

PROVA VERITÀ

BUON

GILERA SATURNO 500 ANNIVERSARY ■

PROPOSTA NELLA
LIVREA NERA PER
FESTEGGIARE GLI
OTTANTA ANNI DELLA
CASA DI ARCORE, LA
SATURNO SI
CONFERMA
MOTO RICCA
DI FASCINO

CLAUDIO BRAGLIA

MONO - NATA SU
RICHIESTA DI UNA
GRANDE
MULTINAZIONALE
GIAPPONESE, LA
SATURNO HA SAPUTO
BEN PRESTO IMPORSI IN
QUEL PARTICOLARE
SETTORE DEL MERCATO
NIPPONICO FATTO DI
MONOCILINDRICHE A
QUATTRO TEMPI DAL
GUSTO CLASSICO ED
ESSENZIALE. RISPETTO
ALLA PRIMA VERSIONE
LA ANNIVERSARY
PRESENTA L'UNICA
DIFFERENZA DELLA
COLORAZIONE
IN NERO E ORO

IDENTIKIT

■ **CASA COSTRUTTRICE:** Piaggio VE, div.
Gilera, via Cesare Battisti 68, 20043 Arcore
(MI), tel. 039/617841.

■ **MODELLO:** Saturno 500 Anniversary

■ **PREZZO:** 9.000.000 lire chiavi in mano

■ **OPTIONAL:** —

■ **GARANZIA:** 12 mesi o 10.000 km

■ **VERSIONI CROMATICHE:** solo nero-oro



ANNIVERSARIO

HA RIVISTO la luce, un po' per scommessa, un po' per sfida, in un piccolo reparto degli stabilimenti di Arcore, curata da mani appassionate. Non ci sono macchinari sofisticati e linee robotizzate nell'atelier dove nasce la nobile Gilera Saturno 500 Bialbero: solo uno scelto numero di qualificati tecnici di provata esperienza che ne assemblano le poche componenti, una per una, con sapienza ed amore antichi.

Lo stimolo per creare una moto sportiva «old fashion» come la Saturno è stato favorito da una specifica richie-

sta dell'importatore Gilera per il Giappone — la Itoh & Co. LTD (una delle maggiori trading company del Sol Levante) — che ha intravisto nel mercato interno terreno fertile per le monocilindriche di sapore classico, ma sempre superqualificate tecnicamente e prestazionalmente. Ed è sintomatico che tale tipo di richiesta sia arrivata proprio dal Paese del Sol Levante, ove vengono prodotte le più raffinate pluricilindriche del mondo, ma dove evidentemente per reazione, nel motociclista si manifesta anche un bisogno di semplicità, di concretezza, di ritrovare un rapporto più diretto e coinvolto con la propria cavalcatura. E la nuova Saturno può effettivamente dare agli amanti del genere tutte le emozioni che vanno cercando, perché oltre ad un affascinante look, filante e sportivo, offre un bel

telaio molto tecnico a traliccio in tubi, amalgamato con componenti ciclistiche moderne, ed inglobante il propulsore monocilindrico a quattro tempi più raffinato e potente della produzione mondiale.

Dopo una fase di avvio della produzione molto prudente, il successo ha quasi preso in contropiede la Itoh e la stessa Gilera.

Ormai sono state consegnate la bellezza di 1500 macchine, e c'è stata anche una sostanziosa serie di richieste dai mercati europei, ai quali sono tuttavia stati indirizzati quantitativi molto ridotti.

In questa prova totale abbiamo valutato la recente versione celebrativa della Saturno: la «Anniversary», tirata in serie limitata, in livrea rigorosamente nera monocromatica, con filettature e ruote in oro. □

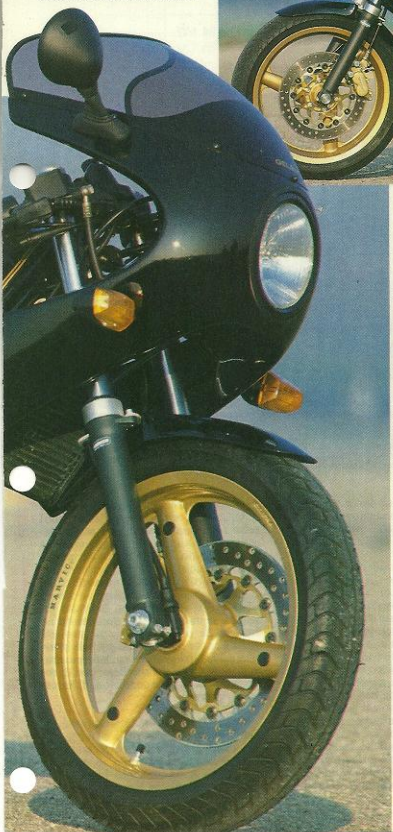




COMANDI - I BLOCCHETTI ELETTRICI AL MANUBRIO SEGUONO UNO SCHEMA CLASSICO MA AL TEMPO STESSO RISULTANO MODERNI NEL DISEGNO E RAZIONALI NELLA DISPOSIZIONE DEI VARI PULSANTI. SOTTO, LA LIVREA NERA È IMPREZIOSITA DA UNA MODERATA FILETTATURA DORATA



PERSONALE - PUR TRATTANDOSI DI UNA MOTO DALLA LINEA DICHIARATAMENTE OLD STYLE, LA SATURNO È EQUIPAGGIATA CON UNA STRUMENTAZIONE DI MODERNA CONCEZIONE, CHE PROPONE I TRE ELEMENTI CIRCOLARI (CONTAGIRI, TACHIMETRO, CONTACHILOMETRI) CON FONDO BIANCO OLTRE A BEN SEI SPIE LUMINOSE. IN BASSO, IL FARO, NATURALMENTE TONDO, OFFRE UN FASCIO LUMINOSO SUFFICIENTEMENTE PROFONDO MA NON PARTICOLARMENTE DIFFUSO



LA SCHEDA

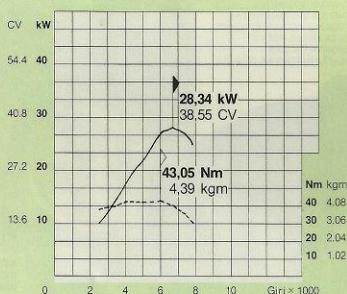
MOTORE: monocilindrico a quattro tempi, disposto verticalmente. **DISTRIBUZIONE:** bialbero a camme in testa comandata da cinghia dentata, con quattro valvole. **ALESAGGIO E CORSA:** 92 x 74 mm. **CILINDRATA:** 491,92 cm³. **RAPPORTO DI COMPRESSIONE:** 9,6:1. **DIAGRAMMA DI DISTRIBUZIONE:** l'aspirazione dura 236° (apre 15° prima del P.M.S. e chiude 41° dopo il P.M.I.); lo scarico dura 233° (apre 44° prima del P.M.I. e chiude 9° dopo il P.M.S.). **ALIMENTAZIONE:** a benzina super per gravità, con un carburatore Dellorto PHM 40 VS. **ACCENSIONE:** elettronica a scarica capacitiva con anticipo variabile. **CANDELA:** Champion ASY C. **IMPIANTO ELETTRICO:** con batteria 12V-14Ah, e generatore da 180 W. **AVVIAMENTO:** elettrico e a kick-starter. **LUBRIFICAZIONE:** a carter umido con pompa ad ingranaggi. Capacità coppa più filtro 2 litri. **RAFFREDDAMENTO:** a liquido permanentemente con pompa nel carter e radiatore in alluminio; capacità circuito 1,3 litri. **TRASMISSIONE:** primaria ad ingranaggi con rapporto 2,33 (77/33). Frizione a dischi multipli in bagno d'olio con comando meccanico e cambio a cinque velocità con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali. Rapporti al cambio: 1, 2,38 (31/13); 2, 1,55 (28/18); 3, 1,14 (24/21); 4, 0,91 (21/23); 5, 0,76 (19/25). **Trasmissione finale:** a catena con rapporto 3,07 (14/43). **TELAIO:** a diamante tubolare in acciaio a sezione circolare a traliccio superiore. Cannotto di sterzo montato su cuscinetti a rulli conici ed inclinato di 25°30', per una avancorsa di 89,7 mm. **SOSPENSIONE ANTERIORE:** a forcella teleidraulica Marzocchi con steli da 40 mm Ø ed escursione di 120 mm. **SOSPENSIONE POSTERIORE:** monoammortizzatore con sistema Power Drive a progressività variabile, con elemento Marzocchi regolabile nel precario molla che garantisce 130 mm di escursione ruota. **FREMI:** anteriore a disco flottante da 300 mm Ø con pinza fissa a quattro pistoncini; posteriore a disco fisso da 240 mm Ø e pinza flottante a due pistoncini. **RUOTE E PNEUMATICI:** cerchi in lega leggera da 3" x 17" anteriore e 4" x 18" posteriore. Coperture Pirelli MP 7 S radiali: anteriore 110/70, posteriore 140/70. **DIMENSIONI E PESO:** interasse 1410 mm; lunghezza 2030 mm; altezza massima mm; larghezza 910 mm; altezza sella 790 mm; luce a terra 220 mm; peso a secco 145 kg.

PER IL SUO rientro in grande stile nel campo dei motori a quattro tempi, per i quali era stata così famosa in passato, la Gilera ha scelto qualche anno fa la strada del monocilindrico, progettato in chiave ultramoderna e con una chiara influenza della più evoluta tecnica automobilistica. Il risultato è stato un propulsore con distribuzione bialbero e quattro valvole, in grado di offrire ottime prestazioni unitamente a una eccellente affidabilità e adatto sia all'impiego enduristico (nel quale ha ottenuto risultati di prim'ordine, culminati con la vittoria di classe nella Parigi-Dakar di quest'anno) che a quello stradale. In quest'ultimo il propulsore di Arcore, nella versione alimentata da un unico carburatore, equipaggia sia la Saturno bialbero che la recentissima Piuma destinata alle gare del Supermono. Raffreddato ad acqua questo motore spicca per numerose caratteristiche di estrema razionalità e di grande interesse tecnico come

ad esempio l'adozione di una pompa dell'olio del tipo a ingranaggio interno, azionata direttamente dalla corona della trasmissione primaria, dietro la quale è posta.

Come vogliono le più recenti tendenze nel settore motoristico, la camera di combustione è a tetto con candela centrale. Ad azionare i due alberi a camme provvede una cinghia dentata che con il suo dorso muove anche la pompa dell'acqua. Gli eccentrici comandano le valvole agendo su dei bilancieri a dito con registri filettati (la regolazione del gioco risulta in questo modo estremamente agevole). Il cilindro ha la canna integrale con riporto al nichel-carburo di silicio e il pistone è ottenuto non per fusione come nella maggior parte dei motori motociclistici ma con il più costoso sistema dello stampaggio a caldo. Di tipica scuola automobilistica, e attualmente unici tra i monocilindrici per moto, sono l'albero motore monolitico,

IL MOTORE AL BANCO



POTENZA MASSIMA EFFETTIVA ALLA RUOTA

28,34 kW a 6800 giri/min - Dichiarata 44 CV a 7000 giri/min

COPPIA MASSIMA EFFETTIVA ALLA RUOTA

43,05 Nm a 6000 giri/min - Dichiarata 4,7 kgm a 6000 giri/min

NOTA: Rapporto motore/banco: 2,78. Braccio: 716 mm - Temperatura: 15°C - Pressione: 102,9 kPa - Umidità relativa: 41%. Fattore di correzione: 0,985.

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

LE CARATTERISTICHE FONDAMENTALI

Alesaggio e corsa: 92x74 mm. **Cilindrata unitaria:** 491,92 cm³. **Rapporto corsa/alesaggio:** 0,80. **Velocità media pistone al regime di pot. max.:** 16,77. **Potenza specifica:** 78,37 CV/litro. **Potenza per unità di superficie pistone:** 0,58 CV/cm². **P.M.E. al regime di potenza massima:** 10,37 bar. **P.M.E. al regime di coppia massima:** 11,21 bar.

che lavora su bronzine di banco anulari, e la biella con testa (dotata di cappello) nella quale sono inseriti due semicuscini a strisciamento. La lubrificazione è a carter umido. Naturalmente per portare le vibrazioni a un livello trascurabile, come su tutti i più recenti monocilindrici di grossa cilindrata, si impiega un albero ausiliario di equilibratura. Si tratta insomma di un propulsore improntato ad una grande razionalità complessiva, sul quale è anche decisamente agevole intervenire. Nell'uso pratico esso ha dimostrato di possedere delle eccellenti doti di robustezza anche nelle condizioni di impiego più gravose.

TRALICCIO - Molto interessante è anche la parte ciclistica della Saturno che può a buon diritto essere considerata una seria pretendente al titolo di «classico moderno». A un impianto frenante e a delle sospensioni che ben rappresentano

ALLUMINIO - NON SI È BADATO A SPESE NELLA SCELTA DEI COMPONENTI: SIA LE PEDANE, CHE LE LEVE DI FRENO POSTERIORE E CAMBIO SONO IN ALLUMINIO, COSÌ COME LA PEDIVELLA DI AVVIAMENTO. A DESTRA, IL DISCO ANTERIORE DA BEN 300 MM. ⚡ MONTATO SU UN CERCHIO A TRE RAZZE CAVE, IL DISCO POSTERIORE, IN BASSO A DESTRA, È DI 240 MM. ⚡ SOTTO, IL TELAIIO A TRALICCIO

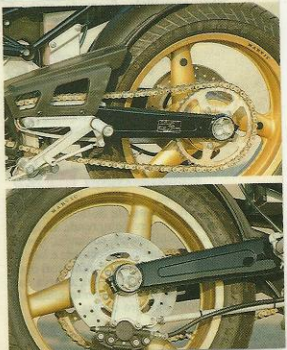


lo stato attuale dell'arte si accoppia un telaio che, come si conviene ad una macchina che tutto sommato doveva mantenere, negli intenti dei progettisti, una impronta tradizionale pur risultando estremamente moderno, è in tubi di acciaio. La struttura principale è a traliccio aperto inferiormente, molto ben triangolata e al tempo stesso compatta, rigida e leggera. Nella parte posteriore essa è imbullonata a due piastre in lega di alluminio alle quali sono fissati il motore ed il forcellone oscillante. Quest'ultimo ha i due bracci, in acciaio scatolato, a sezione variabile ed è munito di pratici registri a eccentrico per la regolazione della tensione della catena.

Il grosso disco anteriore è flottante e su di esso agisce una pinza Brembo a quattro pistoncini opposti. Le ruote sono fuse in lega di alluminio ed hanno tre razze cave. Dotato di misure caratteristiche decisamente superquadre (il rapporto corsa-

alesaggio è pari a 0,80) questo motore ha fornito ottima prova di sé, oltre che sulle piste africane e sui circuiti di mezzo mondo (corre nelle Supermono anche in Germania e in Giappone), anche al banco, evidenziando tra l'altro delle eccellenti doti «respiratorie», come testimoniato dagli alti valori che la Pressione Media Effettiva raggiunge sia al regime di potenza che a quello di coppia massima. Decisamente contenuta è anche la velocità media del pistone, che come noto è un fedele «indice» delle sollecitazioni meccaniche alle quali sono sottoposti gli organi del manovellismo. Buona ma non elevatissima è risultata la potenza specifica (ma non si deve dimenticare che si tratta di un grosso mono!) che però è volutamente contenuta dalla Casa visto che il motore può agevolmente essere portato ad erogare potenze tra le più elevate della categoria Supermono.

Massimo Clarke



GILERA SATURNO 500 ANNIVERSARY LA PAGELLA

LINEA **26**

Riuscito mixage fra tradizione e soluzioni stilistiche appartenenti alla scuola moderna, il design emana un indiscutibile fascino col canonico cupolino ogivale, e le linee semplici e snelle, tese a valorizzare la parte sottostante, davvero molto tecnica. Un po' fuori sintonia lo scarico da enduro, che scorre alto e sgraziato sulla fiancata destra.

FINITURE **26**

Priva di gadget ad effetto, ma curatissima nel particolare, l'Anniversary offre verniciature resistenti, una componentistica di pregio, come le belle ruote a tre razze cave ed il tappo del serbatoio carburante in lega leggera a bocchettone. La parte tecnica risulta molto ben valorizzata, dal telaio accuratamente costruito, al motore rivestito da uno spesso strato di vernice protettiva, per arrivare alla puntuale realizzazione dell'impianto frenante. Lasciano invece a desiderare l'esecuzione dell'impianto di scarico, la qualità degli specchi retrovisori, e la brutta linea di giunzione mediana sul codino.

COMANDI **27**

Quelli a pedale sono una meraviglia: tutti in lega leggera (leva di avviamento inclusa) da sportiva purosangue, ed adeguati anche a macchine di cilindrata superiore. Al manubrio ci sono leve ben sagomate, un acceleratore scorrevole (anche se dalla corsa lunga) e comandi elettrici moderni e ben disposti. Lo starter a braccialetto è nei pressi del blocchetto elettrico sinistro, mentre il rubinetto del carburante è in posizione poco accessibile. Scomoda anche la stampella laterale, che fornisce pure un appoggio poco stabile.

ILLUMINAZIONE NOTTURNA **25**

La diffusione lascia un po' a desiderare, mentre la profondità del fascio luminoso è soddisfacente. La voce fornita dall'avvisatore acustico è appena sufficiente.

STRUMENTAZIONE **27**

Di effetto, anche se di esecuzione non particolarmente ricercata, la strumentazione Cev comprende tachimetro, contaghiometri, contagiri, termometro del liquido refrigerante e ben sei spie luminose per folle, indicatori di direzione, abbagliante, olio, riserva carburante. La grafica è ben leggibile e la precisione davvero ottima.

POSIZIONE DI GUIDA **23**

Rigorosamente monoposto, è una sportiva pura sulla quale si siede ben distesi verso il raccolto manubrio in due pezzi piuttosto inclinati, col busto e le braccia che corrono aderenti al serbatoio. Ci si trova dunque sbilanciati in avanti a gravare soprattutto sugli avambracci, e le pedane decisamente alte ed avanzate, che costringono le gambe in una posizione contratta, non migliorano la situazione, causando anzi qualche indolenzimento. Per quanto decisamente incavato, il posto guida lascia tuttavia ampie libertà di spostarsi longitudinalmente.

COMFORT **20**

Tutt'altro che confortevole (anche nelle manovre a motore spento per il chilometrico raggio di sterzo), la Saturno accusa pesanti limiti dovuti a sospensioni dalla taratura decisamente sportiva, quindi rigida sulle buche (soprattutto quella posteriore), con effetti sul pilota che vengono amplificati dalla ridotta imbottitura della sella. Inoltre la guida risulta sempre piuttosto impe-

gnativa, le vibrazioni sono quasi devastanti, il calore proveniente dallo scarico — mal schermato — infastidisce la gamba destra, e la protettività aerodinamica risulta buona solo se si viaggia costantemente sdraiati sul serbatoio.

RUMOROSITÀ **27**

Lo scarico ha un suono classico, da enduro, ma più «gasante» nel «risucchio» in rilascio, capace di gratificare i nostalgici dei mono. Relativamente contenuta invece la rumorosità meccanica.

VIBRAZIONI **16**

Un grosso limite del mono di Arcore riguarda l'elevato livello di vibrazioni, avvertibili soprattutto sulle pedane (con punte record ai regimi intermedi) ma che risultano fastidiose anche sul manubrio e nelle forme di risonanza sottosella.

MOTORE **28**

È un monocilindrico generoso ed instancabile, potentissimo quanto anco-



VELOCITÀ - PER RAGGIUNGERE I 176,7 KM/H EFFETTIVI È NECESSARIO ACCUCIARSI IL PIÙ POSSIBILE DIETRO AL PICCOLO CUPOLINO, SI TRATTA DI UNA PRESTAZIONE NOTEVOLE



POTENZA 30

Il valore di 38,55 CV netti alla ruota rilevato al banco è notevole, e superiore a quello di parecchi enduro monocilindrici da 600 cm³.

Nelle nostre prove abbiamo verificato 13,5 CV alla ruota a partire dai 2500 giri di regime minimo possibile, una successiva curva con pendenza costante da manuale, ed un dignitoso allungo: a 7500 giri, il calo di potenza è inferiore ai 2 CV alla ruota.

COPPIA 30

Estremamente lineare dal regime minimo al quale abbiamo effettuato letture, al valore massimo (situato sui 6000 giri ove ci sono 4,4 kgm), la coppia decresce poi in maniera avvertibile dopo questa soglia, con un calo di oltre 1 kgm a 7500 giri.

ACCESSIBILITÀ MECCANICA 26

Per quanto nella sua architettura monocilindrica sia essenziale, il motore non è dei più accessibili per la manutenzione. Risulta inoltre fastidioso il fatto che per togliere il serbatoio, si è costretti ad asportare anche sella e codino.

PRESTAZIONI GLOBALI 100%

Davvero non vediamo cosa si possa pretendere di più da un mono da mezzo litro, che fornisce prestazioni velocistiche superiori alle colleghe enduro di 600-650 cm³, ed oltretutto con costi di esercizio davvero contenuti e consumi equilibrati.

VELOCITÀ 100%

Col contagiri prossimo agli 8200 giri e l'ago del tachimetro oscillante fra 187 e 188 km/h, abbiamo ottenuto (spiacciandoci però letteralmente sul serbatoio e con un lancio di almeno 2000 metri) una velocità di punta di 176,7 km/h.

È prestazione più che soddisfacente e prossima a quella di bicilindriche tristiche anche di superior cilindrata.

RIPRESA 26

Con la penalizzazione di qualche strappo ed irregolarità che si incontrano nella prima fase della ripresa, i valori spuntati sulla base dei 400 metri e dei 1000 metri da 50 km/h (rispettivamente 15"16 con velocità di uscita di 136,4 km/h e 29"55 con velocità di uscita di 157,7) sono buoni ma non eccezionali,

se confrontati con quelli spuntati dalle enduro da 600-650 cm³.

ACCELERAZIONE 30

Brillantissima nell'accelerazione da fermo la Saturno mostra una grinta ancor superiore a quella che i pur soddisfacenti rilievi strumentali fanno supporre: raggiunge i 100 km/h in 5"5, copre i 400 metri da fermo in 13"92 con velocità di uscita di 149,4 km/h, ed il chilometro in 27"36 con velocità di uscita di 168,6 km/h.

CONSUMI 27

Pur non essendo eclatanti, i consumi sono soddisfacenti e proporzionati alle prestazioni erogate. In media la Saturno copre 21 km/litro ed eccelle nella prova a velocità costante di 90 km/h superando i 27 km/litro. Anche spremendo al limite la meccanica non si scende mai sotto ai 12 km/litro.

Piuttosto elevato, con 235 grammi per 1000 km, è risultato il consumo di lubrificante, mentre decisamente contenuta è l'usura del battistrada delle coperture Pirelli MP7 S, che per la verità hanno probabilmente accusato una usura più elevata sui fianchi, soprattutto di quella anteriore.

AUTONOMIA 28

Con un serbatoio da 19 litri, non c'è proprio di che lamentarsi: a seconda delle condizioni di utilizzazione prima di entrare in riserva si percorrono da 250 a 350 km.

MODULABILITÀ FRIZIONE 30

Dolce nel disinnesto, la frizione offre una elevata modulabilità ed una gustosa progressività, con una tendenza a strappare in condizioni limitate, più contenuta della versione enduro.

RESISTENZA FRIZIONE 28

Limitata l'inclinazione a gonfiare sotto sforzo ed apprezzabile la rapidità nel recuperare il giusto tono dopo avere perso registro a caldo.

PRECISIONE CAMBIO 26

A dispetto della corsa della leva piuttosto lunga, la precisione del cambio è ottima come pure dolcezza e manovrabilità, anche se a causa dell'acquisizione di gioco dei rinvi del preselettore, la precisione cala nell'uso intenso.

SEGUE A PAG. 86

ra lontano dai suoi limiti di sfruttabilità, come dimostrano anche gli eclatanti risultati ottenuti con la versione Piuma da competizione. Richiede tuttavia un lungo rodaggio per rendere al meglio ed un po' di pazienza per raggiungere la temperatura ottimale di esercizio.

AVVIAMENTO 24

Risulta talvolta laborioso soprattutto a caldo, ma in compenso l'operazione resta facile, anche quando si è costretti ad agire sul kick starter per una panne elettrica.

EROGAZIONE 27

Nonostante la spremitura, questo mono fornisce una curva di erogazione invidiabilmente regolare e con pendenza costante. Impressiona favorevolmente per la prontezza di risposta anche in fase medio bassa, pur se ai regimi bassissimi risulta talvolta scorbutico e recalcitrante. Il tiro si regolarizza sui 3000-3500 giri indicati cui fa seguito una gustosa progressione, senza impennate di coppia, sino a superare i 7000 giri, dopo i quali tuttavia l'impeto perde smalto.

**SCelta
DEI RAPPORTI** **26**

Improntata sul lungo, come si conviene ad una macchina sportiva, la spaziatura delle prime tre marce risulta equamente distanziata, mentre quarta e quinta sono decisamente discese.

TRASMISSIONE **26**

La finale è un po' rigida nel trasmettere la coppia alla ruota motrice e questo porta ad un fastidioso sbatacchiare di catena riprendendo sotto coppia nonché, in tempi più lunghi, ad un notevole accumulo di gioco del sistema pignone/corona.

GUIDA **26**

Più dura da guidare di quanto le agili dimensioni lasciano supporre, sul misto richiede sempre di essere assecondata nell'azione con opportuni spostamenti del corpo. Neutra in condizioni normali, nell'utilizzazione sportiva mostra una accentuata tendenza ad allargare di avanzamento, ed una evidente tendenza autoraddrizzare quando si entra in curva coi freni ancora pizzicati.

MANEGGEVOLEZZA **26**

Nelle repentine inversioni di traiettoria od inclinazione, richiede sempre un impegno molto più elevato di quanto le sue ridotte dimensioni e peso farebbero supporre. Anche per questo nelle prove di slalom non ha spuntato tempi eclatanti.

**CURVE
STRETTE** **26**

Il misto stretto non è il campo di azione ideale della Saturno che risulta impegnativa e scoordinata, soprattutto per la perturbante tendenza autoraddrizzante in staccata. Gli inserimenti in curva, anche se decisamente rapidi, non sono mai veramente fluidi.

**CURVE
A MEDIO RAGGIO** **27**

Sui percorsi guidati la Gilera Saturno si comporta in maniera molto soddisfacente anche se l'inserimento in traiettoria non è mai spontanea come lo si vorrebbe. L'efficacia dell'azione risulta tanto meno apprezzabile quante più staccate brusche si incontrano.

**CURVE
A LARGO RAGGIO** **30**

Per le sue notevoli possibilità di appoggio e la coerenza direzionale soprattutto dell'avantreno, la Saturno si estrinseca al meglio sul veloce, ove mette in mostra un avantreno rigoroso e sicurissimo anche in presenza di azioni esterne perturbanti.

**STABILITÀ E
TENUTA** **30**

La precisione in traiettoria e la stabilità alle elevate velocità è irreprensibile e soprattutto sempre estremamente confortante è la sensazione di tenuta laterale alle inclinazioni estreme. La coerenza di assetto è imperturbabile come pure il rigore col quale la traiettoria viene seguita.

**TENUTA
SUL BAGNATO** **27**

La solidità dell'assetto e la buona scollatura delle coperture (che sono in grado di evacuare il velo d'acqua su fondi molto bagnati), garantiscono sincerità ed inclinazioni di tutto rispetto anche sul bagnato, mentre resta qualche problema sulla segnaletica orizzontale verniciata, quando è coperta di umidità.

**TENUTA
SULLO SCONESSO** **26**

Per quanto l'escursione delle sospensioni sia limitata e la loro taratura piuttosto rigida, l'assorbimento delle asperità viene effettuato con autorità e senza trasmettere eccessivi colpi al pilota, il che garantisce sempre una buona motricità.

**SOSPENSIONE
ANTERIORE** **28**

La forcella si comporta in maniera ottimale, adeguata partner di un avantreno dalla geometria centrale: solidissimo, non trasmette mai la sensazione di "prendere sotto". Controllata negli affondamenti, andrebbe solo frenata meglio in ritorno.

**SOSPENSIONE
POSTERIORE** **24**

Decisamente rigida, se il suo schema è progressivo lo si vede poco in condizioni dinamiche. Affrontando con piglio sportivo lo sconnesso serrato, arriva infatti a «sfarfallare» sulle asperità peggiorando anche la motricità già resa precaria dalla prontezza della erogazione e dalla rigidità della trasmissione.

PNEUMATICI **27**

I radiali Pirelli MP7 S sono i protagonisti principali dell'eccellente grip che abbiamo riscontrato alle inclinazioni più accentuate, nonché della confortante spinta laterale che trasmettono soprattutto dall'avantreno in condizioni limite. Tuttavia il loro particolare profilo mai si adatta a questa ciclistica, infirmando la maneggevolezza ed accentuando la rigidità sullo sconnesso.

**PRECISIONE
DIREZIONALE** **30**

Alla massima velocità in rettilineo come sui curvoni, la Saturno mantiene una irreprensibile rigorezza direzionale, che non viene infirmata neppure da accentuate malformazioni del fondo.

**SENSIBILITÀ
AL VENTO LATERALE** **30**

Per la sua struttura agile, la sua snella carrozzeria ed il favorevole rapporto lunghezza/altezza, la mono Gilera mostra una limitata sensibilità al vento laterale.

**FRENI
MODULABILITÀ** **28**

Anche se è caratterizzato da un intervento decisamente pronto, la modulabilità del discone anteriore è sempre adeguata alla bisogna, mentre l'unità posteriore tende cronicamente al bloccaggio.

**FRENI
POTENZA** **28**

Il disco anteriore è esuberante e fa prepotentemente fischiare la copertura anteriore, anche se alla fine i pur ottimi spazi di arresto che si misurano, sono peggiori di quelli che si sarebbe portati a credere, ad orecchio.

**FRENI
RESISTENZA** **L**

La ridotta massa del mezzo non arriva mai a mettere in crisi l'efficacia dell'impianto frenante, che resta efficiente anche dopo un impiego intenso e decelerazioni mozzafiato dalle elevate velocità.

AFFIDABILITÀ **26**

Nella nostra stressante prova la Saturno ha accusato trafileggi di liquido refrigerante dal manico del radiatore, di lubrificante dal carter destro, una temperatura del liquido refrigerante sempre molto elevata, la progressiva perdita di forza del motorino di avviamento, e lo scollamento di una vite di fissaggio del codino.

**PREZZO
D'ACQUISTO** **23**

Trattandosi di un veicolo speciale in tiratura limitata, con componenti speciali e spesso esclusive, ci impedisce di essere troppo duri, ma ciò non toglie che la quota di commercializzazione sia tuttavia decisamente elevata, a livello di una 600-750 bicilindrica.

**VOTO
MEDIO** **27,2**

I NOSTRI RILEVAMENTI

PRESTAZIONI

VELOCITÀ MASSIMA

177,346 km/h a 8240 giri/

Dichiarata > 180 km/h

ACCELERAZIONE DA FERMO

Distanza in metri	Tempo in secondi	Velocità d'uscita km/h
0-100	5"70	102,811
0-200	8"80	125,044
0-300	11"46	142,022
0-400	13"82	149,440
0-1000	27"36	168,606
Tempo in secondi		
0-50 km/h	1"98	
0-100 km/h	5"50	
0-150 km/h	13"99	
0-200 km/h	—	

RIPRESA DA 50 KM/H

Distanza in metri	Tempo in secondi	Velocità d'uscita km/h
0-100	5"60	79,116
0-200	9"40	106,041
0-300	12"45	126,094
0-400	15"16	136,413
0-1000	29"55	157,661
Tempo in secondi		
50-100 km/h	8"75	
50-150 km/h	20"64	
50-200 km/h	—	

Misurata nel rapporto più lungo

MANEGGEVOLEZZA

Sulla base di 50 metri con birilli distanziati di 6 metri
6"81 media 31,718 km/h

Sulla base di 120 metri con birilli distanziati di 12 metri
6"64 media 65,060 km/h

Condizioni meteorologiche durante i rilevamenti velocistici

T = 26°C; P = 101,9 kPa; U = 68%; Velocità vento 2,3 m/s; T Carburante = 25°C;
Peso specifico carburante = 731 g/l.

SCARTI STRUMENTI

TACHIMETRO

Velocità indicata	Velocità effettiva
50 km/h	48,115 km/h
100 km/h	95,024 km/h
150 km/h	142,856 km/h
200 km/h	—

CONTAGIRI

Regime indicato	Regime effettivo
3000 giri/	3069 giri/
6000 giri/	6038 giri/
8000 giri/	7936 giri/
12000 giri/	—

CONSUMI

CARBURANTE

	km/litro
Al limite	11,606
In città	18,188
In autostrada	18,345
Extraurbano	22,615
Economy Run	28,685
90 km/h costanti	27,397
120 km/h costanti	20,308

LUBRIFICANTE

235 cm³ ogni 1000 km

PNEUMATICI

Ogni 1000 km

mm 0,6	centrale anteriore
mm 1,7	centrale posteriore

PESO

EFFETTIVO

162,800 kg

Con tutti i liquidi più 5 kg di carburante

DICHIARATO

145 kg

s secco

FRENATA

SPAZI D'ARRESTO

60 km/h	13,94 metri
100 km/h	38,89 metri
140 km/h	70,56 metri

RUMOROSITÀ

Scarico a 3 metri con motore a 2/3 del regime massimo	84 db(A)
Meccapica a 50 cm dal motore a 2/3 del regime massimo	80 db(A)

CLACSON

A 3 metri	94,5 db(A)
A 20 metri	76,5 db(A)

DIAMETRO STERZATA

A destra	6,55 metri
A sinistra	5,80 metri

RAPPORTI CAMBIO

Rapporto inserito	Velocità effettiva km/h	Regime effettivo dal motore dopo il cambio marcia
Prima	54,962	5210
Seconda	84,393	5882
Terza	114,776	6385
Quarta	143,801	6681
Quinta	172,185	—
A 1000 giri/ in V	21,523	
Minima in V	33,961	

* tirando al regime di 7500 giri

VIBRAZIONI

	a 130 km/h
Pedane	145 m/s ²
Manubrio	72,5 m/s ²
Serbatoio	67,5 m/s ²
L50/polo massimo	
Pedane	80/1000 m/s ²
Manubrio	60/700 m/s ²
Serbatoio	37,5/800 m/s ²

Soglia fisiologica: 40 m/s²

adige

EQUIPAGGIA DI SERIE
LA PIÙ PRESTIGIOSA
CASE MOTOCICLISTICHE

ADLER S.p.A. Via Schwabli, 75 - Italy 20126 MILANO