RC SERIE

RACING CON FINITURE RICERCATE

Arcore (Milano). A destra, nella foto grande, la nuova Gilera "RC 600" durante il nostro test. Il look di questa enduro è caratterizzato dalle linee slanciate e da una ciclistica dotata di sospensioni di notevole escursione. Il disegno "racing" diventa così predominante ed essenziale. La semplicità di ogni sua componente si fonde con le ricercate finiture stradali, con i completi comandi, realizzati in alluminio, e con il ribassato manubrio provvisto di componenti di ottimo livello qualitativo e perfettamente studiate nelle loro forme ergonomiche. Nella fotografia più piccola nell'altra pagina, la "RC 600" da competizione portata in gara con notevole successo da Luigino Medardo.

LA NUOVA MONOCILINDRICA ENDURO DELLA CASA DI ARCORE, NELLA VERSIONE DESTINATA ALLE GARE E IN QUELLA DI SERIE, È CONCEPITA PER IL FUORISTRADA PIUTTOSTO CHE PER LE LUNGHE TRASFERTE SU ASFALTO

di Enrico Farina - foto Tonizzo

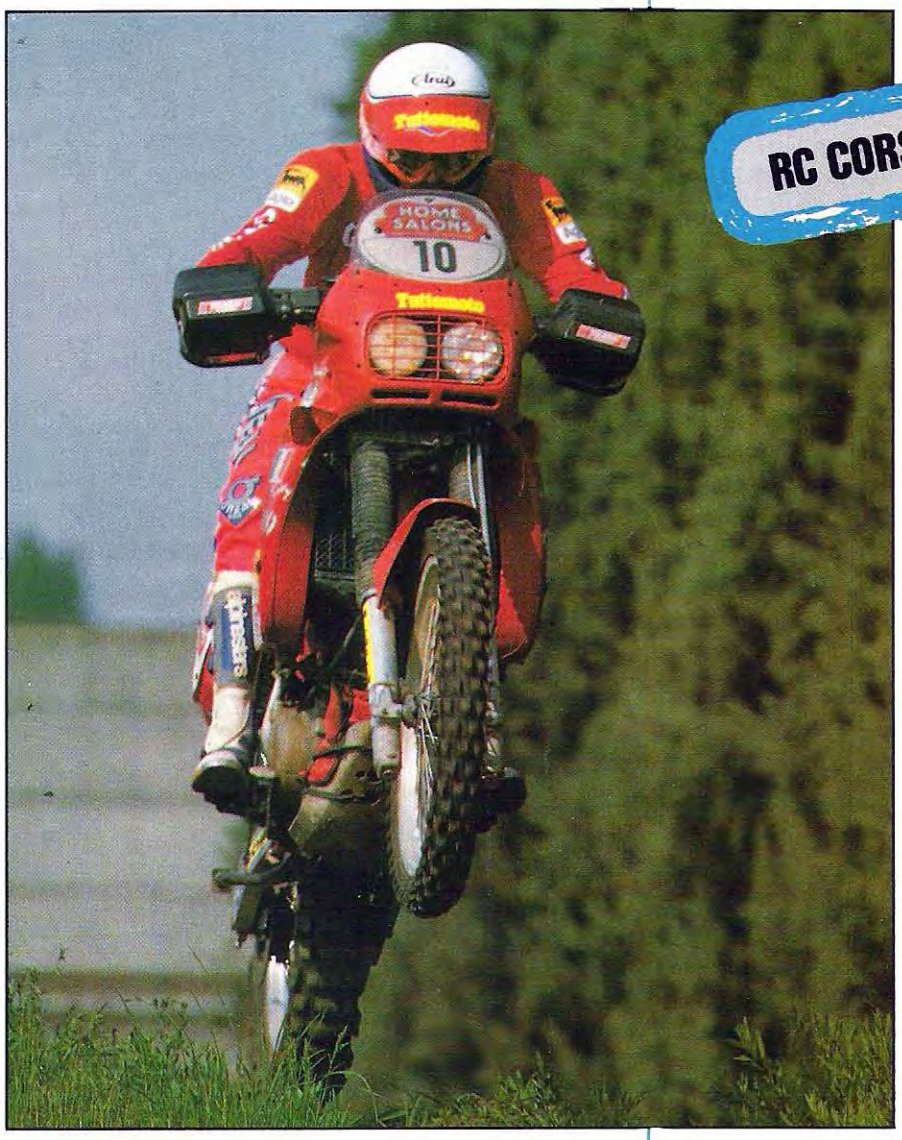
Gilera "RC 600": fuoristrada puro senza frontiere

La Gilera "RC 600", ammirata durante l'ultimo Motor Show di Bologna, è finalmente disponibile presso tutti i concessionari della Casa di Arcore. Si tratta di una nuova enduro monocilindrica che ha già fatto il suo debutto in alcune classiche competizioni fuoristradistiche, ottenendo notevoli risultati. Buono il piazzamento nel rally di Tunisia, ottima la vittoria al Tarkus di Sicilia e rilevante il terzo posto nel rally di Sardegna.

Naturalmente noi di TUTTOMOTO non ci siamo lasciati sfuggire l'emozione di provare la nuova Gilera "RC 600". Abbiamo esaminato con molta attenzione sia un esemplare di serie, prelevato direttamente dalla catena di montaggio, sia il prototipo, ancora impolverato dalla sabbia dei massacranti deserti della Tunisia.

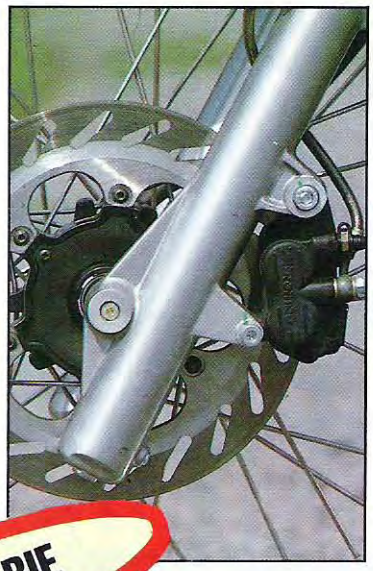
La sella dell'esemplare di serie sembra studiata per piloti di razza vatussa, tanto è posta in alto. L'impugnatura del manubrio, abbassata, induce ad assumere una impostazione di guida avanzata e d'impronta decisamente sportiva. La moto pare concepita per i percorsi movimentati di natura fuoristradistica piuttosto che per i lunghi tracciati d'asfalto poiché sacrifica il comfort tipico di una stra-

(segue a pag. 74)



Gilera "RC 600": fuoristrada puro senza frontiere

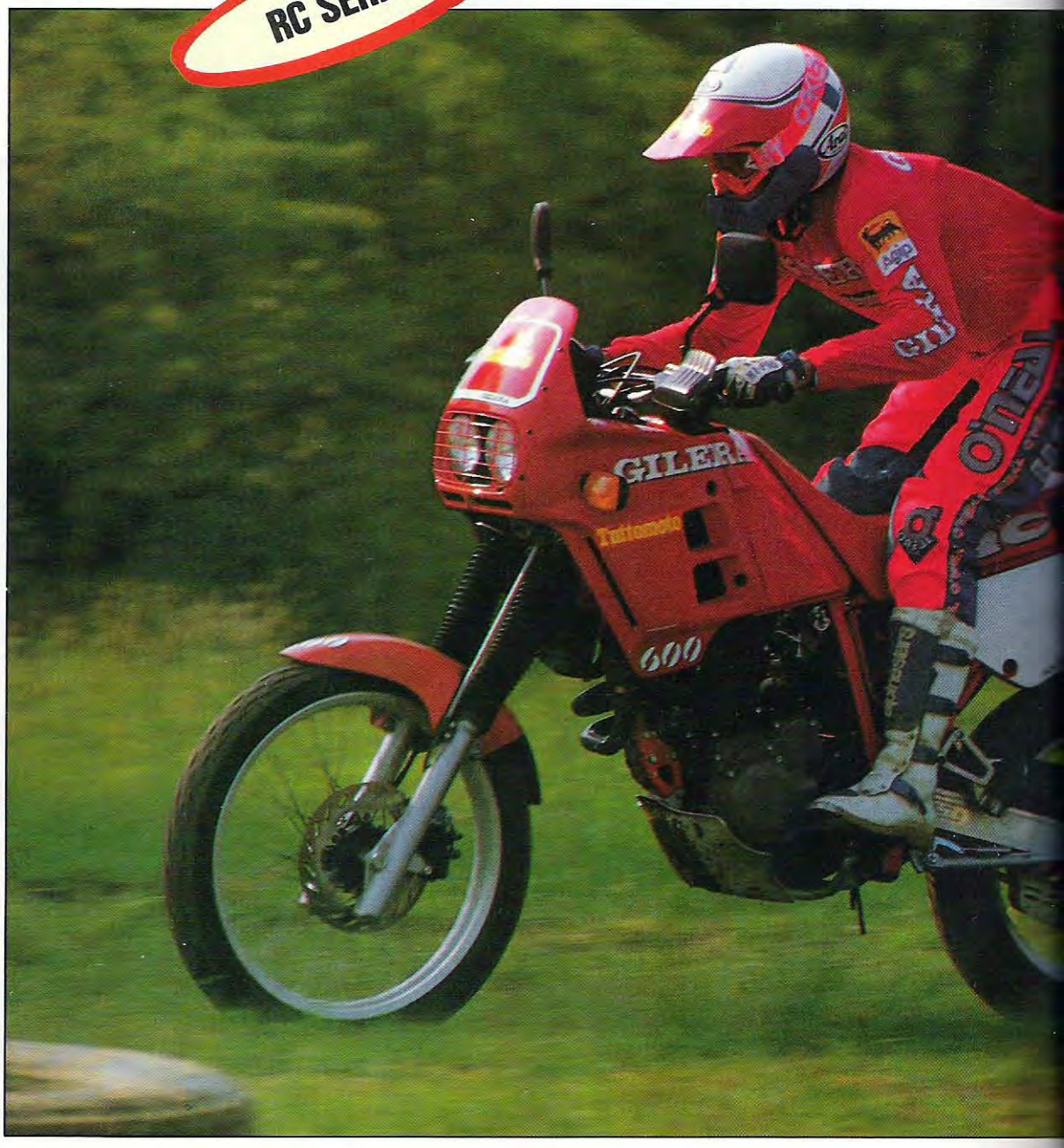
Arcore (Milano). A destra, il potente freno a disco anteriore da 260 mm. Esso è provvisto di una pinza Brembo a doppio pistoncino. Anteriormente la ciclistica della Gilera "RC 600" presenta una forcella teleidraulica.



(segue da pag. 73)

dale pura e, invece, privilegia una taratura specialistica delle sospensioni. Dopo i primi salti, infatti, l'avantreno assorbe senza problemi ogni asperità del terreno mentre il leveraggio progressivo del forcellone mostra una taratura assai più rigida. La precisione di guida offerta dal mezzo può essere di valido ausilio per tutti i motociclisti desiderosi di apprendere le astuzie del fuoristrada. Tuttavia la notevole altezza della sella, di cui si è detto, e il pronunciato interasse richiedono una progressiva abitudine, specie nella guida veloce, e, soprattutto, una buona do-

RC SERIE



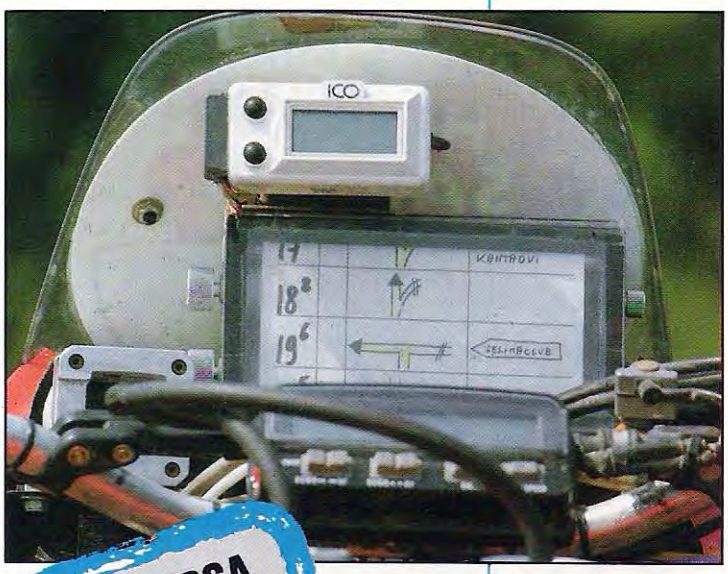
EQUILIBRATA ELEGANTE ESSENZIALE

Arcore (Milano). A destra, la nuovissima Gilera "RC 600" durante alcune fasi della nostra prova. L'estetica della nuova enduro, strettamente ispirata alle linee essenziali delle moto da cross, si presenta perfettamente equilibrata nel gruppo serbatoio e cupolino con l'ampio sellone sviluppato anteriormente fino a raggiungere il tappo del carburante. Anche il parafango posteriore è inedito e facilmente smontabile nel caso in cui si debbano affrontare dei percorsi molto impegnativi. Gli indicatori di direzione offrono il pratico sistema di fissaggio a baionetta. La cura nei particolari è davvero molto precisa. Si noti l'efficace griglia parasassi del doppio faro anteriore, i soffietti della forcella e le pratiche maniglie di fissaggio ai lati del parafango posteriore. Tutte le componenti sono assolutamente confortevoli.

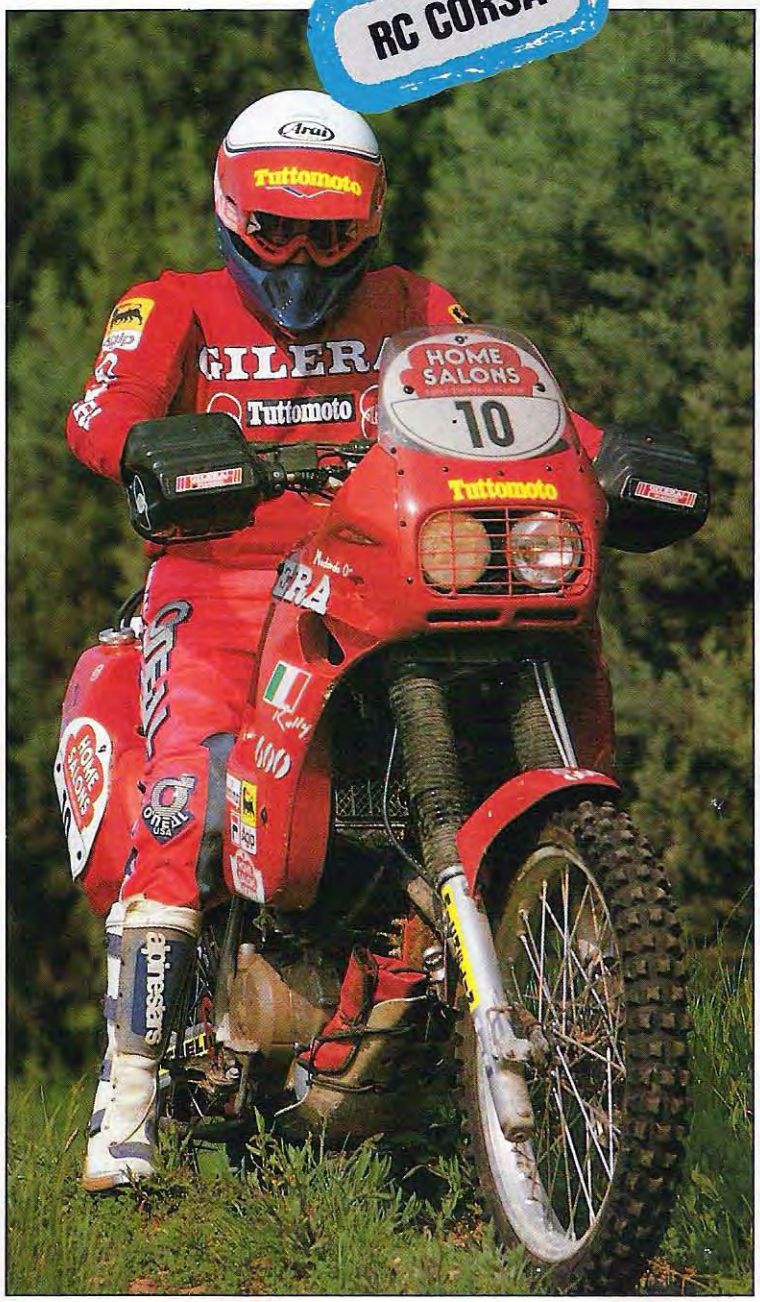
se di esperienza. Si riuscirà in tal modo ad esibirsi in funambolici controsterzi abilmente controllati dalla rapida risposta dell'acceleratore, con oltre 40 CV a disposizione. Il propulsore Gilera trasmette immediatamente tutto il suo carattere sportivo e le prestazioni offerte dal mezzo sono davvero notevoli, anche grazie all'aggiornata distribuzione con testata a quattro valvole: si toccano i 160 km/h senza alcuna difficoltà. Una velocità super, per una enduro così specializzata, e tanto più rilevante poiché raggiunta in un tempo relativamente breve in

(segue a pag. 77)

Arcore (Milano). Nella fotografia a destra, il tipico cruscotto "africano" montato sul prototipo impiegato nelle gare. Per quanto riguarda il cupolino di serie, esso è completato da una visiera in plexiglass la quale protegge l'apparato delle strumentazioni, di rapida consultazione. Sono infatti presenti due trip master a cristalli liquidi e a funzionamento digitale e un praticissimo porta "road book" fornito di scorrimento elettrico. Le componenti dei comandi sono strettamente di serie.



RC CORSA



IMPONENTE CURATA NEI DETTAGLI

Arcore (Milano). A sinistra, il prototipo assemblato dai meccanici del reparto corse mostra una meccanica minuziosa e studiata nei particolari. Anteriormente, sotto il propulsore, è stata fissata una pratica borsa portattrezzi. Lo spazio per la bussola e per i serbatoi sono stati ricavati direttamente dal corpo del mezzo. Nonostante il voluminoso ingombro di questi ultimi, la guida risulta favorita dalle ampie svasature e dalla sella prolungata sopra il serbatoio del carburante. Anche l'operazione di avviamento, talora complessa sui monocilindrici di grossa cubatura, per questa moto si presenta agevole e non necessita di alcuno sforzo particolare. L'imponente Gilera "RC 600" rivela una sorprendente agilità a chi la guida grazie al perfetto bilanciamento dei pesi nella parte centrale.

Gilera "RC 600": fuoristrada puro senza frontiere

UNA ENDURO SENZA COMPROMESSI CHE NON TEME IL CONFRONTO CON LA SORELLA DA GARA

L'ESAME TECNICO E I NOSTRI RILEVAMENTI DIMOSTRANO CHE LA "RC 600" NON HA NULLA DA INVIDIARE AL MODELLO DA COMPETIZIONE. ELEVATE LE PRESTAZIONI, CONTENUTI I CONSUMI DI CARBURANTE

I DATI DELLA CASA

Motore:	4 tempi monocilindrico raffreddato a liquido con distribuzione a doppio albero a camme in testa
Alesaggio × corsa:	98 × 74 mm
Cilindrata:	557,9 cc
Rapporto di compressione:	9,5:1
Potenza massima:	48 CV a 7250 giri/min
Coppia massima:	4,86 kgm a 5000 giri/min
Accensione:	elettronica ad anticipo variabile
Carburatore:	Teikei E 27 PV 2A
Lubrificazione:	forzata con pompa a ingranaggi
Avviamento:	elettrico e a pedale
Frizione:	a dischi multipli in bagno d'olio
Cambio:	a cinque rapporti
Telaio:	monotrave a culla chiusa
Sospensioni:	ant. forcella Marzocchi diametro steli 40 mm, corsa 280 mm; post. monoammortizzatore Power Drive, corsa 260 mm
Freni:	ant. a disco (260 mm); post. disco (220 mm)
Pneumatici:	ant. 90/90-21; post. 130/80-17
Lubrificazione:	forzata con pompa ad ingranaggi
Dimensioni:	interasse 1480 mm; altezza sella 945 mm; lunghezza 2260 mm; altezza minima da terra 280 mm; larghezza manubrio 820 mm
Peso:	a secco 141 kg
Serbatoio:	capacità 12 litri
Prezzo:	L. 7.610.000 (chiavi in mano e con avv. elettrico)

I NOSTRI RILEVAMENTI

ACCELERAZIONE	
da 0 a 50 km/h	3"4/10
da 0 a 100 km/h	5"6/10
400 metri da fermo	13"5/10

VELOCITÀ MASSIMA	
Solo il pilota	161 km/h
Con il passeggero	143 km/h

SPAZIO DI FRENATA	
a 50 km/h	4 m
a 100 km/h	41 m
a 140 km/h	74,50 m

CONSUMO DI CARBURANTE	
In città	16 km/l
Extraurbano	20 km/l

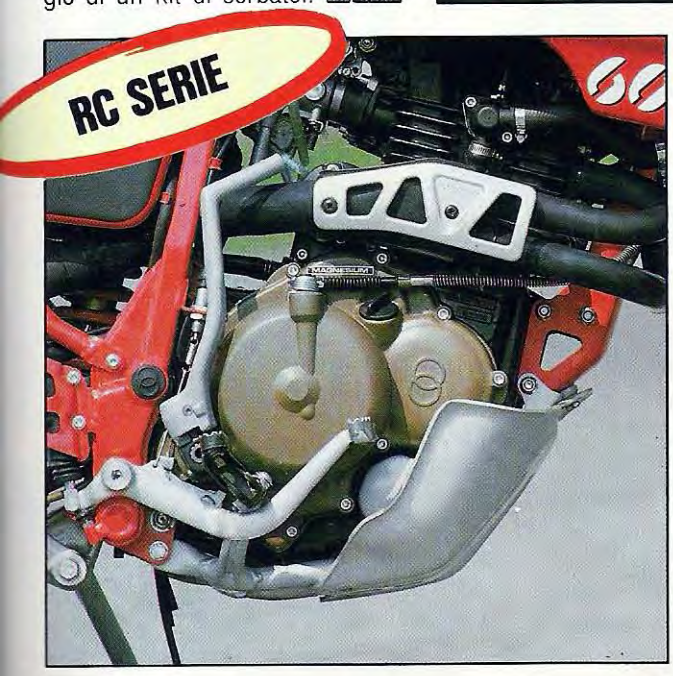
PESO	
A secco	145 kg
In ordine di marcia	157 kg

MEDARDO E MACCHI: UNA GARANZIA

A sinistra, una fotografia ricordo insieme ai tecnici del reparto corse e al direttore sportivo Gianni Perini, vero e proprio promotore di tutta l'attività fuoristradistica della Gilera. Infatti il debutto della nuovissima "RC 600" pilotata in Tunisia da Medardo e Macchi ha favorevolmente impressionato tutti gli addetti ai lavori nonostante lo scarso collaudo del mezzo e un'assistenza garantita da un unico veicolo d'appoggio. La nuova "RC 600" ha ben figurato riuscendo a primeggiare anche in alcune classifiche di tappa. La protagonista di questa impresa deriva direttamente dal modello di serie con le indispensabili modifiche del serbatoio supplementare e della strumentazione tipica di una moto da deserto. La carrozzeria è composta da due serbatoi posteriori in alluminio (9 litri e 13 litri) e da un capace serbatoio da trenta litri anteriore che racchiude anche la riserva obbligatoria di scorta. Anche la ciclistica ha subito alcuni interventi di piccola entità. La Casa di Arcore dichiara un peso finale di circa 190 chili e una velocità massima di oltre 150 chilometri orari.

(segue da pag. 75)
virtù di un cambio fluido e di una frizione. I consumi sono stabilizzati attorno ai 20 km/l nelle condizioni d'uso ottimali; 15 km/l in condizioni esasperate.

Per quanto riguarda il prototipo da gara, bisogna ammettere che la sua maneggevolezza e la sua facilità di guida sono veramente insperate, considerando la sua massa imponente anche se ben sagomata, e i suoi serbatoi di capacità maggiorata. Per questo non indugiamo a lanciarci lungo la pista della Gilera accompagnati dall'assordante rombo dello scarico libero e dallo sguardo vigile del direttore sportivo Gianni Perini. Salti, controsterzi e derapate si possono eseguire con estrema facilità. È proprio durante il severo collaudo che si apprezza maggiormente l'opera dei progettisti che hanno compiuto un meticoloso lavoro di rifinitura delle linee della moto e di un alleggerimento complessivo delle sue componenti meccaniche, oltre al perfetto bilanciamento del propulsore. Al termine della verifica si può considerare pressoché equipollente la risposta dei due esemplari. Gli appassionati potranno gareggiare con una moto di serie nei motorally o potranno avventurarsi nei rally africani senza sorprese, previo montaggio di un kit di serbatoi. Tm



FACCIA A FACCIA

Confronto diretto tra i due propulsori Gilera. A sinistra il monocilindrico di serie della "RC 600" provvisto di testata a quattro valvole e di una distribuzione a cinghia dentata. Il raffreddamento a liquido dispone di due radiatori con rispettive elettroventole, mentre il cambio a cinque rapporti non consente l'avviamento con la marcia già innestata. Nella fotografia a destra, invece, il propulsore collaudato durante il recente rally di Tunisia. I tecnici del reparto corse hanno mantenuto invariate tutte le caratteristiche tecniche e hanno modificato solamente il filtro di aspirazione.