

# MOTO SPRINT

**IN REGALO**

**IL POSTER  
ADIGE  
DI CAPIROSSI**



**motor  
show**

**CAGIVA K3  
GILERA 600 NORTHWEST  
GILERA RC 600 R**

# UN PIENO DI NOVITÀ



UN PIENO DI NOVITÀ

# NUOVA TENDENZA

**GILERA NORTHWEST ■ UN PROPULSORE COLLAUDATISSIMO PER UN USO PIÙ SOFT**

**L'OFFENSIVA** che la Gilera si appresta a sferrare sul fronte delle piccole e medie cilindrato è di quelle che lasciano il segno. Impegnata infatti a rinnovare la sua immagine affidata ormai praticamente ad un solo modello per ogni fascia di mercato (RC 600, RC 125, SP 02 e RC 50 per i più giovani), la Casa di Arcore ha allestito una gamma '91 degna della sua tradizione, formata nel settore delle medie monocilindriche a quattro tempi da ben tre modelli: la RC, la RC/R e la Northwest. Due enduro — dall'indirizzo polivalente la prima e agonistico la seconda — più un mezzo che si ispira al gettonatissimo filone della «moto totale», ma che al tempo stesso ne fornisce una ulteriore e personale interpretazione. La Northwest è derivata dalla RC, della quale conserva le stesse sovrastrutture; la diversa scelta grafica, il faro anteriore trapezoidale sviluppato in larghezza, l'accento di plexiglass sul corto cupolino ed il piccolo parafrangente che carena la parte finale della forcella riescono a conferirle una distinta connotazione granturistica; la dotazione ciclistica è completamente rivista.

Il telaio, monotrave in tubi a sezione quadra di acciaio, ha infatti ingombri differenti: più basso e corto, per offrire maggiore rigidità e minore interasse (1420 contro 1510 mm) oltre che avancorsa.

Stradali al 100% sono le sospensioni: forcella a steli rovesciati anteriormente e sistema posteriore Power Drive con forcellone in alluminio recentemente rivisto nell'imbiellaggio che rende progressiva l'azione del monoammortizzatore oleopneumatico, che offrono una escursione di 150 mm in entrambi i casi. Rivisti anche i cerchi, in lega leggera a tre razze (nelle misure di 3,50"-17" e 4.00"-17") equipaggiati con dei superribassati pneumatici specificatamente indirizzati ad un uso su asfalto (120/60 e 160/60 per avantreno e retrotreno) e l'impianto frenante, che si compone di una sofisticata terna di dischi: due anteriori da 270 mm Ø serviti da pinze a doppio pistoncino di diametro differenziato, e uno singolo posteriore da 240 mm Ø con pinza a pistoncini contrapposti.

Identica a quella adottata sulla RC è la strumentazione, che dispone di contachilometri, totale e parziale, tachimetro, contagiri, indicatore della temperatura del liquido di raffreddamento e quattro spie luminose per indicatori di direzione.

SEGUE A PAG. 64





**MODERNO** - A SINISTRA, IL PROPULSORE CHE OLTRE ALLA NORTHWEST EQUIPAGGIA ANCHE LA RC 600 R. LA NORTHWEST, SOTTO, SI DISTINGUE NETTAMENTE DALLA RC CHE UTILIZZA LE STESSO SOVRASTRUTTURE, FARO, PARAFANGO E PARTE SUPERIORE DEL CUPOLINO ESCLUSI

## UN PIENO DI NOVITÀ

folle, luci abbaglianti e insufficiente pressione olio nel circuito di lubrificazione.

**MOTORE** - Giunto alla terza generazione del suo stato evolutivo il propulsore è invece lo stesso montato sulla RC.

Rivisto nella testata (con alberi a camme ridisegnati) nuovi condotti di aspirazione e valvole maggiorate, nel rapporto di compressione, e dotato di un diverso pistone (in pratica le modifiche suggerite dalla sperimentazione portata avanti con la Piuma da competizione) questo monocilindrico, a quattro tempi raffreddato a liquido con distribuzione comandata da cinghia dentata e contralbero equilibratore, viene a ragione considerato un punto di riferimento in quanto a modernità e validità generale di progetto, sviluppa ora una potenza di 53 CV a 7500 giri/min (quattro in più rispetto alla precedente versione). I tecnici Gilera ci tengono molto a far notare come questo incremento, sia distribuito lungo tutta la curva di potenza, e non concentrato in un ristretto arco di utilizzazione, a tutto vantaggio della regolarità dell'erogazione.

È proprio l'elasticità che lo dovrebbe rendere particolarmente indicato all'uso disimpegno per il quale è stata ideata la Northwest, considerando fra l'altro che se a livello di prestazioni il vecchio motore era già al top, il nuovo non può certo essergli da meno...

Claudio Corsetti

### IN PILLOLE

**MOTORE:** monocilindrico a quattro tempi, verticale, raffreddato a liquido. Distribuzione bialbero a camme in testa comandata da cinghia dentata, con quattro valvole. Alessaggio e corsa 96 x 74 mm. Cilindrata 558,18 cm<sup>3</sup>. Rapporto di compressione 10,5:1. Alimentazione con due carburatori Teiker da 30 mm Ø. Accensione elettronica CDI. Lubrificazione forzata a carter umido. 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:** monotrave con culla inferiore sdoppiata e imbullonata. Sospensione anteriore a forcella idraulica Upside Down con escursione di 150 mm; posteriore con sistema Power Drive monoammortizzatore ad articolazione progressiva, con unità oleopneumatica con escursione ruota di 150 mm. Freni anteriori a doppio disco da 270 mm Ø; posteriore a disco da 240 mm Ø. Pneumatici: anteriore 120/60 - 17; posteriore 160/60 - 17.

**DIMENSIONE E PESO:** lunghezza 2070 mm; interasse 1420 mm; peso a secco 140 kg.

**CAPACITÀ SERBATOIO:** 12 litri.

**PRESTAZIONI DICHIARATE:** potenza massima 53 CV a 7500 giri. Velocità massima 165 km/h.

**PREZZO:** Lire 8.500.000 chiavi in mano con avviamento elettrico.



**CRUSCOTTO**  
-SOPRA, IL GRUPPO STRUMENTI SOLIDALE AL PICCOLO CUPOLINO

COMPRENDE DUE ELEMENTI PRINCIPALI, L'INDICATORE DELLA TEMPERATURA DEL LIQUIDO REFRIGERANTE E QUATTRO SPIE LUMINOSE. A

DESTRA, LA LUNGA SELLA, IN QUESTO CASO BICOLORE, OFFRE UN PIANO DI APPOGGIO IMBOTTITO LUNGO TUTTO IL SERBATOIO





**DIFFERENZE** - A SINISTRA, IL FARO A SVILUPPO TRAPEZOIDALE, È INSERITO NEL PICCOLO CUPOLINO SULLA SOMMITÀ DEL QUALE C'È UNA SOTTILE DEFLETTORE IN PLEXIGLASS. SOPRA, LA PARTE POSTERIORE DELLA NORTHWEST È UGUALE A QUELLO DELLE DUE RC



UN PIENO DI NOVITÀ

# R COME RACING

GILERA RC 600 R ■ UNA FUORISTRADA SPECIALISTICA PER COMPLETARE LA GAMMA

**CON LA** presentazione della nuova RC 600, avvenuta a Colonia lo scorso settembre, moto da noi già provata sul numero 47 e dichiaratamente rivolta ad un utilizzo fuoristrada meno esasperato di quanto non fosse possibile con il modello precedente, nel catalogo Gilera veniva a crearsi un «buco», quello dove amano muoversi gli appassionati delle competizioni enduro e dei raid africani; buco che viene ora riempito dalla RC 600 R, un modello che entra in diretta concorrenza con le affermate Honda XR/R e Yamaha TT.

Sviluppata in base alle indicazioni emerse nella trionfale partecipazione alla scorsa Parigi-Dakar, alla quale ha fatto seguito la schiacciante vittoria nell'edizione di quest'anno del Rally dei Faraoni, sempre nella classe Silhouette, la nuova Gilera RC 600 R vanta un'estetica completamente rinnovata rispetto alla moto dello scorso anno: il cupolino con doppio gruppo ottico è sparito per lasciare il posto ad un più esile elemento portatarga-portafaro che sottolinea — tenendola scoperta — la lunga forcella Kayaba con steli da 46 mm Ø regolabile nelle funzioni idrauliche e capace di una escursione di 290 mm. Il serbatoio è completamente ricoperto dalla lunga sella, che addirittura ne avvolge lateralmente il tappo, mentre a compensare l'assenza della semicarenatura sono stati adottati due convogliatori laterali sui quali campeggia il logotipo «R» a caratteri cubitali.

Più estese verso il basso e dalla linea più tondeggianti sono le due tabelle portanumero laterali, mentre il filante parafango posteriore ricorda molto da vicino quello già conosciuto sulla RC '90, anche per la presenza di uno pseudo portapacchi costituito da inserti in gomma affogati nella struttura plastica. Alto sulla ruota invece il parafango anteriore, come si addice ad una vera enduro professionale, mentre il sottostante freno a disco continua ad essere protetto da una cartella in materiale plastico, così come gli steli della forcella sono occlusi alla vista dai classici soffiotti, color nero, in contrasto con il rosso di parafango e portafaro e con il bianco di serbatoio e fiancatine.

**CICLISTICA** - Anche sotto il «vestito» si è lavorato molto. Il telaio, che conserva la struttura monotrave sdoppiato in acciaio, ha subito numerosi interventi atti a renderlo più robusto nelle zone maggior-

mente sollecitate, quali il canotto di sterzo e quella in corrispondenza del forcellone posteriore, inoltre è ora accoppiato ad un telaietto posteriore in tubi a sezione quadra di alluminio, che ha contribuito alla riduzione di peso e all'aumento di rigidità della struttura.

Per quanto riguarda le sospensioni, il comparto forse più delicato in una moto di questo genere, per di più ad indirizzo agonistico, oltre alla già citata forcella teleidraulica ultraregolabile, posteriormente è stato adottato il noto sistema Power Drive per l'azionamento progressivo del monoammortizzatore — anch'esso Kayaba — oleopneumatico, con serbatoio del gas separato, regolabile sia nel freno idraulico in compressione e estensione, che nel precarico molla.

Quest'unità lavora con un inedito for-

SEGUE A PAG. 68





ATA Unipol 10.000.000

## **SCHEDA TECNICA**

**MOTORE:** monocilindrico a quattro tempi, verticale, raffreddato a liquido. Distribuzione bialbero a camme in testa comandata da cinghia dentata, con quattro valvole. Alésaggio e corsa 98x74 mm. Cilindrata 558, 18 cm<sup>3</sup>. Rapporto di compressione 10,5:1. Alimentazione con due carburatori Telkei da 30 mm  $\varnothing$ . Accensione elettronica CDI. Lubrificazione forzata a carter umido. Avviamento 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:** monotrave con culla inferiore sdoppiata e imbullonata. Sospensione anteriore a forcella teleidraulica a perno avanzato con escursione di 290 mm; posteriore con sistema Power Drive moncammortizzatore ad articolazione progressiva, con unità oleopneumatica regolabile con escursione ruota di 285 mm. Freni: anteriore a disco da 260 mm  $\varnothing$ ; posteriore a disco da 220 mm  $\varnothing$ . Pneumatici: anteriore 90/90-21"; posteriore 120/90-18".

**DIMENSIONI E PESO:** lunghezza 2200 mm; interasse 1480 mm; peso a secco 138 kg.

**CAPACITÀ SERBATOIO:** 12 litri.

**PRESTAZIONI DICHIARATE:** potenza massima 54 CV a 7500 giri.

**PREZZO:** Lire 9.000.000 chiavi in mano.

**COLORI** - ECCO L'ARMA GILERA PER L'ENDURO AGONISTICO. MODERNA NELLE LINEE E NELLA DOTAZIONE TECNICA, È PRONTA PER SFIDARE LE AGGUERRITE CONCORRENTI GIAPPONESI

## UN PIENO DI NOVITÀ

cellone in alluminio e la corsa risultante della ruota è di ben 295 mm. I cerchi in lega leggera sono equipaggiati da pneumatici espressamente indirizzati ad un uso professionale, nelle misure di 90/90-21 e 120/90-18 rispettivamente per l'anteriore e il posteriore.

Oltre che sul disco anteriore, servito da una pinza a doppio pistoncino, l'impianto frenante conta anche su quello da 220 mm Ø con pinza a pistoncini contrapposti montato sulla ruota posteriore.

**MOTORE** - L'unità motrice è praticamente la stessa adottata sulla RC e sulla Northwest, ma grazie ad una diversa scatola del filtro aria che migliora la «respirazione» del propulsore, cui si aggiunge una appropriata taratura della carburazione, è capace di sviluppare una potenza superiore di circa 1 CV allo stesso regime (54 CV a 7500 giri). Inoltre, com'è facilmente intuibile pensando all'indirizzo prettamente agonistico del mezzo, l'avviamento è a pedale e non elettrico come sulle «sorelle».

Grazie al generale lavoro di affinamento, sia a livello meccanico che ciclistico, il peso a secco dichiarato è sceso a 138 kg (tre in meno rispetto alla RC 600 della passata stagione). □

**COMPONENTISTICA** - A DESTRA, LA CARTELLA PLASTICA CHE PROTEGGE IL FRENO A DISCO ANTERIORE DA 260 MM Ø CON PINZA A DOPPIO PISTONCINO E IL PARAFANGO POSTERIORE CON INSERTI IN GOMMA SULLA PARTE SUPERIORE CHE SVOLGONO LA FUNZIONE DI PICCOLO PORTAPACCHI. SOTTO, IL MOTORE MODIFICATO NELLA TARATURA DELLA CARBURAZIONE E NELLA SCATOLA DEL FILTRO ARIA RISPETTO A QUELLO MONTATO SULLA RC E SULLA NORTHWEST, CAPACE DI EROGARE UNA POTENZA MASSIMA DI 54 CV A 7500 GIRI

