

# REGINETTA D'AFRICA

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

*Prova-verità per la monocilindrica tuttoterreno della  
Casa di Arcore: proprio in terra africana, lì dove è nato  
il mito della moto di serie che vince la Dakar,  
l'abbiamo sottoposta ad un raid massacrante.*



**OMAGGIO  
ALLA  
NATURA**

**C**on la nuova produzione di entrofuoristrada di grossa cubatura la Gilera ha definitivamente dichiarato guerra all'Oriente.

Lo spiegamento di forze non solo abbraccia ora capillarmente il segmento, ma, con la nuova Nordwest, va addirittura oltre, ad esplorare in anteprima vergini meandri di un mercato in continua evoluzione. Di questa novità vi abbiamo già

parlato sul numero di maggio e non mancheremo di farlo non appena la "supermoto" di Arcore ci sarà messa a disposizione.

Molto tempo abbiamo invece avuto per provare la RC 600 in versione '91, un cavallo di razza con genealogia relativamente recente ma destinato a riscontrare il favore dell'utenza motociclistica sicuramente per molto tempo.

Discendente di quell'RC 600 presentata nell'ormai lontano 1988, quest'ultima versione, pur conservando inalterata la tipologia costruttiva, ha subito un radicale make-up per adeguarsi ai nuovi canoni estetici richiesti, dei limitati interventi di finitura e il miglioramento complessivo delle prestazioni generali.

Gli scettici del prodotto made in Italy faranno bene a leggere, anche solo per informazione, questa prova; probabilmente non farà loro tradire l'amata giapponese, ma almeno mutare idea, e chissà che al momento di cambiare moto non decidano di schierarsi tra i sostenitori dell'industria nazionale. Per provare le nuove Gilera (avevamo anche una RC 600 R) ci siamo recati all'estremo oriente dello Zaïre, una zona del mondo dove ancora oggi per contare le strade asfaltate una sola mano è più che sufficiente, trovare un meccanico in grado di mettersi a lavorare su un motore che abbia meno di vent'anni è difficilissimo ed addirittura utopistico sperare di trovare un pezzo di ricambio: praticamente una roulette russa, con qualunque mezzo decidiate di recarvi sia esso a due o quattro ruote. E siamo felici di dirvi fin da ora che abbiamo avuto bisogno solo della benzina (tra l'altro neanche facile da reperire); così, tanto per sfatare la leggenda che vuole il prodotto nazionale ai vertici dell'inaffidabilità.

Un piccolo commento sul prezzo d'acquisto: la Gilera RC 600 effettivamente è un po' cara, ma le soluzioni tecniche adottate e la scelta dei materiali senza economie, oltre a permetterle di vincere senza problemi la propria categoria alla Parigi-Dakar ed il titolo di moto dell'anno in Francia nel 1990, la pongono un gradino più in alto delle cuginette dagli occhi a mandorla.

**TAGLIO NETTO  
COL PASSATO**

La livrea è ora più ricercata e personale, anche se meno sportiva rispetto alla RC 600 '90. Il serbatoio, secondo una tendenza che sembra prendere sempre più piede, è

*segue*





ora celato da ampie sovrastrutture che fungendo anche da convogliatori d'aria sul radiatore, si collegano in modo pressoché perfetto al cupolino, alla sella (che a sua volta arriva ad abbracciare il tappo del serbatoio), ed alle fiancatine laterali creando, insieme al parafango in puro stile crossistico, una piacevole continuità di linee.

La vista frontale è caratterizzata dal nuovo profilo aerodinamico del cupolino e dalla grande bocca dei convogliatori che sembra voler divorare il parafango, molto avvolgente, a cui si collega una struttura protettrice del foderò della forcella, la pinza freno ed il disco.

Il ponte di comando consta di due modernissimi blocchetti elettrici, manopole e specchietti (leggermente troppo stretti) di ottima fattura, tappi equilibratori all'estremità del manubrio (in lega leggera con



traversino centrale smontabile) e blocchetto di accensione a quattro posizioni (Off, On, Lock e Parking).

I comandi ai piedi sono ben realizzati. La leva del cambio (snodabile) è in acciaio, mentre quella del freno e la leva della messa in moto sono in lega leggera.

Una semplice e completa strumentazione fornisce tutti i dati necessari durante la guida. Lo strumento più grande, sulla sinistra, è quello del tachimetro/contachilometri; sulla destra sono invece disposti il contagiri e l'indicatore della temperatura del liquido refrigerante, mentre allineata in basso troviamo l'utile serie di spie.

Il propulsore, essendo previsto un uso anche fuoristradistico, è protetto da un parafango in lega leggera, mentre sul parafango posteriore ritroviamo l'accenno di portapacchi (meglio piccolo che niente) già visto sulle precedenti versioni e due



nuove maniglie per agevolare gli spostamenti della moto da fermo.

Tre sono gli appunti che ci sentiamo di muovere alla Gilera RC 600: il rubinetto della riserva, benché di dimensioni non proprio contenute, è molto duro e perciò difficile da azionare senza fermarsi, in particolare con i guanti; il cavalletto laterale non è dei più rassicuranti, in quanto la molla lo richiama anche se completamente aperto (il nostro consiglio è di inserire sempre la marcia durante la sosta, per evitare spiacevoli sorprese nel caso inavvertitamente qualcuno la urti); e il motorino di avviamento, che adempie perfettamente alla propria funzione, ma viene azionato anche con la marcia ingranata senza tirare la leva della frizione.

#### SOPRAVVISSUTA ALLA STRADALIZZAZIONE

Come abbiamo detto la nuova RC 600 si presenta meno fuoristradistica della pre-

cedente versione, ma solo dal punto di vista estetico. In realtà questa Gilera vuole essere ancora una moto con la quale praticare del fuoristrada smaliziato e, perché no, anche agonistico. La posizione di guida è piuttosto avanzata, quasi a ridosso del manubrio, ma non esasperatamente come sulle versioni specialistiche. I comandi sono ben posizionati, sia quelli sul manubrio, che avremmo preferito di conformazione meno rettilinea, che quelli ai piedi. La sella ospita comodamente due persone, ma il prolungarsi fino al tappo del serbatoio ha funzione prettamente stilistica, in quanto sale talmente in alto da risultare praticamente inaccessibile.

Sempre utile, ma assolutamente inadeguato in occasione di lunghi viaggi, il portapacchi posteriore, sul quale in caso di necessità sarà opportuno montarne uno più grande, magari corredato da un bauletto.

Le vibrazioni interessano, seppur in mo-

*segue a pag. 44*

*In alto, la completa strumentazione, che può contare su indicatori per la velocità ed il regime di rotazione del motore, mentre le spie luminose sono alloggiare in basso.*

*Qui accanto, l'elegante soluzione prescelta per il codino posteriore.*



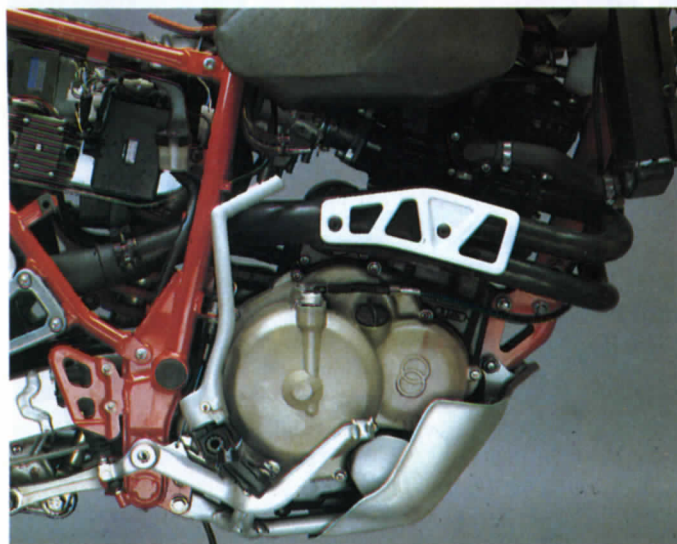
# LA TECNICA

Testo di G. MASSA



Nato nel 1988, il motore che equipaggia la RC 600 è stato prodotto inizialmente nelle versioni di 350 e 500 cc. Con la seconda serie, realizzata a partire dal 1988, la cilindrata è stata portata agli attuali 558 cc, mediante l'adozione di misure di alesaggio e corsa pari a 98x74 mm. Nella versione '91, il moderno e raffinato monocilindrico a quattro tempi interamente costruito negli stabilimenti Gilera di Arcore, si presenta

38° dopo il P.M.I. Diverse sono anche le valvole, che presentano funghi di maggior diametro. Le valvole di aspirazione hanno ora un diametro di 36 mm, in luogo dei precedenti 34,5 mm. Maggiorati, ovviamente, sono stati anche i condotti di aspirazione e scarico, opportunamente raccordati. All'alimentazione provvedono due carburatori TK, a velocità costante, entrambi con diffusore da 30 mm di diametro. In precedenza il diametro dei diffusori era stato dapprima di 28 e poi di 29 mm.



*Il motore della versione '91 presenta diverse migliorie: c'è un sensibile aumento della potenza erogata rispetto alla precedente versione; sono nuove nel disegno le valvole; è aumentato anche il diametro dei diffusori.*

ulteriormente sviluppato e potenziato. L'unità motrice è ora in grado di erogare una potenza massima di 39 kw (53 cv) ad un regime di rotazione di 7.500 giri/minuto, contro i 35,8 kw (48 cv) a 7.250 g/m della precedente versione. Il notevole incremento di potenza è stato ottenuto attuando diverse modifiche di rilievo che hanno interessato principalmente la testata. La distribuzione è a doppio albero a camme in testa, comandata da una cinghia dentata in gomma che prende il moto direttamente da un ingranaggio calettato all'estremità sinistra dell'albero motore. Gli eccentrici azionano le quattro valvole, due di aspirazione ed altrettante di scarico, non direttamente ma mediante interposizione di bilanceri. Diverse le novità che caratterizzano l'apparato della distribuzione. L'adozione di nuovi alberi a camme con diverso profilo degli eccentrici ha consentito un diagramma più spinto. Le valvole di aspirazione ora iniziano a sollevarsi 48° prima del P.M.I. e si richiudono 12° dopo il P.M.S. Quelle di scarico aprono 28° prima del P.M.S. per poi richiudersi

L'intero gruppo termico, dalle linee pulite ed essenziali, è realizzato in lega leggera di alluminio. Il sofisticato sistema di raffreddamento a liquido si avvale di un doppio circuito per la miscelazione dell'acqua calda e fredda, controllato da una valvola termostatica a tre vie e dispone di due radiatori in alluminio, entrambi dotati di elettroventola ad inserimento automatico. Il dispositivo di accensione è invece di tipo elettronico a scarica capacitiva CDI e doppio pick-up, ad anticipo variabile AAI in funzione del regime di rotazione del motore. Grazie all'adozione di un nuovo pistone con diverso disegno del cielo, in precedenza abbondantemente incavato, il rapporto di compressione è salito da 9,5 a 10,5:1. Il pistone è realizzato in lega di alluminio ad elevato tenore di silicio e presenta notevoli sfiancature del mantello, la cui altezza termina praticamente subito al di sotto delle sedi dei segmenti, in modo da ridurre le masse in moto alterno e gli attriti con le pareti del cilindro. In acciaio ad alta resistenza è realizzata invece la biella, con testa scomponibile poiché, contrariamente

## I DATI TECNICI

|                                 |                                                                                         |
|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| Marca                           | Gilera                                                                                  |
| Modello                         | RC 600                                                                                  |
| Motore                          | 4T, monocilindrico con distribuzione a doppio albero a camme in testa e quattro valvole |
| Raffreddamento                  | A liquido                                                                               |
| Alesaggio e corsa (mm)          | 98x74                                                                                   |
| Cilindrata (cm <sup>3</sup> )   | 558                                                                                     |
| Rapp. compressione              | 10,5:1                                                                                  |
| Potenza max. (CV/giri)          | 53/7.500                                                                                |
| Coppia max. (kgm-giri)          | -                                                                                       |
| Alimentazione                   | Carburatore Teikei, Ø 30 mm                                                             |
| Lubrificazione                  | Forzata a carter umido                                                                  |
| <b>IMPIANTO ELETTRICO</b>       |                                                                                         |
| Accensione                      | Elettronica a scarica capacitiva                                                        |
| Batteria                        | 12V                                                                                     |
| Avviamento                      | Elettrico a pedale                                                                      |
| <b>TRASMISSIONI</b>             |                                                                                         |
| Primaria                        | Ad ingranaggi                                                                           |
| Rapporto (n° denti)             | -                                                                                       |
| Frizione                        | Multidisco in bagno d'olio                                                              |
| Cambio                          | A cinque marce                                                                          |
| Rapporti (n° denti) dalla prima | 2,380 - 32%<br>1,550 - 49%<br>1,150 - 66%<br>0,910 - 83%<br>0,760 - 100%                |
| Finale                          | A catena                                                                                |
| Rapporto (n° denti)             | -                                                                                       |
| <b>CICLISTICA</b>               |                                                                                         |
| Telaio                          | Monotrave a culla chiusa smontata e parte posteriore smontabile                         |
| Passo/incl. canotto             | 1495/-                                                                                  |
| Avancorsa (mm)                  | -                                                                                       |
| Sospensione ant./Ø steli (mm)   | Forcella teleidraulica/43                                                               |
| Regolazioni                     | -                                                                                       |
| Escursione ruota ant./post.     | 240/260                                                                                 |
| Freno anteriore/Ø (mm)          | D/260                                                                                   |
| Pinza                           | A doppio pistoncino                                                                     |
| Freno posteriore/Ø (mm)         | D/220                                                                                   |
| Pinza                           | A pistoncino singolo                                                                    |
| Ruote In alluminio a raggi      |                                                                                         |
| Anteriore                       | 1,85x21"                                                                                |
| Posteriore                      | 2,50x17"                                                                                |
| Pneumatici                      |                                                                                         |
| Anteriore                       | 90/90x21"                                                                               |
| Posteriori                      | 130/80x17"                                                                              |
| <b>DIMENSIONI</b>               |                                                                                         |
| Lungh./Larghezza/Altezza (mm)   | 2230/850/1230                                                                           |
| Altezza sella/Luce a terra (mm) | 890/-                                                                                   |
| Peso a secco dichiarato (kg)    | 141                                                                                     |
| Capacità serbatoio (lt)         | 12                                                                                      |
| PREZZO (chiavi in mano)         | L. 8.480.000                                                                            |



a quanto avviene per i motori monocilindrici, l'albero motore è di tipo composito bensì forgiato in un sol pezzo e successivamente lavorato alle macchine utensili. Tale soluzione è stata scelta in quanto in grado di assicurare una maggior robustezza all'insieme. La biella ruota sul perno di manovella mediante interposizione di un cuscinetto a guscio sottile mentre i supporti di banco sono costituiti da cuscinetti a sfera abbondantemente dimensionati. Alle spalle dell'albero motore è posizionato un contralbero equilibratore delle vibrazioni primarie che prende il moto dall'imbiellaggio tramite una coppia di ruote dentate. All'estremità destra dell'albero motore è calettato anche l'ingranaggio che aziona la corona ricavata nella campana della frizione, del tipo a dischi multipli in bagno d'olio e con comando meccanico. Il perfezionamento del propulsore ha interessato anche il cambio di velocità, che dispone di cinque rapporti con ingranaggi sempre in presa e denti di innesto frontali.

L'impianto elettrico, a 12V, si avvale di un generatore da 180 Watt con regolatore di tensione. Il dispositivo di avviamento può essere, in alternativa, sia meccanico (a kick starter), sia elettrico.



Il telaio di questa enduro dell'ultima generazione è un classico monotrave a culla chiusa sdoppiata, realizzato in tubi di acciaio al cromo-molibdeno ad alta resistenza. La

struttura è completata posteriormente da una doppia triangolazione amovibile, sempre in tubi di acciaio, che funge da supporto per la cassetta di aspirazione, la sella ed il parafango posteriore. Per consentire l'installazione e la rimozione del propulsore, anche la doppia culla inferiore è smontabile. Il forcellone posteriore oscillante è invece realizzato in lega leggera di alluminio e ruota sul proprio perno tramite interposizione di cuscinetti ad aghi ingabbiati. Nella versione '91 la struttura principale ha beneficiato degli irrobustimenti adottati per la versione R e suggeriti dall'esperienza accumulata durante i massacranti rally africani. Per migliorare la maneggevolezza e la stabilità del mezzo, sono state approntate diverse variazioni anche alla geometria della ciclistica che, tra l'altro, risulta più corta e compatta.

Il canotto di sterzo è ora inclinato di 26 gradi rispetto alla verticale mentre l'interrasse misura 1495 mm.

Il reparto sospensioni è stato oggetto di profonde modifiche con l'obiettivo di assicurare un'escursione ampia e progressiva pur contenendo entro limiti accettabili l'altezza da terra della sella che in talune realizzazioni analoghe ha ormai toccato valori tali da rendere quantomeno problematica la guida a persone di media statura. Per questo motivo la forcella anteriore Marzocchi da 280 mm di escursione (e steli da 40 mm) è stata sostituita da una Kayaba da 240 mm e steli da 43 mm. Al retrotreno lavora un rinnovato sistema ad azione progressiva Power Drive, in grado di assicurare alla ruota posteriore un'escursione mol-

*La struttura portante della RC 600 punta su uno schema collaudato, che vede la presenza di un telaio monotrave a culla chiusa sdoppiata, in tubi di acciaio al cromo-molibdeno; al retrotreno lavora una sospensione progressiva Power Drive.*

leggiante pari a 280 mm. Il dispositivo sfrutta sempre un elemento oleopneumatico Boge ma di minor interasse (circa 5 cm più corto) ed un nuovo diagramma che ha consentito di ottenere un molleggio più soffice nel primo tratto di escursione e più duro nella fase finale. Diverse migliorie caratterizzano anche l'impianto frenante, a disco su entrambe le ruote. Anteriormente lavora un disco singolo in ghisa da 280 mm di diametro, servito da una pinza idraulica a doppio pistoncino parallelo da 28 mm. Nella versione dello scorso anno il disco anteriore, sempre da 280 mm, era invece realizzato in acciaio inox che, come noto, presenta un minor coefficiente d'attrito. Posteriormente viene invece montato un disco da 220 mm di diametro con pinza a pistoncino singolo contrapposto da 35 mm. Entrambe le ruote sono a raggi, con cerchioni da 21 (ant.) e 17 (post.) pollici in lega di alluminio. Quello anteriore ha un canale da 1,85", il posteriore 2,50 pollici. Le coperture fornite di primo equipaggiamento misurano 80/90-21" (ant.) e 130/80-17" (post.). ●





possibile variare traiettoria istintivamente senza pregiudicare il livello di sicurezza offerto dall'ottima tenuta dei pneumatici e dell'impianto frenante perfettamente adeguato in ogni situazione. L'ampia protezione aerodinamica influisce positivamente nei lunghi trasferimenti extraurbani e autostradali, quando si viaggia a medie sostenute.

In fuoristrada la nuova Gilera consolida il livello di superiorità rispetto alla concorrenza nipponica, e malgrado la sospensione anteriore offra una minore escursione-ruota, alcuni limiti si incontrano solo nell'uso agonistico quando il percorso diventa piuttosto impegnativo, in particolare in presenza di fango, a causa del para-fango basso. Con molto piacere da parte nostra la Gilera RC 600 ha fatto registrare consumi fra i più contenuti della categoria (è seconda solo alla Kawasaki KLR 600 S): in città abbiamo percorso 16 chilometri con un litro di carburante, mentre su percorsi extraurbani ed in autostrada ne abbiamo percorsi rispettivamente 20 e 15,5.

La nuova entro-fuoristrada di Arcore costerà anche un po' più della concorrenza, ma viste le prestazioni al top della categoria, i consumi fra i più limitati, la possibilità di praticare del fuoristrada anche agonistico ed il look piacevole e moderno, pensiamo che alla fine il gioco valga la candela. E poi, il fascino di guidare una moto che all'ultima Parigi-Dakar ha vinto tutto quello che c'era da vincere, lo avete già dimenticato? ●

## LA GILERA RC 600 E ED ALCUNE CONCORRENTI A CONFRONTO

| Marca<br>Modello<br>Cilindrata (cc) | Yamaha<br>XT 600 E<br>595 | Suzuki<br>DR 650 RS<br>640,8 | Kawasaki<br>KLR 600 S<br>564 | Honda<br>Dominator<br>644 | Aprilia<br>Pegaso<br>562 | Gilera<br>RC 600<br>558 |
|-------------------------------------|---------------------------|------------------------------|------------------------------|---------------------------|--------------------------|-------------------------|
| <b>Dati Dichiarati</b>              |                           |                              |                              |                           |                          |                         |
| Potenza max (Cv/giri)               | 45/6.500                  | 46/6.800                     | 42/7.000                     | 45/6.000                  | 46/7.000                 | 53/7.500                |
| Coppia max (kgm/giri)               | 5,1/5.500                 | 5,6/5.000                    | 4,7/5.500                    | 5,6/5.000                 | 5/6.000                  | —                       |
| <b>Prestazioni verificate</b>       |                           |                              |                              |                           |                          |                         |
| Vel. max (km/h)                     | 156                       | 160                          | 156,8                        | 160                       | 169,5                    | 170                     |
| Vel. min. (km/h)                    | 40                        | 43,5                         | 26,5                         | 44,5                      | 44,5                     | 42,3                    |
| <b>Accelerazione da fermo</b>       |                           |                              |                              |                           |                          |                         |
| 0- 400 mt (sec.)/Vel. (km/h)        | 14,6                      | 13,9                         | 14,5                         | 14,7                      | 13,7                     | 13,9                    |
| 0-1000 mt (sec.)/Vel. (km/h)        | 29,2                      | 28,1                         | 29,8                         | 28,5                      | 27,1                     | 27,8                    |
| <b>Ripresa da 60 km/h</b>           |                           |                              |                              |                           |                          |                         |
| Rapporto inserito                   | 5 <sup>a</sup>            | 5 <sup>a</sup>               | 5 <sup>a</sup>               | 5 <sup>a</sup>            | 5 <sup>a</sup>           | 5 <sup>a</sup>          |
| 0- 400 mt (sec.)/Vel. (km/h)        | 15,3                      | 13,8                         | 14,7                         | 14,1                      | 14,2                     | 14,3                    |
| 0-1000 mt (sec.)/Vel. (km/h)        | 30,6                      | 28                           | 30,3                         | 28,5                      | 28,3                     | 28,1                    |
| <b>Consumo medio (km/litro)</b>     | 17                        | 16,5                         | 18                           | 15                        | 15                       | 17,1                    |
| <b>Peso a secco/con pieno (kg)</b>  | 165/177                   | 164/182,5                    | 148/160                      | 162/175                   | 157/171                  | 165/174                 |
| <b>Prezzo "chiavi in mano" (L.)</b> | 7.450.000*                | 7.597.000                    | 7.340.000**                  | 8.268.000                 | 7.960.000                | 8.480.000               |
| <b>Prova sul fascicolo</b>          | 7/90                      | 7/90                         | 7/90                         | 7/90                      | 7/90                     | 6/91                    |

\* Franco importatore, compresi polizza triennale "YES" e polizza Europ-Assistance per 1 anno - \*\* Prezzo della versione '91