

# GILERA 600 NORTHWEST

PROVA NOVITA'

UNA STRADALE TUTTOFARE, FACILE E  
MANEGGEVOLE COME UNA ENDURO,  
CARATTERIZZATA DA UNA SPICCATA PERSONALITÀ  
ESTETICA E MECCANICA CHE SA ESSERE ANCHE  
DIVERTENTE □ di Claudio Braglia

# S

**USCIRE** dalla routine, dagli stereotipi, dai cliché. Sono in molti a provarci. Le grandi industrie sono alla costante ricerca di prodotti inediti, differenti, con nuove componenti di fascino. Cercano insomma di uscire da quei «circoli viziosi», che in campo motociclistico hanno condotto ad una eccessiva specializzazione che, se ha portato un certo vantaggio a breve termine, ha tuttavia condotto a svariati problemi sul lungo termine. Forse è vero: solo dimenticandosi dei CV e del km/h in favore di altri non meno importanti elementi di valutazione, ripensando cioè la moto nella sua essenza, riscoprendone la primitiva condizione di veicolo eclettico e fruibile, si potrà trovare quel «spassaggio a nord-ovest» che come nell'omonimo film di King Vidor, aprirà nuovi e promettenti orizzonti. In questo senso la nuova Gilera 600 Northwest non è provvista soltanto di una denominazione beneaugurante, ma grazie ai suoi calibrati ingredienti, potrebbe co-

stituire la formula giusta per il motociclismo del futuro: il primo scalino per abbandonare l'eccessiva sofisticazione in favore di prodotti che tornino a privilegiare la semplicità al posto della esasperazione prestazionale, la fruibilità al posto delle difficoltà di guida, il divertimento al posto dell'esaltazione. Grazie alla sua logica filosofia, la Northwest si propone come riuscita miscela fra una stradale ed una enduro.

**COM'È FATTA** - Il look della Northwest va bene al di là di un semplice cocktail fra componenti stradali ed enduro. Appetibile, affascinante e invitante, risulta nuovo ed originale pur impiegando sovrastrutture analoghe alla RC 600, della quale mantiene anche le fiancate con targhe portanumero. Le parti che fanno la differenza si trovano nel raccolto cupolino con gruppo ottico trapezoidale (anziché due fari tondi), nelle ruote in lega, nel poderoso impianto frenante da sportiva

stradale e nelle coperture super-ribassate a larghissima sezione, che le conferiscono un sapore tutto particolare. La Northwest offre anche ottime finiture il che, assieme alla sua dotazione tecnica bilancia opportunamente il prezzo di 8.500.000 lire.

Impressione molto favorevolmente la cura dei particolari, dai carter in magnesio alla lucidissima forcella aspid-down, dai dorati e cesellati impianto frenante al pregiato forcellone in lega leggera. Risulta inoltre ben realizzato il parafrangente anteriore che carena gli steli della forcella, e ci è pure piaciuta la curatissima confluenza delle fiancate nel parafrangente posteriore, mentre risultano poveri il para-coppa e gli specchi retrovisori. Sul fronte dei comandi spicca un bel manubrio in lega di alluminio e la buona conformazione delle leve, mentre i comandi a pedale sono troppo fuoristradistici e le maniglie di appoggio per il passeggero sono poco agevoli. Da criticare anche la scomoda



# OFT BIKE

dislocazione dello starter (nei pressi del carburatore) e l'instabilità della stampella laterale, che come sulla 125, è fornita di una camma che, ogni volta che si solleva la moto, ne comanda il parziale rientro, rendendo precario l'appoggio.

La strumentazione, derivata da quella delle enduro, è completissima anche se un po' troppo squadrata, e comprende tachimetro, contagiri e termometro del liquido refrigerante più le spie luminose per folla, abbagliante, indicatori di direzione e olio.

Il telaio, monotrave sdoppiato all'altezza del basamento e con retroculla smontabile, ha ispirazione comune con l'unità che equipaggia la RC 600, ma se ne discosta

per la geometria dell'avantreno, per le quote e per gli ingombri più contenuti, oltre alle differenti sospensioni. La forcella è decisamente alla moda: upside-down con steli da 40 mm  $\varnothing$  ed escursione di 160 mm, mentre la sospensione posteriore ha schema Power Drive ad articolazione progressiva con ammortizzatore oleopneumatico che garantisce 150 mm di escursione utile alla ruota posteriore. Le differenze ciclistiche con la RC 600 vengono evidenziate oltre che dalla differente scelta delle ruote (entrambe da 17" per la Northwest e da 21" e 17" per la RC) anche dall'interasse nettamente più contenuto (1430 mm) per la Northwest che non per la RC (1510 mm). L'impianto frenante

prevede un doppio disco anteriore flottante da 270 mm  $\varnothing$  con pinze a doppio pistoncino differenziato, mentre al retro-treno c'è un disco da 240 mm  $\varnothing$ .

La meccanica, evidentemente derivata da quella della RC 600 rappresenta la più recente evoluzione del mondo a quattro tempi di Arcore, che eroga ben 53 CV a 7500 giri. Tale formidabile potenza ottenuta da un propulsore di soli 558 cm<sup>3</sup>, deriva da una nuova testata con alberi a camme modificati, differenti valvole, rapporto di compressione salito da 9,5 a 10,5:1 e col passaggio a carburatori a depressione da 30 mm  $\varnothing$  in luogo di quelli precedenti da 28 a 29 mm  $\varnothing$ . Ed il livello tecnico del mirabile propulsore Gilera non scade neppure approfondendo l'indagine: distribuzione bialbero a camme in testa con azionamento delle valvole mediante bilancieri, comando della distribuzione a cinghia dentata, raffreddamento a liquido, contralbero antivibratori, e chi più ne ha più ne metta... □

## PIACEVOLE

LA GUIDA È SEMPRE MOLTO PIACEVOLE. SI APPREZZANO PARTICOLARMENTE LE DOTI DI MANEGGEVOLEZZA SUL MISTO COME IN CITTA'





GILERA 600 NORDWEST

LA SCHEDA

**MOTORE:** monocilindrico a quattro tempi raffreddato a liquido. Distribuzione a doppio albero a camme in testa, comandata da cinghia dentata, con quattro valvole. Cilindrata 358 cm<sup>3</sup>. Alaggio e corsa 98 x 74 mm. Alimentazione con due carburatori TK con diffusore di 30 mm Ø. Lubrificazione forzata con pompa ad ingranaggi. Accensione elettronica CDI ad anticipo variabile. Avviamento elettrico.

**TRASMISSIONE:** primaria ad ingranaggi, secondaria a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio e cambio a cinque velocità.

**TELAIO:** monoculla sdoppiato in tubi di acciaio. Sospensioni: anteriore a forcella idraulica upside down con steli di 40 mm Ø, escursione 160 mm; posteriore monoammortizzatore oleopneumatico con sistema Power Drive, escursione 150 mm. Pneumatici: anteriore 120/60 x 17; posteriore 160/60 x 17. Freni: anteriore doppio disco flottante di 270 mm Ø; posteriore a disco di 240 mm Ø.

**DIMENSIONI E PESO:** interasse 1.420 mm; lunghezza 2.070 mm; altezza 1.150 mm; altezza sella 870 mm; luce a terra 210 mm. Peso 140 kg. Capacità serbatoio 12,1, di cui 2 di riserva.

**PREZZO:** L. 8.500.000 chiavi in mano.

LE PRESTAZIONI FONDAMENTALI RILEVATE

VELOCITÀ MASSIMA: 170,344 km/h
ACCELERAZIONE 0-400 m/vel. d'uscita: 13°58/152,222 km/h
RIPRESA (da 50 km/h 0-400 m/vel. d'uscita): 14°43/141,119 km/h
POTENZA MASSIMA (alla ruota/giri): 43,45 CV/6900
COPPIA MASSIMA (alla ruota/giri): 4,70 kgm/5300
PESO (in ordine di marcia): 167,900 kg
FRENATA (da 100 km/h): 37,32 m
CONSUMO (a 120 km/h): 18,660 km/litro

