moto sprint

28

SETTIMANALE
- N. 28 (592) - Anno XIII
13/19 luglio 1988 - L. 2.200
Sped. in abb. post. gr. II/70

EUREKA!

NOVITÀ

MAXI MONO

PROVA TOTALE
HONDA NX 650
DOMINATOR

TEST GILERA XR-T 350

GILERA XR-T 350

LA SORELLINA

Costa meno della 600, ma mantiene inalterate tutte le prerogative tecniche, estetiche e qualitative della versione più grande

Claudio Braglia - Carlo Iotti - Foto **Ghee**

ANCHE SE non potrà più contare sul successo che nel passato le ha garantito la famosa legge che limitava la cilindrata accessibile ai diciottenni, la categoria 350 non è destinata a morire. Una classe storica come quella della «Tre e mezzo», può continuare a proporre idee molto sane ed equilibrate, economiche e soprattutto propedeutiche. Se poi hanno i connotati della recentissima Gilera XR-T 350, fatta ad immagine e somiglianza della ormai celebre sorella maggiore da 600 cm³, ne consegue un doppio vantaggio: risparmiare quasi 900.000 lire (per la differente aliquota IVA), pur accedendo alla stessa raffinata macchina, che si trova al vertice in tema di dotazione tecnica soprattutto sotto il profilo della meccanica.

Si tratta dunque di una «moto totale» di cilindrata relativamente più abbordabile, e che per questo non richiede particolare mestiere per essere utilizzata a fondo, ma che nel contempo gode di una solidità assoluta, dovuta al surdimensionamento degli organi.

COM'È FATTA - La colorazione in blu smorto della XR-T 600 non ci ha mai completamente soddisfatto e per questo ci piace sottolineare come la 350 risulti enormemente più gradevole esteticamente, grazie al sempre valido accostamento cromatico bianco/rosso. Così le forme squadrate, ma bene amalgamate della nobile XR-T, risultano ancor più bilanciate ed efficaci ed inoltre contribuiscono a rendere più gradevole lo sgraziato becco anteriore e l'esile ruota anteriore, invero un po' carente di sostanza.

Le finiture che già sulla versione da 600 cm³ avevamo giudicato positivamente, assumono nell'ottica 350 ancor più lustro, essendo dello stesso livello qualitativo, anche se abbordabili con una cifra inferiore. Così anche la 350 si fa lustro del bel maniglione posteriore rivestito di foam poliuretanico, di un vasto paracarter in plastica che assolve anche ad una brillante funzione estetica, dei begli indicatori di direzione incassati nella semicarenatura, ed ancora del grintoso silenziatore racing, del raffinato tappo del serbatoio a bocchettone ed infine della esclusiva sella a sganciamento rapido, che per essere perfetta meriterebbe soltanto uno spazio maggiore per far passare le dita fra ganci e fiancate, ed aumentare così la velocità operazionale. I comandi al manubrio ed a pedale supportati da pregevoli piastre in lega leggera, così come la sontuosa strumentazione, sono identici alla versione di maggior cilindrata.

La solida ciclistica è incentrata su di un telaio monoculla aperta in tubi a sezione quadra, con rinforzi in lamiera scatolata, affiancato da un originale forcellone con bracci a sezione variabile, che lavora in sintonia con una sospensione con schema Power-Drive, monoammortizzatore ad articolazione progressiva, identica alla XR-T 600, provvista di unità oloepneumatica regolabile che garantisce una escursione ruota di 240 mm. La forcella è una Paioli teleidraulica a perno avanzato con steli da 41 mm Ø ed escursione di 250 mm, provvista di regolazione esterna dell'idraulica, sul fodero destro. L'impianto frenante è integralmente a disco, con una unità anteriore da 260 mm Ø ed un'unità posteriore da 230 mm Ø. Entrambi sono abbondantemente forati e sono muniti anteriormente di una pinza a doppio pistoncino parallelo, e posteriormente di un'unità a pistoncini contrapposti.

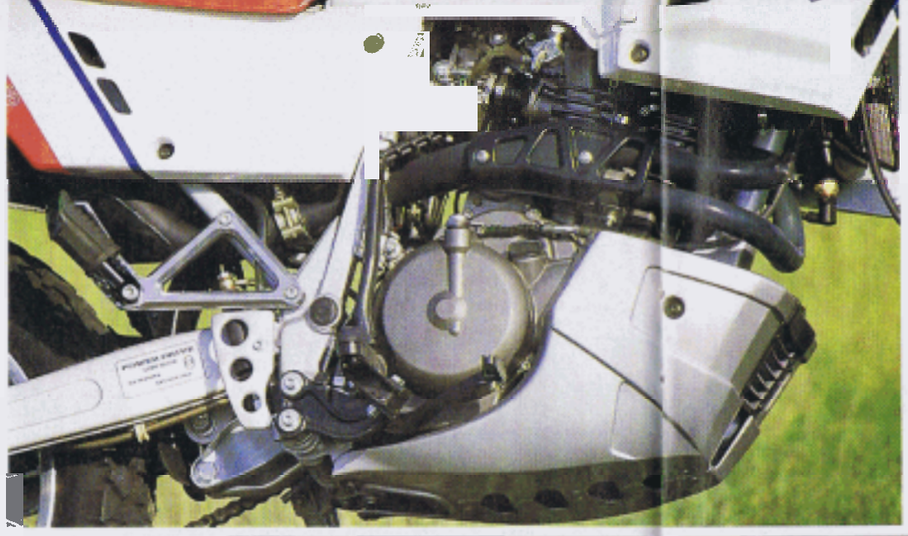
La collaudata meccanica della primitiva serie Dakota, che in questa versione ha un rapporto corsa/alesaggio moderatamente superquadro (misure di 80 × 69,4 mm), resta — assieme all'analogo propulsore della Kawasaki KLR — il monocilindrico tecnicamente più raffinato dell'intera produzione mondiale, anche se nel frattempo ha perso, per precisa scelta dei responsabili tecnici Gilera, la chicca del comando idraulico della frizione, patrimonio della prima Dakota.

Il raffreddamento è a liquido con un circuito particolarmente evoluto, che prevede la regolazione della temperatura mediante termostato con miscelatore a tre vie ed elettroventilatori ad intervento automatico. La distribuzione è bialbero a camme in testa comandata da cinghia dentata e la camera di combustione ospita immancabilmente quattro valvole. Inoltre i condotti di alimentazione sono sdoppiati e serviti da una coppia di carburatori Dellorto da 25 mm Ø, entrambi dotati di pompa di accelerazione. Fra le altre peculiarità di questo propulsore, il cui albero motore ruota su bronzine, ed è provvisto di contralbero

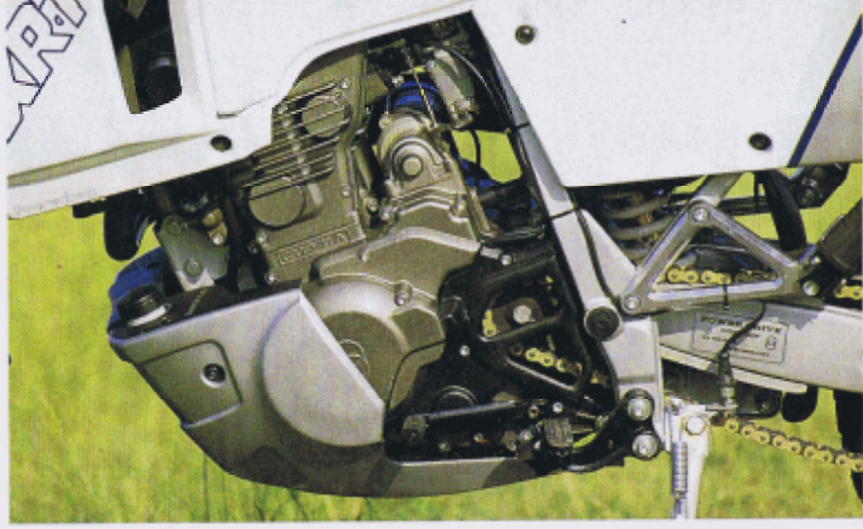
SEGUE A PAG. 46

LA GILERA, ALLESTENDO LA VERSIONE «RIDOTTA» DELLA XR-T 600 NON HA INTESO PROPORRE UNA VERSIONE ECONOMICA; L'OTTIMO GRADO DI FINITURA E LA DOTAZIONE DI ACCESSORI DI QUALITÀ SONO INFATTI IMMUTATI NELLA XR-T 350. LA SELLA È MOLTO COMODA ANCHE PER IL TRASPORTO DEL PASSEGGERO ED È MUNITA DI UN SISTEMA ASSAI PRATICO DI SGANCIAMENTO RAPIDO. ESTETICAMENTE LA MOTO È IMMEDIATAMENTE APPAGANTE, ANCHE GRAZIE ALLA NUOVA VERNICIATURA BIANCO-ROSSA, CHE LA DISTINGUE DALLA 600 A PRIMA VISTA

CARATTERISTICO DI QUESTO MODELLO, COME DI QUELLO DI MAGGIOR CILINDRATA, È IL FORCELLONE POSTERIORE A SEZIONE VARIABILE CHE AGISCE SULL'AMMORTIZZATORE ATTRAVERSO UNA SOSPENSIONE AD ARTICOLAZIONE PROGRESSIVA. IL MOTORE RISENTE DELLA DIMINUZIONE DI CILINDRATA, MA IL RENDIMENTO SI MANTIENE MOLTO EQUILIBRATO. LA FORCELLA HA STELI DA 41 MM Ø ED UNA ESCURSIONE UTILE DI 250 MM



IL MONOCILINDRICO GILERA È DECISAMENTE UN BEL PEZZO DI MECCANICA, NON SOLO PER LE PREROGATIVE ESTREMAMENTE ATTUALI, COME LE 4 VALVOLE, I DUE CARBURATORI, LA DISTRIBUZIONE BIALBERO, IL RAFFREDDAMENTO A LIQUIDO ED IL CONTRALBERO ANTIVIBRAZIONI, MA ANCHE PER L'ESTETICA ASSAI BEN RIUSCITA. IL FRENO ANTERIORE HA UNA PINZA A DOPPIO PISTONCINO PARALLELO



LA SORELLINA

GILERA XR-T 350

antivibrazioni, va citata la lubrificazione forzata con pompa ad ingranaggi e l'accensione elettronica CDI con anticipo variabile.

COME VA - L'impagabile soddisfazione di sedere in sella ad una grande enduro, dimensionata senza compromessi e traboccante sofisticazione tecnica da tutte le porosità, è ora più a buon mercato con la XR-T 350. Come la sorella maggiore offre una posizione di guida piuttosto alta, ma comoda, col posto guida bene inserito nella **macchina, il manubrio largo ed orizzontale**, ben distanziato dal piano sella, e con le pedane decisamente centrate. L'unica controindicazione nell'assetto in sella è dovuta alla conformazione del serbatoio, le cui nette svasature sui fianchi limitano l'avanzamento ai piloti più alti.

La maneggevolezza è appena discreta se viene paragonata con le più agili concorrenti, ma la XR-T 350 si mantiene facile, intuitiva e raramente impegnativa. Oltre alla taratura piacevolmente morbida delle sospensioni, depone a favore di un elevato comfort di marcia anche un tasso di vibrazioni veramente contenuto, ed anche la protezione del cupolino è ottima se si sta ben centrati in sella, anche in considerazione della non elevatissima velocità di punta.

Nella guida lo sterzo risulta un po' pesante alle basse andature, ma riacquista equilibrio mano a mano che la velocità aumenta per diventare solido timone di direzione nelle altre situazioni. Bene impostata sulle sospensioni morbide ma buone incassatrici, si muove sicura e stabile anche alla massima velocità scevra della minima oscillazione. **La** precisione direzionale si mantiene ben controllata anche affrontando brillantemente lunghi tratti sconnessi, mentre le possibilità di inclinazione sono eccellenti, grazie all'apporto delle ottime coperture Dunlop K 750. Soprattutto la XR-T **350** si fa apprezzare come granturismo ogniterreno effettivamente eclettica e flessibile, perfettamente in grado di affrontare la maggior parte delle situazioni critiche che si possono incontrare nella pratica del granturismo avventuroso.

Le minori prestazioni hanno portato alla richiesta di maggior impegno nel fuoristrada sportivo ed inoltre la minor prontezza dell'erogazione rende la macchina meno godibile sul misto poiché spesso si sente la necessità di maggior tiro per sostenere le traiettorie alle inclinazioni più accentuate. Il comportamento in frenata è eterogeneo, col disco anteriore che richiede un certo carico per fornire un rendimento soddisfacente, mentre al contrario l'unità posteriore è più sensibile ed incline al bloccaggio se si esagera.

Anche se abbiamo a suo tempo goduto dell'esuberanza della XR-T 600, la versione da 350 non ci ha deluso. Non abbiamo ricavato l'impressione di un motore spompato, ma di un altro motore, con una differente personalità e più spostato verso l'alto nell'erogazione, ma con un rendimento decisamente equilibrato. Soprattutto ci è piaciuta la rotondità e la sostanza ai bassi regimi, davvero rare a trovarsi su mono di questa cilindrata. La progressione è gustosa anche se il meglio viene fuori dopo i 6000 giri, con un buon allungo fin verso gli 8000 giri di strumento. Nei primi affondi velocistici che ci siamo concessi, abbiamo già visto una velocità indicata di oltre 145 km/h col contagiri a quota 7250, per cui conoscendo l'attendibilità degli strumenti Gilera, le dichiarazioni della Casa dovrebbero essere rispettate.

Al contrario della versione di maggior cilindrata, la frizione è dolce e modulabile, ma accusa uno stacco un po' lungo che in talune situazioni infastidisce (ma probabilmente dipende da un passaggio un po' costretto del cavo di comando), mentre il cambio ci è incondizionatamente piaciuto per precisione e spaziatura, anche se, soprattutto a caldo, risulta un po' ruvido.

c. b. - c. l.

Foto **Gheo**

SCHEDA TECNICA

MOTORE: monocilindrico a quattro tempi, verticale, raffreddato a liquido. Distribuzione bialbero a camme in testa comandata da cinghia dentata, con quattro valvole. Alesaggio e corsa: 80x69,4 mm. Cilindrata: 348,8 cm³. Rapporto di compressione 9,8:1. Alimentazione carburatori Dellorto da 25 mm Ø. Accensione elettronica a scarica di condensatore con anticipo elettronico. Lubrificazione forzata con pompa ad ingranaggi. Avviamento elettrico.

TRASMISSIONE: primaria ad ingranaggi, secondaria a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio e cambio a cinque velocità con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali.

CICLISTICA: telaio monoculla aperta in tubi quadri. Sospensione anteriore a forcella teleidraulica con escursione di 250 mm; posteriore con schema Power Drive ad articolazione progressiva con ammortizzatore oleopneumatico ed escursione ruota di 240 mm. Freni: anteriore a disco da 260 mm Ø; posteriore a disco da 230 mm Ø. Pneumatici: anteriore 90/90-21; posteriore 130/80-17.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza 2210 mm; interasse 1480 mm; peso a secco 150 kg (senza avviamento elettrico).

CAPACITÀ SERBATOIO: 18 litri (di cui 3 di riserva).

PRESTAZIONI DICHIARATE: potenza massima 32 CV a 7500 giri; coppia massima 6 kgm a 5500 giri; velocità massima 145 km/h.

PREZZO «CHIAVI IN MANO»: L. 6.165.000 (più 375.000 lire per avviamento elettrico).