

Gilera RC 600

# LA NUEVA FRONTERA

El radio de acción de las trail, o «motos totales», como quieren algunos fabricantes definir las, está siempre marcado por muchos términos medios. La Gilera RC 600 quiere, con su efectividad, ampliar un poco más estos límites.

A primera vista, sorprende por su línea. Limpia y bella, elegante y a la vez agresiva, es, sin duda, una de aquellas motos que hará girar más de una mirada. En Gilera han sabido estudiar con especial atención lo mejor de lo ofrecido estilísticamente por otras marcas para crear un producto realmente en línea con los gustos del gran público. No defraudará ni al amante de la moto deportiva de fuera carretera ni a quien se siente prendado por la elegante silueta de algunas trail más pacíficas de la última hornada. Se ha logrado conjuntar la línea desértica que tanto impera sin caer en los excesos del voluminoso depósito tan pocas veces aprovechable en el uso cotidiano y de fin de semana de la misma. Todo un acierto por parte de la marca de Arcore.

La estética de la moto está protagonizada por el conjunto depósito-«cupolino», de acertado diseño, elegante y a la vez deportivo gracias a su doble faro redondo protegido por una práctica rejilla pintada en rojo. Este depósito tiene una capacidad de 13 litros y cuenta con una reserva de tres. Su línea es en cuña, continúa en el sillín y termina en el alto guardabarros trasero, que le confiere a toda la parte trasera de la moto una estética casi de moto de cross. Salva esta agresiva imagen un bonito piloto situado por debajo del guardabarros, lo que permitirá la sujeción sin problemas del soporte de la matrícula para un uso más deportivo de la moto. Por debajo de dicho soporte se sitúa un pequeño reflectante, que en el caso de la moto de pruebas duró menos de un cuarto de hora en su sitio. Por encima de la aleta trasera, unos perfiles de goma y dos asas cumplirán con

la misión de ejercer de portabultos. Destacan asimismo los cierres rápidos de sillín, perfectamente integrados en éste, sin ofrecer ningún peligro saliente. En el cuadro de instrumentos se detecta una ausencia importante, la del cuentavuelvas. No sabemos exactamente el motivo de la misma, quizá para darle un aire más de moto de enduro, aunque creemos que en una moto que no renuncia a los desplazamientos por asfalto, como es el caso de la RC 600, ésta es una ausencia evitable. También incorpora velocímetro, cuentakilómetros total y parcial, termómetro de agua y una serie de testigos luminosos, amén del pomposamente llamado Trip Master, que no es más que un vulgar reloj horario digital. Bienvenida sea su adopción, pero creemos que sería más honesto no bautizarlo de esta manera. Los mandos son cómodos de accionar y de agradable diseño. Se dispone también en origen de unos prácticos paramanos, cuyo color negro rompe un poco el conjunto, todo en rojo, de la moto. El guardabarros delantero es de tipo bajo, algo que evitará a muchos usuarios el trabajo de tener que bajarlo por sí mismos. Desentona un poco la tonalidad mate de su moldeado en una moto que destaca por un precioso rojo brillante en los demás elementos de la carrocería.

Para las estriberas se ha optado por el camino intermedio: dentadas para el piloto y con goma las del pasajero, éstas fácilmente desmontables mediante unos soportes realizados en aluminio. Para proteger la pierna derecha del ocupante de las posibles quemaduras ocasionadas por el tubo de escape, la estribera de este lado lleva un práctico y bonito protector de alumi-

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

motos clásicas

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)





[www.motosclassicas80.com](http://www.motosclassicas80.com)

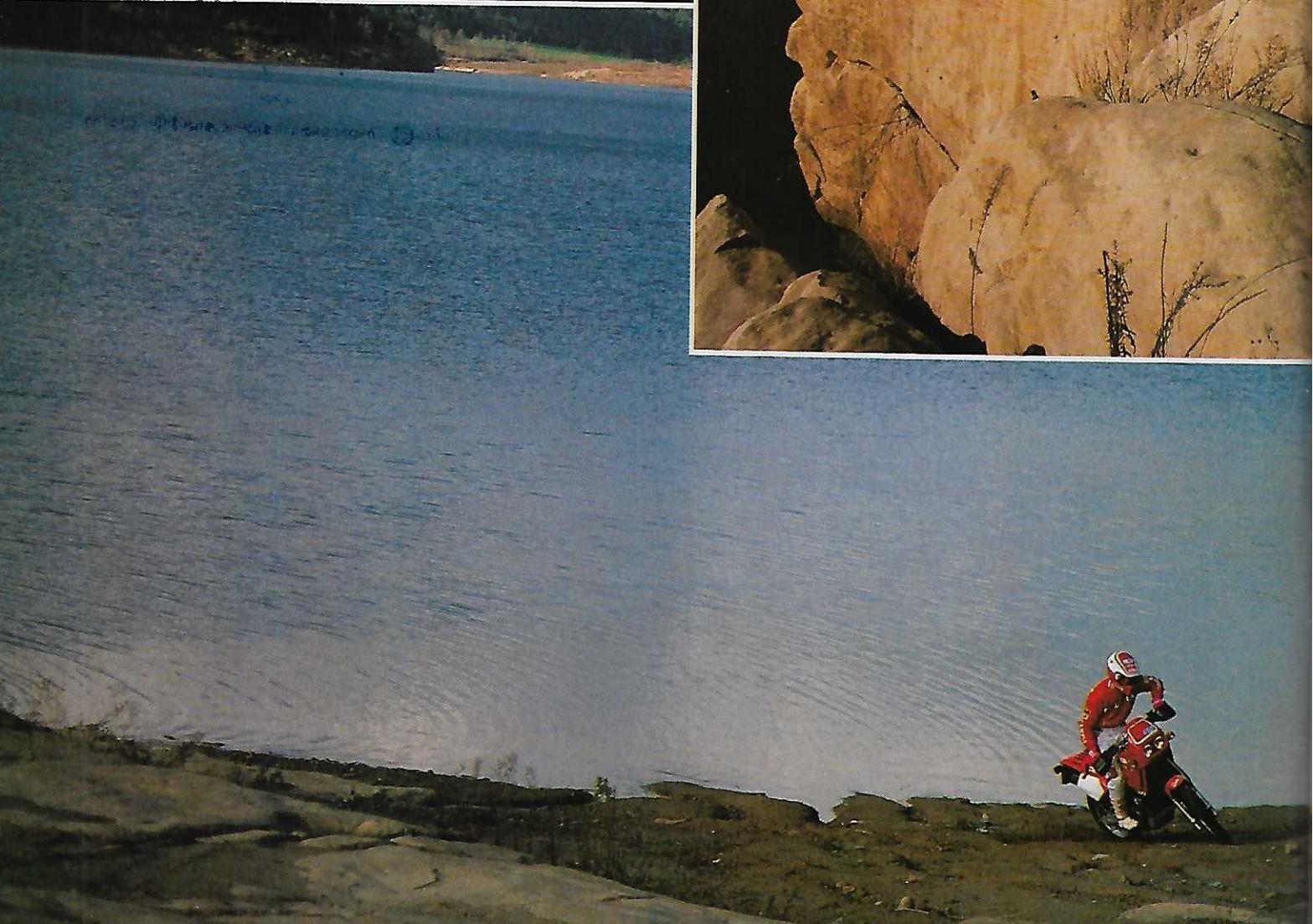
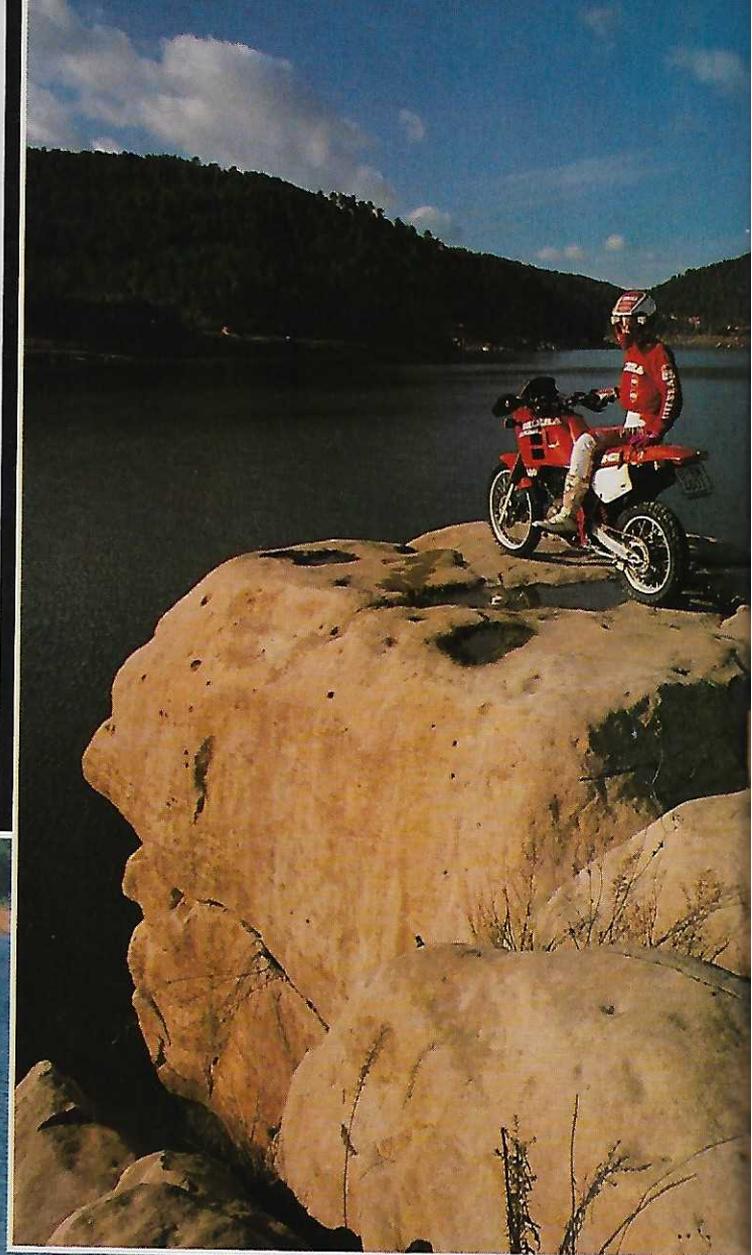
  
*motos clásicas*

[info@motosclassicas80.com](mailto:info@motosclassicas80.com)

nio. Por lo que respecta a las suspensiones, la horquilla delantera goza de un recorrido de 280 mm., muy por encima de lo general en este tipo de motos y que recuerda el carácter deportivo que han querido imprimir en Gilera a esta RC 600. Lo mismo se puede decir del tren trasero, que cuenta con un sistema Power Drive, cuyo monoamortiguador oleoneumático ofrece un recorrido de 260 mm. El basculante es de sección rectangular, realizado en aluminio.

El chasis, construido en tubos de sección cuadrada, es un simple cuna desdoblado y cerrado para albergar el motor. El subchasis posterior es desmontable, con lo que se facilita cualquier tipo de intervención o reparación en esta parte de la moto. En cuanto al equipo frenante, la RC 600 cuenta con frenos de disco en ambas ruedas y pinzas de doble pistón. Los latiguillos, siguiendo la línea de elevada calidad del conjunto, son metálicos.

Por lo que respecta al motor, nos encontramos con un monocilíndrico 4T de exactamente 569 c.c. Está dotado de refrigeración líquida, cuya temperatura será regulada mediante dos electroventiladores automáticos. La culata es de 4 válvulas, mandadas por un doble árbol de levas en cabeza, mientras que la alimentación está confiada a dos carburadores «Made in Japan» TK 28 a depresión, los mismos exactamente que emplean las Yamaha XT. El embrague, situado en el lado derecho del motor, es multidisco en baño de aceite, como es habitual en este tipo de motocicletas. Para ponerlo en marcha se cuenta, además de con la palanca, con un arranque eléctrico, muestra de que en Gilera no han querido prescindir de este practiquísimo accesorio a pesar del carácter deportivo de la moto. Tampoco en este grupo propulsor se ha olvidado el cuidado estético, y una acertada combinación de color magnesio y negro satinado refuerzan la



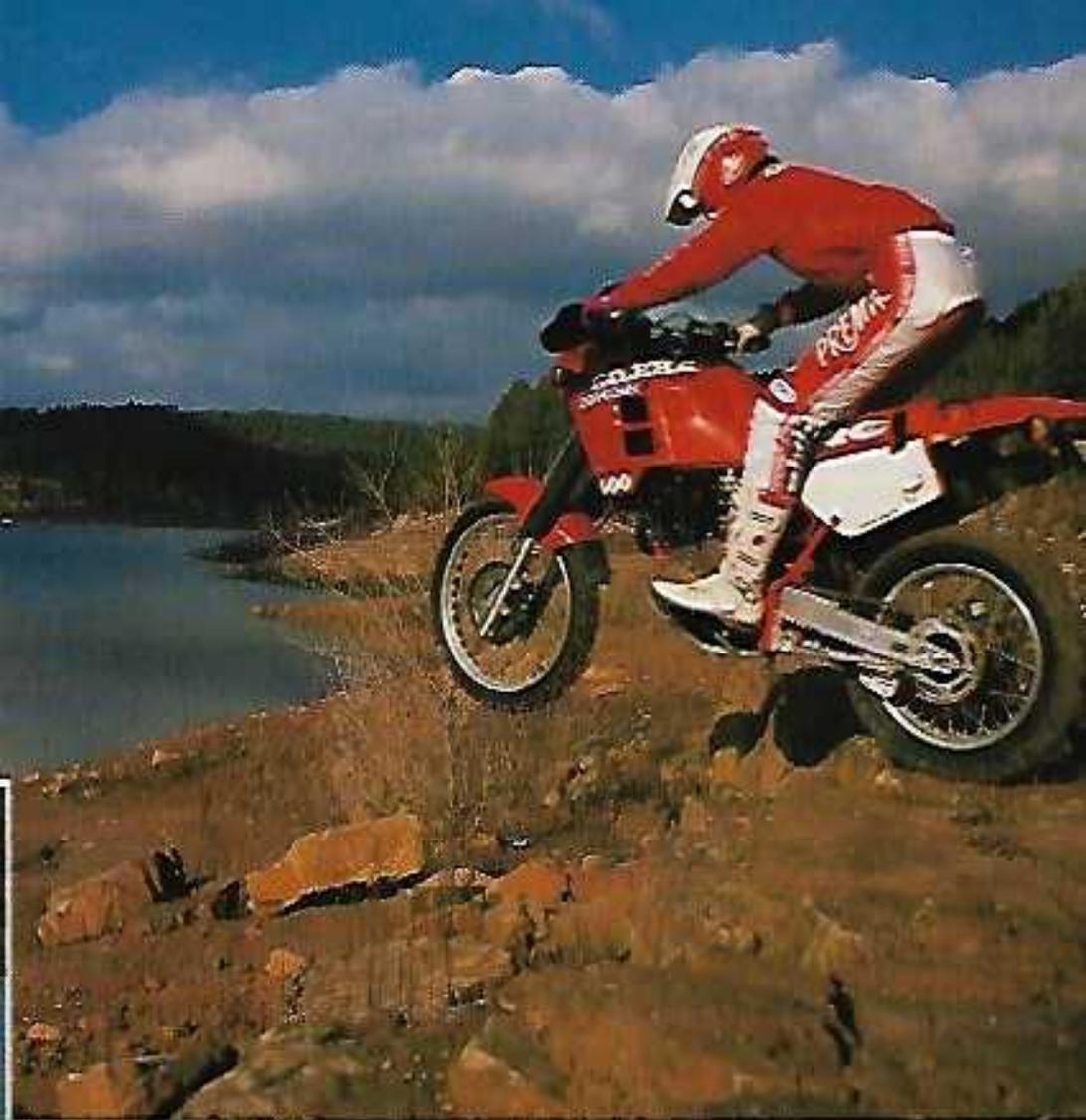


imagen de carreras de esta Gilera RC 600. Para protegerlo de los golpes se cuenta con una plancha protectora realizada en aluminio que cumple bien su función. El sistema de escape de doble salida termina en un silenciador acabado en color negro, mientras que por la izquierda, tras la tapa lateral, se esconden la caja de herramientas, bien dotada, y el depósito de gas separado del amortiguador trasero.

## EN MARCHA

Lo primero que sorprende es su elevada altura. Nada menos que 920 mm. de altura de sillín perjudicarán ostensiblemente a los más bajitos que quieran darle un uso cotidiano a la moto. Ciertamente que una vez en marcha te olvidas de ello, pero habrá que estar siempre atento a la hora de buscar un apoyo con el pie. Una lástima, pues la ligereza que ofrece el acertado diseño del chasis la haría una moto muy apta para todos los públicos, sin necesidad de ser un «Rambo» o un experimentado endurista. La puesta en marcha del motor no ofrece ningún problema, siempre que nos ayudemos del mando de starter sito en los carburadores. Tanto utilizando el motor de arranque como la palanca, la operación se llevará a cabo sin problemas de ninguna clase. Queremos destacar la facilidad de uso del «kick starter», que demuestra perfectamente que, con un estudiado diseño, poner en marcha mediante energía «humana» un monocilíndrico 4T no tiene por qué representar ningún tipo de esfuerzo. Que vayan tomando nota muchas marcas que nos querían hacer creer lo contrario.

Dejando aparte la gran altura del conjunto, y como ya hemos apuntado anteriormente, la moto gusta mucho por su ligereza, más de lo que podría hacernos creer su silueta, agresiva pero a la vez imponente, con su conjunto depósito-«cupolino» de cierto tamaño. El uso de los mandos es agradable y toda la ergonomía de la moto está bien concebida, lo que hace realmente placentera la conducción de la RC 600. Tan sólo un limitado ángulo de giro pone el contrapunto a la agilidad de la moto. Es sobre todo en uso ciudadano donde más se nota, lo que unido a la altura de la moto nos puede hacer aguantar más de una cola por la dificultad que entraña mover la moto en parado. Evidentemente, cuando aumentamos la velocidad, todas estas desventajas se transforman en cualida-



## Ficha técnica

**Motor:** Monocilíndrico 4T.  
**Cilindrada:** 569 c.c.  
**Diámetro x carrera:** 99x74.  
**Relación de compresión:** 9,6/10:1.  
**Potencia máxima:** 48 CV a 7.250 r.p.m.  
**Carburador:** Dos TK 28 mm.  
**Encendido:** Electrónico.  
**Embrague:** Multidisco en baño de aceite.  
**Cambio:** De 5 velocidades.  
**Arranque:** Eléctrico y a pedal.  
**Chasis:** Cuna desdoblada en acero.  
**Longitud máxima:** 2.240 mm.  
**Anchura máxima:** 840 mm.  
**Distancia entre ejes:** 1.510 mm.  
**Altura asiento:** 920 mm.  
**Distancia al suelo:** 280 mm.  
**Peso en seco:** 141 kg.  
**Suspensión anterior:** Telescópica, de eje avanzado. Barras de 40 mm.  
**Recorrido rueda delantera:** 280 mm.  
**Suspensión trasera:** Monoamortiguador oleoneumático. Sistema Power Drive.  
**Recorrido rueda trasera:** 260 mm.  
**Rueda delantera:** 90/90-21  
**Rueda trasera:** 140/80-17  
**Freno delantero:** Disco de 260 mm. Pinza doble pistón.  
**Freno trasero:** Disco de 220 mm. Pinza de dos pistones opuestos.  
**Capacidad depósito:** 13 litros. Reserva 3 litros.  
**Sistema eléctrico:** Generador 180 W. Batería 14 Ah.



**Planta y altura de moto de enduro, equipamiento trail y prestaciones de rallye. En el cuadro de mandos se incorpora un reloj digital y bajo el motor, una voluminosa capa de protección en aluminio.**

des. Parece claro que en Gilera han diseñado esta moto pensando en su utilización en pruebas tipo raid, donde abundan las pistas anchas y veloces. Lo que quizá no esperaban es que les saliera una moto tan eficaz que pudiera competir perfectamente en un uso más versátil con otros modelos de más marcada tendencia asfáltica. Por ello no estaría de más que en Arcore revisaran este par de puntos flacos de la moto, fácilmente solucio-

nables por otra parte, para llegar sin problemas a un amplio espectro de público. Según nos han informado se puede bajar fácilmente el conjunto con tan sólo cambiar el punto de anclaje del amortiguador trasero, pero no podemos dar fe de cómo varía entonces el recorrido de la suspensión, que en el estado actual resulta óptimo en uso montañoso. Y es en este campo donde realmente destaca la RC 600. Tanto en lo que se refiere a cha-

sis, con el que nos encontraremos tan a gusto como con la más eficaz enduro, como a motor, la moto responde a la perfección. Las suspensiones absorben perfectamente los obstáculos, y el acentuado lanzamiento de la delantera se muestra particularmente adecuado para un uso mixto-veloz. En recorridos más accidentados la moto saldrá airosa gracias a su ligereza, pero habrá que estar al tanto con la elevada altura al suelo y, sobre todo, con las dos primeras marchas, que quizá se muestran un pelín largas para quien afronte las zonas más trialeras falto de decisión. Con respecto al cambio de velocidades hay que realizar la siguiente observación: hemos tenido la oportunidad de probar dos motos, una completamente nueva y otra con el rodaje terminado. Mientras en la primera el cambio se mostraba un tanto torpe de accionar, provocando falsos puntos muertos en más de una ocasión, en la segunda la precisión era la norma, ayudada por la buena modulación del embrague. Lo mismo ocurre con los frenos, que ganan mucho en mordiente con el uso. A destacar la eficacia y progresividad de los mismos, que garantizan un uso óptimo tanto en asfalto como en fuera carretera. El motor se muestra potente y dosificable, con una buena dosis de caballos en toda su gama y se ve sólo perjudicado por el carácter, dado a sus dos marchas más cortas. Otro punto gris de la moto son sus vibraciones, especialmente notables en las manos, y que en la moto de pruebas aflojaron rápidamente el retrovisor izquierdo.

En conclusión, la Gilera RC 600 se presenta como una moto bella y muy bien acabada, con unas cualidades especialmente eficaces en uso montañoso, pero que sorprende por su versatilidad. Tan sólo se le pueden achacar pequeños defectos absurdos, como la falta de cuentarrevoluciones y el limitado ángulo de giro. Algo que contrasta con el esmero derrochado en el diseño y equipamiento de esta moto, que, sin lugar a dudas, se sitúa en la cúspide de su segmento con un precio de 889.500 pesetas. Un precio que no debemos considerar elevado, al estar por debajo de la NX Dominator y XT Ténéré, y equivalente al de la DR 750 Big, contando con un equipamiento similar a éstas y quizá con una versatilidad más acentuada que ellas.

Joan Carles Orengo

Con la colaboración de Carlos Sotelo