

SUPERENDURO A CONFRONTO

**GILERA RC 600 R
KAWASAKI KLX 650 R
YAMAHA TT 600**

Sfida



di emozioni



Si fa largo sul mercato il fenomeno delle enduro con caratteristiche corsaie ed essenziali nell'equipaggiamento. L'equilibrio tra ciclistica e motori determina comportamenti dinamici e personalità differenti: in fuoristrada spicca la Kawasaki, più facile da gestire la Yamaha, molto grintosa la Gilera. Ma con tutte il divertimento è sempre assicurato.

● L'enduro stradale non gode di buona salute: accusa un calo nelle vendite non precipitoso ma costante, come testimoniano i dati delle immatricolazioni e il conseguente minor gradimento da parte del pubblico.

C'è tuttavia una nicchia nel settore dell'enduro che va in contro-tendenza: quella delle sportive. Stiamo parlando di quel filone di moto specialistiche che ha visto come regine incontrastate da anni la Honda XR 600 R e la Yamaha TT600. Lo provano soprattutto le statistiche commerciali ma anche il sondaggio effettuato da *Motociclismo*



all'ultimo Salone di Milano; allora erano emerse interessanti indicazioni che oggi trovano concreto riscontro sul mercato.

Proprio quell'indagine rilevava la mancanza di questo tipo di enduro da affiancare alle capostipiti XR e TT che da sole contavano 3.500 moto vendute annualmente.

La risposta delle Case, da due anni a questa parte, è stata vigorosa tanto che si sono sviluppate due linee evolutive ben distinte: una verso la stradalizzazione più marcata, l'altra per la "sportiva", verso cioè una enduro quasi da gara.

Sono queste ultime le protagoniste di questa comparativa, scelte, ovviamente in funzione della loro freschezza progettuale: la Kawasaki KLX-R,

la rinnovata Yamaha TT, la Gilera RC-R, tre enduro accomunate da spiccate doti fuoristradistiche, facilità d'uso e componentistica essenziale.

La chiave di lettura per giudicare queste proposte deve sfuggire da condizionamenti agonistici, entrando nella vera filosofia di queste moto: polivalenza, affidabilità, maneggevolezza, prezzo contenuto da un equipaggiamento non totalmente di pregio come quello professionale.

Delle tre è la Kawasaki KLX-R la più diretta discendente crossistica; è priva di frecce e pedane passeggero. È l'unica ad avere in primo equipaggiamento dei pneumatici di impiego crossistico e, senza mezzi termini, si posiziona molto vicino alle moto da gara a cui si ispira.

La Yamaha TT brilla per equilibrio nelle prestazioni grazie a gomme intermedie, tarature di sospensioni più rigide rispetto alle rivali e ad un motore dolce ed omogeneo. In breve, meglio delle concorrenti riesce ad affrontare in scioltezza anche tratti asfaltati.

La Gilera RC 600 R è dotata di un propulsore

vigorous e possiede una geometria telaistica che predilige l'impiego in fuoristrada anche se infastidito da ingombri ed altezza della sella da terra piuttosto elevati.

La cubatura leggermente superiore della Kawasaki (650 cc in luogo dei 600 cc di Yamaha e Gilera) si fa sentire nella guida. Il motore spinge molto forte, ma la grinta che trasmette non mette in difficoltà grazie ad una buona erogazione di potenza e coppia che evita i classici "strappi"

dei monocilindrici. Il nuovo propulsore (che abbiamo esaminato in un documento tecnico sul fascicolo di luglio) è un moderno esempio di soluzioni di pregio affrontate con estrema razionalità e semplicità. Ma il suo peso, e soprattutto

tutta la sua conformazione, alzano notevolmente il baricentro e ciò lo si avverte nella guida, in particolare quando occorre buttare giù e poi tirare su la moto con determinazione.

La rapportatura del cambio a cinque marce è adeguata all'uso fuoristradistico, corta e minimamente spaziata tra una marcia e l'altra.

S se la Kawasaki vince nel fuoristrada più duro, la Yamaha sa essere più facile e gradevole su asfalto. La Gilera soffre il maggior peso



PROVA CONFRONTO

**GILERA RC 600 R
KAWASAKI KLX 650 R
YAMAHA TT 600**

1 - 2 - Linea e colorazione aggressiva contraddistinguono la Gilera che rispetto alle dirette avversarie propone maggiori dimensioni, anche in altezza.

Anteriormente spicca una forcella Kayaba teleidraulica con steli da ben 46 mm capace di assorbire bene i colpi nel fuoristrada più impegnativo. Positivo anche il giudizio sui freni e in particolare sul disco anteriore forato da 260 mm.

3 - 4 - La Kawasaki rivela immediatamente la sua parentela con la moto da competizione. È essenziale,

spartana, ma ottimamente equipaggiata a livello meccanico tanto da dimostrarsi più efficace in fuoristrada delle sue rivali. Alla Kawasaki hanno lavorato molto bene sulla taratura delle sospensioni che solo in situazioni limite manifestano dei fondocorsa che fanno sobbalzare la moto. La forcella a steli rovesciati ha foderi da 43 mm ed è regolabile. Anche in questo caso il disco anteriore opera con la dovuta efficacia.

5 - 6 - La Yamaha TT 600 è la più snella e la più sobria nella forma delle sue sovrastrutture. Da notare che i convogliatori d'aria al serbatoio sono inutili poiché sfogano a lato del serbatoio e non nella zona del motore. L'avantreno si è dimostrato come il più preciso e stabile ed è gestito da una forcella a steli rovesciati da 43 mm. Il disco anteriore richiede una maggior forza.



1



2



3



4



5



6

**GILERA RC 600 R
KAWASAKI KLX 650 R
YAMAHA TT 600**

1 - 2 - 3 - I tre silenziatori sono diversi per forma e capacità funzionali. La tonalità più elevata è fornita da quello della Gilera. Tutti e tre, comunque, sono in posizione riparata da possibili uti.

4 - 5 - 6 - Gilera, Kawasaki e Yamaha dispongono di sospensioni ad articolazione progressiva il cui forcellone oscillante in lega di alluminio è governato da un singolo ammortizzatore centrale ampiamente regolabile. I tre sistemi prendono il nome di Power Drive (Gilera), Uni-Track (Kawasaki) e Monocross (Yamaha). Le differenze sono sostanzialmente dovute al tipo di articolazione che collega la parte inferiore dell'ammortizzatore al forcellone.

7 - La strumentazione più "ricca" è quella della Gilera (nella foto), la più povera (solamente contachilometri) quella della Kawasaki.

8 - Il telaio della Kawasaki è il più evoluto essendo di tipo perimetrale. Da notare la compattezza del radiatore.

9 - Contrariamente alle concorrenti che la montano nella triangolazione centrale del telaio, la centralina elettronica della Yamaha è posta sul canotto di sterzo per essere meglio raffreddata.

L'enduro Yamaha monta il propulsore della XT 600 opportunamente modificato: discretamente potente (39,6 cv verificati all'albero), vanta un'erogazione omogenea, rotonda, senza mai "rifiutare" anche quando si spalanca il comando del gas a bassi regimi.

A nostro avviso una manciata di cv in più avrebbe esaltato le splendide doti direzionali del telaio, riuscendo a disimpegnare la guida della moto soprattutto in fuoristrada. La Belgarda, importatore ufficiale, dovrebbe a breve termine rendere disponibile ai clienti un kit di potenziamento per chi desidera intraprendere la carica agonistica con la propria moto.

La rapportatura non è delle più centrate per il fuoristrada "cattivo", con spazi elevati soprattutto fra prima e seconda, ma comunque permette anche un buon uso stradale con medie velocistiche elevate in relazione alla filosofia costruttiva di questa moto.

La Gilera sorprende per la vivacità del motore, grintoso e pronto sin dai più bassi regimi; tuttavia ha una erogazione non proprio dolcissima e il suo funzionamento è accompagnato da una totalità di scarico piuttosto accentuata. È importante ricordare che la Gilera è l'unica ad avere l'avviamento elettrico, elemento indispensabile per molti appassionati anche se ancora realmente poco diffuso in questo segmento, soprattutto per motivi di ingombro e peso.

Le tre moto si destreggiano agevolmente nel

loro habitat naturale, ovvero in fuoristrada, ma con caratteristiche ben differenti: la KLX, forte di un motore esuberante raccolto in un telaio con delle quote quasi competitive, è estremamente maneggevole, limitata solo dal peso del motore che grava sulla ciclistica in modo negativo.

Sui tracciati lenti è decisamente valida, offre una rapidità d'inserimento notevole, aiutata dalle

sospensioni morbide e scorrevoli. Sul veloce si avverte una lieve leggerezza dell'avantreno che può essere paragonata a quella che si riscontra quando si spinge al massimo della potenza una

moto da cross: è lo scotto da pagare a scapito di una elevata manovrabilità.

Buona la posizione di guida, caratterizzata da una sella con imbottitura abbastanza morbida e da un manubrio con le estremità marcatamente rivolte verso il pilota.

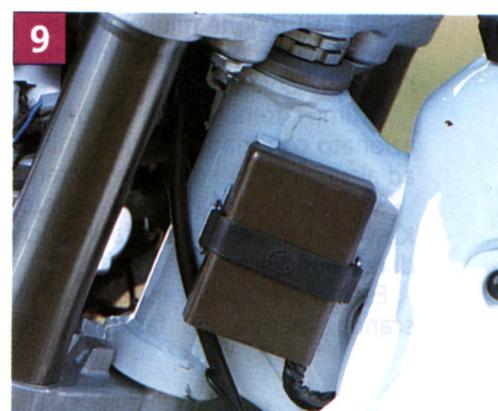
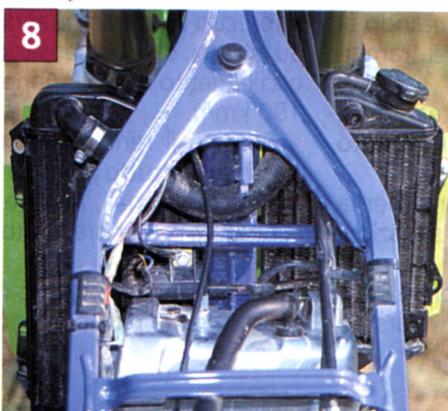
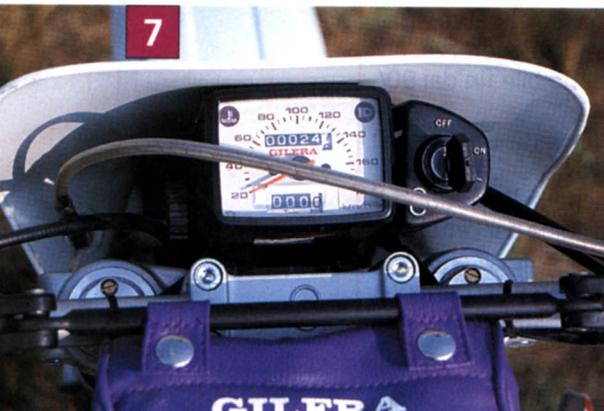
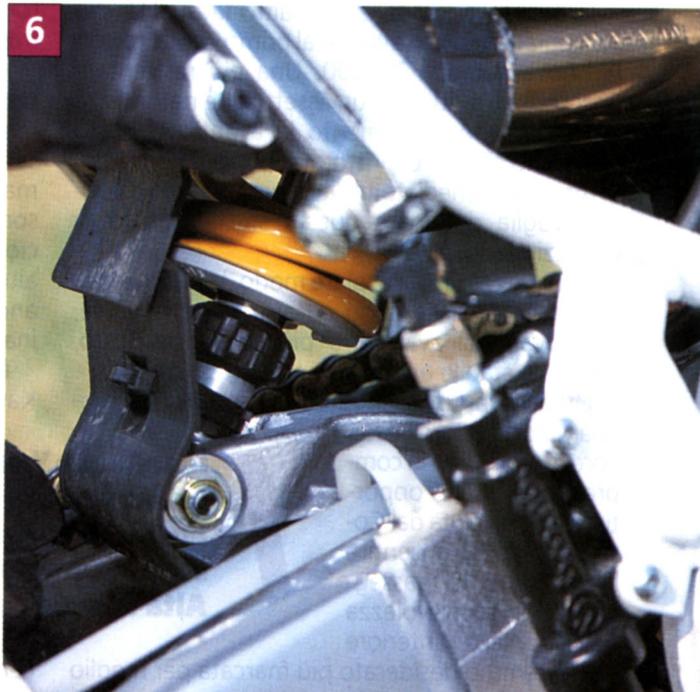
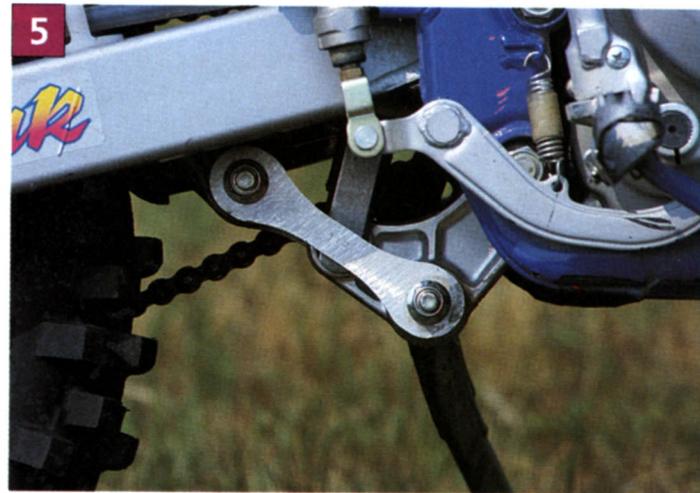
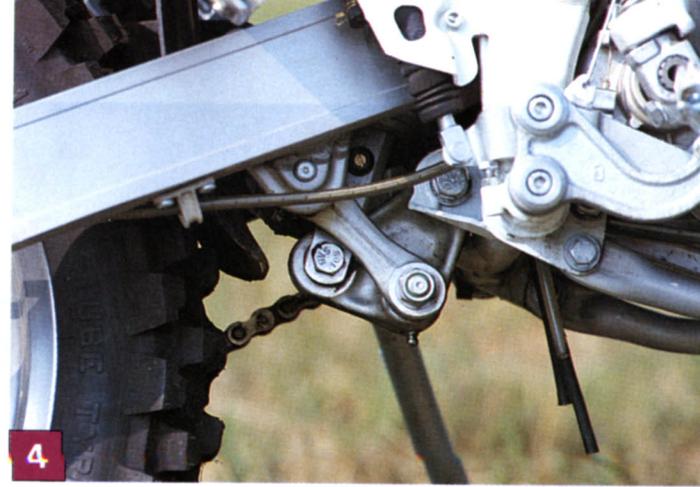
I freni sono ottimi per potenza, anche se quello posteriore si rivela cedevole sul campo da cross e alla fine di lunghe discese in mulattiera.

Il lavoro svolto dalle sospensioni è lodevole: assorbono con estrema precisione persino le asperità più piccole del terreno, trasmettendo al guidatore una sensazione di sicurezza e di dominio difficilmente riscontrabili su altri modelli.

Sui dislivelli decisamente marcati, invece, si possono verificare dei fondocorsa e la frenatura idraulica delle sospensioni non sopporta l'intera mole della moto facendola rimbalzare più del dovuto sul terreno.

L **le tre moto garantiscono un grande divertimento. Molto grintosi i motori Gilera e Kawasaki, più regolare il mono Yamaha**





**GILERA RC 600 R
KAWASAKI KLX 650 R
YAMAHA TT 600**

1 - 2 - 3 - La soluzione telaistica della Gilera è classica essendo affidata ad un solido monotrave superiore con culla aperta. Ad esso è collegato un forcellone a sezione rettangolare che consente una escursione della ruota di 270 mm. La geometria del telaio e la rispondenza delle sospensioni premiano la guida in fuoristrada, specie negli inserimenti più stretti.

4 - 5 - 6 - Più evoluto il telaio Kawasaki, la cui struttura consente di contenere in termini accettabili il baricentro della moto, compensando l'altezza del motore. La moto si comporta egregiamente, anche se sul veloce l'avantreno ha la tendenza ad alleggerirsi.

7 - 8 - 9 - Alla semplicità del telaio, la Yamaha contrappone un forcellone originale, il famoso Deltabox a struttura differenziata che consente un certo risparmio di peso. Il motore è derivato dalla XT e in questa versione garantisce quasi 40 cv di potenza massima.



La facilità di guida è senz'altro la qualità che immediatamente si avverte al primo contatto con la nuova Yamaha TT 600. Una più rastremata posizione di guida con un assetto che naturalizza un opportuno caricamento in avanti del busto verso uno stretto e diritto manubrio, consentono di mettere immediatamente a proprio agio chiunque voglia dominare questa snella enduro di concezione italiana.

Si apprezza, in particolare modo, la naturalezza con la quale si riescono ad affrontare le curve, coadiuvati dall'avantreno più solido del lotto, preciso e stabile anche ad andature sostenute.

L'unico appunto riguarda la taratura del monoammortizzatore posteriore, troppo dura in compressione (scelta opportunamente voluta dal Costruttore per consentire il trasporto del passeggero) e la scorrevolezza della forcella anteriore che avremmo desiderato più marcata per meglio copiare il fondo irregolare del terreno non asfaltato. La situazione migliora un po' allentando al massimo la molla dell'ammortizzatore tramite l'apposita ghiera.

Ottimi i freni, anche se quello anteriore va azionato con maggiore determinazione rispetto ad alcuni impianti della concorrenza.

Sempre immediato l'avviamento, come per la Kawasaki, discretamente facile anche in situazioni di equilibrio precario.

Esemplare la silenziosità del propulsore e dello scarico, mentre più fastidiosa può rivelarsi la

tonalità dell'aspirazione e la rumorosità della trasmissione finale.

Analizzando la Gilera si è subito colpiti dalla sua posizione di guida: l'altezza della sella particolarmente elevata, il generoso dimensionamento del serbatoio (12 litri come quello della Yamaha), il manubrio stretto con le estremità piuttosto alte sono elementi che pregiudicano un facile approccio, ma innestando la prima marcia si è subito aiutati da un'erogazione corposa e immediata e anche insistendo nelle singole marce si scopre un inaspettato allungo.

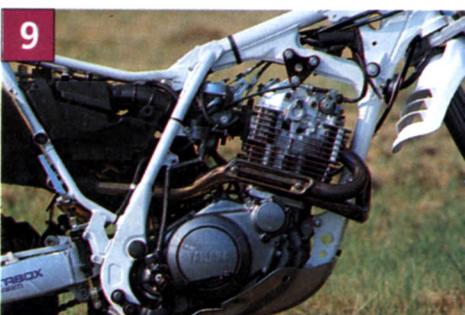
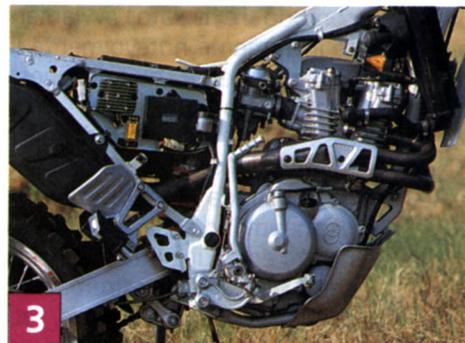
Mentre la Yamaha non è potentissima e la Kawasaki gode di ottima rotondità, la Gilera si distingue per un'ottima prontezza e una coppia vivace. Peccato che gli ingombri e il poco sterzo limitino notevolmente l'agilità in fuoristrada.

L'inclinazione della forcella sembra molto accentuata nella guida "in piedi" rendendo facili gli inserimenti più stretti, ma facendo diventare impreciso lo sterzo quando la velocità aumenta. Su strada questa sensazione di leggerezza ed oscillamento del manubrio è tangibile fin dai 90/100 km/h.

Positivo il rendimento delle unità ammortizzanti, soprattutto per la forcella anteriore Kayaba a steli tradizionali, mentre anche la RC-R adotta la taratura posteriore piuttosto rigida per l'impiego estremo.

La frizione del modello di Arcore è certamente resistente ma piuttosto secca nella risposta, stac-

in sella alla Yamaha si trova un immediato feeling, ma anche la Kawasaki è ben studiata ergonomicamente. Alta la sella della Gilera



PROVA CONFRONTO
GILERA RC 600 R
KAWASAKI KLX 650 R
YAMAHA TT 600

RILEVAMENTI - DATI - COMMENTI

cando in maniera netta, e dunque senza possedere quella modulabilità tanto utile nei passaggi più impegnativi.

I freni sono validi, in sintonia con le rivali, e comodo si è rivelato l'avviamento elettrico, anche se incrementa notevolmente il peso della moto.

Globalmente, quindi, queste tre proposte di enduro sportive, seppur affini, dimostrano alla resa dei conti importanti differenze comportamentali: la Kawasaki è sicuramente la più incline al fuoristrada puro, fatto confermato dalla scelta di pneumatici e dalla dotazione di accessori. Più neutra ed equilibrata la Yamaha che stupisce per come si adatta con estrema naturalezza a qualsiasi uso la si voglia sottoporre, facendo solo rilevare la mancanza di lieve spinta propulsiva. Infine la Gilera, che gratifica per il motore ma non convince pienamente per ingombro e peso.

Si tratta, dunque, di tre interpretazioni sul tema, capaci di soddisfare differenti esigenze in un segmento che raccoglie sempre più sostenitori.



Prove strumentali: Centro Analisi Motociclismo di Nerviano e Pista Pirelli di Vizzola Ticino

Testo: Roberto Ungaro

Foto: Tino Martino e Oscar Bergamaschi

Hanno collaborato: Alberto Pasi e Marco Riccardi

Potenza alla ruota: cv-giri

Gilera	43,49-7.000
Kawasaki	43,75-6.200
Yamaha	39,67-6.750

Coppia alla ruota: kgm-giri

Gilera	4,60-6.500
Kawasaki	5,05-5.000
Yamaha	4,57-5.250

Nei grafici e nella tabella si evidenziano le caratteristiche dei tre monocilindrici presi in esame in questa prova comparativa. La più potente è la Kawasaki, seguita di un soffio dalla Gilera. Grazie anche a 50 cc in più, la Kawasaki si dimostra maggiormente dotata quanto a coppia. Distanziata di circa 4 cv la Yamaha che tuttavia si avvicina notevolmente alla Kawasaki quanto a potenza specifica, anche in questo caso per la differenza di cilindrata esistente tra le due moto. Riveste, specie per questo genere di enduro, importanza il rapporto peso/potenza dove prevale nettamente la Kawasaki.

Rilevamento	GILERA	KAWASAKI	YAMAHA
Potenza ruota (cv-giri)	43,49-7.000	43,75-6.250	39,67-6.750
Potenza albero (cv-giri)	47,69-7.000	47,97-6.250	43,50-6.750
Coppia ruota (kgm-giri)	4,60-6.500	5,05-5.000	4,57-5.250
Coppia albero (kgm-giri)	5,04-6.500	5,53-5.000	5,01-5.250
PME a coppia max (kg/cm ^q)	11,35	10,67	10,58
Potenza specifica (cv/l)	85,47	73,68	73,11
Regime min. a tutto gas	3.000 giri	3.000 giri	3.000 giri
Rapporto peso/potenza	3,66 kg/cv	3,06 kg/cv	3,67 kg/cv

GILERA	KAWASAKI	YAMAHA
--------	----------	--------

Pregi

- | | | |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Motore potente ed elastico ● Avviamento elettrico ● Forcella ● Autonomia | <ul style="list-style-type: none"> ● Motore potente ed elastico ● Comportamento in fuoristrada ● Cambio | <ul style="list-style-type: none"> ● Facilità di guida ● Erogazione progressiva ● Freni |
|---|--|--|

Difetti

- | | | |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Sella molto alta ● Sterzo impreciso in velocità ● Peso elevato | <ul style="list-style-type: none"> ● Baricentro un po' alto ● Freno posteriore soggetto a fading | <ul style="list-style-type: none"> ● Sospensioni perfettibili ● Potenza non esaltante |
|--|--|---|

Commento sul prezzo

Queste enduro specialistiche costano mediamente un milione in più rispetto alle versioni da cui derivano. Il prezzo più interessante è quello della Gilera che viene proposta a 8.545.000 lire chiavi in mano e molto vicina le è la Yamaha posta a listino a 8.681.000 lire (franco importatore), a cui bisogna aggiungere la messa in strada. Ben più cara la Kawasaki: 10.920.000 lire, franco concessionario. Si tratta, nel complesso, di quotazioni ragionevoli, anche in virtù dei contenuti meccanici e delle capacità dinamiche proprie di ogni moto.

Dati dichiarati

	GILERA	KAWASAKI	YAMAHA
Potenza massima	54,5 cv a 7.500 giri	non dichiarata	43 cv a 6.500 giri
Coppia massima	n.d.	n.d.	5,2 kgm a 5.000 giri
Peso a secco	138 kg	127 kg	135 kg

Scheda tecnica

MOTORE	GILERA	KAWASAKI	YAMAHA
Tipo	monocilindrico a quattro tempi		
raffreddamento	a liquido		ad aria
distribuzione	bialbero/cinghia dentata	bialbero/catena	monoalbero/catena
n° valvole	4 per cilindro		
alesaggio x corsa	98 x 74 mm	100 x 83 mm	95 x 84 mm
cilindrata tot.	558 cc	651 cc	595 cc
rapp. compress.	10,5:1	9,5:1	8,5:1
carburatore	Teikei da 30 mm	Keihin CVK 40	Teikei da 26/30
accensione	elettronica a scarica capacitiva		
lubrificazione	a carter umido con pompa		a carter secco con doppia pompa
avviamento	elettrico	a pedale con decompressore automatico	a pedale con decompressore automatico
trasmis. primaria	ingranaggi (77/33)	ingranaggi (75/33)	ingranaggi (74/31)
trasmis. finale	catena (50/14)	catena (49/14)	catena (44/15)
frizione	a dischi multipli in bagno d'olio con comando meccanico		
cambio	cinque rapporti		

CICLISTICA

telaio	monotrave con culla aperta	perimetrale in acciaio	monotrave con culla aperta
avancorsa	n.c.	122 mm	121 mm
angolo canotto	n.c.	28,5°	27,5°
forcella	teleidraulica con steli 46 mm di diametro	teleidraulica a steli rovesciati da 43 mm di diametro con regolazione forza idraulica di compressione e rilascio	teleidraulica a steli rovesciati da 43 mm di diametro con regolazione dell'idraulica in compressione e rilascio
sospensione post.	Power Drive progressiva con ammortizzatore regolabile nel precarico molla, compressione e rilascio	Uni-Track progressiva con ammortizzatore regolabile nel precarico molla, compressione e rilascio	Monocross progressiva con ammortizzatore regolabile nel precarico molla, compressione e rilascio
escursione ant./post.	290/295 mm	300/285 mm	310/270 mm
diametro freno a disco ant./post.	260/220 mm	250/220 mm	267/220 mm
pneumatico ant.	90/90-21	80/100-21	90/90-21
pneumatico post.	140/80-18	110/100-18	140/80-18

DIMENSIONI in mm

interasse	1.480	1.490	1.485
lunghezza massima	2.200	2.215	2.250
larghezza massima	850	925	840
altezza massima	1.280	1.230	1.230
altezza sella	920	950	935
altezza min. da terra	—	330	—
capacità serbatoio	12 litri	8 litri	12 litri

PREZZO

chiavi in mano	8.545.000 lire		
franco concessionario		10.920.000 lire	
franco importatore			8.681.000 lire



Velocità massima in km/h

Gilera	157,5
Kawasaki	156,8
Yamaha	165,5

Consumo in km/l

Gilera	10,3
Gilera	15,7
Kawasaki	9,8
Kawasaki	16,5
Yamaha	10,5
Yamaha	17,6

consumo medio del test

consumo fuoristrada

Peso senza carburante in kg

Gilera	159 (73 ant.-86 post.)
Kawasaki	134 (65 ant.-69 post.)
Yamaha	145 (66 ant.-79 post.)

Accelerazione da fermo: tempo-km/h

Gilera	14,086-147,54
Kawasaki	14,021-147,54
Yamaha	14,462-140,62

Gilera e Kawasaki si equivalgono in questa prova nonostante la moto di Arcore sia nettamente più pesante della concorrente giapponese. La Yamaha deve scontare la minore potenza, di quasi quattro cv inferiore alle due rivali, e una rapportatura finale decisamente più lunga. Ottima per tutte e tre la resistenza delle frizioni alle sollecitazioni di questa specifica prova.

Ripresa 0-400 m da 50 km/h: tempo-km/h

Gilera	15,664-142,85
Kawasaki	12,845-147,54
Yamaha	15,649-133,33

In questa prova è la Kawasaki a prevalere nettamente sulle altre due enduro sportive proprio in virtù di una rapportatura della quinta marcia meno distesa rispetto alla Gilera e alla Yamaha. Oltre all'aiuto del cambio, la Kawasaki deve la sua ottima prova anche al minore peso, più di 20 kg in meno rispetto alla Gilera e 11 kg di risparmio nel caso della Yamaha.

Condizioni meteo

Le prove strumentali alla pista Pirelli di Vizzola Ticino si sono svolte nelle seguenti condizioni ambientali: temperatura 25°C, umidità 50%, pressione 1.025 mbar, vento assente.