

MOTO



SUPERMATCH

DUCATI 851 **CONTRO** HONDA VFR 750 F

APRILIA 600 TUAREG WIND **CONTRO** SUZUKI DR 600 R DJEB

Under

**44
MOTO
PER
I PIU'
GIOVANI**



SPORT

**TUTTI I TEAM
DELLA VELOCITA'**

LA DENOMINAZIONE, a braccetto con l'inequivocabile look racing, la dice lunga sull'indirizzo della nuova Gilera enduro: con la sigla «RC» le grandi Case italiane dei primi anni '60 erano solite identificare delle fuoristrada speciali, le gloriose «Regolarità Casa»: in parole povere repliche targabili delle celebrate monocilindriche da 125, 150 e 175 cm³ che allora imperversavano nelle competizioni regolaristiche, antesignane dei moderni rally. Forse, per una sorta di omaggio verso questa specialità che tanti successi le portò in passato, la Gilera vuole riscoprire il settore regolaristico, con una enduro dal profumo antico, ma dal sapore estremamente moderno, tanto qualificata meccanicamente quanto specializzata e professionale nella ciclistica.

Una proposta, dunque, che anche senza dovere necessariamente seguire l'imperativo delle competizioni, permette di riscoprire il fuoristrada vero, e che se da un lato sembra andare contro la corrente dominante e



SUPERTEST GILERA RC 600

LA CASA ITALIANA INTERPRETA IN MANIERA SEMPLICE ED ESSENZIALE IL RITORNO AL VERO FUORISTRADA CON QUESTA BELLA MONO



L'ENDURO DEL FUTURO

L'ENDURO DEL FUTURO

trascinante delle enduro stradali superaccessoriate, dall'altro in qualche modo anticipa quello che a detta di molti osservatori sarà il trend futuro delle entrofuoristrada monocilindriche: il progressivo riavvicinamento all'essenza della specialità, per riagguantare quelle soddisfazioni che solo chi ha praticato in passato la «regolarità» forse può capire. Una mossa che magari può sortire il positivo «effetto collaterale» di stimolare a maturare anche quegli appassionati del fuoristrada definibili «passivi», quelli cioè che acquistano le enduro magari solo per il fascino evocativo del loro aspetto. E in fatto di look la nuova RC 600 non è certo usuale: estremamente grintosa nella sua livrea rosso fuoco, snella e penetrante nell'aerodinamica e con parafranghi svelti montati su sospensioni a lunga escursione, simili a quelle delle «off road» da competizione.

Grandissimo catalizzatore di interesse è il turrito propulsore, curato nell'estetica come un ninnolo: raffinatissimo nella sua livrea nero semi-mat con «accessori» grigio alluminio e coperchi del carter in magnesio.

La RC è una enduro quasi tirata a mano, curatissima nei particolari e con abbondante impiego di leghe leggere negli splendidi cerchi a canale largo (con irraggiatura tangenziale ai mozzi), nella capace piastra paracarter, nei comandi a pedale, nei supporti delle pinze frenanti, nei cinematismi della sospensione posteriore e, soprattutto, nello splendido manubrio in estruso di alluminio. Fra le altre «chicche» ci sono la sella a montaggio rapido e la strumentazione da enduro specializzata con tachimetro, trip master digitale, termometro del liquido refrigerante ed una serie di spie luminose con «check-control».

Molto bello è anche il telaio monoculla aperta che supporta il motore a «diamante» e che viene chiuso inferiormente da una doppia culla smontabile; bene aderente al motore ed accuratissima è la sospensione posteriore con schema Power Drive, incentrata su di un pregevole forcellone in estruso di alluminio a sezione rettangolare e dotata di un unità ammortizzante oleopneumatica regolabile che garantisce 260 mm di escursione utile alla ruota posteriore. Molto solida la forcella Marzocchi a perno avanzato con steli da 40 mm Ø che garantisce l'escursione crossistica di ben 280 mm. Completano un quadro ciclistico di alto livello l'impianto frenante a tutto disco, con una unità anteriore da 260 mm Ø provvista di pinza flottante a doppio pistoncino parallelo ed una unità posteriore da 220 mm Ø con pinza a singolo pistoncino.

Grazie ad una profonda cura ricostituente, il moderno monocilindrico bialbero Gilera, ha raggiunto un notevole livello prestazionale e dispone della bellezza di 48 CV a 7250 giri. È stata potenziata l'alimentazione con l'adozione di una coppia di carburatori «gemellati» (due unità separate accomunate da un'unica vaschetta), prevista una testata ridisegnata con differenti alberi a camme, il volano alleggerito ed una nuova accensione digitale. Raffreddato a liquido (con termostato a tre vie e radiatore in due sezioni servite da una elettroventola ciascuna), il mono Gilera vanta la distribuzione bialbero a quattro valvole, mossa da un giro di cinghia dentata, ed un efficace contralbero antivibrazioni.

Chi non ha mai maneggiato una moto da cross o una «enduro specializzata», si troverà un attimo in imbarazzo salendo in sella alla RC; il posto guida è decisamente in alto e non tutti sono in grado di appoggiare la punta dei piedi a terra. La posizione di guida è dichiaratamente sportiva e ci si trova lievemente sbilanciati in avanti, con la sella che spinge un po' sul sedere. Il manubrio offre una impugnatura ottimale ed è sufficientemente ampio da gestire al meglio l'avantreno negli spazi angusti. Le pedane sono un po' alte ma in compenso c'è la più ampia libertà di spostarsi in sella e di avanzare per assecondare la guida sportiva, visto che le componenti della carrozzeria sono di una fluidità unica.

Certo, appollaiati sulla sella altissima ci si trova quasi completamente esposti al vento della corsa, ma non sono certo comfort e protezione aerodinamica da granturistica quelli che ci si aspetta dalla RC 600 (anche se tuttavia la forcella è un impagabile filtro delle asperità e le vibrazioni non risultano mai veramente fastidiose), dal momento che le gratificazioni che sa fornire bastano ed avanzano per appagare anche i più esigenti. La guida è infatti estremamente «professionale», ma tutt'altro che ostica: il bello è proprio che non richiede particolare mestiere per essere capita, sfruttata e goduta. Anche chi non ha un brillante bagaglio fuoristradistico dietro alle spalle sarà in grado di esibirsi in numeri di grande effetto con sicurezza. Le lunghe impennate fino alla quarta marcia inserita, i salti e le scodate non sono più esibizioni alla portata di pochi eletti, grazie ad un notevole equilibrio, al bilanciamento e ad un elevato margine di sicurezza, ma nel contempo il potenziale ciclistico della RC è tale che anche i piloti più smaliziati potranno raggiungere elevati livelli di soddisfazione. Questi ultimi saranno probabilmente gli unici a lamentarsi

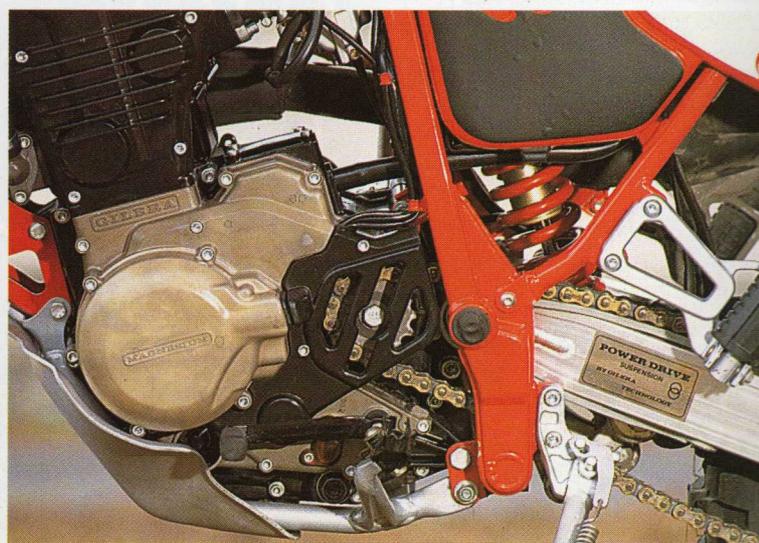
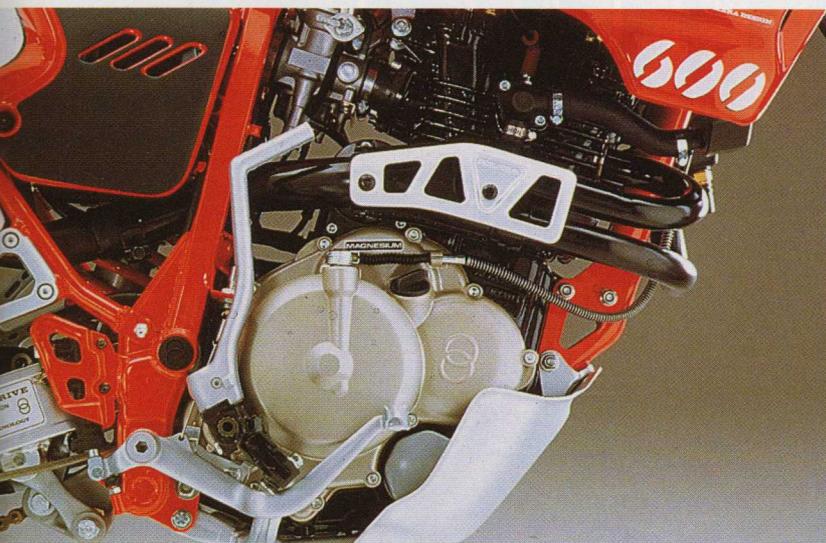


La frenata, sopra e sotto, è assicurata da due freni a disco: quello davanti, protetto da una cartella in materiale plastico, di 260 mm, quello posteriore, anch'esso parzialmente protetto, di 220 mm. Il motore, a destra in basso, è un bel monocilindrico raffreddato a liquido con distribuzione bialbero a camme in testa comandata da una cinghia dentata, per il quale la Gilera dichiara una potenza di 48 CV a 7250 giri. Qui a destra, la linea semplice ed essenziale ma, allo stesso tempo elegante, della RC 30, a cui la colorazione rossa fornisce un tocco in più di sportività



della taratura scarsamente frenata in affondata della forcella e dei suoi fondocorsa, mentre apprezzeranno incondizionatamente la rigidità ed il controllo della sospensione posteriore.

Estremamente maneggevole, ma comunque sensibile e leggera di avantreno sul veloce, la nuova Gilera RC si conferma molto fluida nelle rapide variazioni di inclinazione e negli inserimenti in curva ove va «lavorata» di manubrio ed acceleratore. La sua estrema specializzazione rende consigliabile spingere a fondo fuoristrada solo se si calzano le coperture Pirelli MT 17-21, mentre se la scelta è caduta sulle Dunlop Trailmax, allora via libera alle pieghe su asfalto. Eccellenti i freni, sicuri fuoristrada per la progressività di intervento dell'unità anteriore che non mette



mai in crisi, ben coadiuvata dall'unità posteriore mordente e amministrabile. Il motore sfodera più vivacità del progenitore montato sulla XR-T, grazie ad una elevata prontezza di erogazione ai regimi medio-bassi e per la successiva vigorosa progressione, con un allungo che si distende sino all'intervento del limitatore di giri, poco dopo il regime di potenza massima. Una esuberanza che, amplificata dalla rapportatura corta della versione che abbiamo provato (era quella da gara), ci ha permesso di godere di accelerazione e ripresa sostanzialmente superiori a quelle mediamente fornite dalle enduro granturistiche. Un po' duremento il cambio che forse abbisognava di rodaggio, mentre la frizione ha mostrato miglioramenti nella modulabilità e nella sfruttabilità nelle partenze grintose.

c.b./foto Gheo

LA SCHEDA TECNICA

MOTORE: monocilindrico a quattro tempi, verticale, raffreddato a liquido. Distribuzione bialbero a camme in testa comandata da cinghia dentata, con quattro valvole. Alesaggio e corsa: 99x74 mm. Cilindrata: 569,63 cm³. Rapporto di compressione 9,6:1. Alimentazione con due carburatori TK 28 gemellati a velocità costante. Accensione elettronica CDI con doppio pick-up ed anticipo variabile. Lubrificazione forzata a carter umido, con pompa ad ingranaggi. Avviamento elettrico e a kick starter.

TRASMISSIONE: primaria ad ingranaggi, secondaria a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio e cambio a cinque velocità con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali.

TELAIO: monoculla sdoppiata scomponibile in tubi quadri. Sospensione anteriore a forcella Marzocchi teleidraulica a perno avanzato con escursione di 280 mm; posteriore con sistema Power Drive monoammortizzatore ad articolazione progressiva, con unità oleopneumatica regolabile con escursione ruota di 260 mm. Freni: anteriore a disco da 260 mm Ø; posteriore a disco da 220 mm Ø. Pneumatici: anteriore 90/90-21; posteriore 130/80-18.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza 2240 mm; interasse 1510 mm; peso a secco 141 kg.

CAPACITÀ SERBATOIO: 13 litri (di cui 3 di riserva).

PRESTAZIONI DICHIARATE: Potenza massima 48 CV a 7250 giri; velocità massima 160 km/h.

PREZZO CHIAVI IN MANO: L. 7.230.000 (versione con kick-starter); optional avviamento elettrico: L. 380.000.