

Divertirsi a norma di legge

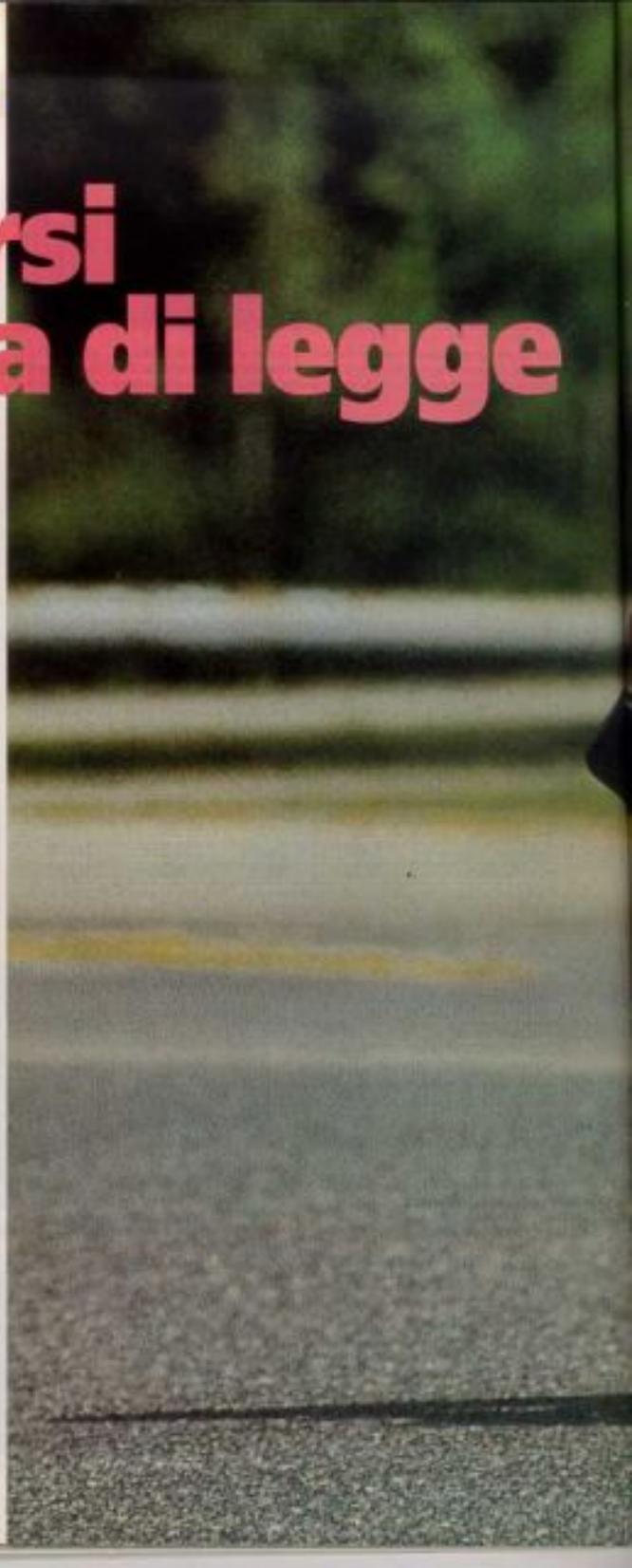
Una ciclistica superdotata costruita attorno ad un monocilindrico nei limiti dei 34 cv, un look aggressivo, una posizione di guida comoda e razionale. In poche parole una stradale unica nel suo genere, versatile e adatta ai neofiti, ma anche ricca di soddisfazioni per i più smaliziati. La componentistica di qualità alza un po' il prezzo: 7.300.000 lire, chiavi in mano.

● Dal primo ottobre scorso i neopatentati maggiorenni, per i primi tre anni, non potranno guidare motoveicoli con più di 34 cv alla ruota. Questa nuova normativa riporta d'attualità la categoria delle medio-basse cilindrato e in particolare quella classica della 350 cc. In questa fascia di mercato troviamo una interessante proposta della Gilera, la NordWest 350.

Si tratta di una moto un po' atipica, nel senso che non è una enduro tradizionale e neppure una classica stradale. Piuttosto, la NordWest è una riuscita sintesi di entrambe le tipologie, una scelta progettuale per garantire la massima versatilità d'uso tipica delle enduro, unita alle caratteristiche di sicurezza attiva delle stradali a vocazione sportiva.

Per definire questo genere di moto i francesi usano la parola "Supermotard", ovvero: un telaio di derivazione enduristica corredato con sospensioni, impianto frenante, cerchi e pneumatici puramente stradali.

Grazie a questa particolare filosofia costruttiva, la Gilera NordWest 350 si propone per un impiego quotidiano, sia esso urbano o a medio raggio. Infatti, l'attento studio ergonomico ha portato ad un dimensionamento delle strutture tale da favorire una posizione del busto e del bacino protesa verso il manubrio, in modo da conferire al pilota un completo controllo ed un comfort che previene l'affaticamento, pur essendo il lungo sellone un po' troppo rigido e il cupolino poco protettivo.





A livello dinamico, la moto di Arcore non manca di stupire: l'impiego di cerchi da 17" a tre razze con pregevoli pneumatici radiali superribassati (120/70 l'anteriore e ben 160/60 il posteriore) inseriti in un telaio con geometria prettamente da enduro, portano ad uno stravolgimento delle quote ciclistiche tipiche della categoria. Il risultato finale è un interesse più corto e un baricentro più basso; a garanzia di una maneggevolezza e di una stabilità ben superiori alle dirette avversarie.

Su percorsi stradali misto-stretti la Gilera NordWest 350 non ha quasi avversari ed è in grado di primeggiare anche nei confronti di stradali di cubatura maggiore, penalizzate da un peso superiore. Su terreni privi di asperità, alle andature medie, non ci sono limiti: si raggiungono angoli di piega notevolissimi in assoluta tranquillità e il baricentro basso permette cambiamenti di traiettoria rapidi e neutri. Per ottenere i risultati migliori bisogna, tuttavia, adottare una "guida di corpo": in effetti se l'adozione di un cerchio anteriore da 17", rispetto al più tradizionale da 21", ha portato un aumento della maneggevolezza, il connubio con una struttura geometrica da enduro favorisce la comparsa dell'elemento raddrizzante, che porta ad allargare la traiettoria verso la tangente esterna della curva se non la si affronta con la dovuta determinazione.

Per quanto riguarda le sospensioni, inserite in un telaio monotrave a culla chiusa sdoppiata in tubi a sezione quadrata in acciaio ad alta resistenza, troviamo una forcella anteriore idraulica con steli rovesciati da 41 mm ed escursione da 160 mm, e un forcellone posteriore oscillante in alluminio che si avvale del noto e collaudato sistema Power Drive a progressività variabile con monoammortizzatore oleopneumatico. La sospensione anteriore ha una taratura ottimale, un giusto compromesso tra comfort e stabilità in frenata e lavora bene su ogni tipo di terreno:

tuttavia, vista la vocazione stradale della NordWest, predilige i fondi lisci e ben raccordati ed è un peccato che non sia assecondata altrettanto bene all'unità posteriore, pur sempre valida, ma di una rigidità tale da preferire asfalti quasi perfetti.

Di valore pure gli elementi frenanti: i due dischi anteriori con diametro di 270 mm con pinze a doppio pistoncino differenziato e il singolo disco posteriore da 240 mm, assicurano dei ridottissimi spazi d'arresto; modulabili e vigorosi non portano mai al bloccaggio e resistono molto bene al fading anche nell'utilizzo più sportivo.

Se il lato ciclistico si presenta tanto valido, il propulsore che ne permette lo sfruttamento non è da meno. Si tratta di un monocilindrico da 348,8 cc, a quattro tempi, dotato di distribuzione balbero a quattro valvole, con contralbero di equilibratura e raffreddamento a liquido. Alimentato da due carburatori Dell'Orto da 25 mm con pompa di ripresa e richiamo valvola del gas tramite comando desmodromico, questo compatto mono spinge vigorosamente fin dai regimi medio-bassi, mantenendo l'ago del contagiri intorno ai 5.000 giri si dispone già della necessaria grinta, ma è verso i 7.000 giri che il motore fornisce il meglio, prodigandosi in un allungo cui mette fine l'intervento del limitatore elettronico a quota 8.500 giri. L'unico appunto è fornito dall'irregolarità dell'erogazione che si manifesta in sensibili strappi soprattutto quando si parzializza il comando dell'acceleratore.

Il cambio è a cinque rapporti. Ad una prima lunga sono affiancate seconda, terza e quarta molto ravvicinate in modo da privilegiare il migliore utilizzo del motore, mentre la quinta marcia è anch'essa lunga per poter permettere velocità di crociera di tutto rispetto, per un mezzo di tale cilindrata, senza affaticare inutilmente gli organi del propulsore.

A fianco di un comportamento stradale di qualità, la Gilera ha

F Fun bike. Ovvero moto divertente. La Gilera, grazie all'ottima ciclistica, regala molte soddisfazioni



PROVA SU STRADA

GILERA NORDWEST 350

1 - Telaio da enduro, con passo corto, ma sospensioni e ruote da sportiva. Da ciò nasce una moto equilibrata, agilissima, molto stabile e divertente.

2 - L'immagine è moderna ed equilibrata grazie anche al riuscito abbinamento cromatico. Di buon livello le finiture e la verniciatura.

3 - La strumentazione, di piccole dimensioni, è inserita appena dietro il cupolino in posizione riparata da eccessivi riflessi.

4 - La NordWest è disponibile anche in questa colorazione.

5 - Le sovrastrutture sono imbullonate con molti e poco accessibili autobloccanti e così lo smontaggio richiede un po' di pazienza e tempo.

Il telaio è un solido monotrave con culla chiusa.

6 - All'aventuroso troviamo pregevoli componenti, come il cerchio in lega con pneumatico ribassato, due efficienti dischi flottanti e forati e la forcella a steli rovesciati da ben 41 mm.

7 - La sospensione posteriore segue lo schema Gilera "Power Drive" ampiamente collaudato.

L'ammortizzatore, oleopneumatico, controlla bene il forcellone in alluminio.



mantenuto pure un alto livello qualitativo e ne sono prova le sovrastrutture realizzate con materiale plastico di nuova formula. Gli assemblaggi delle plastiche sono precisi e realizzati con il sistema del dado e controdado autobloccante; se da un lato ne beneficia la solidità, dall'altro viene penalizzata la normale manutenzione resa difficoltosa dalla posizione poco raggiungibile di alcuni punti di fissaggio.

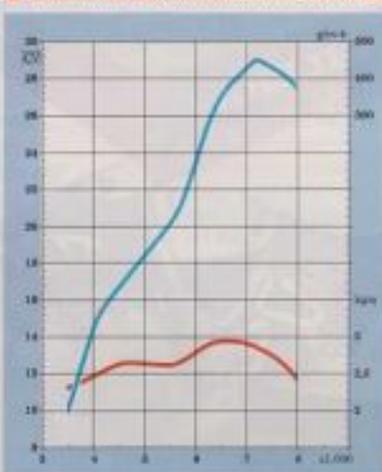
La strumentazione e i comandi sono quelli che equipaggiano la sorella maggiore di 600 cc: tachimetro/contachilometri, contagiri e indicatore della temperatura del liquido refrigerante affiancati da una serie di spie per frecce, neutral, abbaglianti e pressione olio.

In conclusione con la NordWest 350 la Gilera viene incontro a quella fascia di pubblico che desidera un prodotto all'avanguardia per contenuti tecnici e di immagine, senza le limitazioni imposte dai pesi elevati, dalle caratteristiche di guida esasperate e dalle doti di comfort criticabili.

La NordWest è dotata di un vivace monocilindrico da circa 30 cv a 7.250 giri piuttosto

pronto nel rispondere alle sollecitazioni con l'acceleratore. I consumi non sono elevati.

Le analisi del banco dinamometrico di Motociclismo



Le consuete curve del grafico, unitamente dalla tabella sotto riportata, spiegano bene il carattere del motore realizzato dalla Gilera. Questo ha una valida potenza su tutto l'arco di utilizzazione e anche la coppia è da ritenersi buona, in particolare dai 4.500 giri. La velocità media del pistone non è molto elevata e dovrebbe garantire una elevata affidabilità nel tempo.

Sono presenti, invece, irregolarità di carburazione.

Rilevamento	Potenza cv-giri	Coppia kgm-giri
Alla ruota	29,07-7.250	2,95-6.500
All'albero	31,88-7.250	3,23-8.500
Potenza specifica all'albero: cv/litro		91,35
Velocità media del pistone al regime potenza max: m/s		16,77
Pressione media effettiva all'albero a regime di coppia max: kg/cm ²		11,88
Regime minimo frenata possibile a tutta apertura del gas: giri		3.500
Rapporto peso/potenza alla ruota: kg/cv		4,90

Inconvenienti registrati

Traffilaggio d'olio dagli steli della forcella. Irregolarità di carburazione.

Commento sul prezzo

(7.300.000 lire, chiavi in mano)

La Gilera è uno dei rari Costruttori a indicare il prezzo delle sue moto in modo chiarissimo, cioè chiavi in mano ed evitando le formule come franco fabbrica o concessionario che non spiegano quanto in realtà il cliente deve pagare la moto. Detto questo, il prezzo della NordWest è un po' alto in assoluto, ma trova piena giustificazione nella qualità della sua componentistica tecnica.

Pro

- Stabilità e tenuta di strada
- Maneggevolezza
- Freni potenti e progressivi
- Efficacia fari

Contro

- Sovrastrutture complicate da smontare
- Elevata rumorosità di meccanica e di scario





Per le prove presso il nostro centro Analisi e Prove di Nerviano utilizziamo bancali dinamometrici Borghi & Saveri tipo FE 600-SD e FA 5030. Utiliamo anche motore Regina Industria e lubrificanti Castrol. Le caratteristiche tecniche, le norme di manutenzione e i prezzi sono forniti dai costruttori o dagli importatori.

Velocità, peso e consumo

Velocità massima (indicata): 143,2 km/h (162 km/h a 8.400 giri)

Peso senza carburante: 166,0 kg (88,0 ant. e 88,0 post.)

Consumo in città: 15,8 km/litro

Consumo extraurbano: 17,2 km/litro

Consumo autostradale (a 130 km/h): 19,4 km/litro

Consumo massimo: 12,4 km/litro

Consumo medio del test: 16,8 km/litro

Accelerazione da fermo

spazio metri	100	200	300	400
tempo secondi	6,244	9,835	13,012	15,986
velocità km/h	82,50	160,75	114,22	119,20

In questa classica prova con partenza da fermo sulla distanza di 400 m (con carico di 70 kg, pilota 60 kg e carburante 5 kg) la Gilera ha registrato una valida prestazione dovuta alla prontezza di risposta del monocilindrico a 4 tempi di temperamento sportivo.

Ripresa da 50 km/h

spazio metri	100	200	300	400
tempo secondi	5,967	10,579	14,435	17,872
velocità km/h	83,40	88,23	98,52	109,09

Anche questa prova è stata eseguita con carico di 75 kg, iniziandola però dalla velocità di 50 km/h nell'ultima marcia per misurare le doti di ripresa ed elasticità. In questo caso la Gilera mostra alcune irregolarità e una certa pigrizia da bassi regimi. Poi riprende con vigore uscendo dalla base e quasi 110 km/h.

Verifica strumenti

Tachimetro km/h		Contagiri giri/min	
valore indicato	valore effettivo	valore indicato	valore effettivo
50	47,5		
100	90,0	3.000	2.950
150	131,4	6.000	5.750

Condizioni meteo

Le prove strumentali alla pista Pirelli di Vizzola Ticino si sono svolte nelle seguenti condizioni ambientali: temperatura 16° C, umidità 55%, pressione 1.004 mbar, vento debole laterale.

Dati anagrafici

Costruttore: Piaggio Veicoli Europei Divisione Gilera, via C. Battisti 68, 20043 Arcore, Milano, tel. 039/717841.

Denominazione modello: Norel West 500

Data e luogo di presentazione: dicembre 1992, MotorShow di Bologna.

Inizio vendite in Italia: gennaio 1993.

Forma di garanzia: 12 mesi e 10.000 km.

Cavalli fiscali: 6.

Prezzo: 7.300.000 lire, chiavi in mano.

Dati tecnici

Motore: quattro tempi, monocilindrico verticale, alesaggio per corsa 80x69,4 mm, cilindrata totale 345,5 cc, rapporto di compressione 9,5:1, distribuzione bilbero a culmine in testa con bilancieri azionati da cinghia dentata e 4 valvole.

Raffreddamento: a liquido con pompa di circolazione a tre vie con riciccolo incorporato.

Alimentazione: 2 carburatori Dell'Orto FHEL con pompa di ripresa.

Accensione: elettronica.

Lubrificazione: forzata con pompa di circolazione e Carter umido.

Avviamento: elettrico.

Frizione: a dischi multipli in bagno d'olio con comando a cavo.

Cambio: a 5 marce. Valore rapporti: 2,38:1 in prima, 1,55:1 in seconda, 1,14:1 in terza, 0,91:1 in quarta, 0,76:1 in quinta.

Trasmissione: primaria ad ingranaggi, secondaria a catena.

Telurio: motorizzato a culla chiusa adottata.

Sospensioni: forcella teleidraulica a steli rovesciati \varnothing 41 mm, escursione 160 mm; forcellata oscillante in alluminio con sistema Power Drive e ammortizzatore oleopneumatico, escursione 150 mm.

Ruote: cerchi in lega di alluminio a 3 razze, pneumatici 120/70x17 ant. 160/80x17 post.

Freni: 2 dischi anteriori \varnothing 270 mm con pinze a doppio pistone. 1 disco posteriore \varnothing 240 mm con pinza a singolo pistone.

Impianto elettrico: a 12V con generatore 180W.

Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza 2.070, larghezza 820, interasse 1.420, altezza sella 870, peso a vuoto 140 kg. Capacità serbatoio carburante 12 litri (6 di riserva).

Manutenzione

Accensione: anticipo 7° fissa 57° massima.

Lubrificazione: capacità coppa 2,2 kg, sostituzione ogni 4.000 km.

Pneumatici: pressione di gonfiaggio ant. 1,8 bar post. 2,0 bar.

Dati dichiarati

Potenza massima	Coppia massima	Velocità massima	Peso	Consumo
n.d.	n.d.	oltre 150 km/h	140 kg a vuoto	25 km/l (norme Cuna)

Prove strumentali

Centro Analisi Motociclismo di Nerviano

e Pista Pirelli di Vizzola Ticino

Testo: Guido Bussetini

Foto: Gianmario Cicuto

Hanno collaborato: Alberto Pasi, Marco Riccardi,

Roberto Ungaro