Maggio 1991 - Anno 78 - Lire 5.000

MOTOCICLISMO

Gilera Nordwest

TEST ANTEPRIMA

Vestirsi in sicurezza

DOSSIER ABBIGLIAMENTO

PROVE

Harley Davidson Sportster 883 e 1200
Yamaha FZR 600
Honda Transalp
Suzuki DR Big e DR 650 RSE
Gilera Apache 125
Aprilia tutti i 50
Gilera Sioux 50

Settanta anni di Moto Guzzi

Sped. in abb. post. G. II/70 MI

Prove

MOTOCICLISMO

GILERA 600 NORDWEST

PASSAGGIO A NORD-OVEST

La scorciatoia dall'enduro alla strada è segnata dalla Gilera con il modello 600 Nordwest. L'impostazione ricorda le "supermotard" francesi: potente motore monocilindrico, telaio agile, pneumatici e freni da sportiva stradale. È facile e divertente, ma denota qualche squilibrio estetico e pratico. Costa 8.500.000 lire su strada.

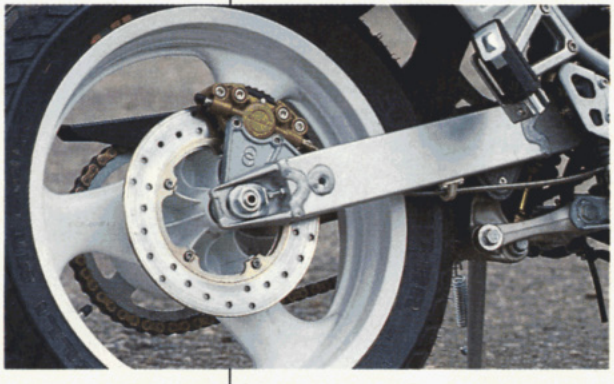
di GIOVANNI ZAMAGNI
foto di CARLO PERELLI

La moto da enduro ha conosciuto nel tempo molti cambiamenti tecnici e stilistici: dall'essenzialità di ciclistica e motore dei primi modelli si è passati alle voluminose sovrastrutture stile Parigi-Dakar per poi tornare, negli ultimi anni, ai modelli più snelli e con avviamento elettrico. Nonostante le mutazioni per certi versi radicali della "filosofia" enduro, nella maggioranza dei casi queste moto vengono tutt'ora considerate una valida alternativa alle moderne stradali che sono sempre più specializzate in senso sportivo. Così il maggiore uso delle enduro finisce per essere quello stradale, principalmente in città.
Proprio partendo da queste considerazioni la Gilera ha presentato la nuova Nordwest 600, una moto sviluppata sulla base della rinnovata enduro RC, ma che si propone come modello meno fuoristradistico e più sfruttabile nell'impiego quotidiano. La Nordwest viene definita dalla Gilera una "enduro-stradale"; ovvero una moto che miscela la semplicità di guida e la versatilità di utilizzo con la tecnica e le prestazioni. Così, mentre il look e la posizione di guida sono ispirate alle moto da enduro, sospensioni, ruote e freni derivano dai modelli stradali.
L'estetica della Nordwest deriva dalla RC 600, ma, rispetto a quest'ultima, la moto appare più lunga anche per la presenza delle "piccole" ruote da 17 pollici. La somiglianza con il modello da enduro è nelle sovrastrutture, con la lunga sella a forma di cuneo che si spinge fino al tappo del serbatoio e che raccorda la semi-carenatura con le fiancatine e il codino, come sulla RC 600. Il richiamo alle moto stradali è nel cupolino che ingloba il faro trapezoidale, nella grintosa forcella a steli rovesciati, nelle ruote in lega leggera a tre razze dal disegno sportivo e, infine, nel parafango anteriore che fodera gli steli della forcella. Strumentazione, comandi al manubrio e specchietti retrovisori sono i medesimi della versione RC mentre i pneumatici (sviluppati dalla Pirelli, in stretta collaborazione con i tecnici Gilera, appositamente per la Nordwest) hanno disegno e profilo di compromesso. Pur essendo radiali e adatti esclusivamente all'uso su asfalto, presentano una inedita tassellatura per una copertura stradale. Inoltre le pedane del passeggero e l'accennato plexiglass del cupolino contrastano con la piastra para-motore e le pedane di guida, che sono zigrinate come sulle moto tutto-terreno. L'estetica risulta così ambigua e simile a certe trasformazioni "supermotard" francesi, anche se è largamente ispirata a quella delle moderne enduro.
La ciclistica si rifà a quella della versione RC 600, ed è basata su un telaio (a tubi a sezione tonda e quadra) in acciaio ad alta resistenza. Le misure fondamentali sono state riviste per migliorare la rigidità e la resa su strada: l'interasse è passato dai 1.520 mm della RC ai 1.420 della Nordwest, per rendere più svelta e maneggevole la moto, mentre l'altezza della sella è scesa a 870 mm (890 per l'RC) per facilitare il controllo su strada. Le sospensioni sono al 100% stradali e assicurano un'escursione di 150 mm ad entrambe le ruote; anteriormente troviamo una forcella del tipo "upside-down" con steli da 40 mm, mentre al retrotreno il bel forcellone in alluminio a sezione rettangolare comanda i biellismi (anche questi costruiti in lega leggera) che rendono progressivo l'ammortizzatore oleopneumatico secondo il tradizionale schema Power Drive. L'impianto frenante si avvale di un doppio disco anteriore da ben 270 mm con pinza a doppio pistoncino e di un disco posteriore da 240 mm; sezioni sportive anche per i pneumatici radiali Pirelli MT60 RR

agv
SPIDI
NORDWEST

GILERA 600 NORDWEST

nelle misure 120/60 e 160/60 di sicuro effetto estetico.
La posizione di guida è tipicamente enduro, con il manubrio largo e per nulla avanzato che assicura a busto e braccia una posizione naturale e rilassata, adatta a controllare al meglio la moto nei percorsi guidati. Rispetto alle tutto-terreno, però, l'altezza della sella non è eccessiva e rende la Nordwest accessibile a tutti; le gambe si inseriscono bene negli incavi del serbatoio e il comfort è assicurato anche dall'ampia sella e dal lavoro delle sospensioni, sufficientemente efficaci anche sullo sconnesso. Le note dolenti, invece, vengono dalla mancanza di un riparo aerodinamico (che si farà sentire in particolare nei trasferimenti autostradali) e dalla posizione dei comandi a pedale che, specie per la leva del cambio, sono troppo rialzati rispetto alle pedane. Queste ultime, inoltre, sono troppo vicino al terreno.
Il terreno più congeniale alla Nordwest sono le strade di montagna e i percorsi tortuosi dove si riesce a staccare vicino alla curva, impostare la migliore traiettoria e aprire velocemente il gas. Questa è la migliore caratteristica: una volta dentro la curva, si può tranquillamente spalancare l'acceleratore, anche a moto ancora inclinata o con scarsa trazione se il manto stradale non è perfetto. In questo senso la Nordwest è veramente divertente e può tenere testa anche a moto più potenti. Per contro l'avantreno non è troppo caricato, un fatto che porta imprecisione nell'impostazione dei curvoni più veloci e che determina alleggerimenti marcati sui dossi. L'interasse più corto, il baricentro più basso e l'impostazione stradale conferiscono una maggiore maneggevolezza rispetto alla RC da enduro, e anche alle alte velocità la stabilità ci è parsa migliore. In questo contribuiscono anche i pneumatici che, oltre a garantire elevati angoli di piega, offrono buona trazione e appoggio in curva. I freni sono da vera stradale e consentono spazi di arresto di tutto rispetto, ma la modulabilità è migliorabile, specie l'anteriore.
Il monocilindrico a 4 tempi che equipaggia la Nordwest è lo stesso della RC. L'architettura di base è quella nota, quindi con il raffreddamento a liquido, il contralbero di bilanciamento e la distribuzione bialbero mossa da cinghia dentata che comanda le 4 valvole. Queste ultime sono di maggior diametro ed anche i due alberi a camme sono stati modificati e hanno un profilo più spinto. Il pistone presenta un diverso disegno che ha portato ad un incremento del rapporto di compressione da 9,5 a 10,5, e i due carburatori giapponesi Teikei, uno a depressione e uno di tipo tradizionale, sono stati aumentati a 30 mm. L'avviamento elettrico è di serie e la potenza dichiarata è di ben 53 CV a 7.500 giri.
L'avviamento a freddo è puntuale a patto di tralasciare l'uso dell'acceleratore e la rumorosità di scarico è tipica dei grossi monocilindrici, con una tonalità decisa, però mai fastidiosa. Lo sforzo dei tecnici Gilera è stato rivolto a distribuire la potenza lungo tutta la curva di utilizzazione, a tutto vantaggio delle promesse doti gran-turistiche della moto. E in effetti il motore è ampiamente sfruttabile; sotto i



Le ruote in lega, a tre razze, di disegno sportivo sono una presenza insolita su una moto da enduro. Così come risaltano i grossi freni a disco su entrambe le ruote (doppi su quella anteriore) e la forcella a steli rovesciati.

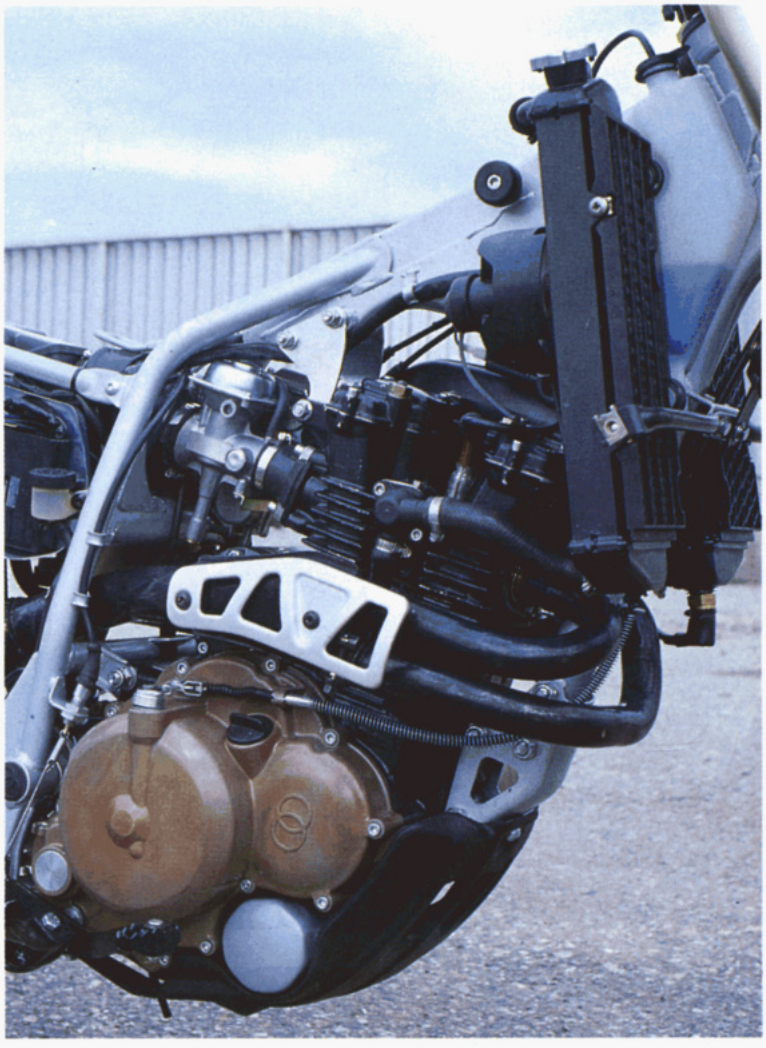
Il serbatoio è "nascosto" dalle due semicarenature che integrano anche il cupolino e il faro anteriore. Pregevole l'effetto estetico, ma poco razionale: per accedere al serbatoio bisogna infatti svitare ben dieci viti (più le due che bloccano la sella).

La Nordwest è forse la più stradale delle monocilindriche da enduro. Non solo nell'estetica: ruote da 17 pollici, pneumatici radiali, forcella a steli rovesciati, cupolino con faro trapezoidale sono alcune delle caratteristiche salienti più affini all'impiego su asfalto. Il telaio, derivato da quello della RC 600, è cambiato nelle quote per aumentarne la maneggevolezza, molto utile in città, (accorciato l'interasse e modificata l'angolazione del cannotto di sterzo).

GILERA 600 NORDWEST

3.000 giri rimane poco pronto, anche per le forze di inerzia dovute all'elevato alesaggio, ma superata questa soglia l'erogazione è decisamente buona. Ai regimi intermedi, tra i 4.000 e i 6.500 giri, il comportamento del motore permette di non dover ricorrere continuamente all'uso del cambio. Ottimo allungo, superiore a quello della precedente RC, con lo strumento che arriva a sfiorare gli 8.000 giri. Le vibrazioni si fanno sentire solo agli alti regimi, sopra i 7.000 giri, e mai in maniera fastidiosa. Il cambio non ci ha completamente convinti: la corsa della leva è troppo lunga e non è difficile incorrere in qualche impuntamento, mentre la ricerca del folle da fermo è spesso difficoltosa. Nella norma il comportamento della frizione.

La strada intrapresa dalla Gilera con la nuova Nordwest è sicuramente interessante, ma non assicura quella versatilità totale promessa dai tecnici di Arcore. Infatti, se la moto risulta facilmente sfruttabile e divertente su strada, la presenza di alcune componenti ciclistiche ne sconsiglia l'uso in fuoristrada, anche quello poco impegnativo. Inoltre, proprio per le maggiori caratteristiche stradali, non convincono alcune soluzione pratiche; manca, per esempio, un portapacchi, anche di piccole dimensioni, e il riparo aerodinamico è insufficiente per assicurare comfort nei lunghi viaggi.



Il motore è lo stesso della RC 600; l'architettura di base è quindi quella nota: quattro valvole distribuzione bialbero mossa da cinghia dentata, raffreddamento a liquido. Sono state però modificate alcune parti: le valvole hanno diametro maggiore, gli alberi a camme sono contraddistinti da un profilo più spinto. Diverso anche il disegno del pistone e incrementato il rapporto di compressione. Da rilevare anche la presenza dei due carburatori TK, portati a 30 mm. La potenza dichiarata è di 53 CV a 7500 giri.

DATI TECNICI

Motore: monocilindrico quattro tempi raffreddato a liquido. Distribuzione bialbero comandata da cinghia dentata e 4 valvole. Alesaggio e corsa 98x74 mm = 558 cc; rapporto di compressione 10,5÷1. Due carburatori Teikei da 30 mm di diametro, uno tradizionale e uno a depressione. Lubrificazione forzata con pompa ad ingranaggi. Accensione elettronica a scarica capacitiva, avviamento elettrico. Albero controrotante antivibrazioni comandato da ingranaggi. Frizione a dischi multipli in bagno d'olio. Cambio a cinque rapporti.

Ciclistica: telaio monotrave in acciaio a culla chiusa sdoppiata, telaietto posteriore smontabile. Inclinazione cannotto di sterzo 26°. Forcella teleidraulica upside-down con steli da 40 mm ed escursione di 150 mm; forcellone in lega leggera con sistema a progressività variabile Power Drive con monoammortizzatore oleopneumatico, escursione ruota 150 mm. Cerchi in lega leggera a tre razze da 3,50x17 ant. e 4,00x17 post. Pneumatici Pirelli MT60 RR da 120/60 ant. e 160/60 post. Freni ant. doppio disco da 270 mm; post. disco da 240 mm. Peso 140 kg a secco.

Dimensioni in mm: lunghezza massima 2.070, larghezza massima 825, interasse 1.420, altezza sella 870, altezza massima 1.150.

Prezzo: 8.500.000 lire, versione avviamento elettrico, chiavi in mano.