

moto sprint

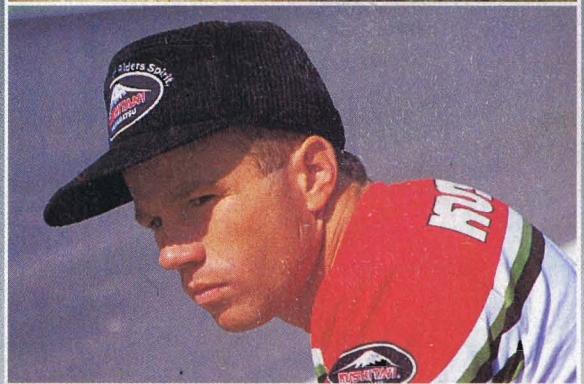
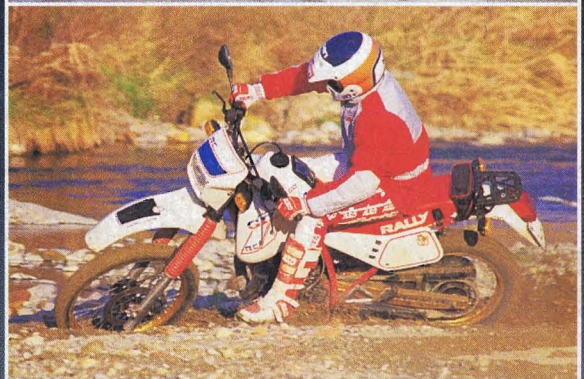
NUOVA HONDA
XL 125 R

PROVA GILERA
RC250 RALLY

PROVA APRILIA
TXR 312 M

MAMOLA DEBUTTA
CON LA CAGIVA

SETTIMANALE - N. 5 (569)
Anno XIII - L. 2.200
3/9 febbraio 1988
Sped. in abb. post. gr. II/70



LE MANI SULLA DAKAR



GILERA RC 250 RALLY

ESUBERANTE

Nata per ben figurare nei rally, l'enduro Gilera grazie ad una ciclistica equilibrata e ad una grande razionalità si disimpegna ottimamente su strada. La costante presenza del propulsore rende la guida entusiasmante.

DA QUANDO è esploso il cosiddetto «fenomeno enduro», le Case italiane, soprattutto Gilera ed Aprilia, hanno sempre affiancato alle versioni standard anche corrispondenti modelli sportivi, con assetto, meccanica e sovrastrutture ideali per partecipare alle sempre più diffuse competizioni rallystiche.

Anche se non recentissima (sono trascorsi due anni dalla presentazione), la RC 250 resta una macchina sempre competitiva che si è sempre distinta nelle competizioni e che, grazie alle quali, è stata oggetto di numerose migliorie a livello ciclistico e meccanico.

È anche una macchina «double face» che può essere impiegata tranquillamente nel traffico cittadino oppure, e sempre autorevolmente, nelle prove speciali di un rally. Addirittura è possibile avventurarsi con soddisfazione su di una pista di cross.

Pur se specializatissima va sottolineato come la Gilera Rally resti ancora alla portata di parecchi fuoristradisti, grazie anche all'interessante prezzo di poco superiore ai 5.000.000 di lire.

LINEA

Esteticamente grintosa e dominata dal panciuto serbatoio che si abbassa sui fianchi (per non innalzare il baricentro) la Rally

ORAMA! UN CLASSICO TRA LE RALLY-BIKE, LA GILERA RC 250 OFFRE OTTIME PRESTAZIONI UNITE AD UN BUON COMFORT E AD UNA GRANDE AUTONOMIA GARANTITA DAL MAXI SERBATOIO



Mirko Buffagni

ha lo styling abbellito da misurate decorazioni che personalizzano e movimentano la sobria livrea. Il parafango a «becco d'aquila», le sospensioni a lunga escursione e l'alto retrotreno snelliscono e slanciano la Rally, tanto da farla apparire come una 125... leggermente ingrassata. La scelta cromatica gioca un ruolo importante: la livrea bianca (con decorazioni in rosso) della moto protagonista della nostra prova ha classe e fascino, ma a nostro avviso la versione in rosso è più vivace ed azzeccata per una macchina di questo tipo.

COMANDI

Le leve al manubrio sono ben conformate, come pure le manopole che offrono una buona impugnatura. Ottimi i comandi elettrici della CEV con disposizione classica: sulla destra il solo pulsante di avviamento (in caso di adozione di motorino elettrico) e un interruttore di sicurezza, e sulla sinistra quello generale delle luci, il devioluci, la slitta degli indicatori di direzione, l'avvisatore acustico ed il pulsante del lampeggio, posto sul dorso del comando.

Il comando dello starter è a braccialeto ed è dislocato vicino alla manopola sinistra.

Il blocchetto di contatto non ha la posizione «bloccasterzo»; essenziali sono anche le pedane a dente di sega; funzionali, ma di estrazione crossistica. Pratica e stabile infine la stampella laterale controllata da un interruttore di sicurezza. Sono comode e rivestite in gomma le pedane.

FINITURE

Nonostante la Rally sia preparata per correre in fuoristrada è una macchina dalle ottime finiture. La nuova versione ci ha colpito per le brillanti e resistenti verniciature ed i solidi assemblaggi di ciclistica e carrozzeria. Un buon lavoro è stato fatto per sveltire le eventuali operazioni sul motore e sulla ruota posteriore: ad esempio la sella si toglie allentando due ganci, ed il serbatoio si sfilava togliendo un elastico; anche lo smontaggio della ruota posteriore è semplificato, visto che la pinza del freno a disco è solidale al forcellone.

La Rally risulta parecchio dotata sul piano tecnico con una forcella ed una sospensione posteriore tecnicamente raffinate e di estrazione crossistica. Vanta robusti cerchi in lega anodizzati oro, un paracoppa in materiale plastico, indicatori di direzione montati elasticamente, un bel portapacchi rivestito in plastica con una piccola borsa portaoggetti, una sacca sul serbatoio per contenere i documenti, appoggia-piedi in gomma asportabile sulle pedane, ed infine comandi e strumentazione di ottimo livello. Un solo appunto: mancano i parasassi sul manubrio e la cartella paradisco. Buona l'efficienza del gruppo ottico anteriore, mentre piuttosto bassa è la «voce» dell'avvisatore acustico.

STRUMENTAZIONE

Completamente ridisegnato, il cruscotto della Rally è composto da due strumenti a sviluppo trapezoidale racchiusi dietro un protettivo cupolino. Si tratta di un complesso che soddisfa sia per la stabilità degli indici che per la grafica, mentre la precisione è nella media. Perfettamente in stile con la macchina, nella strumentazione trovano posto trip-master, tachimetro/contachilometri, cronometro al quarzo ed una serie di spie luminose per folle, indicatori di direzione, abbagliante e livello olio. □



LA TECNICA/GILERA RC 250 RALLY

DISCO DI SUCCESSO

Ammissione controllata da disco rotante, otto condotti di travaso: un «mono» potente ed evoluto



LA RAZIONALITÀ DELLE MACCHINE STRADALI E LA GRINTA DELLE CROSS CONVIVONO SULLA GILERA RALLY, AD ESEMPIO LA STRUMENTAZIONE E I COMANDI SONO PRATICI E RAFFINATI, MENTRE LA CICLISTICA È DERIVATA DALLE MOTO DA GARA



LA LINEA È DOMINATA DALLA PRESENZA DEL SERBATOIO DA 20 LITRI REALIZZATO IN MATERIALE PLASTICO ANTIURTO CHE GARANTISCE UNA GRANDE AUTONOMIA. SUL DORSO C'È UN PRATICO PORTADOCUMENTI. COMODO ANCHE IL PORTAPACCHI POSTERIORE



MECCANICAMENTE derivata dalla NGR 250 per quanto riguarda il propulsore, la Gilera RC 250 Rally è l'unica moto della produzione nazionale (e una delle poche di quella mondiale) ad essere dotata di ammissione controllata da disco rotante. Oltre a questa particolarità la moto ne presenta svariate altre, che tradiscono un particolare impegno nella sua realizzazione da parte dei tecnici della Casa di Arcore. Il robusto monocilindrico a due tempi è dotato di ben otto condotti

di travaso (sei laterali e due, affiancati e di ridotte dimensioni, dal lato del cilindro opposto a quello di scarico); la loro posizione e il loro andamento sono chiaramente «intuibili» osservando dall'esterno la stupenda fusione del cilindro. Quest'ultimo è dotato di canna con riporto al nichel-carburo di silicio e viene realizzato dalla Gilardoni. Nel suo interno scorre, con un gioco diametrale di montaggio di 0,04 ÷ 0,05 mm, un bel pistone stampato

SEGUE A PAG. 51



IL TELAIO È UN DOPPIA CULLA CHIUSA CARATTERIZZATO DA UN GROSSO TRAVE SUPERIORE; I TUBI SONO IN ACCIAIO AL CROMO MOLIBDENO. LA TRIANGOLATURA POSTERIORE È IMBULLONATA. I CUSCINETTI DI STERZO SONO A RULLI CONICI. LO SCARICO È BEN DIMENSIONATO PER ESALTARE LE DOTI DEL MOTORE, MA NON INTRALCIA NELLA GUIDA

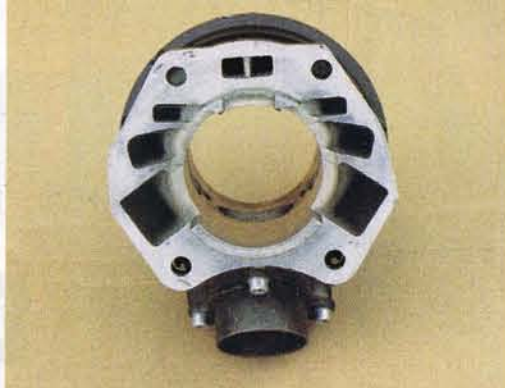




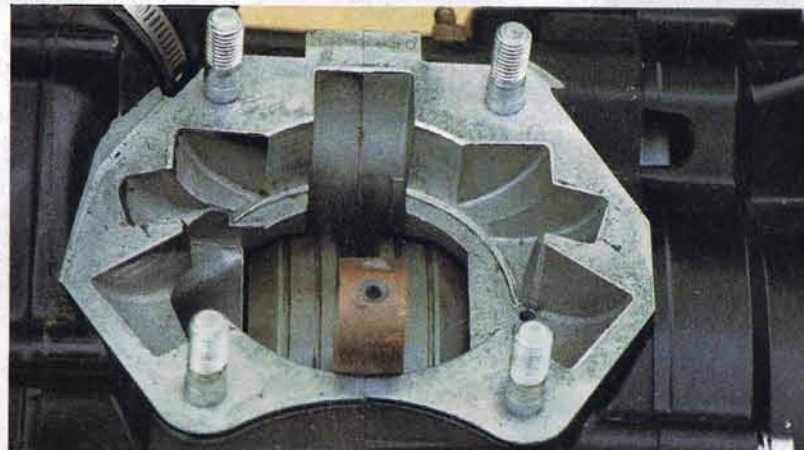
NELLA TESTATA È RICAVATA LA CAMERA DI COMBUSTIONE EMISFERICA CON BANDA ANULARE DI SQUISH DI RIDOTTA ESTENSIONE



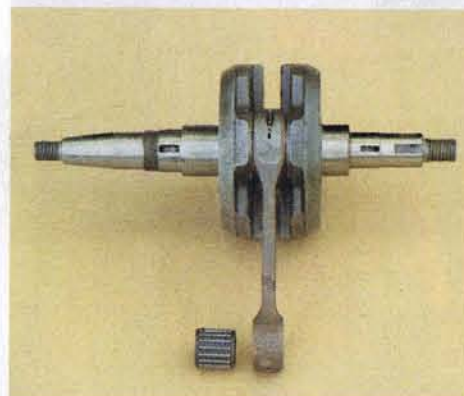
IL CILINDRO HA LA CANNA AL NICHEL-CARBURO DI SILICIO ED È DOTATO DI BEN OTTO CONDOTTI DI TRAVASO. VIENE FISSATO AL BASAMENTO PER MEZZO DI QUATTRO CORTI PRIGIONIERI CON DADO. L'ANDAMENTO DEI TRAVASI È CHIARAMENTE APPREZZABILE ANCHE DALL'ESTERNO



IL PISTONE A CIELO QUASI PERFETTAMENTE PIATTO È STAMPATO E PRODOTTO DALLA TEDESCA MAHLE



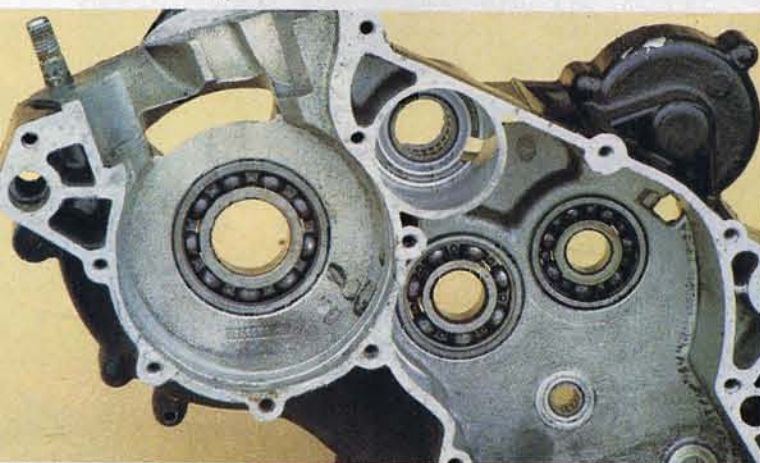
IN QUESTA IMMAGINE DELLA APERTURA DEL BASAMENTO ALLA PARTE BASALE DEL CILINDRO SI POSSONO BEN NOTARE LA DISPOSIZIONE E L'ANDAMENTO DELLA PRIMA PARTE DEI CONDOTTI DI TRAVASO



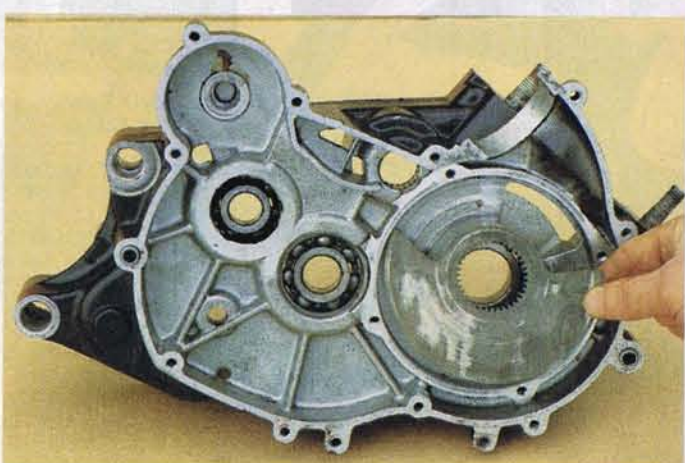
L'ALBERO A GOMITI È FORMATO DA TRE PARTI UNITE PER FORZAMENTO ALLA PRESSA. SIA IL PIEDE CHE LA TESTA DELLA BIELLA LAVORANO SU RULLINI INGABBIATI



IN QUESTA IMMAGINE DEL SEMICARTER SINISTRO SI PUÒ APPREZZARE LA DISPOSIZIONE DEGLI ALBERI E DEL TAMBURNO SELETTORE DEL CAMBIO NONCHÉ QUELLA DELL'EQUILIBRATORE DINAMICO (IN ALTO)



NEL SEMICARTER DESTRO È PRATICATA LA LUCE DI ASPIRAZIONE (SOPRA L'ALLOGGIAMENTO DEL CUSCINETTO DI BANCO) CHE VIENE APERTA E RICHIUSA DALLA VALVOLA ROTANTE



LA VALVOLA A DISCO ROTANTE È DISPOSTA IN UN ALLOGGIAMENTO PRATICATO NEL SEMICARTER, SUBITO ALL'ESTERNO DELLA CAMERA DI MANOVELLA

di fabbricazione Mahle. Questo pistone, sulle cui pareti interne è visibile la tipica fibratura che il materiale assume in seguito alla fucinatura, è dotato di due segmenti di ridotta altezza (1,0 mm). Lo spinotto è da 18 mm. Il cielo del pistone, quasi completamente piatto, costituisce la parete mobile di una camera di combustione di forma emisferica ricavata interamente nella testata, con candela disposta centralmente e corona anulare periferica di squish di ridotta estensione. La testata è fissata al cilindro per mezzo di sei corti prigionieri con dado. Tornando al pistone, va rilevato come per migliorare la lubrificazione dello spinotto all'interno delle portate non si faccia ricorso ai consueti forellini di passaggio olio, ma a due fessature assiali praticate nelle pareti di ciascuno dei due fori di alloggiamento dello spinotto stesso, nelle zone non caricate (è questa la più moderna tendenza affermata negli ultimi anni nel campo dei pistoni per motori da competizione automobilistici). Oltre a otto luci di travaso nel cilindro vi è anche quella di scarico che è tripla (luce principale al centro più due piccole luci ausiliarie laterali).

BIELLA - La biella fucinata in acciaio da cementazione lavora sia al piede che alla testa su rullini ingabbiati ed è guidata assialmente «in basso» (ai lati della testa di biella vi sono due grosse rondelle di spallamento). L'albero a gomiti, di tipo composito come si conviene ad un propulsore a due tempi, è in tre parti unite per forzamento alla pressa; l'asse di accoppiamento ha un diametro di 23,5 mm. I due cuscinetti di banco sono a sfere e vengono installati nei loro alloggiamenti con un lieve forzamento (l'inserimento si effettua facendo ricorso al «metodo termico», ovvero riscaldando il carter in modo da fare dilatare le sedi dei cuscinetti). Alla estremità destra dell'albero a gomito è fissato l'ingranaggio conduttore della trasmissione primaria e subito dietro di esso (tra questi due organi vi è un coperchio circolare fissato mediante viti al semicarter destro) la valvola a disco rotante, che è in acciaio ed ha uno spessore di 0,8 mm. Dall'altro lato vi sono il rotore del generatore e, internamente rispetto ad esso, l'ingranaggio che trasmette il moto all'equilibratore dinamico (alloggiato nella parte superiore del basamento, subito dietro la base del cilindro). L'accensione elettronica a scarica capacitiva è una Motoplat (prima dell'87 veniva però impiegata una CEV). L'anticipo di accensione viene adeguato ai diversi regimi di rotazione da un dispositivo automatico elettronico.

CAMPANA - Alla lubrificazione del motore provvede una pompa a portata variabile azionata dall'ingranaggio dell'equilibratore dinamico e collegata mediante un cavo flessibile al comando del gas; la quantità di olio erogata (il lubrificante viene immesso nel condotto di aspirazione subito a valle del diffusore del

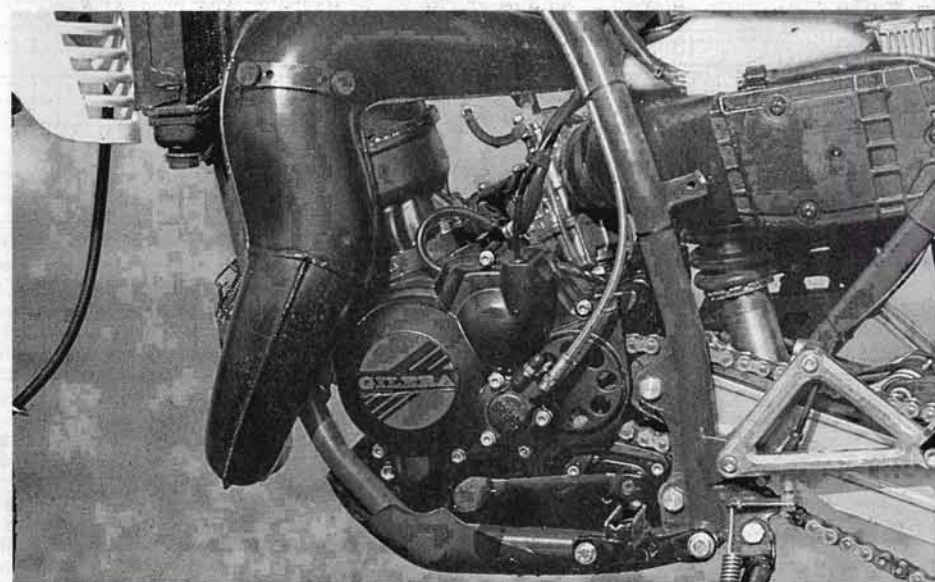
ESUBERANTE GILERA RC 250 RALLY

carburatore) viene così variata in funzione del carico. La trasmissione primaria è a ingranaggi con dentatura elicoidale; per mezzo di una frizione multidisco in bagno d'olio (la campana della frizione è collegata alla corona della trasmissione primaria tramite interposizione di parastrappi a elementi in gomma) essa invia il moto al cambio a cinque marce, del tipo a ingranaggi sempre in presa con innesti a denti frontali. Il tamburo selettore è disposto inferiormente ai due alberi del cambio che, dal canto loro, per contenere l'ingombro longitudinale del propulsore, non sono disposti su di un piano orizzontale ma considerevolmente inclinato. Per evitare che il motore diventasse eccessivamente largo e che il carburatore risultasse particolarmente esposto in caso di urti o cadute, quest'ultimo è stato posto non lateralmente al basamento (come nei due tempi a disco rotante per le competizioni di velocità) ma è collocato posteriormente, in posizione cioè ben riparata ed è collegato alla camera di manovella per mezzo di un lungo condotto curvilineo ricavato in parte nel coperchio dell'alloggiamento della valvola a disco rotante.

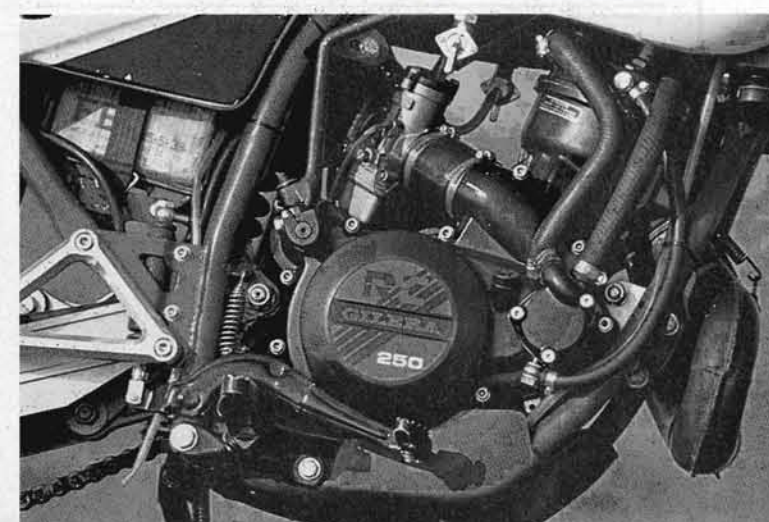
TELAIO - Passando alla parte ciclistica, il telaio è a culla sdoppiata continua in tubi di acciaio al Cromo-Molibdeno ed ha un disegno tradizionale, estremamente compatto (e quindi rigido) e con una robusta triangolazione posteriore che viene imbullonata alla struttura principale. Nel canotto di sterzo sono alloggiati due grossi cuscinetti a rulli conici. La forcella telescopica ha le canne da 41 mm ed è del tipo a perno avanzato; posteriormente viene impiegato un forcellone oscillante con bracci a sezione rettangolare e robuste nervature di rinforzo, interamente in lega di alluminio anodizzata. Esso è collegato all'unico elemento molleggiante-ammortizzante centrale da un sistema di leveraggi che assicura la progressività variabile della sospensione (sistema Gilera «Power-Drive»).

A livello di impianto frenante troviamo anteriormente un disco flottante da 230 mm abbondantemente forato; al retrotreno viene impiegato un disco, anche esso flottante e alleggerito mediante foratura, di eguale diametro, con pinza a doppio pistoncino.

Massimo Clarke



IL PROPULSORE DELLA RALLY 250 È UN MONO A DUE TEMPI RAFFREDDATO A LIQUIDO CHE VANTA L'AMMISSIONE REGOLATA DA UN DISCO ROTANTE MOLTO LINEARE NELL'EROGAZIONE, QUESTO MOTORE NEL CORSO DELLA NOSTRA PROVA AL BANCO HA FATTO REGISTRARE UNA POTENZA ALLA RUOTA DI OLTRE 34 CAVALLI A 8750 GIRI



ESUBERANTE

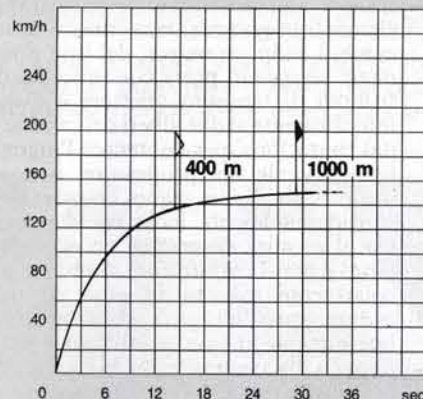
GILERA RC 250 RALLY

VELOCITÀ MASSIMA

153,225 km/h Tachimetro/Contagiri: \approx 162/— Dichiarata: 150

ACCELERAZIONE DA FERMO

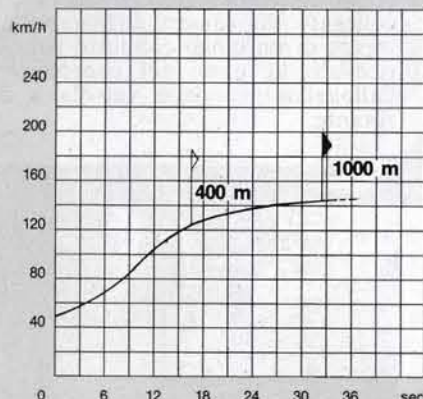
Distanza	Tempo in sec.	Velocità d'uscita
0-100	5"75	93,615 km/h
0-200	9"04	119,504 km/h
0-300	11"90	129,103 km/h
0-400	14"59	137,666 km/h
0-1000	29"48	149,010 km/h
0-50 km/h	2"21	—
0-100 km/h	6"38	—
0-150 km/h	30"09	—



RIPRESA DA 50 KM/H

NEL RAPPORTO PIÙ LUNGO

Distanza	Tempo in sec.	Velocità d'uscita
0-100	5"93	67,006 km/h
0-200	10"10	92,440 km/h
0-300	13"55	109,980 km/h
0-400	16"59	125,220 km/h
0-1000	32"36	143,813 km/h
50-100 km/h	11"44	—
50-150 km/h	—	—
50-200 km/h	—	—



VIBRAZIONI

	a 130 km/h
Pedane	95 m/s ²
Manubrio	35 m/s ²
Serbatoio	65 m/s ²
	LEQ/picco massimo
Pedane	80/850 m/s ²
Manubrio	16/130 m/s ²
Serbatoio	24/180 m/s ²

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	36,106 km/h
60 km/h	54,227 km/h
80 km/h	73,281 km/h
100 km/h	92,004 km/h
120 km/h	111,506 km/h
140 km/h	131,109 km/h
160 km/h	— km/h
180 km/h	— km/h
200 km/h	— km/h

SCARTI CONTAGIRI

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

PROVA MANEGGEVOLEZZA

Sulla base di 60 metri con birilli distanziati di 6 metri	6"89	media 31,350 km/h
Sulla base di 120 metri con birilli distanziati di 12 metri	7"08	media 61,017 km/h

DIAMETRO DI STERZATA

A destra	A sinistra
5,66 metri	5,32 metri

PROVA DI FRENATA

Velocità effettiva	Spazio di arresto
40 km/h	7,21 metri
60 km/h	14,33 metri
80 km/h	29,66 metri
100 km/h	43,02 metri
120 km/h	62,51 metri
140 km/h	80,10 metri
160 km/h	— metri

DECELERAZIONE

da 140 a 40 km/h **3"25**

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: 101,3 kPa - Temperatura: 0°C - Umidità relativa: 56% - Velocità del vento: 1,2 m/s - Densità del carburante: 744 g/l - Temperatura del carburante: 1°C.

I NOSTRI RILEVAMENTI

CONSUMO CARBURANTE

Al limite	10,669 km/litro
In montagna	13,101 km/litro
In città	13,915 km/litro
In autostrada	14,306 km/litro
Extraurbano	16,404 km/litro
Economy Run	23,611 km/litro
A velocità costante	
90 km/h	20,619 km/litro
120 km/h	15,314 km/litro

CONSUMO LUBRIFICANTE

1950 cm³ ogni 1000 km

CONSUMO PNEUMATICI

ogni 1000 km

mm 0,9	centrale sull'anteriore
mm 2,2	centrale sul posteriore
mm —	laterale anteriore
mm —	laterale posteriore

PESO EFFETTIVO

Con tutti i liquidi più 5 kg di carburante
138,500 kg
Dichiarato 127 kg a secco

TEMPERATURE

Zona misurazione	Temperatura in gradi C
Sottocandela	158
Corpo carburatore	29
Acqua	90
Olio	—
Disco anteriore	100
Pneumatico anteriore	54
Pneumatico posteriore	60

Temperature rilevate dopo 6 giri di pista «tirati» al massimo

SPAZIATURA DEI RAPPORTI AL CAMBIO

Rapporto inserito	* Velocità al tachimetro	Velocità effettiva	Regime del motore dopo il cambio marcia
Prima	51 km/h	44,881 km/h	— giri/'
Seconda	81 km/h	73,737 km/h	— giri/'
Terza	109 km/h	100,100 km/h	— giri/'
Quarta	137 km/h	128,766 km/h	— giri/'
Quinta	~ 162 km/h	153,225 km/h	— giri/'
Sesta	—	—	—
Velocità a 1000 giri/' in V	—	—	—
Velocità minima in V	33,227 km/h	—	—

* tirando al regime max.

RUMOROSITÀ

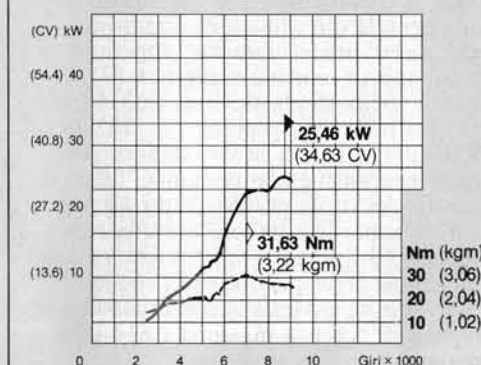
Scarico a 3 metri con motore a 2/3 del regime massimo	91 db(A)
Meccanica a 50 cm dal motore a 2/3 del regime massimo	88 db(A)
A 7 metri con motore in piena accelerazione da 3/4 del regime massimo	94 db(A)

LIVELLO SONORO CLacson

A 3 metri	92 db(A)
A 20 metri	68,5 db(A)

PROVA AL BANCO

Rapporto motore/banco	3,42
Braccio	716 mm
Temperatura	7 °C
Pressione	101,7 kPa
Umidità relativa	66%
Fattore di correzione	0,981



POTENZA MASSIMA ALLA RUOTA
25,46 KW (34,63 CV) a 8750 giri/'
Dichiarata 40 CV a 8000 giri/'

COPPIA MASSIMA ALLA RUOTA
31,63 Nm (3,22 kgm) a 7000 giri/'
Dichiarata 3,8 kgm a 6500 giri/'

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

SCHEDA TECNICA

Motore	due tempi
Cilindri	1
Distribuzione	a disco rotante
Raffreddamento	liquido
Alesaggio e corsa (mm)	71,5x62
Cilindrata (cm ³)	248,94
Rapp. di compressione	13,3:1
Diagramma di Distribuzione	Asp. 145°-70° Sca 89°-89° Tra 60°-60°
Carburatore	Dellorto PHBE 32 HD
Lubrificazione (pompa)	miscelazione automatica
Capacità olio (litri)	1,1
Accensione	elettronica
Impianto elettrico	batteria 12V-5,5 Ah generatore 12V-120 W
Candele	Bosch W 2 CC
Avviamento	kick-starter
Trasmissione primaria	ingranaggi (2,666)
Trasmissione finale	catena (3,308)
Frizione/tipo (comando)	multidisco/olio (meccanico)
N. marce	5
Rapporto 1.	2,300
Rapporto 2.	1,460
Rapporto 3.	1,111
Rapporto 4.	0,900
Rapporto 5.	0,760
Rapporto 6.	—
Telaio	monotrave doppia culla
Sospensione anteriore	teleidraulica
Escursione (mm)	280
Sospensione posteriore	monoammortizzatore «Power-Drive»
Escursione (mm)	280
Ruote	raggi in lega leggera pneumatici Pirelli MT40 ant. 2,75x21 post. 4,60x17
Freno anteriore (mm)	disco singolo da 260
Freno post. (mm)	disco singolo da 230
Lunghezza (mm)	2235
Larghezza (mm)	900
Altezza (mm)	1190
Interasse (mm)	1460
Altezza sella (mm)	900
Luce a terra (mm)	320
Peso a secco (kg)	127
Capacità serbatoio (litri/riserva)	20/2,5
Prezzo (Lit.)	L. 5.080.000 (L. 295.000 avviamento elettrico optional)



SU STRADA/GILERA RC 250 RALLY

GRINTA SICURA

Un motore grintoso ma anche molto regolare ed una ciclistica di derivazione crossistica i punti di forza

POSIZIONE DI GUIDA

Appena saliti in sella ci si rende subito conto di trovarsi alle prese con un'enduro diversa. L'assetto è tipicamente crossistico: si siede moderatamente avanzati per caricare e sentire meglio l'avantreno, e l'impugnatura del manubrio solida, con le braccia aperte e lievemente arretrate, fa sentire bene in mano lo sterzo. La sella non è troppo alta da terra e ben conformata, mentre le pedane risultano ben posizionate inducono ad assumere un assetto abbastanza avanzato. Impostata molto bene per la pratica fuoristradistica, ha un solo neo derivante dalle enormi dimensioni del serbatoio, la cui conformazione impedisce un fluido avanzamento in sella nel fuoristrada più impegnativo.

COMFORT

Nonostante sia caratterizzata da una impostazione di guida piuttosto sportiva, il comfort risulta notevole. La taratura delle sospensioni è infatti decisamente morbida (nella prima fase di escursione) e coadiuvata da una sella ben imbottita garantisce un buon comfort di marcia anche sulle lunghe distanze. Efficace il cupolino portafaro che toglie quel tanto di aria dal casco da permettere di viaggiare semireclinati anche alla velocità massima.

Il passeggero è correttamente sistemato anche grazie alla posizione delle pedane, ma la zona della sella riservatagli è piuttosto ristretta e dura. Le vibrazioni sono avvertibili su tutto l'arco di utilizzazione del motore su manubrio, serbatoio e pedane ove raggiungono picchi veramente fastidiosi. Decisamente rumoroso lo scarico, come pure la «sonorità» della meccanica.

MOTORE

Dopo due anni di prove e sperimentazioni il propulsore della Casa di Arcore ha raggiunto il vertice prestazionale.

Sicuro e costante nel rendimento, ha però un avviamento poco pronto anche con temperature ambientali estive. In particolare, a freddo richiede l'uso dello starter e raggiunge lentamente il regime termico ottimale. La voce del motore è metallica anche sotto-coppia, ma sorda e piena di grinta agli alti regimi. Il motore funziona bene in ogni condizione anche se sottoposto ad un uso stressante; la fumosità di scarico è contenuta. La caratteristica fondamentale più atipica di questo monocilindrico moderatamente superquadro (rapporto corsa/alesaggio 0,87) è l'elevato indice di elasticità di 1,39. Elevata la potenza specifica di 102,29 kW/litro (139,11 CV/litro) ottenuta con carichi meccanici e termodinamici relativamente elevati: la potenza espressa per unità di superficie dello stantuffo raggiunge i 0,63 Kw/cm² (0,86 CV/cm²) e la velocità media del pistone è di 18,08 m/s. Relativamente modesta la p.m.e: 715 kPa a regime di potenza massima e 814 kPa a regime di coppia massima.

EROGAZIONE

C'è tutta la grinta di una macchina da cross nel propulsore della Rally, che oltretutto convive con una coppia piuttosto regolare fin dai bassi regimi. È possibile riprendere anche da 30 km/h in quinta che già il motore accetta la piena apertura dell'acceleratore; in seguito il tiro è regolare dai 40 km/h per arrivare gradatamente agli 80 km/h, a questo punto il rumore di scarico diventa metallico e fragoroso e la lancetta del contachilometri sale in tutta fretta sino alla massima velocità.

La coppia del motore Gilera è stata irrobustita ed omogeneizzata tanto che non è più possibile avvertire una netta entrata in coppia; infatti il propulsore fornisce una erogazione costante e progressiva fin da 2.000-2.500 giri alla massima velocità. Il cuore propulsivo della Rally non ha buone caratteristiche in allungo tanto che è consigliabile passare al rapporto successivo sui 6.500-7.000 giri per «gustare» le ottime qualità del generoso propulsore.

VELOCITÀ

La macchina allunga bene in velocità tanto che in un breve spazio di 1.100 metri circa abbiamo raggiunto la massima velocità di 153,225 km/h che colloca questa due e mezzo su di un livello prestazionale addirittura superiore alle migliori tre e mezzo a quattro tempi: forse troppo per una moto di questa estrazione. Anche con un lancio lunghissimo la velocità massima non aumenta, (il propulsore non allunga in fuorigiri), ma questa rimane costante anche con un leggero vento contrario.

RIPRESA

Le buone caratteristiche di erogazione della Rally vincono nettamente il confronto con la NGR stradale; infatti i tempi registrati nella prova di ripresa sono più che soddisfacenti: la buona e regolare coppia, ha permesso di spuntare 16"59 all'uscita dei 400 metri ad una velocità di 125,220 km/h. In questa prova le monocilindriche a quattro tempi da 350 cm³ sono certamente le migliori, infatti la specializatissima Cagiva T 4 350 R infligge ben 1"21 alla Rally, mentre il vantaggio dell'Aprilia 350 Wind è di 94 centesimi.

ACCELERAZIONE

La Rally è decisamente grintosa quando si spalanca la manopola e fornisce ottime accelerazioni, con entusiasmanti alleggerimenti di avantreno. Ai regimi medio alti la progressione è vigorosa, tanto che, con la complicità di un peso contenuto attorno ai 138 kg in ordine di marcia, abbiamo spuntato un tempo in accelerazione di 14"59 con velocità di uscita di oltre 137 km/h. La Rally è particolarmente brillante in questa «specialità»; anche a dispetto di marce un po' lunghe, infatti, non teme il confronto delle più agguerrite 350 a quattro tempi.

CONSUMO

Come per la precedente versione stradale NGR e nonostante le migliori apportate alla meccanica, questo è ancora un capitolo poco favorevole per la monocilindrica di Arcore che fornisce brillanti prestazioni, ma ha sempre una «sete» notevole. In generale il consumo è superiore a quello di una enduro da 600 cm³ a quattro tempi. Anche nella prova a velocità costante i risultati non sono esaltanti: discreta la percorrenza di circa 20 km/litro a 90 km/h, mentre il consumo

SEGUE A PAG. 56

ANCHE SE SU STRADA BRILLA PER PRECISIONE DI GUIDA E VELOCITÀ DI PUNTA (OLTRE 150 ORARI) LA GILERA RALLY OFFRE IL MEGLIO DI SÉ IN FUORISTRADA, ANCHE IN QUELLO AGONISTICO



■ Linea.....	27
■ Finiture.....	28
Illuminazione notturna.....	26
Comandi.....	28
Strumentazione.....	26
■ Comfort di marcia.....	26
Rumorosità.....	24
Vibrazioni.....	18
Posizione di guida.....	27
■ Motore.....	28
Avviamento.....	25
Erogazione.....	28
Potenza.....	30
Coppia.....	26
Accessibilità meccanica.....	25
■ Prestazioni globali.....	28
Velocità.....	LODE
Ripresa.....	28
Accelerazione.....	30
Consumi.....	21
Autonomia.....	27
■ Modulabilità frizione.....	28
Resistenza frizione.....	27
Precisione cambio.....	27
Scelta dei rapporti.....	26
■ Guida e maneggevolezza.....	28
Variazione di traiettoria.....	30
Curve strette.....	27
Curve a medio raggio.....	LODE
Curve a largo raggio.....	30
■ Stabilità e tenuta di strada.....	LODE
Tenuta di strada sul bagnato.....	30
Tenuta di strada sullo sconnesso.....	30
Sospensione anteriore.....	28
Ammortizzatore.....	28
Pneumatici.....	27
Precisione direzionale in rettilineo.....	28
Sensibilità al vento laterale.....	30
■ Modulabilità freni.....	26
Potenza freni.....	24
Resistenza freni.....	25
■ Costo dei ricambi.....	24
Prezzo d'acquisto.....	25
■ Affidabilità.....	25
■ PUNTEGGIO TOTALE.....	1204

n.b. la lode vale 35 punti

ESUBERANTE

GILERA RC 250 RALLY

a 120 km/h precipita verso poco più di 15 km/litro.

In media con la Rally si fanno circa 15 ÷ 16 km/litro, e senza una grande tendenza ad aumentare. Lievemente più elevato della media il consumo di lubrificante, in ragione di circa 1,95 litri per ogni 1.000 km (significa che la Rally ha funzionato ad una percentuale del 2,9%) mentre relativamente contenuta risulta l'usura delle coperture con quella anteriore (spessore tasselli da nuova 6,8 mm) si dovrebbero fare almeno 5500 km, mentre con quella posteriore (spessore 9,5 mm) non si dovrebbe andare più in là dei 3800 km.

FRIZIONE

La frizione ha mostrato di essere perfettamente in grado di tenere a freno la cavalleria di cui la Rally dispone (anche se ci aspettavamo un comando un pelo più morbido), è modulabile ed è efficace nelle «sfriunate», ma a seguito di ripetuti stress nelle prove di accelerazione e sui terreni fangosi tende a gonfiarsi.

CAMBIO E TRASMISSIONE

Il cambio è preciso e rapido, ma va bene accompagnato nella sua corsa (specie con gli stivali da fuoristrada) se si vogliono evitare agganci poco corretti dei rapporti. La spaziatura è azzeccata anche se un po' lunga ed infine la trasmissione finale è solidissima e scevra dall'acquisizione di giochi anomali.

GUIDA

La guida fuoristrada è intuitiva e redditizia con un comportamento sciolto ed agile dell'avantreno; solo con il serbatoio pieno, la Rally richiede una guida più decisa, perché nell'inserimento in curva tende a sottosterzare. Nelle manovre a bassa velocità e nelle serpentine affrontate con decisione, lo sterzo offre comunque una grande solidità e precisione direzionale.

Siamo rimasti favorevolmente sorpresi dalla maneggevolezza di questa enduro che si lascia condurre con grande agilità anche su percorsi trialistici; anche nella prova di slalom ha ottenuto ottimi tempi. Nella conduzione disimpegnata è una delle enduro più appaganti dal momento che risulta estremamente equilibrata e soprattutto molto sicura e precisa sui nastri di asfalto dove permette pieghe notevoli. Nessun alleggerimento di avantreno si manifesta anche alla massima velocità, dove lo sterzo segue con rigorosa precisione la traiettoria impostata.

STABILITÀ

Su asfalto come in fuoristrada, la Rally è una macchina eccezionale. Solida e precisa anche alla massima velocità, non soffre di problemi di alleggerimento, ed anche gli eventuali ondeggiamenti innescati dal fondo corrugato nei curvoni vengono presto smorzati dalla ciclistica. Lo sterzo è ben caricato e dà grande sicurezza nelle rapide inversioni di inclinazione; l'appoggio è sicuro su qualsiasi fondo. Su terreni viscosi offre una buona coerenza direzionale che aggiunta ad una «divertente» guida in sovrasterzo, premia anche il neofita in cerca di «sensazioni forti», senza eccessivi rischi.

L'assetto praticamente crossistico delle sospensioni permette di affrontare i fondi più tormentati, e qualche puntata sui campi da cross senza problemi, tanto le sospensioni sono splendide incassatrici e hanno una taratura ottimale. Notevoli pieghe sull'asfalto sono garantite dalle coperture Pirelli MT 40, sincere e con un buon grip, che mostrano i loro limiti soltanto nel fuoristrada con fondo pesante; su queste macchine avremmo visto volentieri coperture meglio tassellate.

FRENI

L'impianto frenante è soprattutto sicuro, tanto che nessuno dei due dischi arriva improvvisamente al bloccaggio. L'unità anteriore è da riferimento per progressività, prontezza di risposta e resistenza agli sforzi prolungati. L'assetto in frenata è ben controllato grazie alla nuova forcella ben tarata, che pur non disponendo del ponticello di irrigidimento fra gli steli non soffre di eccessivi problemi di svergolamento. L'introduzione del disco flottante posteriore ha contribuito con la sua progressività ad arrestare il veicolo in spazi contenuti, dimostrandosi anche un ottimo elemento bilanciatore.

NOIE ED INCONVENIENTI

La collaudatissima Rally ha saputo resistere in svariate occasioni alle terribili sollecitazioni delle competizioni, ed è giusto che nella nostra prova non abbia accusato il benché minimo inconveniente di rilievo se escludiamo qualche «calcio» di troppo sul kick starter per difficoltà di avviamento a freddo, un contatto elettrico che ha fatto «partire» un fusibile, la perdita del cavo contachilometri dovuta ad una ghiera mal fissata, qualche traccia di ruggine precoce sullo scarico, ed infine il malfunzionamento del termometro del liquido refrigerante.

m.b.

Foto Buffagni