VERSIONE PRONTO GARA

Quale migliore banco di prova per un modello da competizione che non le stesse piste africane tanto care agli appassionati dell'enduro più genuino? Ebbene, questo è il resoconto di un'avventura africana, vissuta senza particolari difficoltà.

Testo di
R. CIANFRINI
Foto di
F. PORROZZI
e R. CIANFRINI

La necessità di avere una buona base di partenza su cui sviluppare un mezzo competitivo per le competizioni africane ha convinto i responsabili della Casa di Arcore ad approntare una versione racing della già ottima RC 600.

L'intento era quello di competere con la più agguerrita concorrenza nipponica ed europea; una semplice evoluzione della versione da entro-fuoristrada non era quindi sufficiente: occorreva un nuovo progetto in grado di offrire caratteristiche di primo ordine, senza compromessi economici o di comfort. Il risultato si chiama RC 600 R, dove la R sta per racing.

In comune con il resto della produzione della medesima cilindrata la "R" ha solo il propulsore, che ulteriormente migliorato sviluppa la bellezza di 54,5 cavalli, praticamente circa dieci in più rispetto alla Honda e alla Yamaha. La ciclistica poi, vanta pezzi di prima qualità, a partire dalle sospensioni, fino al generoso impianto frenante, ma senza arrivare all'esasperazione, per garantire affidabilità nel tempo ed evitare il precoce invecchiamento, tipico dei modelli più evoluti.

Disponibile in un'unica colorazione, la nuova Gilera RC 600 R è offerta a 9.000.000 di lire, un prezzo che malgrado sembri eccessivo (a parte l'immortale Yamaha TT 600), è il più basso della categoria; e poi è sempre una moto pronto-corsa.

LOOK RACING SENZA COMPROMESSI

Esteticamente la RC 600 R, che è disponibile in questa unica versione, trasmette immediatamente il fine per cui è stata concepita. Lo stile è crossistico. Le plastiche si uniscono senza pretese ma ottimamente. La vista laterale è abbastanza omogenea; non ci sono particolari dominanti, ma un bellissimo mosaico aggressivo che esprime potenza ed agilità al tempo stesso.

Il serbatoio da 12 litri è sovrastato dal prolungamento della sella (malgrado la sportività del mezzo ospita comodamente

due persone) che arriva ad abbracciare il tappo del serbatoio. La mascherina anteriore oltre a supportare il gruppo ottico costituito da un elemento a sezione rettangolare, funge, come le fiancatine laterali, da tabella portanumero. Sul piccolo parafango posteriore ritroviamo l'accenno di portapacchi già visto sulla RC 600, in questo caso però perfettamente adeguato alle esigenze del pilota. Completano le sovrastrutture due ampi convogliatori d'aria, i paramani alle estremità del manubrio e la protezione del disco anteriore.

Il portapacchi della versione R appare più funzionale di quello che equipaggia la RC 600, o comunque più adeguato alle funzioni richieste dall'a moto.

Una lettera in più e cambia tutta la moto: la presenza della R sulla fiancatina destra identifica il modello più spinto della "mono" di fabbricazione italiana.

AMPIO SPAZIO ALLE LEGHE LEGGERE

I particolari della RC 600 R sono realizzati con estrema cura. Per contenere il peso sono state utilizzate leghe leggere senza economie, come la culla e la triangolazione posteriore del telaio, i leveraggi della sospensione ed il forcellone oscillante scatolato a sezione rettangolare, le staffe delle pedane posteriori, la protezione antiscottatura della marmitta, il paracoppa, il

segue

manubrio, i mozzi ed i bellissimi cerchi Takasago Excel. Rimangono in acciaio stampato i supporti delle pedane anteriori e la leva della messa in moto.

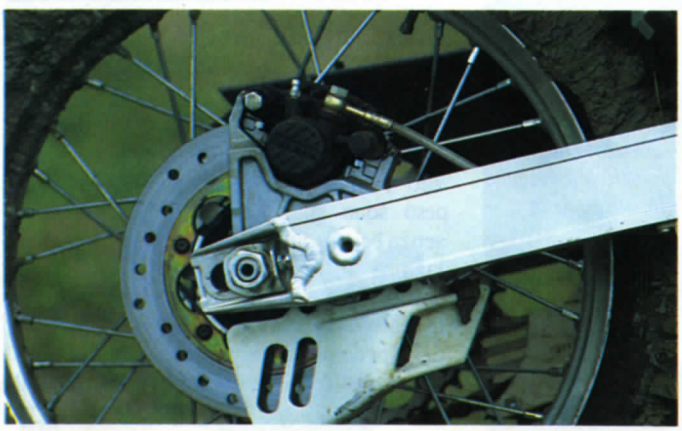
La strumentazione è ridotta all'essenziale: c'è un solo strumento, quello del tachimetro/contachilometri, nel quale sono alloggiate anche le spie dell'abbagliante e del folle, e l'indispensabile trip master.

Poche ciclistiche trasmettono una sensazione di robustezza come quella della RC 600 R. Sembra scolpita nella roccia, indistruttibile. Il telaio, a struttura monotrave a culla sdoppiata chiusa con la parte posteriore ed inferiore in lega leggera, deriva direttamente dalle esperienze della Parigi-Dakar.

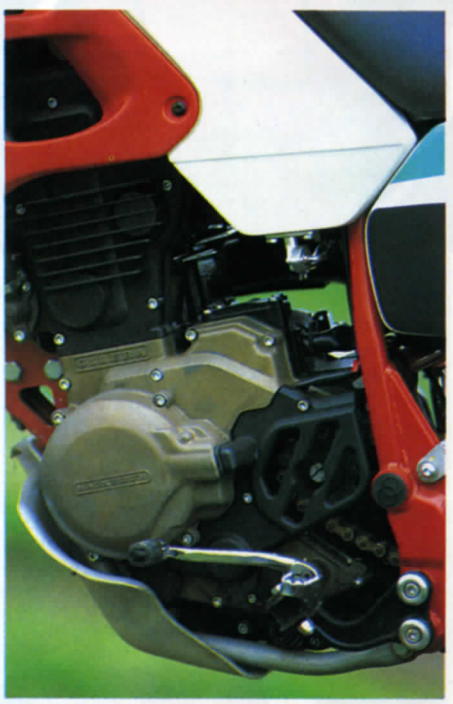
Per quanto riguarda le sospensioni, anteriormente si è optato per una forcella professionale Kayaba con steli da ben 46 mm di diametro e 290 mm di escursione utile, regolabile sia in compressione che in estensione.

Anche l'ammortizzatore posteriore, sempre Kayaba, è ultraregolabile, ovviamente con la possibilità di intervenire anche sul precarico della molla. È infulcrato sul noto sistema a progressività variabile Power Drive e permette alla ruota un'escursione utile di 295 mm. L'impianto frenante è costituito da un disco anteriore da 260 mm di diametro azionato da una pinza a doppio pistoncino e da un disco posteriore da 220 mm servito da una pinza a pistoncino singolo. I cerchi in lega leggera Takasago Excel adottati dalla RC 600 R, sono gli stessi utilizzati sulla moto che ha partecipato all'ultima Parigi-Dakar, e sono equipaggiati con pneumatici prettamente fuoristradistici nelle misure 90/90 x 21" e 120/90 x 18".

Il propulsore della "R" è lo stesso della RC 600, il cavallo e mezzo in più rispetto alle altre versioni è stato ottenuto adottando una scatola filtro maggiorata e una diversa taratura del carburatore.



L'impianto frenante è apparso potente e ben modulabile anche nelle situazioni più critiche e non ha mostrato segni di cedimento pur se sollecitato a fondo; qui accanto, il disco posteriore della RC 600 R.

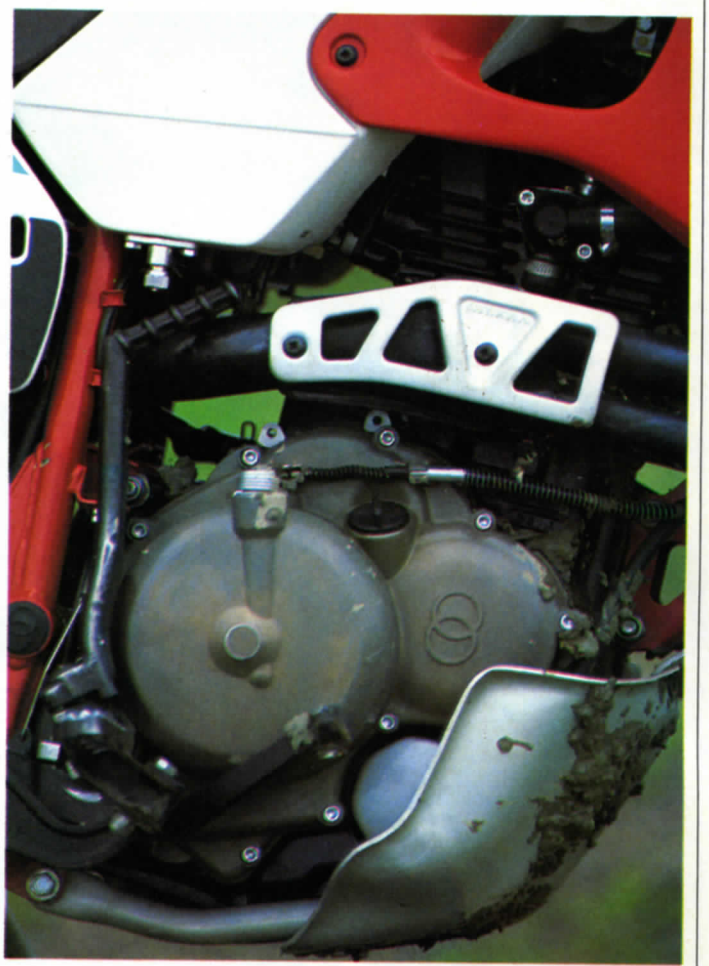


PREFERISCONO I RALLY IN CASA GILERA

La conformazione fisica del luogo sembrava creata per assecondare le caratteristiche ciclistiche della "R", che al misto molto stretto preferisce ampi spazi dove poter scaricare a terra tutta la potenza a disposizione, e c'è n'é veramente tanta. La scarsa predilezione per il misto stretto è causata dall'eccessiva altezza del serbatoio che non permette al pilota di spostarsi a ridosso del manubrio. Ed è un vero

I DATI TECNICI

Marca	Gilera
Modello	RC 600 R
Motore	4T, monocilindrico con distribuzione a doppio albero a camme in testa e quattro val.
Raffreddamento	A liquido
Alesaggio e corsa (mm)	98x74
Cilindrata (cm^3)	558
Rapp. compressione	10,5:1
Potenza max. (CV/giri)	54,5/7.500
Coppia max. (kgm-giri)	–
Alimentazione	Carburatore Teikei, Ø 30 mm
Lubrificazione	Forzata a carter umido
IMPIANTO ELETTRICO	
Accensione	Elettronica a scarica capacitiva
Batteria	12V
Avviamento	A Kick Starter
TRASMISSIONI	
Primaria	Ad ingranaggi
Rapporto (n° denti)	–
Frizione	Multidisco in bagno d'olio
Cambio	A cinque marce
Rapporti (n° denti) dalla prima	2,380 32%
	1,550 49%
	1,150 66%
	0,910 83%
	0,760 100%
Finale	A catena
Rapporto (n° denti)	–
CICLISTICA	
Telaio	Monotrave a culla chiusa sdoppiata e parte posteriore smontabile in alluminio
Passo/incl. cannotto	1480/–
Avancorsa (mm)	–
Sospensione ant./Ø steli (mm)	Forcella teleidraulica/46
Regolazioni	Compressione, ritorno
Sospensione posteriore	Sistema Power Drive con monoammortizzatore
Regolazioni	Compressione, ritorno, precarico molla
Escursione ruota ant./post.	290/295
Freno anteriore/Ø (mm)	D/260
Pinza	A doppio pistoncino
Freno posterior/Ø (mm)	D/220
Pinza	A pistoncino-singolo
Ruote	In alluminio a raggi
Anteriore	1,85x21"
Posteriore	2,50x18"
Pneumatici	
Anteriore	90/90x21"
Posteriore	120/90x18"
DIMENSIONI	
Lungh./Larghezza/Altezza (mm)	2200/850/1280
Altezza sella/Luce a terra (mm)	920/–
Peso a secco dichiarato (kg)	138
Capacità serbatoio (lt)	12
PREZZO chiavi in mano	L. 9.000.000



Il propulsore, anche se all'apparenza identico alla "sorellina" RC 600, è in grado di erogare una potenza superiore di un cavallo e mezzo: un incremento reso possibile dall'adozione di una scatola del filtro maggiorata e da una diversa taratura del carburatore.

peccato che una moto così sofisticata sia limitata in questo senso. L'inconveniente in futuro potrebbe essere risolto adottando un serbatoio diversamente conformato, più basso lateralmente e provvisto di una pompa a depressione (simile a quella utilizzata dall'Husaberg), al limite anche di minore capacità.

Su percorsi tipicamente rallistici, dove non è necessario spingersi così in avanti col corpo, la musica cambia. Grazie al potentissimo propulsore (non abbiamo avuto modo di verificare le prestazioni ma considerando l'iniezione di potenza rispetto alla RC 600 ed al minore peso è sicuramente il più potente della categoria) ed all'ottimo lavoro delle sospensioni, gli unici limiti sono quelli del pilota.

Un ottimo lavoro è svolto anche dall'impianto frenante, potente e modulabile; dalla frizione, esente da ogni cedimento; e dal cambio, preciso e ben spaziato.

Insomma, un concentrato di alta tecnologia, potenza e prestazioni a disposizione non solo di chi pratica il fuoristrada agonisticamente, ma anche di chi ne fa un uso quotidiano pensando al fine settimana nella natura, tra guadi e mulattiere. ●