

MOTO SPRINT

L'ULTIMA TESSERA
DEL GRANDE CONCORSO
PUZZLE SCHWANTZ



PAROLA D'ORDINE

VINCERE DOMANI

**COSA C'È DIETRO
IL TRIONFO
APRILIA
IN GERMANIA**

PROVE NOVITA'
APRILIA PEGASO 50
GILERA RC 600 R



SUZUKI VS 800 GL INTRUDER

GILERA RC 600 R
PROVA NOVITA'

ELETTORIZZANTE

HA IL COMODISSIMO AVVIAMENTO ELETTRICO LA NUOVA VERSIONE DELLA FUORISTRADA GILERA CHE MANTIENE INALTERATE TUTTE LE ALTRE CARATTERISTICHE TECNICHE ED ESTETICHE □ *di Carlo Ioffi*

VOCAZIONE SPORTIVA

LA RC 600 R È LA PIÙ SPORTIVA FRA LE MONOCILINDRICHE DELLA «FAMIGLIA» RC, CHE RICORDIAMO COMPREDONO LA RC 600 E LA NORTHWEST. È DISPONIBILE SOLO NELL'ABBINAMENTO BIANCO-ROSSO DI QUESTE FOTO E COSTA 9.500.000 LIRE

IL CIOCCO - Di ritorno dalla vittoriosa spedizione al Rally di Tunisia, il Team Gilera ha messo a disposizione della stampa internazionale, per un test dinamico, la nuova RC 600 R con avviamento elettrico. L'RC 600 R, presentata lo scorso anno, è appunto il risultato delle positive esperienze della Casa di Arcore nelle gare di fuoristrada; è una macchina essenziale, estremamente robusta e quindi particolarmente adatta alle competizioni. L'im-

portante struttura ciclistica e l'esuberanza del propulsore la rendono piuttosto esclusiva, infatti per portarla al limite occorrono buone doti fisiche ed una notevole esperienza nella guida di moto fuoristrada spinte da potenti motori a quattro tempi.

Pur mantenendo invariato il proprio look l'RC/R '92 vanta il comodo avviamento elettrico, che per la prima volta in

SEGUE A PAG. 92



GILERA RC 600 R

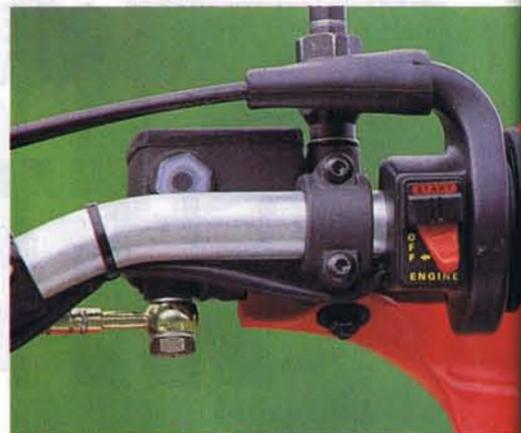
assoluto equipaggia una macchina così specialistica, destinata quasi esclusivamente al fuoristrada. L'utilità di questo «gadget», fino ad ora di serie solo sulle enduro «stradali», si apprezza quando in condizioni di particolare difficoltà il motore si spegne, costringendo il pilota a «numeri» da vero equilibrista per farlo ripartire. L'apporto dell'avviamento elettrico sulla Gilera R ha fatto salire il prezzo d'acquisto da 9.000.000 a 9.500.000 di lire. La proposta cromatica si limita ancora alla sola bianco-rossa.

COM'È FATTA - Esteticamente identica alla versione '91, l'RC 600 R vanta comunque una linea sempre attuale, studiata dagli stilisti Gilera proprio per evitare «invecchiamento» troppo veloce. La semplicità delle sovrastrutture, che si limitano a quei particolari indispensabili nel fuoristrada, sottolinea l'indole sportiva della «R». I parafranghi alti, gli ampi convogliatori d'aria che facilitano il raffreddamento del motore e la lunga sella che si spinge fino a sfiorare il tappo del serbatoio, la rendono aggressiva e affascinante, proprio come deve essere una macchina da gara.

Il logo «electric starter» sulle fiancature laterali sottolinea l'adozione di questo

inedito accessorio, azionabile dal pulsante che ha trovato posto sul blocchetto elettrico di destra. La collaudata e robusta ciclistica è rimasta invariata: il telaio è un elemento monotrave in acciaio a culla chiusa sdoppiata con parte posteriore, in alluminio, smontabile. Le efficientissime sospensioni dedicate all'impiego in fuoristrada sono composte da una forcella di un tipo tradizionale con steli di ben 46 mm Ø che garantisce un'escursione di 290 mm; posteriormente agisce il sistema Power Drive ad articolazione progressiva ottimamente assistito da un granitico monoammortizzatore oleopneumatico che offre un'escursione ruota di 295 mm. L'impianto frenante sfrutta un disco anteriore di 260 mm Ø dotato di pinza Brembo flottante a pistoncini paralleli, e da un disco posteriore di 220 mm Ø, entrambi abbondantemente forati.

Monocilindrico a quattro tempi raffreddato ad acqua, il propulsore dispone di distribuzione bialbero a camme in testa con quattro valvole, comandata da cinghia dentata. Le vibrazioni sono tenute sotto controllo da un contralbero di bilanciamento. L'alimentazione è regolata da una coppia di carburatori TK a depressione.



PULSANTE MAGICO

SUL BLOCCHETTO ELETTRICO DESTRO È COMPARSO IL PULSANTE CHE COMANDA L'AVVIAMENTO ELETTRICO (A SINISTRA), CHE SI RIVELA MOLTO UTILE QUANDO IL MOTORE SI SPEGNE NEI PASSAGGI FUORISTRADA PIÙ IMPEGNATIVI. LA SOSPENSIONE POSTERIORE (A DESTRA) SFRUTTA IL SISTEMA POWER DRIVE PER AZIONARE IN MODO PROGRESSIVO IL MONOAMMORTIZZATORE REGOLABILE. ANCHE SULLA RUOTA POSTERIORE È MONTATO UN FRENO A DISCO, IL CUI DIAMETRO È DI 220 MM



IDENTICA ALLA VECCHIA

QUESTA VERSIONE '92 DELLA RC 600 R MANTIENE LINEA E SCELTE CROMATICHE DEL PRECEDENTE MODELLO. NOTEVOLE È L'ALTEZZA DA TERRA DELLA SELLA, DETERMINATA DALLE SOSPENSIONI A LUNGA ESCURSIONE, NECESSARIE SU UN MEZZO DESTINATO ALLE GARE



IN FUORISTRADA

CI VUOLE DEL MANICO PER DOMINARLA

IL CIOCCO - Il comportamento della RC 600 R in fuoristrada non è stato assolutamente variato dall'apporto dell'avviamento elettrico; l'incremento di peso, circa 5 kg disposti con criterio nella parte centrale del propulsore, non ha intaccato l'ottima distribuzione dei pesi vantata dalla precedente versione con avviamento a pedale.

La posizione di guida si conferma marcatamente sportiva e accessibile solo a pochi, in quanto caratterizzata da una notevole altezza della sella dovuta alla grande escursione delle sospensioni. Si tratta evidentemente di una soluzione che accentua le caratteristiche «agonistiche» del modello, ma che in pratica diventa un limite letteralmente «invalicabile» per chi non possiede una statura adeguata.

Ci si trova piuttosto caricati sul manubrio pronti ad intervenire in caso di bisogno alleggerendo l'anteriore, o avanzando per caricarlo grazie anche all'ottimo dimensionamento del serbatoio che non impedisce i movimenti. La 600 R è rigida ed impegnativa e richiede anche un certo «manico» per essere sfruttata a fondo, non è comunque impossibile anche per i meno

esperti divertirsi e provare sensazioni forti. Il motore ha personalità da vendere, con una potenza massima di quasi 46 cavalli alla ruota non ha nulla da invidiare alle blasonate concorrenti giapponesi. Abbastanza fluido anche ai bassi regimi inizia la propria azione dirompente in prossimità dei 3600-3800 giri, dove il tiro si fa prepotente ed il motore risponde con grande prontezza ed efficacia all'apertura dell'acceleratore. Il meglio lo si trova sopra ai 5000 giri e successivamente si gode di un allungo notevole che è interrotto, per garantire l'incolumità del propulsore, dall'entrata in azione del limitatore.

Buono il comportamento degli organi che supportano il motore, come il cambio a cinque rapporti e la frizione; quest'ultima resiste a lungo anche se maltrattata e sollecitata spesso. □

IMPEGNATIVA

PER OTTENERE LA MASSIMA SODDISFAZIONE ALLA GUIDA DELLA RC 600 R È NECESSARIA UNA BUONA ESPERIENZA, MA QUESTO NON IMPEDISCE A CHI SI AVVICINA AL FUORISTRADA PER LA PRIMA VOLTA DI PUNTARE SULLA MONOCILINDRICA GILERA

GILERA RC 600 R

LA SCHEDA

MOTORE: monocilindrico a quattro tempi raffreddato ad acqua. Distribuzione bialbero a camme in testa, comandata da cinghia dentata, con quattro valvole. Cilindrata 558 cm³. Alesaggio e corsa 98x74 mm. Alimentazione con 2 carburatori TK con diffusore di 30 mm. Lubrificazione forzata con pompa ad ingranaggi. Accensione elettronica CDI ad anticipo variabile. Avviamento elettrico.

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

TELAIO: monoculla sdoppiato in tubi di acciaio. Sospensioni anteriore forcella teleidraulica con escursione di 290 mm Ø; posteriore monoammortizzatore idraulico in grado di assicurare un'escursione di 295 mm Ø. Pneumatici: anteriore 90-90/21"; posteriore 120-90/18". Freni: anteriore a disco di 260 mm Ø; posteriore a disco di 220 mm Ø.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza 2200 mm; larghezza 850 mm; altezza sella 920 mm; interasse 1480 mm. Peso a secco: 143 kg.

CAPACITÀ SERBATOIO: 12 litri.

PREZZO: L. 9.500.000 chiavi in mano.

