

moto sprint

33/34

EXTRA

NUMERO DOPPIO

REFERENDUM
CON DUE FAVOLOSI PREMI
YAMAHA FZ 750
YAMAHA XT 600 Z TÉNÉRÉ

SVEZIA: ITALIA MONDIALE
MAXI POSTER
DI LORIS REGGIANI



SUPER COMPARATA TOTALE
KAWASAKI GPz 1000 RX - YAMAHA FZR 1000
HONDA CBR 1000 F - SUZUKI GSX-R 1100



GILERA: PROVA TOTALE DI GRUPPO
125 KK - 125 KZ - 125 FAST BIKE - 125 RRT
125 RR - 125 RC RALLY

SETTIMANALE - N. 33/34 (547) - Anno XII
12/25 agosto 1987 - Lire 3.000
Sped. in abb. post. gr. 11/70 - Contiene I.P.

PROVA TOTALE DI GRUPPO/RC 125 RALLY-ER 125-RRT 125 NEBRASKA-FAST BIKE 125

L'ARMATA

È meglio un'enduro oppure una supersportiva? Viaggiate preferibilmente in città o preferite veloci nastri d'asfalto? Insomma la domanda finale è che moto compro? La risposta può venire da questa documentatissima prova confronto della ricchissima e completa gamma Gilera



-KZ 125-KK 125

GILERA

Claudio Braglia

HA SORPRESO un po' tutti, utenza e concorrenza, la messe di nuove 125 presentata dalla Gilera per la stagione 1987. Una gamma di proposte così vasta nel settore motoleggeristico non si era mai vista in nessun catalogo ed anche se sono stati in parecchi gli operatori del settore ad affermare che tale mossa era un modo come un altro per disorientare ulteriormente l'utenza, siamo dell'opinione che, a conti fatti, sia stata una operazione azzeccata.

Il desiderio di offrire all'utente la «sua» moto su misura, l'incarnazione meccanica dei suoi sogni è, pensiamo con buona approssimazione, l'obiettivo primario di ►



L'ARMATA GILERA

PROVA TOTALE DI GRUPPO

ogni buona Casa costruttrice e nella strategia attuata dalla Gilera nel settore delle ottavo di litro, c'è anche l'effetto indiretto di offrire un ventaglio di proposte così vicine fra loro da coprire anche le minime differenze di sfumature nelle aspettative dell'utenza.

Con le sue sei motoleggere la Gilera ha costruito una rete di proposte dalle «maglie» strettissime, definendo i due veicoli agli estremi della gamma con caratteristiche decisamente agli antipodi. Il primo, la RC 125 Rally, è una grintosissima fuoristrada pronta per buttarsi anche a capofitto in una competizione enduro (è in pratica una cross «vestita» con gli abiti della festa e targata), mentre dall'altro lato c'è la KK 125, una sofisticatissima sportiva stradale capace di prestazioni velocistiche impensabili soltanto fino ad un paio di anni fa, con ispirazione decisamente racing e completamente carenata.

In mezzo ci sono quattro veicoli che

coprono tutte le possibili sfumature intermedie per congiungere i due estremi. Vicinissima alla KK c'è infatti la KZ, semicarenata alla quale si è di recente aggiunta la più vivace livrea della versione «endurance» dotata di doppio gruppo ottico anteriore quadrangolare e con finiture più ricche, mentre la Fast-Bike (veicolo decisamente eclettico) è il vero anello di congiunzione fra le versioni decisamente stradali e le enduro. La Fast Bike è infatti una enduro con assetto, pneumatici ed accessori indicati per le sgroppate stradali.

La RRT 125, col soprannome Nebraska, potrebbe invece essere definita con buona approssimazione una «fifty-fifty», visto che le sue sospensioni e le sue ruote artigliate sono quelle di una enduro, mentre la carrozzeria è completamente carenata ed ispirata alla «moto totale» Honda Transalp.

Infine la «ER»: una moderna enduro dell'ultima generazione, equilibrata ed

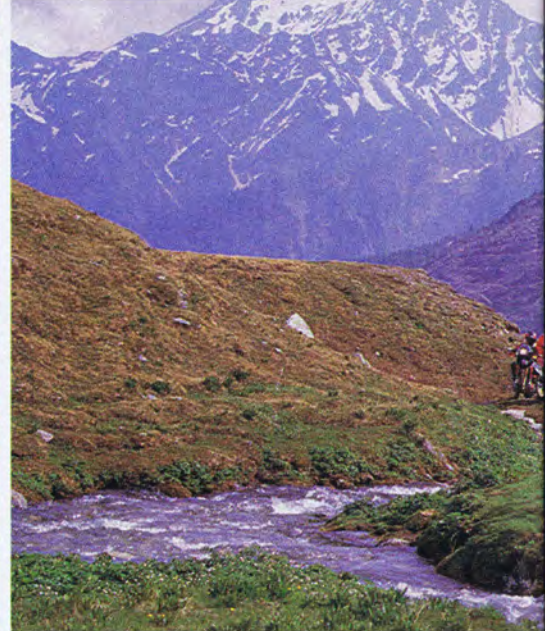
CON LA MOTO SI
ASSAPORA MEGLIO
LA NATURA, SI HA
PIÙ VOGLIA DI
DIVERTIRSI E DI STARE
INSIEME, MAGARI PER
UNA BELLA
MANGIATA DI
POLENTA, COME,
QUELLA CHE VEDE
«IMPEGNATI» (QUI
SOTTO) I NOSTRI
COLLAUDATORI E GLI
INVIATI GILERA





IL DURO BANCO
PROVA OFFERTO
DALLA ETEROGENEA
MORFOLOGIA DELLA
VALLE D'AOSTA, CI
HA PERMESSO DI
APPROFONDIRE I
NOSTRI USUALI
COLLAUDI. COSÌ AL
FIANCO DI PROVE DI
ACCELERAZIONE E
RIPRESA, BANCO E
CONSUMI, CON LE
GILERA ABBIAMO
AFFRONTATO
STERRATI DURISSIMI E
RIPIDE MULATTIERE,
TORRENTI IMPETUOSI,
IL GHIACCIO DEL
GRAN SAN
BERNARDO E GLI
EFFETTI DELLA
ELEVATA ALTITUDINE





L'ARMATA GILERA

PROVA TOTALE DI GRUPPO

armonica che rappresenta un po' il sunto di tutte le esperienze Gilera nel settore.

Grazie alla modularità di parecchi componenti della carrozzeria e della ciclistica (a parte le ovvie differenze fra le versioni enduro a quelle stradali sportive), ed alla unità della base meccanica (identica per tutte le versioni anche se con importanti diversificazioni accessorie), la Gilera è stata in grado di contenere i costi di produzione e mettere in piedi una gamma che altrimenti — coi numeri relativamente ridotti conseguibili da ciascun modello, sarebbe risultato antieconomico.

La presenza sul mercato della «armada Gilera» ci ha dato lo spunto di realizzare una idea che accarezzavamo da tempo: mettere a confronto macchine di estrazione, indole ed indirizzo completamente differenti nelle stesse condizioni di utilizzazione e sugli stessi percorsi, di volta in volta variati ad arte, per scoprire quale si adatta meglio alle varie utilizzazioni ed in quale grado l'una o l'altra non predilige-

no questo o quel percorso.

Con questa prova a confronto in famiglia Gilera abbiamo inteso redigere una sorta di manuale supportato e arricchito da una notevole mole di rilevamenti strumentali. Abbiamo sottoposto le sei Gilera (cui si è aggiunta occasionalmente la settima — la KZ Endurance) ad un collaudo veramente pesante senza compromessi e percorrendo in totale oltre 12000 km, dalle piste di Misano ed Imola a tracciati quasi crossistici per terminare — dulcis in fundo — con un serratissimo raid nella splendida Valle D'Aosta.

Ne è venuto fuori un quadro di indiscutibile attendibilità sui valori in gioco e soprattutto una focalizzazione delle sfumature che separano i differenti modelli e le loro capacità di adattarsi più o meno brillantemente a quell'agognato impiego a 360° cui tutti aspirano. La nostra prova è una sorta di vademecum/guida per i sedicenni, per dar loro i parametri per riconoscere con esattezza quale sia la motoleggera ideale. ▶

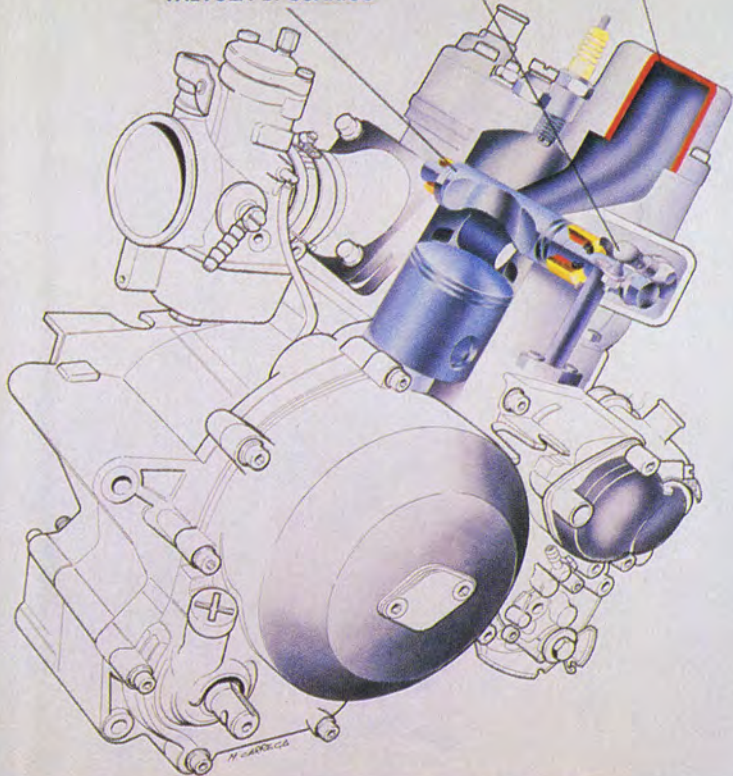




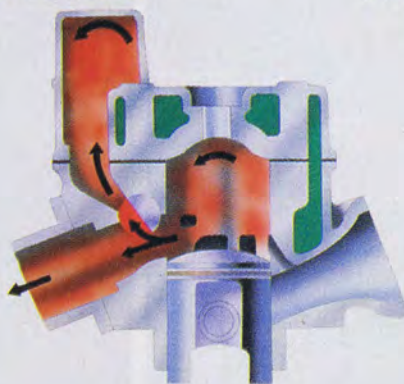
UNA PANORAMICA DELLA VARIETÀ DI SITUAZIONI CHE ABBIAMO INCONTRATO NEL MINI-RAID IN VALLE D'AOSTA: ANGOLI INCANTEVOLI E PASSAGGI DIFFICILI PER VALUTARE LE CARATTERISTICHE DELLE MOTO IN ESAME. ADDIRITTURA SULLA STRADA DEL GRAN S. BERNARDO (A SINISTRA) UN FOLTO PUBBLICO SI È RADUNATO PER SEGUIRE LE NOSTRE EVOLUZIONI...



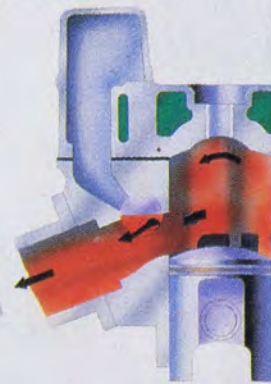
COMANDO VALVOLA
VALVOLA DI SCARICO



PERCORSO GAS SCARICO VALVOLA
CHIUSA (BASSI REGIMI)



PERCORSO GAS SCARICO VALVOLA
(ALTI REGIMI)



IN QUESTE DUE SEZIONI DEL GRUPPO CILINDRO-TESTA È CHIARAMENTE ILLUSTRATO IL FUNZIONAMENTO DEL COMPLESSO RISONATORE/VALVOLA PARZIALIZZATRICE, LA CUI ADOZIONE HA CONSENTITO DI OTTENERE UN CONSIDEREVOLE MIGLIORAMENTO DEL TIRO AI MEDI E BASSI REGIMI

IL MONOCILINDRICO GILERA, DI 125 CM³, È DOTATO DI UN RISONATORE E DI UNA VALVOLA PARZIALIZZATRICE DELLA LUCE DI SCARICO, CHE VIENE COMANDATA DA UN DISPOSITIVO MECCANICO

L'ARMATA GILERA

PROVA TOTALE DI GRUPPO - LA TECNICA

BRILLANTI E MODERNI

Massimo Clarke

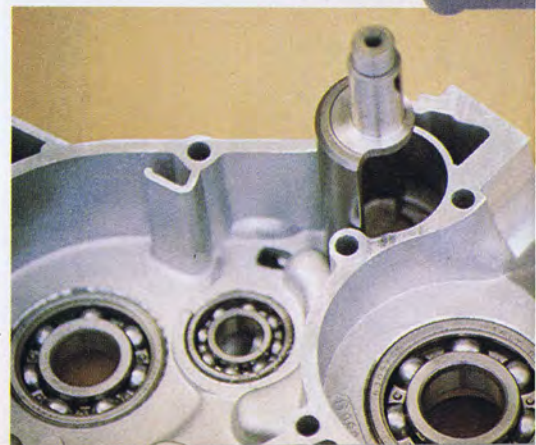
I BRILLANTI monocilindrici di 125 cm³ che equipaggiano le «piccole» della attuale produzione Gilera costituiscono in un certo senso la sintesi di anni ed anni di esperienza e di sviluppo condotti dalla Casa di Arcore nel campo dei propulsori a due tempi di alte prestazioni. La struttura di base è la stessa per tutti i modelli con, logicamente, alcuni adeguamenti, in particolare a livello di distribuzione, che consentono di ottenere valori di coppia e di potenza e relative curve dell'andamento più adatto ai differenti tipi di impiego. Si tratta di un robusto monocilindrico raffreddato ad acqua con ammissione lamellare e equilibratore dinamico per abbattere le vibrazioni riducendole a valori trascurabili. Il basamento fuso in lega di alluminio si apre secondo un piano verticale; tra i due semicaratter oltre al manovellismo sono alloggiati l'albero con massa eccentrica, dell'equilibratore dinamico e il cambio a sei marce con ingranaggi sempre in presa e denti di innesto frontali. L'albero a gomiti, in tre pezzi uniti per forzamento, poggia su due cuscinetti a sfere. La biella

fucinata in acciaio da cementazione lavora su rullini ingabbiati sia al piede che alla testa; quest'ultima è dotata di due ampie fresature (larghezza 2 mm) per il passaggio dell'olio (nel piede invece vi sono tre fori disposti a circa 120° tra di loro). Lo spinotto, con foro interno biconico, ha un diametro di 16 mm; esso vincola alla biella il pistone fuso in lega di alluminio ad alto tenore di silicio, che ha due segmenti e presenta due ampie sfinestrature nel mantello del lato aspirazione. Questo componente viene installato nel cilindro con un gioco diametrale di montaggio di $0,030 \div 0,040$ mm (il limite di usura è 0,070 mm).

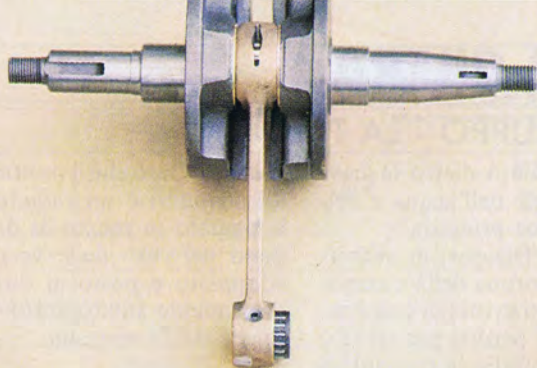
SCARICHI LATERALI - Il cilindro è un organo di particolare interesse perché oltre a presentare un totale di ben 7 luci di travaso, è dotato anche di una valvola parzializzatrice e di un condotto che collega lo scarico al risonatore ricavato nella parte anteriore della testata. La canna del cilindro è dotata di un riporto superficiale al nichel-carburo di silicio. Alla grossa luce di scarico di forma ellittica si vanno ad aggiungere due ▶



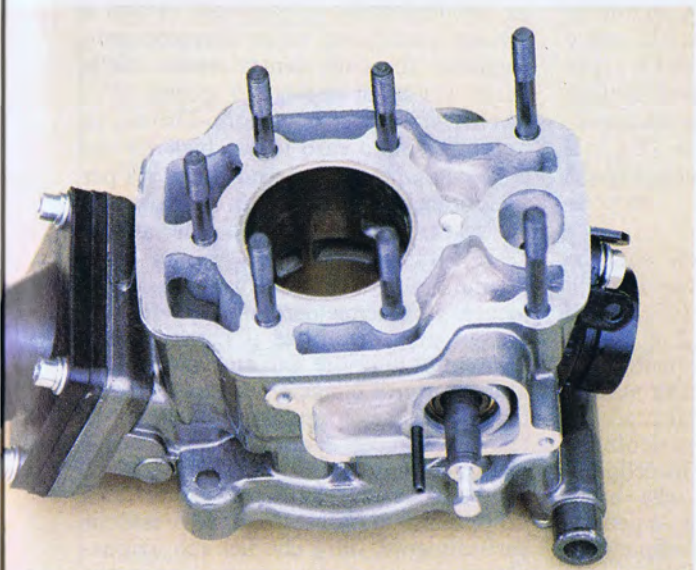
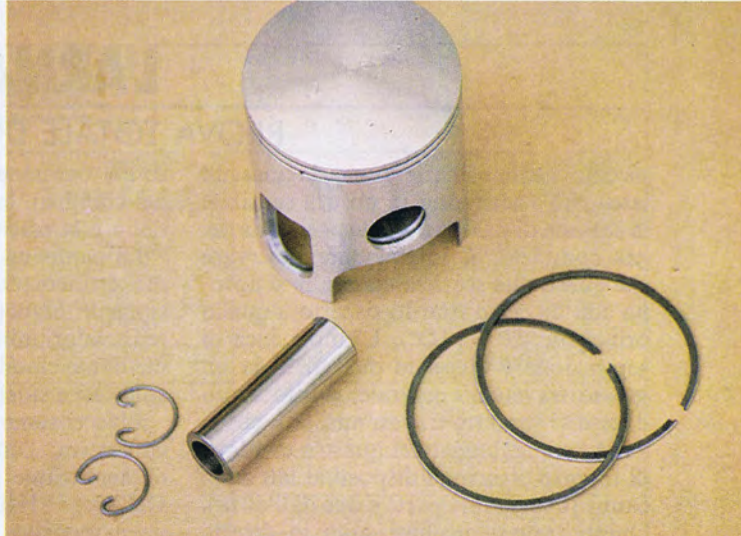
IL BASAMENTO, CHE SI DIVIDE SECONDO UN PIANO VERTICALE, È DOTATO DI UNA GRANDE RIGIDITÀ E APPARE DECISAMENTE COMPATTO. L'EQUILIBRATORE DINAMICO, SOPRA (UN ALBERO DOTATO DI MASSA ECCENTRICA), È ALLOGGIATO SUBITO DIETRO LA FLANGIATURA DI FISSAGGIO DEL CILINDRO



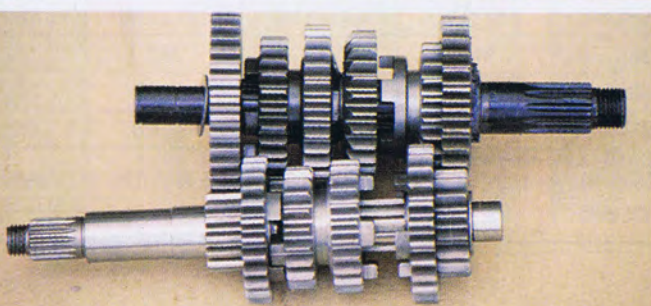
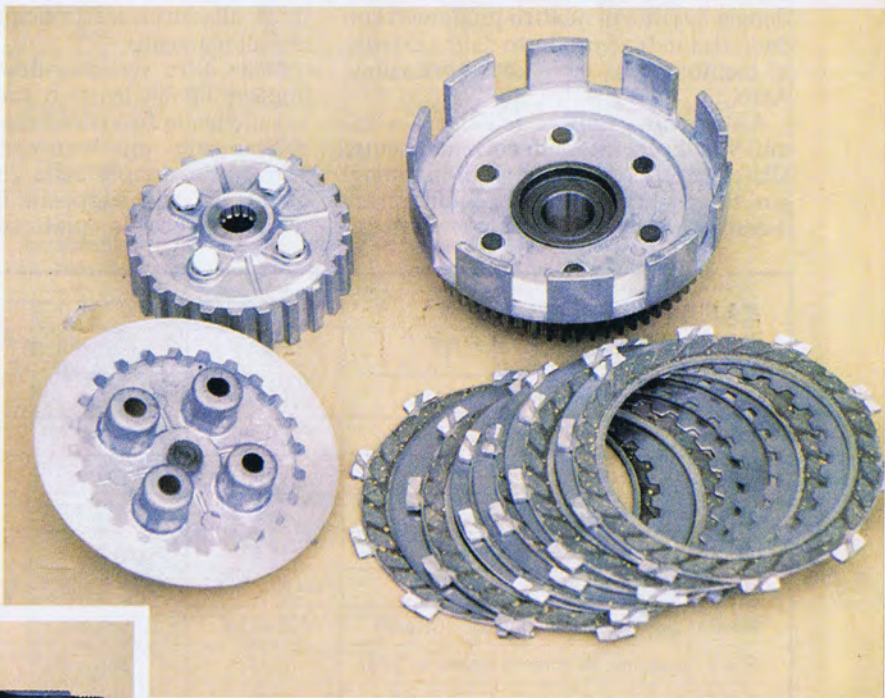
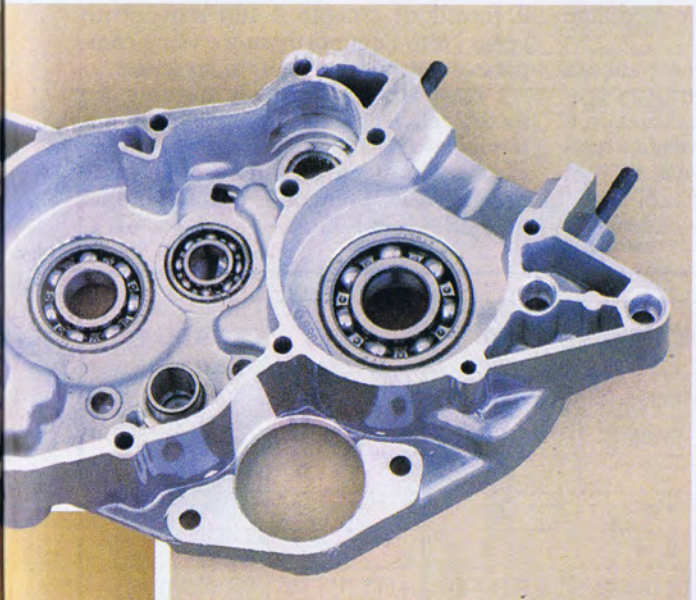
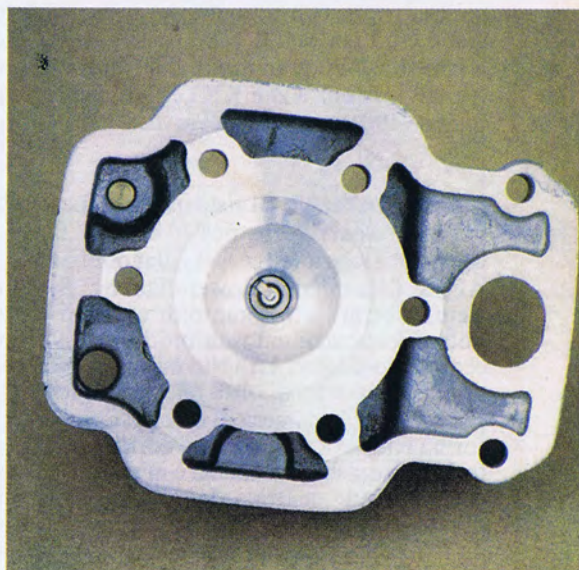
VOLA APERTA



IL PISTONE FUSO IN LEGA DI ALLUMINIO È DOTATO DI DUE SEGMENTI A SEZIONE RETTANGOLARE; L'ALBERO A GOMITO IN TRE PEZZI UNITI PER FORZAMENTO È DOTATO DI UNA BIELLA CON FUSTO E PARTE ESTERNA DEL PIEDE E DELLA TESTA RAMATI. I CUSCINETTI DI BANCO SONO DUE



IL CILINDRO (A SINISTRA) PRESENTA BEN 12 APERTURE NELLA PARETE DELLA CANNA (SETTE LUCI DI TRAVASO, TRE DI SCARICO E DUE DI ASPIRAZIONE, SEPARATE DA UN TRAVERSINO CENTRALE). LA CAMERA DI COMBUSTIONE (A DESTRA) È EMISFERICA CON CORONA DI ANULARE DI «SQUISH». SI OSSERVINO SIA NEL CILINDRO CHE NELLA TESTA LE ESTESE INTERCAPEDINI PER IL PASSAGGIO DEL FLUIDO REFRIGERANTE



LA FRIZIONE MULTIDISCO IN BAGNO D'OLIO (SOPRA), CON MOZZO E CAMPANA IN ALLUMINIO, TRASMETTE IL MOTO A UN ABBONDANTEMENTE DIMENSIONATO CAMBIO A SEI RAPPORTI (A SINISTRA) CON INGRANAGGI SEMPRE IN PRESA E DENTI DI INNESTO FRONTALI

L'ARMATA GILERA

PROVA TOTALE DI GRUPPO - LA TECNICA

piccole luci ausiliarie (una da ciascun lato) che aumentano in misura sensibile la sezione di passaggio a disposizione dei gas combusti. È interessante osservare che questi due scarichi «laterali» si aprono con un certo ritardo rispetto a quello principale ($6^\circ \div 10^\circ$). L'ampia luce di aspirazione è divisa in due parti da un grosso traversino centrale; subito sopra di essa vi sono tre travasi ausiliari, che si vanno ad aggiungere ai quattro condotti di travaso principali disposti ai lati della canna (due da una parte e due dall'altra). Questi travasi ausiliari sono in diretto collegamento con il condotto di aspirazione e quindi con il vano della valvola a lamelle. Il diagramma di distribuzione (per le versioni KZ e KK) è il seguente: Scarico $190^\circ \div 192^\circ 30'$; Travaso $124^\circ \div 126^\circ$.

OTTURATORE - Il sistema combinato valvola parzializzatrice della luce/risuonatore allo scarico è denominato APTS (Automatic Power Tuning System): l'otturatore rotante di cui esso è dotato viene azionato da un dispositivo centrifugo a sfere. La testa è fusa in lega di alluminio e reca, oltre alle camere del risuonatore, la camera di combustione di forma emisferica con ampia corona periferica di squish. La candela è in posizione perfettamente centrale. La testata viene fissata per mezzo di sette corti prigionieri da 8 mm al cilindro, che a sua volta è unito al carter per mezzo di una bassa flangia basale e di quattro prigionieri con dadi. Il cilindro è prodotto dalla Gilardoni mentre il pistone è di fabbricazione Asso.

All'estremità sinistra dell'albero a gomiti vi è il generatore di corrente mentre alla estremità opposta vi è un ingranaggio doppio che aziona l'equilibratore dinamico (alloggiato nella parte superio-

re del basamento, subito dietro la base del cilindro), le pompe dell'acqua e dell'olio e la trasmissione primaria.

La campana della frizione, in alluminio, è vincolata alla corona della trasmissione primaria (a denti dritti per contenere in valori minimi le perdite per attrito) mediante chiodatura. I dischi conduttori sono sei e quelli condotti cinque.

L'accensione è elettronica a scarica capacitiva, con anticipo variabile; alla alimentazione provvede un carburatore Dell'Orto PHBH da 28 mm. L'aspirazione è regolata da un gruppo lamellare dotato di sei petali in acciaio. Con misure di alesaggio e corsa pari a $56 \times 50,5$ mm e un rapporto di compressione di 13:1, per la versione più spinta di questo motore (impiegata come è logico sulle ultrasportive stradali) la Casa dichiara 27 CV a 9500 giri/min, pari ad una potenza specifica di 216 CV/litro!

STRUTTURE - Ben diverse sono le parti ciclistiche adottate nei vari modelli della vasta schiera di Gilera 125. Così il telaio delle sportivissime KZ e KK è costituito da una compatta struttura a doppia culla continua in tubi di acciaio a sezione quadra (i due elementi superiori congiungono direttamente il canotto di sterzo alla zona del fulcro del forcellone); la triangolazione posteriore, che ha il compito di supportare la sella, le pedane del passeggero e il codino completo di portatarga, è invece in alluminio e viene unita alla struttura principale mediante imbullonamento.

Nelle altre versioni, destinate ad un impiego «polivalente» o addirittura prevalentemente fuoristradistico, il telaio è decisamente più convenzionale, con struttura a doppia culla chiusa in tubi quadri e a culla sdoppiata in tubi tondi, sempre di acciaio, piuttosto raccolta e

rialzata. Dato che il motore è raffreddato ad acqua vi è un radiatore, singolo ed alloggiato in mezzo ai due tubi discendenti nel caso delle versioni stradali e sdoppiato e posto ai due lati del tubo discendente subito sotto il canotto, in quella da fuoristrada.

POWER - Logicamente anche le sospensioni, i freni e le ruote sono diversi a seconda dei modelli. Anteriormente ad ogni modo vi è sempre una robusta forcella teleidraulica (le canne sono da 36 mm nelle KZ e KK). Posteriormente vi è invece un forcellone oscillante in tubi a sezione quadra con unico elemento molleggiante disposto centralmente. Nelle varie versioni si impiega lo schema «Power-Drive» o quello «Mono-Drive»; in questo secondo caso le due biellette che collegano al telaio il perno che passa per i due bracci del forcellone (a questo perno è fissato il corto braccio che aziona l'estremità inferiore del gruppo molla/ammortizzatore) sono poste esternamente. Il sistema denominato «Power-Drive» prevede invece il fissaggio dell'estremità inferiore dell'ammortizzatore a una sorta di bilanciere vincolato sia al forcellone che, tramite due biellette, al telaio. I vantaggi di questa sospensione si possono riassumere in un minore ingombro e nella possibilità di disporre il gruppo molla/ammortizzatore pressoché verticalmente, oltre che nel suo azionamento «progressivo» (mano a mano che il forcellone compie il suo movimento verso l'alto l'ammortizzatore viene compresso con rapidità sempre crescente).

I freni sono a disco sia davanti che dietro nelle versioni ultrasportive e «intermedie» (Fast Bike); nelle altre si impiega posteriormente un tamburo. Le ruote in lega (da 16") vengono adottate solo sui modelli KK e KZ.

m. c.

CARATTERISTICHE FONDAMENTALI	KK	KZ	FAST BIKE	RRT	ER	RC RALLY
Alesaggio e corsa (mm)	56x50,5	56,50,5	56x50,5	56x50,5	56x50,5	56x50,5
Cilindrata (cm ³)	124,38	124,38	124,38	124,38	124,38	124,38
Rapporto corsa/alesaggio	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
Indice di elasticità	1,06	1	1,05	1,08	1,11	1,01
Velocità lineare media pistone (m/s)	16,41	15,32	15,49	15,66	15,32	18,01
Potenza specifica kW/litro (CV/litro)	144,48 (196,5)	147,55 (200,67)	122,37 (166,43)	120,6 (164,01)	113,5 (154,37)	133,37 (181,38)
Potenza per cm ² pistone kW/cm ² (Cv/cm ²)	0,73 (0,99)	0,75 (1,01)	0,62 (0,84)	0,61 (0,83)	0,57 (0,78)	0,67 (0,92)
P.M.E. al regime di potenza massima (kPa)	90,7	95,1	81,4	79,4	76,3	76,3
P.M.E. al regime di coppia massima (kPa)	915	95,1	82,1	80,8	77,1	76,5
Peso in ordine di marcia (Kg)	136,100	126,200	137,500	136,700	138,700	129,900
Rapporto peso/potenza con pilota in assetto di marcia kg/kW (Kg/CV)	12,02 (8,84)	11,24 (8,26)	14,29 (10,51)	14,45 (10,62)	15,49 (11,39)	12,68 (9,33)

LE SCHEDE TECNICHE

	KK	KZ	FAST BIKE	RRT NEBRASKA	ER	RC RALLY
Motore	due tempi	due tempi	due tempi	due tempi	due tempi	due tempi
Cilindri	1	1	1	1	1	1
Raffreddamento	acqua	acqua	acqua	acqua	acqua	acqua
Distribuzione	lamelle/APTS	lamelle/APTS	lamelle/APTS	lamelle/APTS	lamelle/APTS	lamelle/APTS
Alesaggio e corsa (mm)	56x50,5	56x50,5	56x50,5	56x50,5	56x50,5	56x50,5
Cilindrata (cc)	124,38	124,38	124,38	124,38	124,38	124,38
Rapporto di compressione	13:1	13:1	13:1	13:1	13:1	13:1
Carburatore Dell'Orto	PHBH 28	PHBH 28	PHBH 28	PHBH 28	PHBH 28	PHBH 28
Lubrificazione	automatica/pompa	automatica/pompa	automatica/pompa	automatica/pompa	automatica/pompa	automatica/pompa
Capacità serbatoio lubrificante (litri)	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Accensione (elettronica)	Motoplat	Motoplat	Motoplat	Motoplat	Motoplat	Motoplat
Impianto elettrico	batt.: 12V-9Ah gen.: 120W	batt.: 12V-9Ah gen.: 120W	batt.: 12V-Ah gen.: 120W	batt.: 12V-9Ah gen.: 120W	batt.: 12V-9Ah gen.: 120W	batt.: 12V-Ah gen.: 120W
Candela	Champion N84	Champion N84	Champion N84	Champion N84	Champion N84 Bosch W2 cc	Champion N84 Bosch W2 cc
Trasmissione primaria (rapporto)	ingranaggi (3,05)	ingranaggi (3,05)	ingranaggi (3,05)	ingranaggi (3,05)	ingranaggi (3,05)	ingranaggi (3,05)
Cambio (marce)	6	6	6	6	6	6
Rapporto 1.	2,250	2,250	3,080	3,080	3,080	3,080
Rapporto 2.	1,866	1,866	2,060	2,060	2,060	2,060
Rapporto 3.	1,400	1,400	1,500	1,500	1,500	1,500
Rapporto 4.	1,130	1,130	1,180	1,180	1,180	1,180
Rapporto 5.	0,960	0,960	0,960	0,960	0,960	0,960
Rapporto 6.	0,833	0,833	0,870	0,810	0,810	0,810
Trasmissione finale (rapporto)	catena (2,875)	catena (2,875)	catena (3,18)	catena (3,18)	catena (3,18)	catena (3,385)
Frizione	multidisco/olio	multidisco/olio	multidisco/olio	multidisco/olio	multidisco/olio	multidisco/olio
Telaio	doppia culla continua	doppia culla continua	doppia culla continua	doppia culla continua	doppia culla continua	doppia culla continua
Sospensione anteriore	forcella teleidraulica	forcella teleidraulica	forcella teleidraulica	forcella teleidraulica	forcella teleidraulica	forcella teleidraulica
Escursione (mm)	125	125	220	220	220	280
Sospensione posteriore	monoammortizzatori Mono-Drive	monoammortizzatori Mono-Drive	monoammortizzatori Mono-Drive	monoammortizzatori Mono-Drive	monoammortizzatori Mono-Drive	monoammortizzatori Power-Drive
Escursione (mm)	133	130	140	200	200	270
Pneumatici	Pirelli «ZETA»	Pirelli «ZETA»	Pirelli «MT28» e «MT31»	Pirelli «MT40»	Pirelli «MT40»	«Pirelli «MT40»
Sezione ant/post	100/80 S16 120/80 S16	100/80 S16 120/80 S16	90/90x18 4,60x17	90/90-18 4,70x17	2,75x21 4,60x17	2,75x21 4,70x17
Freno anteriore (mm Ø)	240	240	240	240	240	240
Freno posteriore (mm Ø)	240	240	230	Tamburo 140	Tamburo 140	Tamburo 140
Lunghezza (mm)	2000	2000	2180	2180	2180	2155
Larghezza (mm)	680	650	910	910	910	850
Altezza (mm)	940	940	1150	940	940	1260
Interasse (mm)	1350	1350	1385	1380	1375	1440
Altezza sella (mm)	760	760	780	870	870	890
Luce a terra (mm)	140	140	320	320	320	360
Peso a secco (Kg)	122	116	118	118	119	115
Capacità serb. riserva (litri)	13/3,5	13/3,5	13/2,5	13/2,5	13/2,5	21/3,5
Prezzo (lire)	4.750.000	4.290.000	3.980.000	4.120.000	3.960.000	4.200.000

L'ARMATA GILERA

PROVA TOTALE DI GRUPPO

PER TUTTI I GUSTI

LINEA

DIFFICILE stilare una graduatoria data l'estrema eterogeneità delle macchine a confronto. Certo sentiamo parecchio il fascino della KK, per le forme fasciose e monolitiche della sua sagomata carenatura integrale e per lo splendido codino (anche se troviamo che alcune zone siano un po' spigolose), ben sottolineate da uno splendido rosso «corsa» e da misurate decorazioni.

Un po' meno riuscita a nostro avviso per la carenatura parziale e soprattutto per la verniciatura nera (che, per quanto fine, appiattisce un po' le forme) è la 125 KZ, che preferiamo nettamente nella versione «Endurance» soprattutto per via del doppio gruppo ottico anteriore a sezione quadrangolare e per la più vivace livrea rosso/bianco.

La Fast-Bike ci sembra spiritosa, frizzante e scanzonata. È di aspetto decisamente piacevole anche se le manca un po' di personalità, mentre fra le enduro più fuoristradistiche, ci siamo sentiti maggiormente coinvolgere dalle forme della RRT Nebraska, una piccola Transalp (e lo intendiamo come complimento!) contraddistinta da una riuscita carenatura integrale, che pecca soltanto per le striminzite dimensioni del cupolino, mentre per il resto appare armonica e con le linee decisamente originali.

Un po' meno incisiva è la ER che, per quanto svolga egregiamente il tema dell'agile enduro moderna, non offre sprazzi di eccessiva originalità risultando infatti un po' troppo tondeggianti nelle sue forme (per quanto parecchie componenti della carrozzeria siano identiche a quelle della Nebraska, la diversa veste cromatica e le differenti appendici ne modificano decisamente lo styling), anche se si fa apprezzare per i raffinati colori (una tenue tonalità di grigio perla) e per le svelte fiancate che terminano in un piacevole accenno di codino.

La RC 125 Rally ha forme scarse, essenziali ed estremamente «professionali», dominate dal voluminoso serbatoio che evoca stressanti competizioni rallistiche. Certo, le varie parti non risultano così bene amalgamate come per le altre, ma la carenza di armonia viene compensata ampiamente dalla notevole grinta.

FINITURE

LA GILERA ha dimostrato con la sua più recente produzione motoleggeristica

di avere raggiunto uno standard di finiture davvero invidiabile anche se raffrontate con l'analoga produzione giapponese. Con i recenti passi avanti fatti dai fabbricanti nazionali di componentistica ora anche gli elementi di contorno (quelli non prodotti direttamente dalla Casa motociclistica) hanno conseguito un elevato livello estetico e funzionale. Intendiamo riferirci alle ruote in lega, ai bloccetti elettrici, ed ai gruppi ottici che in tutti i casi, soprattutto per la KK e KZ (specie in versione endurance) raggiungono un elevato grado di efficacia. Anche nel campo degli avvisatori acustici siamo su ottimi valori, soprattutto per le stradali a parte qualche problema derivante dalla sistemazione all'interno della carenatura. Per quanto riguarda invece ciclistica, meccanica e carrozzeria va sottolineato come ogni pezzo dimostri chiaramente di essere stato concepito e realizzato da una grande azienda.

Ogni componente dimostra con le sue forme e la sua funzionalità come sia stato accuratamente progettato ed industrializzato e come la conseguente cura nei montaggi e negli assemblaggi (oltre alle ottime verniciature e agli spessi «film» protettivi applicati sui motori) evidenziano un elevato standard costruttivo.

La meglio rifinita sembra proprio la KK, soprattutto per via dell'accurata confezione della carenatura sotto alla quale non si scoprono magagne, ma componenti e passaggi dei cavi di trasmissione e cablaggi elettrici estremamente ordinati. Solo l'aspetto del manubrio, dalla superficie un po' grezza non ci soddisfa completamente, mentre ci entusiasmano (come per la KZ) le belle ruote in lega rifinite in bianco con filetti rossi, il bel cupolino ed il codino coprisella.

Ben fatta anche la RRT, con numerose componenti bene assemblate ed un capace paracoppa che però si è rivelato vulnerabile nella pratica fuoristradistica. Come le altre enduro anche la RRT adotta un robusto portapacchi in alluminio e plastica e, come le altre colleghe, ha qualche imprecisione nel sistema di chiusura della sella. RRT Nebraska, ER e Fast Bike presentano uno standard di finiture analogo, ma la prima ha qualche accorgimento in più nel cupolino solidale alla carenatura (e non allo sterzo come le altre due), mentre la Fast Bike, per accentuare il suo indirizzamento stradale, è dotata di ponticello antisvergolo sulla forcella e di disco posteriore come sulle sportive più spinte.

La più spartana è ovviamente la Rally ▷

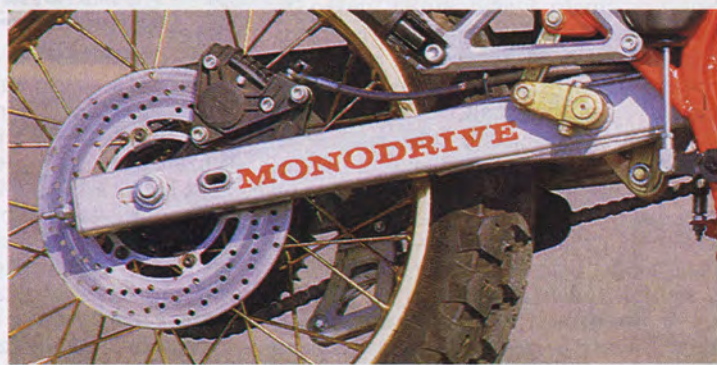




CON LA SUA LINEA SVELTA E SPIRITOSA LA FAST BIKE RAPPRESENTA L'ANELLO DI CONGIUNZIONE TRA LE ENDURO E LE STRADALI. IL CRUSCOTTO È SURDIMENSIONATO



L'IMPIANTO FRENANTE DELLA FAST BIKE VERTE SU DUE DISCHI. QUELLO ANTERIORE, A SINISTRA, È DA 240 MM Ø, MENTRE IL POSTERIORE È DA 230. LA SOSPENSIONE È CON SCHEMA MONODRIVE, CON 140 MM D'ESCURSIONE



GRAZIE ALLA SUA IMPOSTAZIONE ECLETTICA LA FAST BIKE CONSENTE UNA CONDUZIONE MOLTO FACILE, CON UNA POSIZIONE DI GUIDA COMODA. NOTEVOLI ANCHE LE INCLINAZIONI POSSIBILI GRAZIE ALLE GOMME MONTATE: PIRELLI MT 28 ALL'ANTERIORE E MT 31 DIETRO. IL MOTORE È UN MONOCILINDRICO DUE TEMPI RAFFREDDATO A LIQUIDO CON INDUZIONE LAMELLARE E VALVOLA APTS ALLO SCARICO



L'ARMATA GILERA

PROVA TOTALE DI GRUPPO

che però vanta una scelta accessoristica di prim'ordine che la rendono più adatta all'impiego fuoristradistico come forcella, cerchi anodizzati (con la finezza del forcellone e dei foderi della forcella nello stesso colore), un compatto ma più efficace paracaratter, un pratico portadocumenti sul dorso del serbatoio ed una capace borsetta portattrezzi dietro alla «furba» sella a sganciamento rapido. Tutte le macchine sono dotate di dispositivo di sicurezza collegato alla stampella laterale.

COMANDI

QUALITATIVAMENTE eccellono i comandi della KK e KZ per qualità ed esecuzione, soprattutto di quelli a pedale, con pedane ben conformate e supportate da apposite piastre in lega leggera (anche per il passeggero). Le enduro invece, per quanto adottino unità funzionali, peccano tuttavia dal punto di vista esecutivo e se le leve di cambio e freno in «ferraccio» piegato possono essere tollerate sulla RC Rally, sulle più raffinate ed eleganti Fast Bike, RRT e ER, stonano un poco.

Omogenea invece la qualità dei nuovi ed originali blocchetti elettrici al manubrio realizzati in esclusiva per la Gilera. Sono piuttosto funzionali ed hanno disposizione classica: avviamento e pulsante di sicurezza sulla destra, ed interruttore generale delle luci, devioluci, lampeggio, avvisatore acustico e slitta degli indicatori di direzione sulla sinistra. Il manubrio delle due sportive è in fusione di alluminio, mentre per le altre è in acciaio.

Tutti i rubinetti del carburante sono facilmente utilizzabili, (soprattutto quelli a manopola delle sportive stradali), mentre un po' meno fruibili sono quelli dello starter per le partenze a freddo, dislocati direttamente sui carburatori. Per tutte c'è solo la stampella laterale, senz'altro fruibile, ma l'avremmo preferita con maggior inclinazione.

STRUMENTAZIONE

LE SEI macchine della nostra prova dispongono di un cruscotto completo ed efficiente, oltre che ben leggibile. Le nostre preferenze vanno alla strumentazione a «trittico» delle due sportive, ispirata a quella della Honda VFR 750 F. Oltre a tachimetro/contachilometri, contagiri, e termometro del liquido refrigerante, comprende una serie di spie luminose per luci, abbagliante, indicatori di direzione, folle, riserva, carburante e lubrificante.

Riuscita è pure la strumentazione della RC Rally, con strumenti di foggia pentagonale comprendenti: tachimetro, termometro del liquido refrigerante, orologio

digitale al quarzo, ed una serie di spie luminoso per folle, abbagliante, indicatori di direzione e riserva lubrificante. Non condividiamo la scelta di non equipaggiare questa «enduro specializzata» anche col contagiri, che spesso è ritenuto superfluo su tale tipo di macchine: il motore è infatti brillantissimo e ruota agevolmente al di sopra dei 10000 giri, per cui sarebbe meglio poterlo sempre tenere sotto controllo.

Per quanto sia il più completo del lotto, il singolare cruscotto che equipaggia Fast Bike RRT ed ER, ci soddisfa poco sul piano estetico. Troppo tondi e grossi sono infatti i due elementi circolari comprendenti tachimetro e contagiri, che inglobano due piccoli strumenti per il livello del carburante e la temperatura del liquido refrigerante, più le spie luminose per folle, abbagliante, indicatori di direzione e riserva lubrificante.

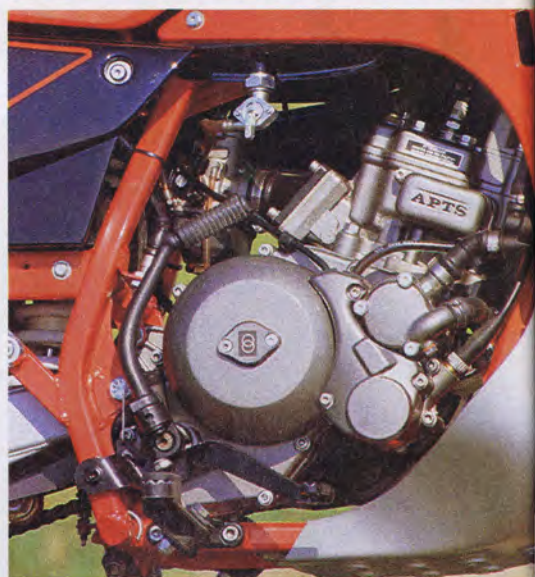
La stabilità degli indici è in linea generale discreta, mentre in fatto di precisione eccelle il tachimetro della Rally, seguito da quelli di ER, RRT e Fast Bike. Precisissimo è il contagiri delle sportive, ed elevato l'errore delle enduro che sbagliano in media di 500 giri.

POSIZIONE DI GUIDA

LE DIFFERENZE di impostazione in sella fra le varie macchine sono bene evidenziate sin dal primo esame visivo dalle loro forme. Le più equilibrate sono senza dubbio le «intermedie» come ER, Fast Bike e RRT, nelle quali ci si inserisce bene e si sta col busto correttamente eretto, le braccia distese verso il manubrio né troppo ampio né troppo stretto. Si può sedere abbastanza avanti grazie a pedane ben dislocate (dotate di gommino asportabile) ed alle azzeccate sagomature sui fianchi del serbatoio nelle quali si inseriscono automaticamente anche le ginocchia dei più lunghi. La sella è inoltre decisamente morbida e le pedane ben centrate. Le selle sono poste ad una altezza da terra estremamente ridotta per la Fast Bike ed ancora abbordabile dai più piccoli anche per le due enduro.

Estremamente gustosa anche la posizione di guida offerta dalla Rally, nella quale ci si inserisce profondamente e ci si aggancia bene al serbatoio, che ha però il difetto di costringere in una posizione un pelo più arretrata del lecito. La sella è molto alta e l'imbottitura del posto guida poco cedevole. Le pedane sono centrate ed il manubrio piacevolmente ampio per aiutare nella guida sui percorsi più difficili.

Decisamente sportiva è invece l'impostazione offerta da KZ e KK, sulle quali si siede molto arretrati e si sta sbilanciati in avanti con le braccia distese verso il compatto manubrio in due pezzi che ▶





LA RRT È QUELLA CHE PIÙ CI HA AFFASCINATO SUL PIANO STILISTICO, POICHÈ RAPPRESENTA UN EQUILIBRATO MIXAGE FRA I LOOK DELLA GRANTURISTICA E DELLA ENDURO



LA STRUMENTAZIONE, IDENTICA A QUELLA DI ER E FAST BIKE, NON HA UN ASPETTO FASCINOSO MA È ESTREMAMENTE COMPLETA. IL MOTORE FRA LE TRE GILERA «INTERMEDIE» È QUELLO CHE HA FORNITO LE MIGLIORI PRESTAZIONI, PUR ESSENDO UGUALE A QUELLO DI ER E FAST BIKE



IL TELAIÒ È IDENTICO A QUELLO CHE EQUIPAGGIA ER E FAST BIKE, COME PURE L'IMPIANTO FRENANTE, DI TIPO IBRIDO, A DISCO ALL'AVANTRENO ED A TAMBURO MONOCAMMA AL RETROTRENO



L'ARMATA GILERA

PROVA TOTALE DI GRUPPO

spinge un po' sulle palme delle mani, e le gambe contratte sulle pedane alte ed arretrate. Peccato solo che le incavature sui fianchi del serbatoio, non combacino perfettamente con le ginocchia dei piloti più lunghi.

COMFORT

SE NON fosse per la scarsa accessibilità ai piloti di bassa statura, nella globalità delle situazioni e differenti utilizzazioni preferiamo la RC Rally, seguita dalla RRT e poi dalla ER, dalla Fast Bike e dalle due sportive. Questa è infatti la «graduatoria» di massima emersa in 12.000 km di prove. Ma andiamo con ordine.

Soprattutto nella marcia cittadina ed in quella fuoristrada su qualsiasi percorso, spicca infatti la Rally per la taratura morbida (nella prima fase) delle sue sospensioni a lunga escursione, che risultano ottime incassatrici delle buche più profonde e delle asperità più accentuate, che vengono digerite d'autorità. La Rally resta divertente anche nell'impiego disimpegnato, nella passeggiata sul misto asfaltato, e pone qualche limite solo nella marcia ad elevata velocità, ove pur non accusando inferiorità rispetto alle enduro più tranquille, non offre alcun riparo aerodinamico ed ha la sella dura che amplifica la trasmissione di vibrazioni dal sottosella. Agile e maneggevole nonostante il baricentro alto, la Rally è una grintosa tutto terreno facile anche per «farsi le ossa» nel fuoristrada più spinto.

La RRT Nebraska rappresenta senza dubbio la scelta più azzeccata in tema di ecletticità di utilizzazione. Multiimpiego per eccellenza, si adatta con grande naturalezza alle pieghe notevolissime sia in circuito che sul misto stretto, magari di montagna. Riesce ad affrontare i percorsi cittadini con pavé, selciati e rotaie dei tram che digerisce con estrema disinvoltura, ed anche avventurandosi nel turismo a largo raggio, permette di mantenere ottime medie senza rannicchiarsi dietro alla strumentazione, grazie alla sua carenatura integrale ed all'accenno di cupolino che è in grado di togliere quel tanto di carico aerodinamico su busto e collo, per consentire di macinare centinaia di chilometri senza precoce stress. Inoltre le vibrazioni, avvertibili su pedane e manubrio, sono di livello inferiore rispetto alla Rally.

Le stesse considerazioni fatte per la RRT, possono essere trasferite alla ER, l'enduro Gilera di centro gamma, che risulta soltanto un pelo meno protettiva nel cupolino e dunque più limitata nel turismo su vasto raggio. La guida è sempre facile e disinvolta anche se come per la RRT, la duttilità di manovra è meno accentuata che non sulle altre enduro e sportive. Le vibrazioni restano

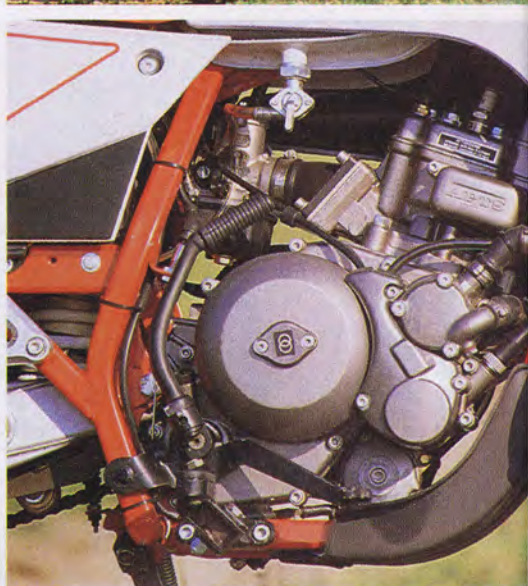
avvertibili dai 6000 giri in su, soprattutto sul manubrio. Le sospensioni sono ben tarate e tutt'altro che flaccide ed impongono un certo lavoro di braccia nel fuoristrada brillante.

La Fast Bike ha un alto contenuto di ecletticità di impiego anche se risulta un pelo più sbilanciata verso l'utilizzazione stradale. Facilissima da condurre e lievemente più maneggevole di ER e RRT, offre un buon comfort, anche se le sospensioni offrono una minor escursione e quella posteriore è decisamente rigida. È adattissima soprattutto all'impiego su strada asfaltata, o per divertirsi con pieghe da capogiro in pista o sui percorsi «guidati». Nell'impiego cittadino vengono fuori le lievemente minori doti incassatorie delle sospensioni, mentre ciò non impedisce di avventurarsi nel fuoristrada con grande soddisfazione, ed un buon controllo del veicolo anche per i neofiti. La protezione aerodinamica non è del livello offerto dalla RRT, ma il piccolo scudo portafaro permette un minimo di riparo se ci si accuccia. Fra le macchine provate ha il tasso di vibrazioni e risonanze più elevato, su pedane, sottosella e manubrio, dai 6000 giri in su, con un picco ad 8000 giri.

Ed arriviamo alle due stradali sportive che, pur offrendo una posizione di guida «sui generis», risultano piacevoli ed azzeccate solo nelle sparate sul misto o magari per qualche puntatina in pista, mentre nel diporto normale, non si potrà fare a meno di accusare l'eccessiva rigidità delle sospensioni, amplificate dalla sella di imbottitura troppo compatta, mentre soprattutto nella marcia cittadina o sul misto stretto, magari in discesa e col passeggero a bordo, tutto il carico grava sugli avambracci e sulle palme delle mani col risultato di stress ed indolenzimenti precoci. Macchine come la KK e KZ così sembrano fatte per i lunghi trasferimenti autostradali, dove potrebbero tenere medie incredibili, ed è un peccato che nel nostro paese, dove è possibile tuttavia entrare in autostrada con un vecchio «vespone» che fa a malapena gli 80 all'ora, a macchine così brillanti non sia concesso tanto. Le vibrazioni (da 6500 giri su sottosella e manubrio) sono meno evidenti che non sulle colleghe più eclettiche, ma comunque sempre più avvertibili della «vecchia» RV 125, che in questo senso resta il miglior punto di riferimento.

MOTORE

LA BASE meccanica che accomuna le sei splendide macchine impegnate nella nostra prova ha fornito prestazioni di livello superiore, e comunque sempre omogenee sia pur nella molteplicità delle versioni. Pur se l'avviamento elettrico (optional) è sempre una grande comodi-▷

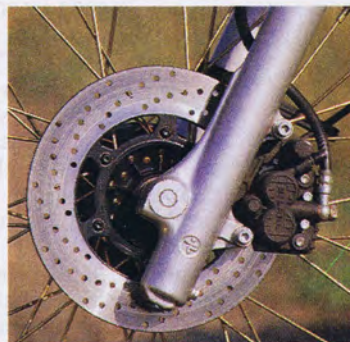




LA ER 125 È UNA ENDURO DI GUSTO CLASSICO MA NON PRIVA DI UNA CERTA PERSONALITÀ. HA UNA COLORAZIONE ORIGINALE, UNA OTTIMA CICLISTICA ED UN PROPULSORE BRILLANTE E PARCO



IL CRUSCOTTO È QUELLO GIÀ IMPIEGATO SULLA PRECEDENTE PRODUZIONE ENDURO GILERA, COMPOSTO DA DUE GROSSI STRUMENTI CIRCOLARI DALLA COMPLETA DOTAZIONE. IL DISCO ANTERIORE È DA 240 MM Ø



IL MOTORE DELLA ER È PRESSOCHÈ IDENTICO A QUELLO CHE EQUIPAGGIA RRT E FAST BIKE, COME PURE LA CICLISTICA, INCENTRATA SU DI UN TELAIO MONOCULLA SDOPPIATA, CON UN GROSSO TRAVE SUPERIORE. AL RETROTRENO NON MANCA LA SOSPENSIONE MONOAMMORTIZZATORE AD ARTICOLAZIONE PROGRESSIVA, MENTRE IL FRENO È UN TAMBURO MONOCAMMA AD AZIONAMENTO MECCANICO



L'ARMATA GILERA

PROVA TOTALE DI GRUPPO

tà, anche nelle versioni con kick-starter non abbiamo mai accusato problemi di sorta né a caldo né a freddo. Anche nelle versioni più spinte si tratta di motori che erogano la potenza con disinvoltura, urbanamente, con una piena ma poco dirompente tonalità di scarico, anche se al prezzo di una più elevata rumorosità meccanica. Sono motori accomunati da un caparbio temperamento, generalmente con una netta entrata in coppia agli intermedi.

Lievemente superquadri (rapporto corsa/alesaggio 0,9) hanno fornito un ampio spettro di prestazioni: dai circa 147,1 kW (200 CV/litro) della KK e KZ, ai più tranquilli 113,2 kW (154 CV/litro) della ER e con conseguenti ampie «proposte» di caratteristiche fondamentali, come si può meglio vedere nella tabella relativa che pubblichiamo.

EROGAZIONE

NON C'È davvero che l'imbarazzo della scelta. Analizzando i grafici che pubblichiamo a corredo di queste note, si evince come ci troviamo di fronte a curve di erogazione della stessa famiglia, cioè piuttosto ampie e lineari, (attaccano tutte più o meno da 2000 ÷ 2500 giri a tutta apertura) e che poi procedono con progressione pressoché omogenea, salvo una lieve flessione localizzata attorno ai 6000 giri.

Sorprendentemente la più lineare è quella della relativamente spremuta RC Rally, che mantiene una pendenza pressoché costante su tutto l'arco di erogazione, con una evidente entrata in coppia a tre/quarti dell'escursione (poco dopo i 7000 giri, sul grafico) e si spinge poi d'autorità sin verso gli 11000 giri. Apparentemente sembra un motore pigro quando è «sotto coppia», ma se si fanno confronti, si verifica che il recupero di giri è in effetti vigoroso. È piacevolissimo quando entra in coppia, dove la tonalità di scarico si fa più grintosa e metallica. Subito dopo la progressione è notevole, ma insistendo in fuorigiri, «fa il muro», la curva di coppia cala rapidamente e si mette a «fare il quattro tempi» nelle marce basse, spernacchiando allegramente. È un motore che merita la massima considerazione poiché per la potenza massima è secondo soltanto alle KK e KZ, ma è anche stato quello che ha più sofferto di problemi di carburazione ai 2500 metri di altitudine del passo del Gran S. Bernardo.

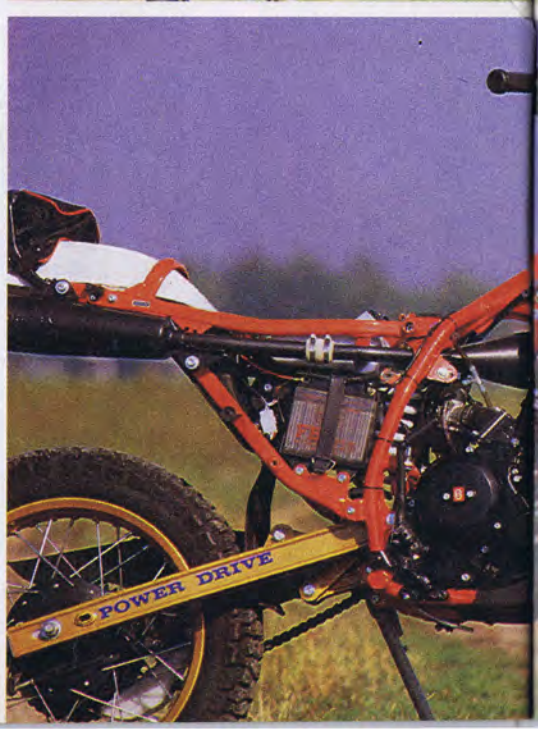
Un po' meno potenti e lineari sono risultati i tre propulsori quasi gemelli, le cui differenze di rendimento dovute oltre che alla struttura di contorno, rientrano anche nei confronti delle fluttuazioni dovute alle tolleranze di produzione. Il più potente con 20,7 CV è risultato quello della Fast Bike, seguito a ruota dalla

RRT con 20,4 CV e quindi dalla enduro ER con 19,2 CV: valori tutti ottenuti ad un regime di poco superiore ai 9000 giri. Più pulita e lineare la curva della Fast Bike anche se con un netto ammanco poco prima dell'entrata in coppia, mentre più tormentate sono le curve di RRT ed ER.

Meno brillante in basso della RC Rally, la Fast Bike si disimpegna bene comunque ai regimi intermedi e fornisce una risposta pronta già attorno ai 4500 giri. L'entrata in coppia si verifica attorno ai 6000 giri ed a 7500 giri si avverte un ulteriore impulso in avanti. La rapportatura lunga fa sì però, che viaggiando magari in coppia ed a busto eretto, spesso con le sesta non si riescano a superare i 6000 ÷ 6500 giri senza scalare e spremere a fondo la quinta, e questo vale anche per RRT ed ER. Che la ER sia un pelo meno pronta nel rispondere all'acceleratore, lo si può avvertire ma tutto viene compensato dalla apparente miglior regolarità in basso e dalla miglior predisposizione ad accettare la piena apertura senza rifiuti di carburazione sin dai 2500 giri.

Anche la RRT rientra nelle considerazioni precedentemente fatte per la curva di erogazione di Fast Bike e ER, ma nell'utilizzazione sembra abbia una miglior predisposizione a distendersi in allungo: considerazioni queste che dimostrano come anche nell'ambito di una stessa categoria di motori con specifiche di progetto analoghe, sia difficile ottenere prestazioni sempre coincidenti. Un altro elemento che può spiegare certe lievi differenze di rendimento sul banco risiede nel fatto che abbiamo sottoposto a verifica strumentale e prova al banco le macchine, come è nostra abitudine, solo alla fine dei citati stressanti 12.000 km di collaudi (come dimostrano anche lo spostamento verso l'alto dei regimi di potenza massima che abbiamo verificato al banco, rispetto a quelli dichiarati) e dalle influenze delle sevizie subite: a questo proposito possiamo ben dire che i sei propulsori hanno dimostrato una grande affidabilità e soprattutto costanza di rendimento.

Concludiamo con le due sportive, la KK e la KZ, che per quanto dovrebbero fornire caratteristiche di erogazione coincidenti (la potenza massima trovata in entrambi i casi è superiore ai 24 CV alla ruota, con un lieve vantaggio per la KZ vicina ai 25 CV alla ruota) ma in effetti, nella nostra prova la KK ci è sembrata meno pronta all'apertura dell'acceleratore rispetto alla KZ che è risultata più pronta nella fascia intermedia di utilizzazione. Anche in questo caso le due curve di erogazione sono praticamente coincidenti come profilo. Appena più recalcitranti ai bassissimi regimi (per la notevolmente più lunga rapportatura





LA GRINTOSA ED ESSENZIALE LINEA DELLA RC RALLY È DOMINATA DAL VOLUMINOSO SERBATOIO DA 21 LITRI. IL CRUSCOTTO È RIUSCITO ED ORIGINALE



IL MOTORE DELLA RC RALLY È STATO UN PO' LA SORPRESA DI QUESTA PROVA: POTENTISSIMO E CON UNA GRANDE ESTENSIONE IN ALTO, È TUTTAVIA PIENO DI SOSTANZA ANCHE AI BASSI COME HANNO CONFERMATO LE NOSTRE PROVE DI ACCELERAZIONE E RIPRESA.



IL TELAIO DELLA RALLY È COMPLETAMENTE DIFFERENTE DA QUELLO DELLE ALTRE ENDURO, ESSENDO STATO STRUTTURATO PER UN IMPIEGO PIÙ ESASPERATO. L'IMPIANTO FRENANTE È DI TIPO MISTO, CIOÈ CON UN DISCO ALL'AVANTRENO ED UN TAMBURO AL RETROTRENO



L'ARMATA GILERA

PROVA TOTALE DI GRUPPO

finale rispetto alle enduro), i due monocilindrici sportivi, accettano la piena apertura da 3000 giri ed entrambi sono caratterizzati da due ulteriori robusti impulsi in avanti dopo l'entrata in coppia (a 6500 giri) che si verificano a 7500 ed a 8500 giri. Oltre i 10000 di strumento è inutile insistere.

VELOCITÀ MASSIMA

TUTTE LE macchine della prova hanno raggiunto prestazioni velocistiche di prim'ordine nei relativi ambiti di categoria. Al vertice ovviamente KK e KZ, con un lieve vantaggio per la prima che può distendersi a sfruttare a fondo la sua aerodinamica, cogliendo 154,220 kmh contro i 152,616 della KZ. Più distanziate naturalmente le altre ma tutte abbondantemente oltre i 130 kmh affettivi. In vetta, a sorpresa, la RC Rally con oltre 134 kmh, seguita nell'ordine da Fast Bike, RRT ed ER. Ad esclusione di KK e KZ, la velocità di punta si coglie in spazi brevissimi, inferiori ai 1400 metri, mentre per le due sportive bisogna accucciarsi bene dietro al pur protettivo cupolino (le macchine hanno una aerodinamica ottimizzata solo col pilota a bordo) ed insistere per oltre 1800 metri.

RIPRESA

ANCHE IN questo ambito ha sorpreso ancora la RC Rally, l'unica a scendere sotto al muro dei 20" netti sui 400 metri nel rapporto più lungo, seguita dalla KZ 125 e dalla KK che come abbiamo già anticipato è risultata un po' più pigra della sorella quasi gemella agli intermedi. Più distanziate, ma con prestazioni relative molto vicine fra loro sono nell'ordine, come si vede nelle nostre tabelle, Fast Bike, RRT ed ER.

ACCELERAZIONE

IN QUESTO caso la generosità della RC Rally nulla ha potuto contro la potenza e l'aerodinamica delle KZ e KK, con un lieve vantaggio per la prima che ha spuntato un eccellente 15"81 sui 400 metri da fermo con velocità di uscita di oltre 133 all'ora. Lievemente distanziata la KK che, va ricordato, accusa però un peso di una decina di kg in più. Distanziata di circa 1" dalle sportive è la RC Rally, che esce dal quarto di miglio ad oltre 117 kmh, e sempre vicinissime le prestazioni nell'ordine di Fast Bike, RRT ed ER, orbitanti attorno ai 17"40.

CONSUMO

LA LEGGERA e tranquilla ER enduro, è risultata la più parca nei consumi, sia

nelle prove a velocità costante ove ha spuntato quasi 30 km/litro a 60 kmh e 22,5 km/litro a 90 kmh, sia sui «percorsi tipo» con l'uso del cambio. In media con la ER si percorrono circa più di 20 km/litro, ma è facilissimo fare meglio sfruttando meno la meccanica.

Al secondo posto e quasi a pari merito troviamo KK e KZ con quasi 20 km/litro, ma con le quali (essendo macchine di indole sportiva invogliano a godersi il motore) è facile scendere ad una media di 17-18 km/litro e spremendo al limite la meccanica, si arriva ai 15 km/litro.

Una prestazione analoga con una media di consumo di circa 19 km/litro è appannaggio di Fast Bike ed RRT, mentre, come era lecito attendersi un po' per la rapportatura più corta, un po' per la peggior aerodinamica, ed il motore che ama ruotare a regimi molto elevati, i valori peggiori sono appannaggio della RC Rally, che fornisce una percorrenza media di 18 km/litro, ma con la quale si scende facilmente sui 15 km/litro e spremendo la meccanica al limite si arriva anche a 13,6 km/litro.

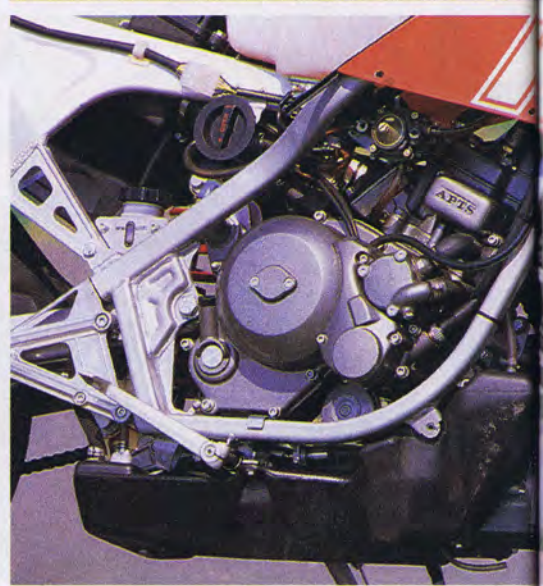
Nel consumo del lubrificante i valori peggiori sono stati ottenuti dalla Rally con 990 cm³, quindi KZ e KK con 810 ÷ 820 cm³ di olio a testa, seguiti da RRT con 740, dalla ER con 710 ed infine dalla Fast Bike, con 700 cm³. In generale si tratta di consumi di lubrificante migliori della media, mentre per il consumo di carburante i valori ottenuti dalla Gilera si collocano su livelli medio-bassi.

Per quanto riguarda l'usura delle coperture infine, abbiamo verificato come le Pirelli Zeta della KK e KZ abbiano sopportato meglio gli stress della nostra prova, mentre le tassellate MT 40 delle enduro hanno sofferto maggiormente del trattamento su strada e fuoristrada. I più «solidi» di tutti sono stati gli scolpiti Pirelli MT 28/31 della Fast Bike.

FRIZIONE

IN TUTTI i casi la frizione ha mostrato caratteristiche operazionali e funzionali di prim'ordine tanto che le lievi differenze di comportamento sono date dal lievemente differente precarico fra le stradali e le sportive e per i differenti passaggi dei cavi di comando. In generale si tratta di unità resistenti e modulabili oltretutto contraddistinte da mancanza di difetti accessori come trascinamenti o incollaggi.

Le lievi differenze di comportamento risiedono in prima istanza nella minor dosabilità ed efficacia (oltre a qualche strappo) per KK e KZ (come abbiamo potuto ben verificare affrontando impervi sterrati di montagna), rispetto alla maggior duttilità dei comandi delle altre versioni.

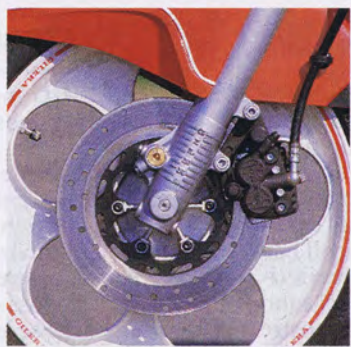
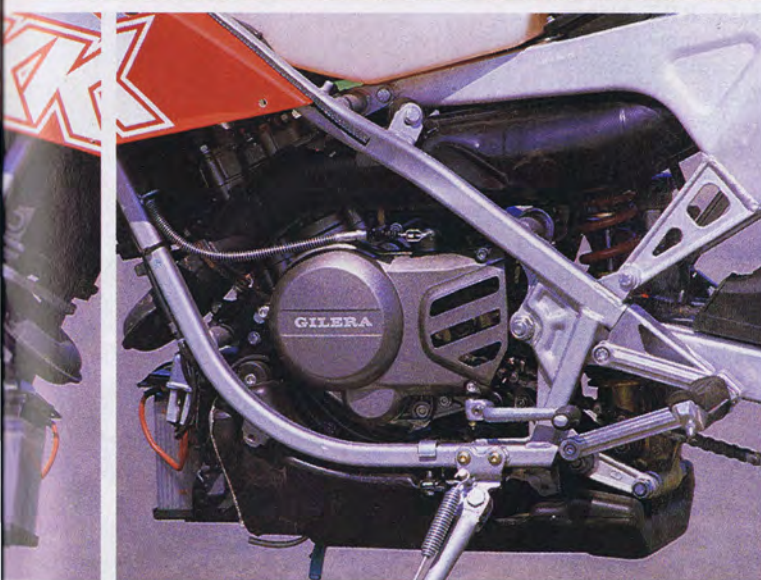




COMPLETAMENTE AVVILUPPATA IN UNA MODERNA CARENATURA INTEGRALE, LA GILERA KK HA UN ASPETTO DECISAMENTE «RACING», SOTTOLINEATO DALLA VERNICIATURA ROSSO FUOCO



IL PONTE DI COMANDO È DI GRANDE EFFETTO, ARRICCHITO DA UN RIUSCITO CRUSCOTTO A TRITTIKO, CON TACHIMETRO, CONTAGIRI, TERMOMETRO ACQUA ED UNA SERIE DI SEI SPIE LUMINOSE. IL DISCO ANTERIORE È DA 240 MM Ø



ESTREMAMENTE REDDITIZIA IN PISTA, LA KK HA UNA CICLISTICA DI PRIMORDINE E SOPRATTUTTO UNA MECCANICA SOFISTICATA SOTTO IL PROFILO TECNICO, E DALLE PRESTAZIONI ESUBERANTI: QUASI 24,5 CV ALLA RUOTA. COME SI VEDE NELLE DUE IMMAGINI QUI SOPRA, SOTTO AL PROPULSORE È STATO PREVISTO UN SERBATOIO AUSILIARIO DEL CARBURANTE, MENTRE DAVANTI È STATA POSIZIONATA LA BATTERIA PER ABBASSARE IL BARICENTRO. ANCHE IL FRENO POSTERIORE È A DISCO



L'ARMATA GILERA

PROVA TOTALE DI GRUPPO

CAMBIO E TRASMISSIONE

IN TUTTI i casi la trasmissione si è confermata a prova di bomba: anche sottoposta ad un impiego particolarmente duro ed a volte — non lo nascondiamo — invero anomalo, non ha accusato accumuli di giochi.

Il cambio è in tutti i casi spaziatto bene nelle prime marce, ma in genere quinta e sesta sono troppo distese e limitano le altrimenti buone capacità di recuperare giri del propulsore. La manovrabilità della leva è ottima anche se la escursione è un po' ampia. Buona la silenziosità come pure la precisione, anche a dispetto di una certa generale tendenza all'irruvidimento a caldo.

GUIDA

QUESTE Gilera sono macchine soprattutto sicure ed equilibrate, ed anche se date in pasto ad un neofita sapranno regalare tante soddisfazioni, mantenendo un elevato margine di sicurezza per compensare eventuali momenti di emergenza. Facili ed intuitive sono veicoli ben gestibili anche nelle versioni più specializzate. In termini di agilità più efficaci sono le KK e KZ, come dimostrano le nostre prove slalom, anche se richiedono nelle manovre un impegno più elevato di «colleghe e parenti».

Si tratta di sportive di razza caratterizzate da un comportamento da macchine per professionisti anche se ben comprensibili per la massa. Docili ai comandi forniscono un buon equilibrio anche negli inserimenti di forza nelle curve strettissime. Soltanto se guidate ad elevate andatura, senza particolare impegno e concentrazione da parte del pilota possono dare la sensazione di peccare di decisione nella fase di identificazione della traiettoria, per cui bisogna ricordare che se le si vogliono portare a certi limiti vanno sempre condotte con determinazione, guidando di forza, con armonici spostamenti del corpo.

Le enduro sono ancor più facili, divertenti e ben gestibili da chiunque. Abbiamo particolarmente apprezzato Fast Bike ed RRT per il loro equilibrio e la notevole efficacia sia su asfalto che fuoristrada, mentre ER e soprattutto RC Rally le abbiamo apprezzate sullo sterrato compatto e nell'impiego spinto su pista crossistica.

Come abbiamo premesso in questa prova comparativa abbiamo voluto verificare le capacità di adattamento di ogni macchina agli impieghi più disparati e ci siamo sorpresi non poco nel verificare come le macchine più marcatamente caratterizzate fuoristradisticamente, si siano dimostrate gustosissime ed efficaci (come dimostrano anche i non eccessivi divari accusati nei tempi sul giro ad

Imola) anche in circuito chiuso. Al contrario ciò non è avvenuto per le sportive che, impiegate su tortuose mulattiere in Valle D'Aosta e sul fondo viscido, hanno accusato un netto ritardo per l'incapacità di adattarsi ad un passo dignitoso a causa delle loro caratteristiche strutturali come la ridotta luce e terra e gli scarsi bracci di leva offerti dal manubrio. Per cui se proprio non si sposa decisamente la pratica sportiva stradale (e solo quella!) la scelta per il futuro sarà giustamente sempre più indirizzata verso l'eclettismo puro caratteristico delle enduro dell'ultima generazione (senza tralasciare proposte «furbe» come la Fast Bike) che sanno digerire più che dignitosamente anche l'impiego sui nastri di asfalto.

STABILITÀ

L'EQUILIBRIO messo in mostra dalla Fast Bike o, per spostarci maggiormente verso il fuoristrada, dalla RRT Nebraska, ci ha veramente affascinato. Con le gomme che queste macchine si trovano sotto, sono infatti in grado di affrontare brillantemente qualsiasi terreno o situazione. In particolare la Fast Bike offre una guida gustosa e duttile pure su asfalto, ed anche se le sospensioni risultano un po' brusche e vanno spesso a fondo corsa per la minor escursione fuoristrada, non ne pregiudicano del tutto la godibilità. La stabilità anche sui curvoni veloci è sempre ottima e soltanto in piena velocità in rettilineo diventa sensibile di sterzo alle malformazioni del fondo amplificate dall'alleggerimento dovuto all'assetto a «vela» che assume il pilota.

Decisamente meglio la situazione per la RRT che è meno critica e sensibile di sterzo, grazie alla miglior protezione aerodinamica offerta dal cupolino, ed al fatto che questi sia fissato al corpo macchina e non gravi dunque sullo sterzo. La precisione direzionale è dunque buona, come pure la stabilità sul veloce, a parte la più ampia escursione delle sospensioni che può condurre a qualche lieve ondeggiamento in presenza di ampie malformazioni longitudinali al fondo.

Ottima la tenuta garantita dagli MT 40 (e questo vale sia per la ER che per la Rally) che pur non garantendo le stesse sicurissime ed incredibili inclinazioni degli MT 28/31 della Fast Bike, permettono spesso di arrivare a strisciare con le pedane, pur producendosi in progressivo, ma sincero sovrasterzo. Buona nelle inversioni rapide di inclinazione è la ER che si appoggia su sospensioni lunghe ma solide. È un po' sensibile di sterzo alle alte velocità ma anche se non manca qualche lieve oscillazione, risulta tuttavia divertente e godibile soprattutto sullo sterrato dove affatica molto meno di parecchie colleghe.

Inutile dire che la Rally si è dimostrata ▷

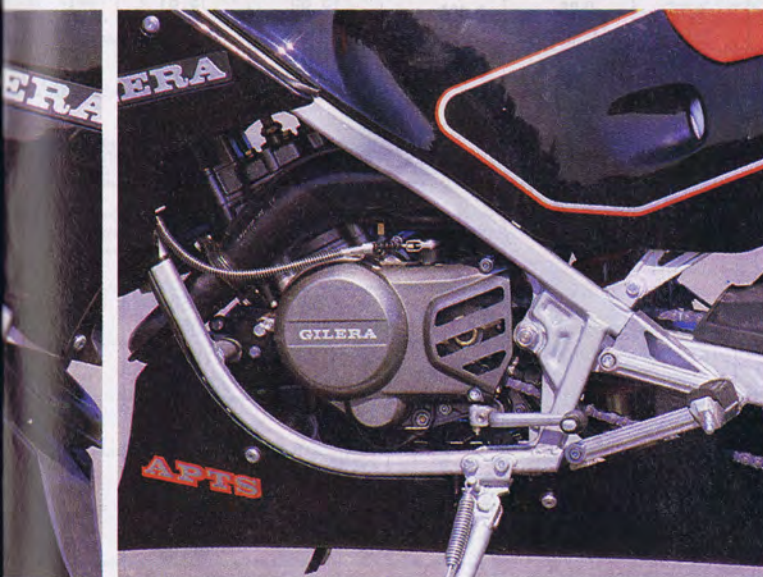




LA FONDAMENTALE DIFFERENZA
FRA LA KK E LA KZ RISIÈDE NELLA
PARZIALE CARENATURA DI
QUEST'ULTIMA, CHE LASCIA BENE IN
VISTA IL MOTORE



LA STRUMENTAZIONE A TRITTIKO È
IDENTICA A QUELLA DELLA KK, COSÌ
COME IL FRENO A DISCO
ANTERIORE CON PINZA A DOPPIO
PISTONCINO, ED IL DISCO
POSTERIORE DA 230 MM Ø



PUR ESSENDO MECCANICAMENTE E CICLISTICAMENTE IDENTICA ALLA KK, IN TERMINI DI PRESTAZIONI EFFETTIVE
LA KZ HA SPUNTATO I VALORI MIGLIORI DEL GRUPPO, CONSEGUENZA DI UNA POTENZA RILEVATA AL BANCO
PIÙ ELEVATA E PROSSIMA AI 25 CV NETTI ALLA RUOTA: IL FATTO È SPIEGABILE CON LE FLUTTUAZIONI DOVUTE
ALLE TOLLERANZE DI PRODUZIONE



L'ARMATA GILERA

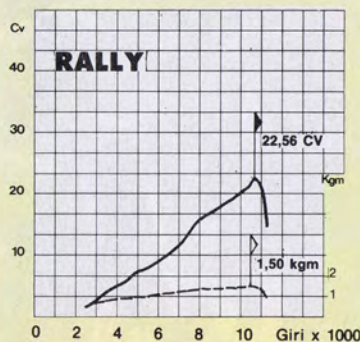
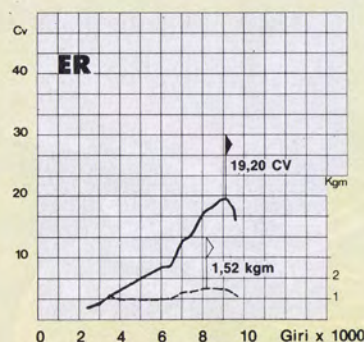
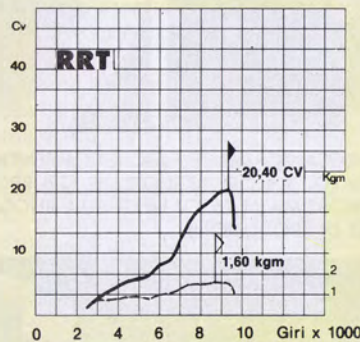
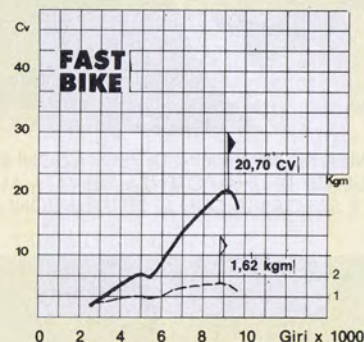
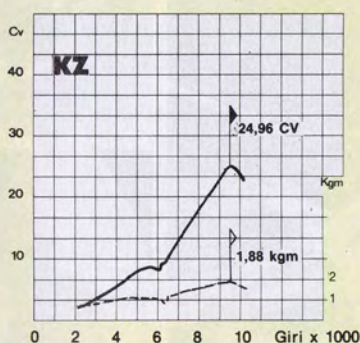
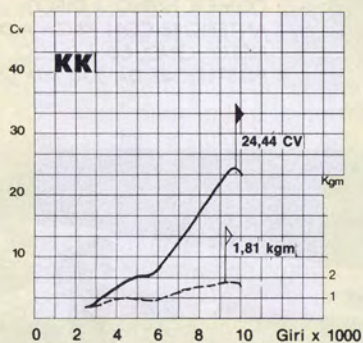
PROVA TOTALE DI GRUPPO

LA RISPOSTA AL BANCO

	KK	KZ	Fast Bike	RRT	ER	Rally
Rapp. motore/banco	4,76	4,76	4,97	4,97	4,97	5,79
Braccio (mm)	716	716	716	716	716	716
Temperatura (°C)	40	18	30	31	31	30
Pressione (kPa)	101,6	102,4	101,6	101,6	101,6	101,6
Umidità relativa (%)	40	68	42	37	40	42
Fattore di correzione	1,029	0,993	1,026	1,029	1,029	1,026
Potenza massima alla ruota kW (CV)/giri	17,97(24,44) 9750	18,35(24,96) 9500	15,22(20,70) 9200	15(20,40) 9300	14,11(19,20) 9100	16,58(22,56) 10700
Coppia massima alla ruota Nm (kgm)/giri	17,75(1,81) 9300	18,84(1,88) 9500	15,89(1,62) 8800	15,69(1,60) 8700	14,91(1,52) 8250	14,71(1,50) 10500

I DATI DICHIARATI DALLA CASA

	KK	KZ	Fast Bike	RRT	ER	Rally
Potenza massima all'albero (CV/giri)	26 9250	26 9250	25 8750	25 8750	25 8750	25 9250
Coppia massima all'albero (kgm/giri)	26 9250	2,1 9000	2,1 8500	2,1 8500	2,1 8500	2,05 9000



VELOCITÀ

	KK	KZ
Dichiarata (km/h)	148	148
Effettiva (km/h)	154,220	152,616
Indicazione tachimetro	~ 165	~ 165
Indicazione contagiri	9800	9700

ACCELERAZIONI

DISTANZA	TEMPO (sec)/VELOCITÀ D		
	KK	KZ	Fast Bike
0-100 m	6''46 81,996	6''43 82,269	6''81 78,888
0-200 m	10''06 111,444	10''02 112,116	10''73 98,806
0-300 m	13''09 125,316	13''05 125,940	14''14 109,809
0-400 m	15''86 132,800	15''81 133,181	17''35 114,907
0-1000 m	31''31 146,110	31''28 145,560	35''08 124,113

RIPRESA DA 50 KM/H NEL

DISTANZA	TEMPO (sec)/VELOCITÀ D		
	KK	KZ	Fast Bike
0-100 m	6''52 59,808	6''50 60,910	6''44 64,707
0-200 m	11''68 71,814	11''56 73,923	11''86 71,222
0-300 m	16''25 80,220	16''07 82,955	16''55 81,441
0-400 m	20''40 90,215	20''02 94,326	20''69 89,916
0-1000 m	40''39 118,616	39''83 119,299	41''78 106,221

PESO EFFETTIVO

	KK	KZ
In ordine di marcia (kg)	136,100	126,200
Peso dichiarato (kg)	122	116

PROVA FR

VELOCITÀ in km/h	SPAZIO		
	KK	KZ	Fast Bike
40	6,66	6,86	6,79
60	13,78	14,40	13,95
80	25,01	25,33	25,20
100	42,56	43,34	42,84
120	59,11	60,16	59,88
140	—	—	—
160	—	—	—

I NOSTRI RILEVAMENTI

MASSIMA

Fast Bike	RRT	ER	Rally
134	132	132	135
133,319	132,816	132,215	134,115
> 140	> 140	~ 140	> 140
8400	8300	8200	—

DA FERMO

USCITA (km/h) CON SOLO PILOTA

RRT	ER	Rally
6"81	6"83	6"48
78,599	77,615	79,222
10"74	10"78	10"28
97,149	96,195	101,176
14"18	14"25	13"61
108,116	107,887	111,399
17"39	17"49	16"72
114,181	112,887	117,198
35"22	35"39	34"16
123,099	122,599	126,221

RAPPORTO PIÙ LUNGO

USCITA (km/h) CON SOLO PILOTA

RRT	ER	Rally
6"48	6"51	6"35
63,816	62,615	62,669
11"86	11"91	11"48
70,220	69,157	75,880
16"62	16"69	15"94
80,615	78,881	83,116
20"85	20"99	19"91
87,236	86,259	93,634
41"99	42"36	40"69
104,000	103,800	109,660

TTIVO

Fast Bike	RRT	ER	Rally
137,500	136,700	138,700	129,900
118	118	119	115

ENATA

D'ARRESTO IN m

RRT	ER	Rally
7,11	6,99	6,95
15,45	14,57	14,26
26,03	25,77	25,60
44,01	43,25	43,16
61,81	61,15	61,05
—	—	—
—	—	—

SCARTI STRUMENTI

VELOCITÀ INDICATA (km/h)	40	60	80	100	120	140	160	180	200
KK	37,816	55,666	72,296	91,416	109,221	130,111	—	—	—
KZ	37,224	54,907	71,674	90,908	108,225	128,006	—	—	—
Fast Bike	37,961	55,919	65,221	94,116	112,396	—	—	—	—
RRT	36,474	54,816	64,316	92,913	111,476	—	—	—	—
ER	36,744	54,763	64,613	93,399	111,896	—	—	—	—
Rally	37,902	55,990	65,161	94,816	114,111	—	—	—	—

REGIME INDICATO (giri/')	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10000
KK	1991	2999	3989	5060	5993	7069	8078	9106	9896
KZ	2020	2916	3964	4881	5839	6888	7902	8909	9885
Fast Bike	2110	3222	4317	5411	6392	7481	8588	9681	—
RRT	2584	3499	4344	5492	6536	7589	8578	9686	—
ER	2371	3326	4378	5407	6362	7435	8519	9617	—
Rally	—	—	—	—	—	—	—	—	—

SPAZIATURA DEI RAPPORTI AL CAMBIO

MARCIA	VELOCITÀ AL TACHIMETRO* km/h/REGIME MOTORE DOPO IL CAMBIO MARCIA					
	KK (*Tirando a: 10000)	KZ (Tirando a: 9500)	Fast Bike (*Tirando a: 8500)	RRT (Tirando a: 8500)	ER (*Tirando a: 8500)	Rally (Tirando al max)
1.	55/7000	48/6600	39/6250	38/6000	38/6500	35/-
2.	79/7500	74/7200	58/6600	59/6600	57/6750	57/-
3.	104/8000	96/7500	78/7000	80/6900	78/7000	78/-
4.	127/8500	117/8000	98/7100	100/7000	98/7000	95/-
5.	151/8600	138/8200	120/7250	122/7100	120/7100	127/-
6.	165/(a 9800)	166/(a 9700)	> 140/(a 8400)	> 140/(a 8300)	~ 140/(a 8200)	> 140/-

PROVA RUMOROSITÀ

	KK	KZ	Fast Bike	RRT	ER	Rally
Scarico a 3 m (db/A)	84,5	84	82	80	78,5	79,5
Meccanica a 50 cm (db/A)	80,5	80,5	79,5	80	80,5	81,5
A 7 m in accelerazione da 2/3 (db/A)	90,5	90,5	88,5	89	89	92,5

LIVELLO SONORO CLACSON

	KK	KZ	Fast Bike	RRT	ER	Rally
A 3 metri (db/A)	101,5	101,5	92,5	92,5	99	90
A 20 metri (db/A)	79	79	75	84	83,5	71,5

PROVA DI MANEGGEVOLEZZA

	CON BIRILLI A 6 m		CON BIRILLI A 12 m	
	TEMPO	MEDIA (km/h)	TEMPO	MEDIA (km/h)
KK	6"51	33,180	6"58	65,654
KZ	6"36	33,962	6"89	62,699
Fast Bike	6"61	32,678	6"85	63,066
RRT	6"74	32,048	6"95	62,158
ER	6"66	32,432	7"03	61,451
Rally	6"34	34,069	6"91	62,518

DIAMETRO DI STERZATA

	A DESTRA (m)	A SINISTRA (m)
KK	6,47	5,73
KZ	6,40	5,54
Fast Bike	4,36	4,44
RRT	5,15	4,97
ER	4,25	4,51
Rally	5,35	4,78

I NOSTRI RILEVAMENTI

PROVA CONSUMO CARBURANTE (km/l)

SU PERCORSO TIPO

MOTO-PERCORSO	KK	KZ	Fast Bike	RRT	ER	Rally
Pista	14,950	15,066	16,100	15,899	16,775	13,666
Montagna	18,133	18,760	18,006	17,831	18,156	15,819
Autostrada	—	—	—	—	—	—
Città	19,022	19,333	18,313	18,055	19,415	17,335
Extraurbano	20,944	20,886	20,342	19,881	20,951	19,050
Economy run	28,766	28,102	25,649	23,954	27,716	21,856

A VELOCITÀ COSTANTE

	KK	KZ	Fast Bike	RRT	ER	Rally
60 km/h	29,761	29,625	27,816	28,116	29,911	24,239
90 km/h	22,221	21,633	20,933	21,816	22,569	19,665

COSÌ A IMOLA

	KK	KZ	Fast Bike	RRT	ER	Rally
Miglior tempo sul giro	2'44"16	2'43"98	2'49"87	2'51"11	2'51"86	2'50"96
Media (km/h)	110,878	110,999	107,151	106,374	105,910	106,468

CONDIZIONI METEO DURANTE I RILEVAMENTI VELOCISTICI

Pressione atmosferica: 101,1 kPa - Temperatura: 31 °C - Umidità relativa: 66% - Velocità del vento: 0,6 m/s - Densità carburante: 729 g/l - Temperatura del carburante: 30 °C.

LA NOSTRA PAGELLA

	KK	KZ
Linea.....	30	28
Finiture.....	29	28
Illuminazione notturna.....	28	28
Comandi.....	27	27
Strumentazione.....	29	29
Comfort di marcia.....	26	26
Rumorosità.....	27	27
Vibrazioni.....	24	24
Posizione di guida.....	29	29
Motore.....	LODE	LODE
Avviamento.....	30	30
Erogazione.....	28	29
Potenza.....	LODE	LODE
Coppia.....	29	30
Accessibilità meccanica.....	24	26
Prestazioni globali.....	LODE	LODE
Velocità.....	LODE	LODE
Ripresa.....	26	27
Accelerazione.....	LODE	LODE
Consumi.....	28	28
Autonomia.....	27	27
Modulabilità frizione.....	30	30
Resistenza frizione.....	30	30
Precisione cambio.....	28	28
Scelta dei rapporti.....	27	27
Guida e maneggevolezza.....	30	30
Variazioni repentine di traiettoria.....	28	28
Curve strette.....	LODE	LODE
Curve a medio raggio.....	LODE	LODE
Curve a largo raggio.....	30	30
Stabilità e tenuta di strada.....	30	30
Tenuta di strada sul bagnato.....	28	28
Tenuta di strada sullo sconnesso.....	26	26
Sospensione anteriore.....	28	28
Ammortizzatori.....	26	26
Pneumatici.....	30	30
Precisione direzionale in rettilineo.....	30	28
Sensibilità al vento laterale.....	27	28
Modulabilità freni.....	27	27
Potenza freni.....	25	25
Resistenza freni.....	28	28
Costo dei ricambi.....	23	23
Prezzo d'acquisto.....	22	23
Affidabilità.....	26	29
PUNTEGGIO TOTALE.....	1265	1270

● La lode vale 35 punti.

L'ARMATA GILERA

PROVA TOTALE DI GRUPPO

la più efficace fuoristrada e dotata di notevoli capacità incassatorie. La sua ampia escursione crossistica non conduce però a carenze di precisione sul veloce ed anche la sensibilità dell'avantreno ad alta velocità è ben controllata. Che sia più lunga e dimensionata delle colleghe lo si avverte sul veloce nelle rapide inversioni di inclinazione, ove lo sterzo sembra disarticolato rispetto al retrotreno, e nel progressivo aumento di inerzia direzionale. L'unica lieve critica riguarda una certa tendenza a «rimbalzare» seccamente sulle cunette di asfalto affrontate in velocità, per cui sarebbe auspicabile un maggior freno idraulico in estensione della sospensione posteriore.

L'efficacia su strada delle KK e KZ è di altissimo livello così come pure la stabilità su qualsiasi svolta e con la complicità delle rotondissime coperture Pirelli Zeta (che portano ad una guida

armonica e appunto «rotonda») si arriva ben presto a strisciare con pedane e carenatura. In velocità la precisione direzionale si mantiene molto buona, con un lieve vantaggio per la KK, dovuto in tutta probabilità alla carenatura integrale ed al baricentro più basso.

FRENI

SOSTANZIALMENTE gli impianti frenanti di queste Gilera forniscono un rendimento soprattutto proporzionato alle prestazioni delle sei macchine. Gli spazi di arresto non fanno gridare al miracolo e come si verifica in tabella i valori ottenuti sono nella media. Spiccano le due sportive stradali grazie al loro doppio disco ed alla maggior impronta a terra delle coperture, subito seguite da vicino dalla Fast Bike (anch'essa con doppio disco) ed infine, raggruppate e

molto vicine le tre enduro ER, RRT e Rally, che hanno un impianto a disco anteriore e tamburo posteriore.

L'assetto in frenata è ben controllato per le tre stradali, grazie alle sospensioni più assettate ed alla presenza di ponticelli antisvergolo sulla forcella, mentre per le tre enduro ed in particolare per la Rally, con la sua lunga forcella, l'assetto e la precisione in staccata è un po' penalizzato dallo svergolamento destroso e dal notevole affondamento dell'avantreno con conseguente sgravio del retrotreno, che viene messo a volte in crisi dalla scarsa modulabilità del tamburo. Al contrario il freno a disco posteriore di KK e KZ ha un intervento prontissimo e di gran lunga più progressivo dell'unità anteriore, alla quale spesso è necessario applicare forti carichi per ottenere buoni effetti deceleranti.

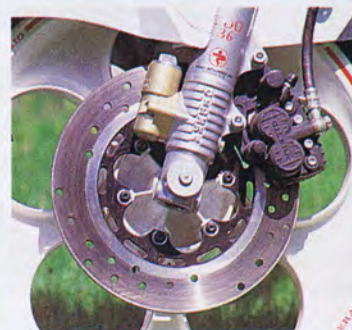
NOIE ED INCONVENIENTI

L'AFFIDABILITÀ della produzione motoleggeristica Gilera è emersa appieno nei 12.000 km di questa nostra prova.

F.B.	RRT	ER	RALLY
27	26	26	26
27	27	26	26
28	28	28	28
26	26	26	26
26	26	26	26
27	27	28	28
28	28	28	26
23	23	23	22
30	30	30	28
30	30	30	LODE
30	30	30	30
27	27	26	30
28	28	26	30
28	28	27	LODE
26	26	26	26
27	27	26	LODE
29	29	28	30
26	26	26	LODE
28	28	27	30
26	26	30	25
27	27	28	26
LODE	LODE	LODE	LODE
30	30	30	30
28	29	28	29
27	27	27	28
LODE	LODE	30	30
29	29	29	26
LODE	LODE	30	29
LODE	LODE	30	30
30	LODE	30	30
29	30	28	27
30	28	28	28
25	29	29	30
27	28	28	30
23	26	26	28
LODE	30	30	30
27	30	30	27
28	28	28	28
28	26	26	26
24	24	24	24
28	28	28	28
23	24	24	23
25	24	24	24
30	29	30	29
1240	1249	1223	1252



EVIDENTI IN QUESTA PAGINA LE DIFFERENZE FRA LA NUOVA «ENDURANCE» E LA KZ DA CUI È DERIVATA. INNANZITUTTO LA PIÙ VIVACE VERNICIATURA, E TANTE PICCOLE ATTENZIONI PER EVIDENZIARE ANCHE I PARTICOLARI MINORI. LA ZONA PIÙ DISCRIMINANTE RISPETTO ALLA KZ È SENZA DUBBIO IL FRONTALE, DOMINATO DAL NUOVO DOPPIO GRUPPO OTTICO TRAPEZOIDALE



LA FORCELLA DELLA ENDURANCE È DOTATA DI DIFFERENTE SISTEMA DI REGOLAZIONE DELL'IDRAULICA. CARATTERISTICO, E MAGGIORMENTE EVIDENZIATO DALLA COLORAZIONE BIANCA, IL PARAFANGO POSTERIORE SOLIDALE ALLA RUOTA



Non sono mancati comunque alcuni fastidi anche se in maggior parte di secondaria rilevanza. Il più grave è quello occorso alla KK 125 ed ha riguardato il bloccaggio della valvola APTS, poi si è verificato il black-out dell'impianto elettrico che ci ha costretto alla sostituzione del gruppo fusibili, la perdita per strada di un rivestimento della pedana sinistra.

Per la sorella quasi gemella KZ abbiamo riscontrato qualche trafilaggio di lubrificante dal perno di uscita del cambio e lo scarico a massa della candela sotto una pioggia battente.

Quasi «immacolata» la Fast Bike che ha accusato soltanto lo sfilamento di una vite di fissaggio di una aletta convogliatrice del radiatore, mentre per la RRT abbiamo rilevato l'allentamento della pompa del freno a disco anteriore. Pochissime le noie anche per la ER (che ha accusato solo la perdita di una molla dello scarico), mentre per la Rally abbiamo annotato sul «libro nero» l'incrinatura del collettore di scarico, e l'impreciso funzionamento della spia del miscelatore.

c. b.

