela	Champion A4 HC
Avviamento	elettrico e a kick starter
Trasmissione primaria	ingranaggi (33/77)
Trasmissione finale	catena (14/43)
Frizione/tipo (comando)	multidisco in bagno d'olio (meccanico)
N. marce	5
Rapporto 1.	2,38
Rapporto 2.	1,55
Rapporto 3.	1,14
Rapporto 4.	0,91
Rapporto 5.	0,76
Telaio	a culla chiusa in tubi d'acciaio
Sospensione anteriore	forcella teleidraulica
Escursione (mm)	280
Sospensione posteriore	forcellone oscillante con monoammortizzatore
Escursione (mm)	260
Ruote	a raggi con cerchi in alluminio Pneumatici: anteriore 90/90x21 posteriore 140/80x17
Freno anteriore (mm)	disco ∅ 260
Freno post. (mm)	disco ∅ 220
Lunghezza (mm)	2240
Larghezza (mm)	840
Altezza (mm)	1320
Interasse (mm)	1510
Altezza sella (mm)	920
Luce a terra (mm)	280
Peso a secco (kg)	141
Capacità serbatoio (litri/riserva)	13 (3)
Prezzo (Lit.)	7.515.000 pronto gare 7.865.000 con avviamento elettrico

MISSIONE FUJI YAMA

SU STRADA

GILERA RC 600 ■ UN MEZZO CHE RIVELA SUBITO LE SUE GRANDI DOTI SPECIALISTICHE

POSIZIONE DI GUIDA - Anche quei piloti che vantano già una certa dimestichezza con le moto da fuoristrada specializzato, si troveranno un attimo perplessi dopo essersi «arrampicati» in sella. Per la notevole altezza del posto guida infatti, anche i piloti più dotati di statura faticheranno ad appoggiare entrambi i piedi a terra. L'impostazione di guida risulta comunque decisamente corretta soprattutto per la conduzione sportiva: ci si trova lievemente caricati sul manubrio (che offre un piano di impugnatura relativamente basso) in ragione della sella alta che, pendendo verso la confluenza col serbatoio e «spingendo un po' sul sedere», porta quasi naturalmente ad assumere quella posizione avanzata ideale per controllare al meglio l'avantreno quando si spinge a fondo.

Il bel manubrio pressochè orizzontale e moderatamente rialzato, offre una solida impugnatura e le pedane si rivelano alte e lievemente arretrate per i piloti di statura media e bassa, mentre ai più lunghi, che sono portati ad occupare una posizione in sella un po' arretrata, appaiono meglio centrate.

COMFORT - La RC 600 è una purosangue di razza costruita per lunghe, gratificanti sgroppate in fuoristrada, dimensionata e sviluppata per assecondare in primis i «pruriti» dei fuoristradisti più esigenti, quelli che non si dorranno più di tanto se il livello del comfort è inferiore a quello offerto dalle sontuose enduro granturistiche. La «specializzazione» sportiva richiede questo pedaggio, comunque decisamente accettabile per i puristi. In virtù della sua leggerezza ed agilità, che contrasta peraltro con l'importante interasse, la più sportiva delle enduro Gilera non richiede particolare mestiere per essere capita, sfruttata, goduta, tanto che risulta consigliabile anche ad un neofita come «nave scuola fuoristradistica» finalmente qualificata.

Anche se le sospensioni sono caratterizzate da una taratura fissata soprattutto per assecondare le esigenze della guida sportiva, la forcella sa essere tuttavia un impagabile filtro delle asperità. Purtroppo risulta male assecondata dalla sospensione posteriore, decisamente rigida sulle buche, con effetti amplificati dall'imbottitura della sella piuttosto compatta.

Il cupolino, molto ben conformato, è sufficiente a creare un «baffo» protettivo che toglie aria dal casco in velocità, anche se non è certo sufficiente per mantenere medie elevatissime senza stress nei trasferimenti. Il vero problema della RC 600 restano le vibrazioni, decisamente avvertibili ai regimi medi e alti, soprattutto su manubrio e sottosella. Sorprendentemente la posizione del passeggero risulta decisamente più godibile di quanto non accada sulle altre enduro specializzate e pure su talune «granturistiche» di nostra conoscenza... Anche se la sella non è eccessivamente sviluppata posteriormente, le pedane sono dislocate in una posizione veramente confortevole ed equamente distanziate dal piano sella.

MOTORE - La nostra lunga convivenza col sofisticato monocilindrico di Arcore, ha rivelato una notevole costanza di rendimento su lunga distanza, di una ottimale messa a punto, nonchè di una confortante tetragonia agli sforzi prolungati. Data la sua raffinata architettura, abbisogna di un più accurato rodaggio e di «slegarsi» per almeno 3000 km prima di fornire le sue superiori prestazioni, come abbiamo potuto renderci ben conto nel corso del nostro raid nel paese del Sol Levante. Il suo temperamento è decisamente esuberante se lo si paragona ai comuni monocilindrici enduro: vivacissimo soprattutto in fase intermedia vanta anche notevoli caratteristiche di allungo.

Fra le due versioni che abbiamo avuto in prova, abbiamo largamente gradito — ci perdonino i puristi — quella provvista di avviamento elettrico, che non sbaglia un colpo ed è attuabile anche con la marcia inserita e la frizione disinnestata, il che aiuta molto nel caso ci si trovi col motore ammutolito improvvisamente nel corso di un passaggio critico. Con l'av-

viamento a pedale (che non è effettuabile con la marcia inserita) abbiamo incontrato qualche difficoltà soprattutto nelle partenze a freddo.

Il monocilindrico Gilera richiede un certo periodo di riscaldamento prima di raggiungere la temperatura ottimale di esercizio, e sfodera una voce maschia e piena, sottolineata dal virile pulsare dell'aspirazione: ideale colonna sonora di epiche sgroppate sullo sterrato. Una unità motrice in definitiva davvero molto a punto ed equilibrata nel rendimento con passaggi puliti e regolari: solo nella trasferta in Giappone la carburazione, ottimizzata evidentemente per l'Italia, è risultata un po' «magra» a livello del mare (il che ha implicato anche qualche scoppiettìo in rilascio), ma in compenso si è rivelata ottimale per affrontare le splendide strade collinari, tutte curve come quelle delle prefetture di Hakone e Kyoto, e soprattutto assolutamente azzeccata per affrontare le tappe più impegnative, quelle della scalata al Fuji, a quote superiori ai 2000 metri.

EROGAZIONE - Il temperamento sportivo della generosa meccanica Gilera viene evidenziato da una certa mancanza di fluidità ai regimi bassissimi, con una «ruvidità» di ripresa che amplifica la sensazione che le prime due marce siano un pelo lunghe per una enduro che si qualifica come specializzata.

Il tiro è fortissimo su tutta la curva di erogazione, ma soprattutto in fase intermedia ove la risposta è sempre prontissima e la successiva, devastante progressione induce «gloriose» scodate addirittura anche nelle marce lunghe quando il motore è nelle più favorevoli condizioni di coppia. L'erogazione si distende successivamente con grande cuore ed è un peccato che il limitatore di giri, che interviene dopo 7700 giri effettivi, ponga fine ad una progressione proprio nel momento in cui il motore sembra fornire le cose più succose.

È interessante, a questo punto, sottolineare il rendimento del motore sul banco prova in funzione del regime di rotazione, visto che la macchina di serie non dispone di contagiri. Il rinnovato monocilindrico Gilera nella sua veste più sportiva ha fornito la più elevata potenza della categoria.

In basso non siamo riusciti a spingerci sotto ai 3000 giri (ove ci sono 14,5 CV alla ruota) nell'effettuare letture a gas spalancato, ma già a soli 4000 giri il mono di Arcore scarica tutta la sua

SEGUE A PAG. 78

esuberanza con una «botta» di 23,5 CV, che diventano quasi 31 CV alla ruota a 5000 giri, da dove il mono italiano prende a rendere il meglio. Il regime di coppia massima (con ben 4,62 kgm) si trova a soli 5750 giri ai quali corrispondono ben 37,1 CV alla ruota, e 500 giri più in su si supera la quota dei 40 CV (che è già un valore inavvicinabile) e tale valore viene mantenuto fino a 7500 giri, con un tetto di ben 41,1 CV alla ruota fra 7000 e 7400 giri. Poderoso l'allungo che viene tagliato dall'intervento del limitatore poco dopo i 7700 giri, quando ancora il motore eroga circa 38 CV alla ruota, vale a dire con un calo di appena il 7% rispetto alla potenza massima!

VELOCITÀ - Date le caratteristiche specializzate della macchina davvero non ci aspettavamo tanta abbondanza nella velocità di punta. Invece la RC 600 supera tranquillamente i 160 km/h effettivi promessi dalla Casa (oltretutto li raggiunge dopo un lancio di appena 900 metri...), vale a dire una prestazione analoga a quella delle migliori enduro turistiche. Il fatto à rimarchevole soprattutto perché significa souplesse di marcia e riserva di potenza nei trasferimenti a medie elevate, col risultato che anche spingendo forte non si ha mai la sensazione di sentire il propulsore costantemente «impiccato».

RIPRESA - A dispetto della rapportatura finale lunga, le eccellenti caratteristiche di ripresa della RC 600 vengono evidenziate dai notevoli tempi spuntati nella prova sui 400 metri da 50 km/h in quinta: 14"62 con velocità di uscita di oltre 136 km/h, rappresentano un tempo rimarchevole, a livello delle più brillanti enduro specializzate e nettamente migliore delle colleghe più turistiche. La prontezza di risposta all'acceleratore viene evidenziata anche dal tempo per passare da 50 a 100 km/h: appena 7"8.

ACCELERAZIONE - I miglioramenti apportati alla frizione e l'iniezione di potenza e coppia con la complicità della leggerezza della macchina, hanno sortito risultati di grande rilievo nell'accelerazione da fermo. Fin dalle prime smanettate si evidenzia la grande grinta che il monocilindrico della Gilera ha in corpo: le impennate nelle quali ci si può produrre sino all'inserimento della quarta, sono equilibrate e gustose oltreché perfettamente gestibili: 13"87 sulla classica base dei 400 metri da fermo, rappresentano una prestazione al vertice della categoria. La velocità di uscita è ben 148,9 km/h ed è rimarchevole pure la prestazione al chilometro — appena 27"86 — con velocità di uscita coincidente con quella massima.

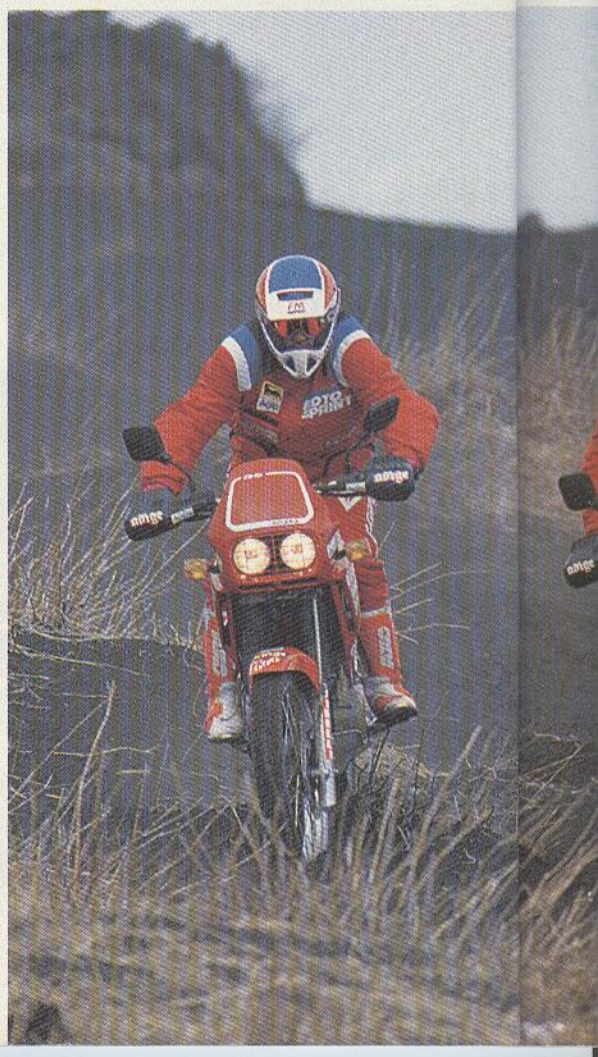
CONSUMO - Ci sembra giusto sottolineare come i tecnici Gilera siano stati molto abili nell'attingere superiori prestazioni dalla meccanica, senza per questo peggiorarne il rendimento globale e soprattutto senza superiori oneri nei consumi. Anzi, per la RC 600 abbiamo addirittura rilevato percorrenze chilometriche ancora migliori di quelle già ottime ottenute dalla XR-T 600. In media si coprono 19 ed anche 20 km/litro, e se ci si accontenta di lasciare trottare il motore in souplesse (ma è davvero difficile tanto è invitante smanettare...) si arriva anche ad oltre 25 km/litro, come dimostrano i 26,2 km/litro a 90 km/h costanti ed i quasi 27 km/litro nella prova ER. Rimarchevoli i 16,4 km/litro che si coprono in autostrada e che anche spremendo al limite la meccanica fuoristrada si scende difficilmente sotto ai 10 km/litro.

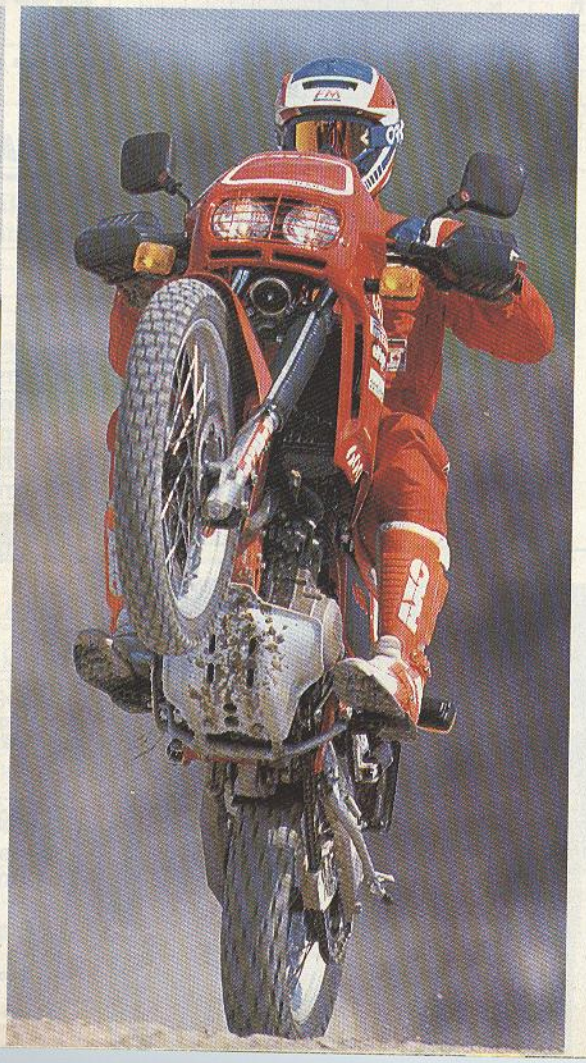
Sempre decisamente contenuto è il consumo di lubrificazione con meno di 120 cm³ per 1000 km, mentre per quanto riguarda l'usura delle coperture, abbiamo ottenuto eccellenti valori soprattutto con le Pirelli MT 50: con la copertura anteriore (spessore da nuova 7 mm) si dovrebbero coprire circa 6500 km, mentre con quella posteriore (spessore 9,5 mm) si fanno circa 3600-3700 km. Con le specialistiche MT17 / MT71 tassellate da fuoristrada duro, non si va invece più in là dei 3000 km con quella anteriore, e dei 1000 km con quella posteriore, al ritmo brillantissimo — si intende — della nostra prova.

FRIZIONE - I lavori di irrobustimento apportati alla frizione hanno migliorato il rendimento globale che ora è apprezzabilmente più ampio e sfruttabile dell'unità più rustica dell'XR-T 600. Sono aumentate soprattutto scorrevolezza e modulabilità nelle fasi critiche come nelle partenze allo sprint, ove la precedente unità accusava forti strappi. È inoltre piacevolmente progressiva e priva della tendenza a trascinare, oltreché resistente e flessibile.

In vista dell'impegnativa scalata del Fuji, la Casa di Arcore ci ha fornito anche quattro gruppi frizione di ricambio da sostituire nel caso i ben dimensionati complessi multidisco in bagno d'olio di primo equipaggiamento della Adige accusassero la fatica: ebbene nonostante gli stress indicibili ai quali le abbiamo sottoposte (specie per vincere la resistenza dei fondi pesanti peggiorati da polveri laviche e neve), raramente hanno accusato una lieve tendenza a gonfiare e perdere registro, ma sorprendentemente bastava qualche minuto di riposo, ed il recupero del gioco avveniva automaticamente.

CAMBIO E TRASMISSIONE - Sulla trasmissione finale non ci sono che lodi





visto che neppure dopo migliaia di chilometri di sterrato e di impiego duro abbiamo rilevato aumenti di rumorosità, strappi, giochi od altro. Solo il cambio che necessita di un certo periodo di rodaggio, appare migliorabile nella funzionalità, visto che a caldo si irruvidisce, diventa rumoroso e va usato di forza. Della spaziatura dei rapporti abbiamo detto: le prime due marce risultano un pelo lunghe soprattutto nei passaggi angusti che si incontrano nel fuoristrada duro.

GUIDA - L'equilibrio ed il grande bilanciamento della macchina nella distribuzione dei pesi, aiutano parecchio i neofiti e permettono un controllo coerente.

Differente è il discorso quando si decide di sfruttare a fondo il potenziale della ciclistica e di raggiungere il limite, che è alla portata solo di chi ha manico, esperienza e tanta determinazione. Abbiamo fatto la conoscenza approfondita di questa lodevole personalità «double face», soprattutto nel corso del raid in Giappone, ove per la molteplicità dei passaggi difficili e la varietà delle situazioni ci siamo spesso trovati nella necessità di dar fondo alle nostre riserve e sfruttare il nostro «mestiere» per cavarci dalle situazioni critiche, e credeteci, nella scalata al Fuji se ne sono presentate parecchie.

Sorprendentemente, fra le macchine da fuoristrada specializzato, la Gilera RC 600 è quella che meglio si adatta all'impiego brillante sui nastri d'asfalto, onorando la sua condizione di sportiva pura con le ruote artigliate. Gommata con le Pirelli MT 50, abbiamo fatto la conoscenza con una agile enduro dal grande equilibrio, neutra in traiettoria, e con inserimenti in curva sicuri anche se non propriamente fulminanti, che sa offrire rara armonia nei cambi di direzione e traiettoria.

Anche nella conduzione sportiva su asfalto l'impegno di guida non è mai eccessivo, mentre le cose cambiano in fuoristrada, ove pur col conforto delle coperture Pirelli specialistiche MT 17 anteriore e MT 71 posteriore, per spingere a fondo è necessario un discreto bagaglio di esperienza, anche se si può pur sempre contare sul citato elevato equilibrio nei cambi di direzione nonché su reazioni sempre coerenti nei controsterzi. Solo sui passaggi angusti, soprattutto in caso di fondo pesante, si manifesta una certa inerzia di avantreno.

STABILITÀ - L'aumento di sensibilità dello sterzo proporzionale all'incremento della velocità, porta sulle prime a presumere una scarsa precisione sul velo-

SEGUE A PAG. 82

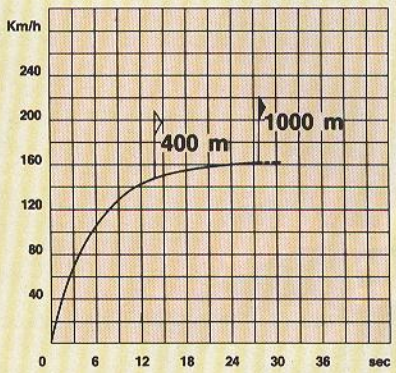
I NOSTRI RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA

160,791 km/h Tachimetro/Contagiri: >165/— Dichiarata: 160

ACCELERAZIONE DA FERMO

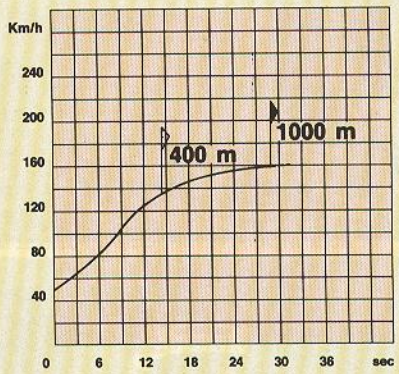
Distanza	Tempo in sec.	Velocità d'uscita
0-100	5''66	102,886 km/h
0-200	8''76	126,414 km/h
0-300	11''42	140,044 km/h
0-400	**13''87**	**148,896 km/h**
0-1000	**27''86**	**160,791 km/h**
0-50 km/h	1''93	—
0-100 km/h	**5''38**	—
0-150 km/h	14''86	—
0-200 km/h	—	—



RIPRESA DA 50 KM/H

NEL RAPPORTO PIÙ LUNGO

Distanza	Tempo in sec.	Velocità d'uscita
0-100	5''28	78,316 km/h
0-200	8''91	112,891 km/h
0-300	11''89	126,416 km/h
0-400	**14''62**	**136,224 km/h**
0-1000	**29''08**	**157,818 km/h**
50-100 km/h	7''83	
50-150 km/h	20''66	
50-200 km/h	—	



VIBRAZIONI

	a 130 km/h
Pedane	125 m/s²
Manubrio	55 m/s²
Serbatoio	42,5 m/s²

	LEQ/picco massimo
Pedane	77,5/1000 m/s²
Manubrio	37,5/220 m/s²
Serbatoio	22/160 m/s²

NOTA: la prova a velocità costante si svolge su strada pianeggiante, rettilinea per la durata di 10", mentre la verifica del Leq/picco massimo viene effettuata in condizioni di normale utilizzazione su percorso tipo con continue accelerazioni e decelerazioni, per la durata di 1 minuto. Il «picco» rappresenta il massimo livello di vibrazioni registrato, mentre il Leq visualizza il livello energetico medio che assorbe il pilota nell'unità di tempo. Per quanto riguarda la fastidiosità delle vibrazioni possiamo fissare in 40 m/s² la soglia oltre la quale iniziano a disturbare, mentre sotto al citato valore risultano più tollerabili ed ovviamente sono tanto più basse quanto più si avvicinano allo zero ideale.

SCARTI TACHIMETRO

Velocità indicata	Velocità effettiva
40 km/h	40,906 km/h
60 km/h	59,809 km/h
80 km/h	78,346 km/h
100 km/h	97,665 km/h
120 km/h	116,900 km/h
140 km/h	136,516 km/h
160 km/h	156,203 km/h
180 km/h	—
200 km/h	—

SCARTI CONTAGIRI

Regime indicato	Regime effettivo
2000 giri/'	—
3000 giri/'	—
4000 giri/'	—
5000 giri/'	—
6000 giri/'	—
7000 giri/'	—
8000 giri/'	—
9000 giri/'	—
10000 giri/'	—

MANEGGEVOLEZZA

Sulla base di 60 metri con birilli distanziati di 6 metri

6''11 media 35,352 km/h

Sulla base di 120 metri con birilli distanziati di 12 metri

6''19 media 69,790 km/h

DIAMETRO DI STERZATA

A destra	A sinistra
5,69 metri	5,32 metri

FRENATA

Velocità effettiva	Spazio di arresto
40 km/h	7,01 metri
60 km/h	14,00 metri
80 km/h	27,39 metri
100 km/h	**40,87 metri**
120 km/h	57,01 metri
140 km/h	75,24 metri
160 km/h	—

DECELERAZIONE

da 140 a 40 km/h **3''18**

NOTA: il tempo dai 140 ai 40 km/h esprime le capacità di decelerazione «intermedie» del veicolo, quelle non visualizzabili con le sole misure degli spazi di arresto.

CONDIZIONI METEOROLOGICHE
Pressione atmosferica: 102,1 kPa - Temperatura: 14°C - Umidità relativa: 63% - Velocità del vento: 1,8 m/s - Densità del carburante: 737 g/l - Temperatura del carburante: 13°C.

CONSUMO CARBURANTE

Al limite	9,817 km/litro
In montagna	14,711 km/litro
In città	15,922 km/litro
In autostrada	16,391 km/litro
Extraurbano	21,396 km/litro
Economy Run	26,916 km/litro
A velocità costante	
90 km/h	26,215 km/litro
120 km/h	19,049 km/litro

CONSUMO LUBRIFICANTE

120 cm³	ogni 1000 km

CONSUMO PNEUMATICI

ogni 1000 km

mm 0,8	centrale sull'anteriore
mm 2,3	centrale sul posteriore
mm —	laterale anteriore
mm —	laterale posteriore

PESO EFFETTIVO

Con tutti i liquidi più 5 kg di carburante
156,300 kg*
Dichiarato 141 kg a secco*
* macchina priva di avviamento elettrico.

TEMPERATURE

Zona misurazione	Temperatura in gradi C
Sottocandela	166
Corpo carburatore	40
Acqua	92
Olio	117
Disco anteriore	126
Pneumatico anteriore	61
Pneumatico posteriore	69

Temperature rilevate dopo 5 giri di pista «tirati» al massimo

RUMOROSITÀ

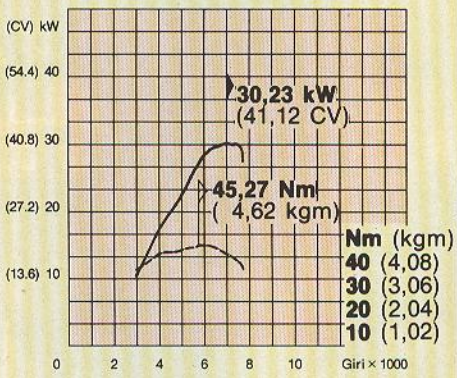
Scarico a 3 metri con motore a 2/3 del regime massimo	83,5 db(A)
Meccanica a 50 cm dal motore a 2/3 del regime massimo	80,0 db(A)
A 7 metri con motore in piena accelerazione da 3/4 del regime massimo	90,0 db(A)

LIVELLO SONORO CLACSON

A 3 metri	97,5 db(A)
A 20 metri	81,5 db(A)

BANCO

Rapporto motore/banco	2,78
Braccio	716 mm
Temperatura	15 °C
Pressione	102,3 kPa
Umidità relativa	63%
Fattore di correzione	0,990



POTENZA MASSIMA ALLA RUOTA
30,23 kW (41,12 CV) a 7000 giri/'
Dichiarata 48 CV a — giri/' all'albero

COPPIA MASSIMA ALLA RUOTA
45,27 Nm (4,62 kgm) a 5750 giri/'
Dichiarata — kgm a — giri/' all'albero

Tutte le PROVE AL BANCO sono realizzate presso la **BORGHI & SAVERI** di Pieve di Cento produttrice di Banchi Prova per ogni tipo di motore

SPAZIATURA DEI RAPPORTI AL CAMBIO

Rapporto inserito	* Velocità al tachimetro	Velocità effettiva	Regime del motore dopo il cambio marcia
Prima	52 km/h	48,111 km/h	—
Seconda	84 km/h	79,206 km/h	—
Terza	120 km/h	115,302 km/h	—
Quarta	152 km/h	147,306 km/h	—
Quinta	> 165 km/h	160,791 km/h	—
Velocità a 1000 giri/' in V		—	
Velocità minima in V		26,101 km/h	

* tirando al regime max -

PAGELLA

■ Linea	LODE
■ Finiture	28
Illuminazione notturna	27
Comandi	28
Strumentazione	26
■ Comfort di marcia	20
Rumorosità	27
Vibrazioni	18
Posizione di guida	26
■ Motore	30
Avviamento	27
Erogazione	30
Potenza	LODE
Coppia	30
Accessibilità meccanica	29
■ Prestazioni globali	LODE
Velocità	30
Ripresa	30
Accelerazione	LODE
Consumi	27
Autonomia	24
■ Modulabilità frizione	30
Resistenza frizione	28
Precisione cambio	23
Scelta dei rapporti	24
■ Guida e maneggevolezza	30
Variazione di traiettoria	30
Curve strette	26
Curve a medio raggio	LODE
Curve a largo raggio	30
■ Stabilità e tenuta di strada	LODE
Tenuta sul bagnato	30
Tenuta sullo sconnesso	28
Sospensione anteriore	30
Ammortizzatori	26
Pneumatici	LODE
Precisione in rettilineo	30
Sensibilità al vento laterale	30
■ Modulabilità freni	LODE
Potenza freni	27
Resistenza freni	30
■ Costo dei ricambi	24
Prezzo d'acquisto	26
■ Affidabilità	30
■ **PUNTEGGIO TOTALE**	**1269**

n.b. la lode vale 35 punti

ce. In effetti l'avantreno si fa sensibile soprattutto alle malformazioni del fondo, ma non si manifestano oscillazioni o carenze nella precisione direzionale: quando si spinge va solo usata l'accortezza di indirizzare la RC 600 con determinazione agendo in modo deciso sul manubrio e «lavorandola» di acceleratore. Con l'ausilio del progressivo profilo delle coperture Pirelli MT 50, su asfalto l'appoggio è solidissimo e trasmette una grande sensazione di sicurezza anche quando si arriva a «grattare» abbondantemente le pedane a terra come le più grintose stradali. Sui curvoni è stabile e segue con rigore la traiettoria preimpostata, ma per la differente taratura delle sospensioni (più rigida quella posteriore, più soffice quella anteriore) non manca qualche lieve «pendolamento» nelle chicane veloci. In queste condizioni si manifesta inoltre una certa inerzia direzionale che impone di agire con maggior determinazione sul manubrio, ma in compenso la precisione direzionale si mantiene buona anche sullo sconnesso.

Pur non gradendo lo sconnesso tormentato, le sospensioni (soprattutto la forcella) sono in grado di assorbire senza innescare oscillazioni anche le ondulazioni più ampie.

L'assetto e la ciclistica della RC 600 privilegiano comunque il fuoristrada sportivo, dove vengono effettivamente fuori le migliori qualità della macchina: ben gestibile in sovrasterzo, si lascia lavorare molto bene con l'acceleratore e garantisce gloriose gratificazioni. È equilibrata nei salti e ben controllata in atterraggio dove i fondocorsa delle sospensioni sono davvero rari ed è pure sincera nelle rapide inversioni di direzione, dove il retrotreno non manifesta la caratteristica reazione elastica disarcionante.

Il problema principale, peraltro migliorabile con una accurata taratura resta, come abbiamo detto, nella risposta secca della sospensione posteriore che «spara» in alto sui salti e sui dossi. Le coperture Pirelli MT 17 e MT 71 hanno garantito con la loro netta tassellatura tutta quella motricità su fondi infidi che non sono alla portata delle intermedie tipiche delle altre enduro: solo grazie a questi... «scarponi» abbiamo potuto avere ragione della finissima polvere di sabbia e lapilli del monte Fuji, perlomeno fino a che non ci si sono messe di mezzo la neve e le leggende...

FRENI - Sulle prime la sensazione è quella di una risposta un po' fiacca ai comandi, ma presto ci si rende conto che i freni della Gilera RC necessitano di un accurato rodaggio.

Successivamente le prestazioni decelerranti migliorano sino ai vertici della categoria, come dimostrano anche gli spazi di arresto decisamente contenuti ed ottenuti con sicurezza, che abbiamo rilevato. L'unità anteriore richiede un carico più elevato della media per essere sfruttata convenientemente, ma in cambio ripaga con una modulabilità del massimo livello che coinvolge piacevolmente anche il solitamente esuberante disco posteriore. Una caratteristica questa che rende la nuova enduro di punta Gilera fra le più redditizie in staccata su fondo pesante o sconnesso, estremamente sicura e sfruttabile dunque per l'esaltazione della conduzione sportiva. Nell'impiego spinto della RC 600 si evidenzia una certa tendenza della forcella a svergolare e ciò può talvolta disturbare la pulizia dell'assetto e conseguentemente degli inserimenti in curva.

NOIE ED INCONVENIENTI - I principali fastidi rilevati hanno la causa comune nelle vibrazioni prodotte dal propulsore che hanno determinato allentamenti della bulloneria, di indicatori di direzione, specchi retrovisori ed altri accessori, oltre allo scollegamento del terminale di scarico.

A seguito di qualche innocua scivolata nel corso della scalata al Fuji abbiamo inoltre verificato la fragilità della plastica dei parasassi e la tendenza della leva di avviamento ad incastrarsi sotto al pedale del freno al termine della sua corsa. Infine si è evidenziata la fragilità delle piccole maniglie di plastica ai lati del parafango posteriore, con le quali i piloti, soprattutto quelli di minor statura, interferiscono con lo stivale nel tentativo di salire in sella. Abbiamo anche registrato la rottura del cavo del tachimetro. □

hanno collaborato

Carlo Iotti
Fausto Severi
Riccardo Cusi

foto **Gheo**