

Prove

MOTOCICLISMO



RC 600 GILERA DA GUERRA

È la nuova versione battagliera dell'enduro di Arcore. Ha esordito con successo nei rally nostrani e nei raid africani. Alla potenza del motore si contrappone la rigidità della sospensione posteriore. Costa 7.985.000 lire chiavi in mano compreso l'avviamento elettrico. Si destreggia bene anche sull'asfalto.

Prove strumentali:

CENTRO ANALISI
MOTOCICLISMO DI
NERVIANO E PISTA
PIRELLI DI VIZZOLA
TICINO

Testo:

MARCO
PRINETTI

Foto:

CARLO
PERELLI

Collaudatori:

MAURIZIO GISSI,
PIETRO MICCHELI e
MARCO PRINTETTI

Grafici:

MAURIZIO SAPORITI

L'era delle grosse enduro dai serbatoi dalle forme di una cisterna è praticamente tramontata per far posto a nuove tutto-terreno più agili e leggere dal look crossistico e professionale. Un ritorno alle vere enduro a cui si è associata anche la Gilera proponendo in alternativa alla più "pacifica" e turistica XRT, la RC 600, adatta ad un impiego fuoristradistico più "serio". La RC 600 si inserisce a metà strada tra le enduro professionali a quattro tempi come la Honda XR-R, la Yamaha TT, la Husqvarna 510, la KTM 600 e le tutto-terreno più votate all'impiego stradale. Delle prime ha lo stile, la stessa parte ciclistica e la grinta del potente motore, dalle seconde eredita una completa dotazione accessoristica e la versatilità d'uso. Viene proposta in due versioni: una più "stradale" dotata di avviamento elettrico e pneumatici dal doppio uso ed una "pronta gara" alleggerita dell'avviamento elettrico ed equipaggiata con pneumatici artigliati per l'enduro professionale. Per meglio saggiare le sue doti fuoristrada abbiamo provato la versione da gara montando, nel proseguo della prova, i pneumatici Dunlop Trailmax del modello stradale per verificare le prestazioni della RC anche sull'asfalto.

La linea è senza compromessi, decisamente crossistica, essenziale, con una "impronta" personale e veramente bella. Anche la colorazione rosso vivo conferma questa impressione. Verniciature e decorazioni sono di ottimo livello, con l'unico neo di una certa diversità di tinta, che si accentua col tempo, fra parti in plastica e metallo. Abbondanza di leghe leggere per pedane, supporti, manubrio e forcellone; funzionali i comandi a mano ed a pedale, più adatti all'uso con stivali da fuoristrada.

Pur mancando il contagiri, la strumentazione è efficiente, il tachimetro è molto preciso, le spie e gli indici degli strumenti sono ben visibili anche di notte. Il doppio proiettore ha un fascio di luce potente e ben indirizzato mentre lascia a desiderare la voce del segnalatore acustico.

La posizione in sella è corretta e sportiva, si guida avanzati con pedane e manubrio ben correlati; la guida in piedi è naturale, solo il manubrio risulta troppo dritto. Unico appunto alla posizione di guida, l'altezza della sella, che risulta eccessiva anche per i piloti più alti e rende l'approccio alla moto poco intuitivo, oltre a rendere difficoltoso un sicuro appoggio dei piedi a terra.

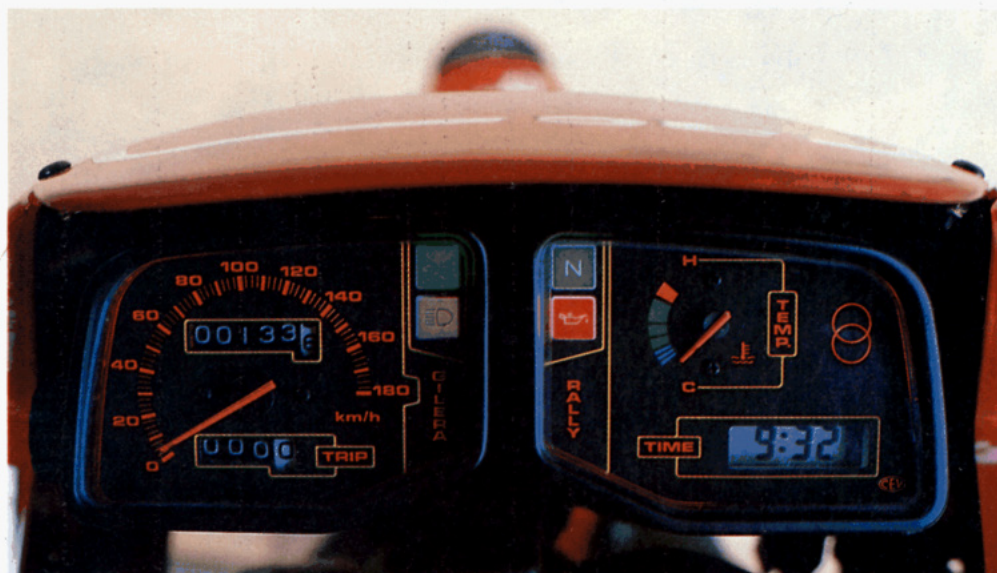
Il prezzo da pagare alla caratterizzazione sportiva della RC 600 è



Prova

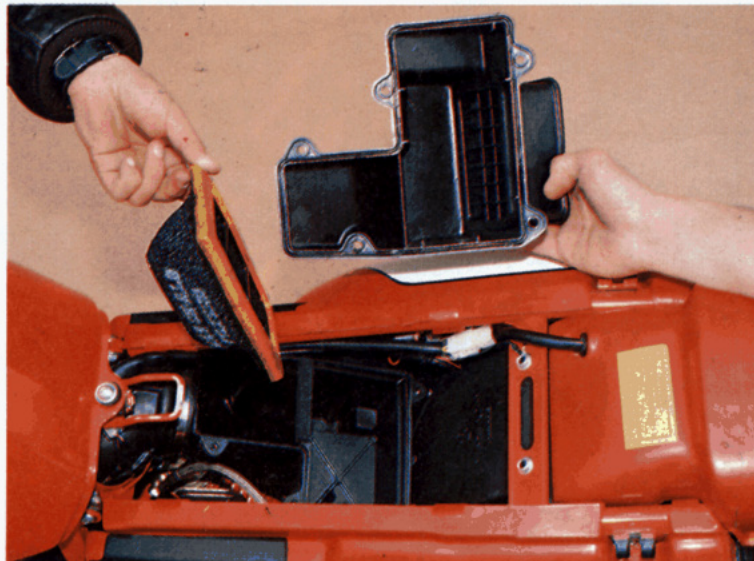
GILERA RC 600

Decisamente crossistica ed accattivante la RC 600. Il compatto gruppo formato dal serbatoio i convogliatori d'aria e cupolino danno una immagine davvero grintosa. Ben fatta anche la sella che si protende fino alla sommità del serbatoio per facilitare lo spostamento del pilota verso l'avantreno. Ben fatti anche i comandi a mano e da pedale. Gli indicatori di direzione sono facilmente smontabili per l'uso della moto in competizione.



Il compatto cruscotto stile racing comprende tachimetro, contachilometri totale parziale con tripmaster, indicatore temperatura acqua più quattro spie per la pressione olio, indicatori di direzione, folle ed abbaglianti. C'è l'orologio digitale ma manca il sempre utile contagiri. Il tachimetro è molto preciso e l'indice stabile.

La sella si toglie rapidamente grazie ad un sistema di aggancio sullo stile degli scarponi da sci. Una volta rimossa si accede al filtro aria in spugna sintetica rigenerabile.



uno scarso comfort nell'uso stradale: le vibrazioni sono avvertibili ai regimi medi ed alti e il cupolino offre un riparo appena sufficiente. Manca anche un vero portapacchi, sostituito da alcuni gommini annegati nel parafango posteriore e le eventuali cinghie si devono legare ad esili maniglie in plastica limitando di fatto la capacità di carico. Il passeggero gode invece di una sistemazione buona grazie all'ampia porzione di sella a sua disposizione ed alla giusta distanza delle pedane dal piano sella.

Il lavoro della forcella è adeguato sia su strada sia fuoristrada: assorbe bene le piccole asperità e non tampona nei salti. L'ammortizzatore è troppo rigido e causa rimbalzi della ruota posteriore avvertibili anche in strada sullo sconnesso serrato. Oltretutto è regolabile solo nel precario molla senza poter intervenire più proficuamente sull'idraulica.

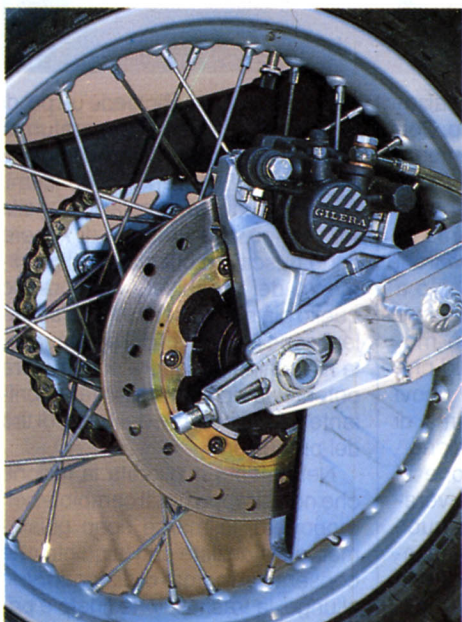
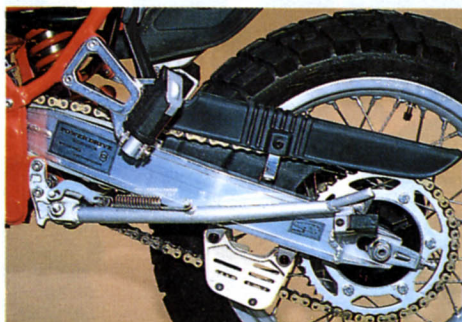
Sull'asfalto, a parte un'avantreno leggermente sensibile alle malformazioni del fondo la RC ha un comportamento preciso e redditizio consentendo veloci inserimenti in curva e grande stabilità. Con le coperture Dunlop si raggiungono elevati limiti di piega in tutta sicurezza. Anche alla massima velocità la precisione direzionale è buona. Si avverte ancora la durezza della sospensione posteriore che disturba in più di un'occasione.

VIA DALL'ASFALTO

Nel fuoristrada, la RC 600 sfoggia ottime doti di ciclistica; è maneggevole, precisa negli inserimenti in curva, e supera bene le difficoltà dei percorsi più tortuosi anche con fondo difficile. La guida è intuitiva e propedeutica per i meno esperti. La RC è pur sempre una moto "speciale" e richiede, per essere spinta e sfruttata a fondo, doti di esperienza e "manico" superiori alla media.

Il freno anteriore offre decelerazioni sicure anche se è necessario esercitare una forte trazione sulla leva: è modulabile e resistente al fading; ottimo il disco posteriore, sufficientemente potente blocca solo se il pilota lo vuole. Il lavoro del freno anteriore è parzialmente inficiato dalla tendenza della forcella a svergolare, fenomeno che si verifica alle alte velocità, perturbando l'assetto della moto in questa delicata fase.

L'avviamento richiede una buona dose di "malizia" motociclistica dato che la manovra non riesce sempre al primo colpo specialmente a freddo. Regola fondamentale è quella di non azionare mai il comando dell'acceleratore pena l'ingolfamento del motore. Avviare il propulsore è agevole con gli stivali



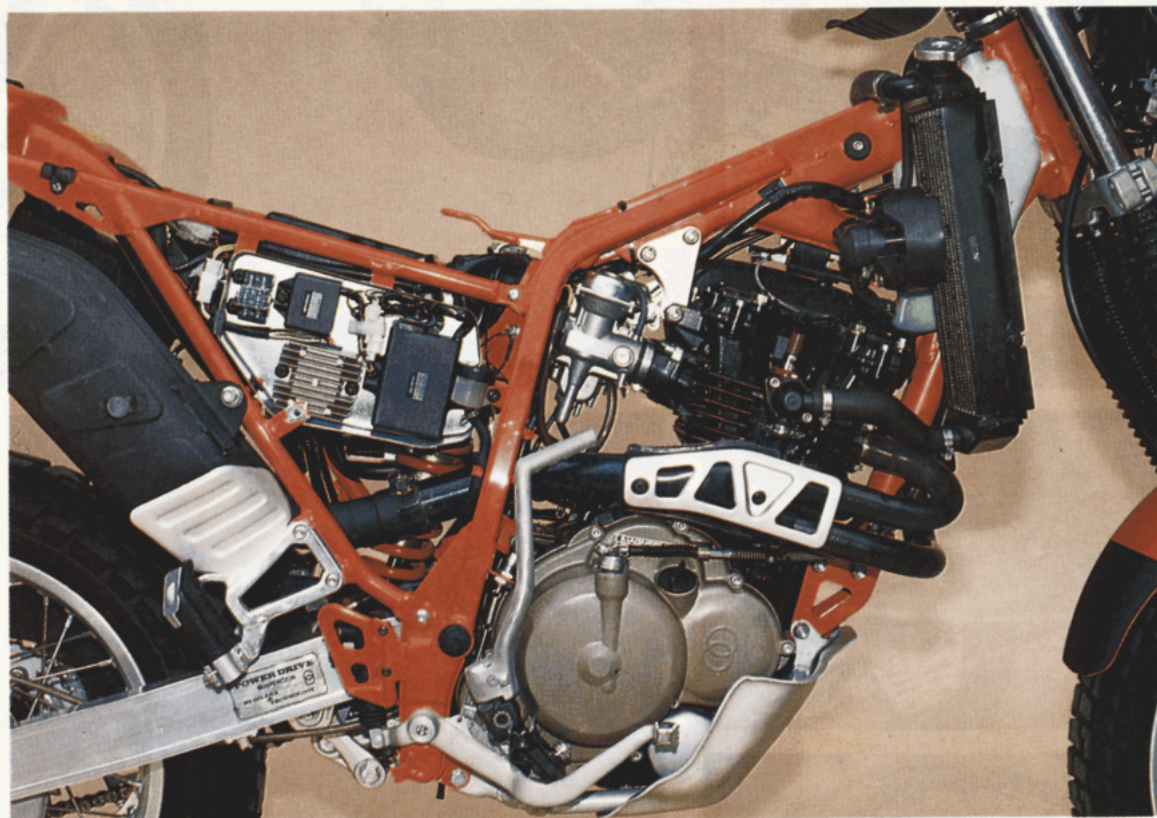
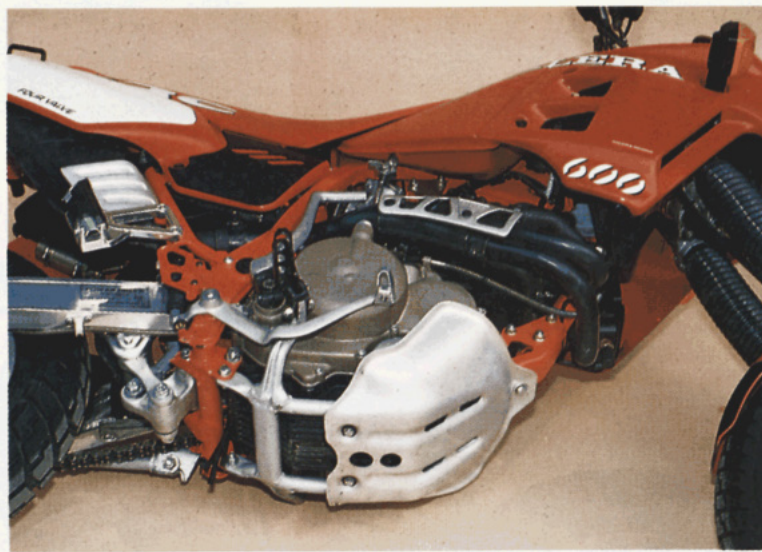
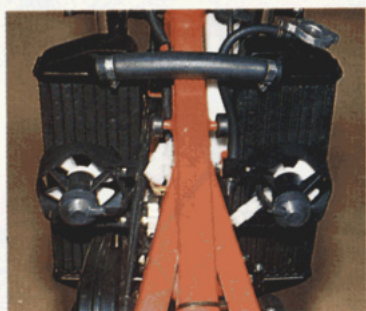
All'avantreno una ben dimensionata forcella Marzocchi conferisce un aspetto aggressivo, gli steli sono coperti da soffiotti parapolvere. Il disco anteriore adotta una pinza flottante a doppio pistoncino ed è ampiamente asolato per smaltire velocemente il calore ed accumuli di fango. Il parafango è ridotto al minimo indispensabile per non interferire con il flusso d'aria diretto ai radiatori.

Disco forato anche al retrotreno; la parte inferiore del disco è protetta da un carterino in plastica. La pinza è flottante anche in questo caso ma dispone di un singolo pistoncino in luogo di due. Molto bello e professionale il grosso forcellone in tubi a sezione rettangolare in lega leggera. Il cavalletto laterale si smonta facilmente, al pari delle pedane, per usare la moto in competizione ma offre un appoggio precario.

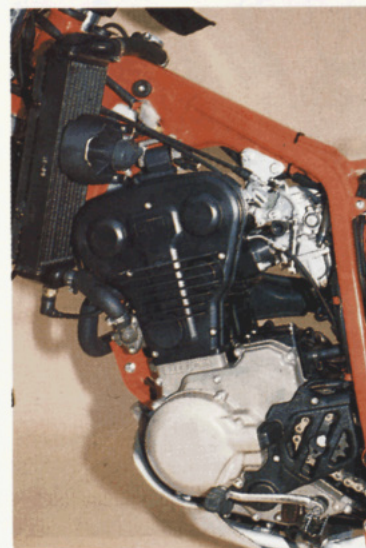
Prova

GILERA RC 600

Il telaio, un classico monotrave, è costruito in tubi di acciaio ad alta resistenza di sezione quadra e rettangolare. La culla è chiusa inferiormente da un telaio che irrigidisce l'intera struttura e supporta le pedane. La triangolazione posteriore imbullonata al telaio, supporta sella, filtro aria, batteria ed i principali componenti dell'impianto elettrico. Due i lunghi radiatori del circuito di raffreddamento collocati ai lati del trave anteriore del telaio. Sono due anche le elettroventole che entrano in funzione quando la temperatura del liquido supera i 92°. Una robusta piastra in lega leggera protegge motore e parte inferiore della culla. In vista anche i cinematismi della sospensione posteriore realizzata secondo lo schema Power-Drive che fa capo ad un ammortizzatore Boge regolabile nel precarico della molla e dotato di serbatoio separato.



Compatto e leggero il motore della RC 600 è uno dei più sofisticati "mono" quattro tempi utilizzati nell'enduro. Dispone infatti di distribuzione bialbero a quattro valvole comandata da cinghia dentata, raffreddamento a liquido, cilindro in lega leggera con camma al nichel-silicio, albero controrotante antivibrazioni, accensione elettronica ad anticipo variabile elettronico e pompa olio ad ingranaggi. Rispetto al propulsore che equipaggia la XRT le differenze riguardano l'alimentazione con il nuovo gruppo di carburatori; un diagramma di distribuzione più "spinto", ed un doppio pick-up sull'accensione per facilitare l'avviamento a pedale.

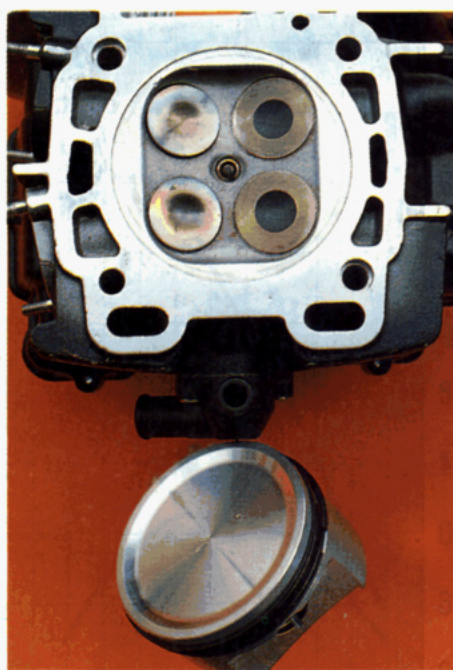


da fuoristrada mentre con le calzature di tutti i giorni è difficoltoso. Con la versione dotata d'avviamento elettrico i problemi sono ovviamente risolti. La contropartita viene da un certo aumento di peso, ma la comodità — non tutti sono padroni della nobile arte dell'avviamento a pedale — è innegabile. Il propulsore della RC mantiene le stesse moderne caratteristiche di quello che equipaggia l'XRT ma riceve nuovi carburatori, diverso diagramma di distribuzione e nuova accensione.

Offre una ottima erogazione ai regimi intermedi dove spinge veramente forte, è dotato di un buon allungo in fuorigiri e consente di tenere medie elevate in autostrada senza apparente sforzo se non quello fisico del pilota per contrastare il

vento della corsa. Richiede un po' di tempo per entrare in temperatura e l'inserimento delle elettroventole è rumoroso. Eccellenti i consumi, considerando le prestazioni della RC, segno che i tecnici di Arcore sono riusciti ad ottimizzare il rendimento del propulsore migliorando quello già buono della XRT. L'accelerazione è ai vertici della categoria, la macchina è leggera ed il motore potente; la ripresa è altrettanto brillante merito sempre delle doti di tiro del propulsore.

Nettamente migliorata la frizione che non strappa più. Il cambio è ben rapportato, le marce sono giustamente distanziate con la quinta che consente al motore di distendersi in allungo; la trasmissione finale è priva di giochi anomali.



La maggiore novità per questo motore è l'adozione di un doppio carburatore giapponese Telkei al posto dei Dellorto montati sulla XRT. Praticamente è un carburatore unico formato da due corpi separati di tipo normale (il sinistro) ed a depressione (il destro). Il carburatore sinistro ha un diametro superiore al secondo (29 mm invece di 28) e lavora alle minime aperture dell'acceleratore mentre il destro entra in funzione circa a metà escursione. I condotti d'ammissione sono separati e servono ognuno un corpo del carburatore per meglio indirizzare le colonne gassose, creando un migliore effetto turbolenza nella camera di scoppio. Quest'ultima è del tipo a tetto con la candela posta proprio al centro delle valvole. Il ridotto angolo tra le valvole (solo 30°) determina una camera di combustione particolarmente raccolta. Di questa camera fa parte anche il cielo del pistone che presenta una piccola concavità. Come per l'ammissione anche i due condotti di scarico sono singoli.

Enduro 600 e Rally a confronto

Dati rilevati dal nostro Centro Analisi e Prove di Nerviano

Marca	Modello	Alesaggio, corsa, cilindrata esatta	Potenza max. alla ruota CV a giri	Coppia max. alla ruota kgm a giri	400 metri da fermo secondi	Velocità di uscita km/h	400 metri da 50 km/h secondi	Velocità di uscita km/h	Velocità min. nella marcia più alta km/h	Velocità max. km/h	Consumo medio km/Lt	Peso senza benzina kg	Prezzo chiavi in mano	Prova sul fascicolo
GILERA	RC 600	99x74 569	41 7.000	4,66 5.750	14,283	144	15,096	136,36	49,59	162,6	18,5	154	7.985.000 *	10-1989
GILERA	XRT 600	99x74 569	40,61 7.000	4,55 5.750	14,391	142,86	15,435	132,35	48,51	162,2	17,8	174,5	7.550.000 *	11-1988
HONDA	XR 600 R	97x80 591	37,61 6.500	4,40 5.250	14,467	140,63	14,323	136,84	35	141,7	14,3	131,5	8.720.000	4-1988
HUSQVARNA	TE 510 LC	91,5x76,5 503	46,86 7.250	4,77 6.250	13,832	151,26	16,356	129,50	49	163,4	14,2	121	8.619.000	3-1988
KAWASAKI	KLR 570	96x78 564	38,27 7.250	4,03 6.000	15,463	129,50	14,269	140,62	40,63	161,6	18	149,5	6.338.600	3-1988
SUZUKI	DR 600 Djebel	94x85 589	37,4 6.750	4,32 5.750	14,316	142,85	15,278	128,57	—	161,5	18,5	151	6.548.000 **	10-1987
YAMAHA	TT 600 S	95x84 595	38,71 6.500	4,51 5.750	14,580	137,50	13,928	137,40	39,04	138,5	13,5	132	8.297.000	9-1988
YAMAHA	XT 600	95x84 595	36,80 6.250	4,66 4.500	14,268	144	14,976	131,38	—	159	18,8	150	7.586.000	10-1987

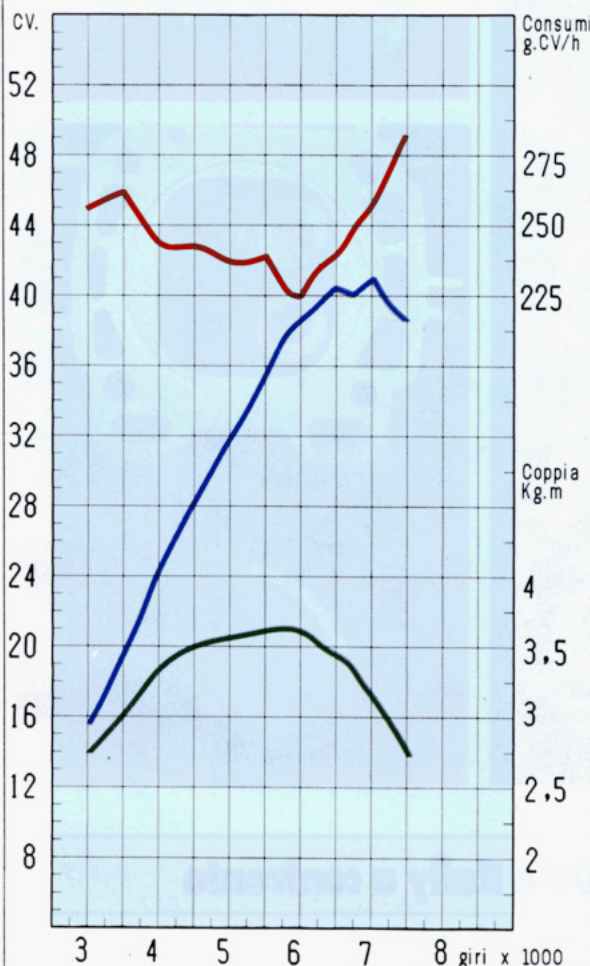
* Versione avviamento elettrico.

** Prezzo franco concessionario.

Prova

GILERA RC 600

In queste pagine pubblichiamo i dati fondamentali della moto in esame e i risultati delle nostre prove strumentali. Per queste prove, che si svolgono alla pista Pirelli di Vizzola Ticino e presso il nostro Centro Analisi e Prove di Nerviano, utilizziamo banchi dinamometrici Borghi e Saveri tipo FA 50/30 e FA 200/30. Utilizziamo pure catene Regina Industria e Olio Castrol. Le caratteristiche tecniche, le norme di manutenzione e il costo delle principali parti di ricambio, la eventuale disponibilità di optional sono riportati così come ci sono stati trasmessi dai costruttori o dagli importatori. Trattasi nell'insieme di informazioni fondamentali per un completo giudizio sulla moto in esame.



Rilevamento	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Consumo gr/CV/h-giri
Alla ruota	41,00-7.000	4,66-5.750	226-6.000
All'albero	44,96-7.000	5,11-5.750	206-6.000
Potenza specifica all'albero: CV/lt			80,57
Velocità lineare del pistone: metri/sec. al regime di potenza max			17,27
Pressione media effettiva: kg/cm ² al regime di coppia max (all'albero)			11,50
Regime minimo possibile a tutta apertura del gas			3.000
Rapporto peso/potenza (alla ruota): kg/CV			3,42

Il grafico e la tabellina sintetizzano i risultati delle severe prove cui abbiamo sottoposto il motore presso il nostro Centro di Nerviano. Le curve caratteristiche tracciate sul grafico esprimono i valori ottenuti alla ruota, che sono quelli più significativi per l'utente. Gli interventi operati ai condotti d'aspirazione ed alla distribuzione, per adattare i nuovi carburatori, hanno sortito benevoli effetti migliorando la potenza e la coppia rispetto al motore della XRT. Inoltre il propulsore della RC ha una erogazione ancora più dolce e regolare, sempre in confronto con l'XRT. Già da 3000 giri, il motore dispone di oltre 15 cavalli e 3,7 kgm di coppia massima. L'allungo è però inferiore a quello dell'XRT ed oltrepassato il regime di potenza massima, la "verve" diminuisce sensibilmente anche per l'intervento del limitatore di giri che "taglia" l'accensione a 7.800 giri.

VELOCITÀ, PESO E CONSUMO

Vel. max in pos. abbass.: 162,6 km/h (ind. 170)
Vel. max in pos. rialzata: 157,2 km/h (ind. 162)
Peso senza carburante: 154 kg (72 ant. e 82 post.) *
Consumo in città: 16,2 km/litro
Consumo fuori città: 20,3 km/litro
Consumo autostradale (a 130 km/h): 16,5 km/litro
Consumo massimo: 10,8 km/litro
Consumo medio della prova: 18,5 km/litro

* Versione senza avviamento elettrico

ACCELERAZIONE

metri	100	200	300	400
secondi	5,836	8,994	11,727	14,283
kmh	99,95	125,87	136,95	144

In questa classica prova con partenza da fermo sui 400 metri, eseguita come al solito con carico di 80 kg (pilota 75, carburante 5), la RC 600 ha fatto registrare un buon tempo allo stesso livello delle concorrenti più stradali ed assai vicino, ed in qualche caso migliore delle avversarie per le competizioni enduro. Rispetto alla sorella XRT, il tempo è migliore di circa un decimo di secondo con una velocità d'uscita superiore di due km/h. Nonostante le numerose prove alla ricerca della migliore prestazione la rinnovata frizione ha ben tenuto botta, senza mancamenti di sorta.

RIPRESA

metri	100	200	300	400
secondi	5,471	9,230	12,342	15,096
kmh	78,12	107,78	124,15	136,36

Anche questa prova è stata fatta con carico complessivo di 80 kg sulla distanza di 400 metri iniziandola però dalla velocità di 50 Km/h nella marcia più alta per verificare le doti di tiro del motore. La rapportatura un po' lunga ha condizionato leggermente questa specifica prova anche se la RC 600 ha nuovamente ben figurato sia nel confronto con le rivali specializzate e non, sia nella lotta in famiglia con la XRT. L'adozione del nuovo doppio carburatore ha influito positivamente sul motore su tutto l'arco di erogazione della potenza ma in special modo ai bassi e medi regimi. Nella pagina a fianco, il nostro supertester Pietro Miccheli che ha brillantemente collaborato alla prova.

VERIFICA STRUMENTI

Tachimetro: indica 50 = 50,99 km/h
indica 100 = 92,24 km/h
indica 150 = 139,53 km/h

Le nostre prove strumentali alla pista Pirelli di Vizzola Ticino si sono svolte il 22/07/89 nelle seguenti condizioni ambientali: temperatura 28°C, umidità 70%, pressione 1.020 mbar, vento assente.

DATI ANAGRAFICI

Costruttore: Piaggio Veicoli Europei Divisione Gilera - Via C. Battisti, 68 20043 Arcore (MI) tel. 039/717841 telex 330628 telefax 039/617829.

Denominazione modello: RC 600.

Data e luogo di presentazione: dicembre 1988, Motor Show Bologna.

Colori disponibili: rosso.

Forma di garanzia: 1 anno o 10.000 km.

Prezzo: versione pronto gara 7.635.000 lire, versione avv. elettrico 7.985.000 lire, entrambe chiavi in mano.

Cavalli fiscali: 8.

Tassa annua di proprietà: lire 28.600.

CARATTERISTICHE

Motore: monocilindrico quattro tempi, inclinato in avanti di 14°, cilindro in lega leggera con riporto Ni-Si, alesaggio per corsa 99x74=569 cc, rapporto di compressione 1:10, distribuzione con due alberi a camme in testa con bilancieri interposti e quattro valvole: diametro asp. 34, scarico 31.

Accensione: Nippondenso elettronica a scarica capacitiva (CDI) con doppio pick-up, anticipo automatico variabile.

Carburatori: due Teikei a depressione. Diametro diffusore: sinistro 29, destro 28; getto massimo 140, getto minimo 46, getto avviamento 68, polverizzatore 2,6, valvola gas 5,5, spillo conico 5C 55 3/5.

Raffreddamento: a liquido permanente con pompa di circolazione e regolazione della temperatura mediante termostato, capacità circuito 1,3 litri, radiatori in alluminio, pompa centrifuga con portata di 32 litri/min.

Lubrificazione: forzata con pompa ad ingranaggi, portata di 9 litri/min. al regime di potenza massima.

Frizione: dischi multipli in bagno d'olio con comando meccanico, 5 molle a spirale con carico di 23,6 kg in sede (22 mm), 7 dischi condotti e 8 conduttori.

Cambio: a 5 rapporti ad ingranaggi sempre in presa con innesti frontali, rapporti: prima 2,38 (31/13), seconda 1,55 (28/18), terza 1,14 (24/21), quarta 0,91 (21/23), quinta 0,76 (19/25).

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi a denti dritti, rapporto 2,33 (33/77); finale a catena rapporto 3,07 (14/43); rapporti totali di trasmissione nelle varie marce: prima 17,01 seconda 11,08 terza 8,15 quarta 6,50 quinta 5,43; catena Regina Industria 108 perni.

Telaio: monotrave a culla chiusa in tubi a sezione quadrata con rinforzi in lamiera sciolata; inclinazione canotto di sterzo 29°.

Sospensioni: forcella Marzocchi con steli da 40 mm, foderi in alluminio, escursione 280 mm; forcellone in alluminio, monoammortizzatore Boge regolabile nel precarico molla, escursione ammortizzatore 100 mm, escursione ruota 260 mm.

Ruote e pneumatici: cerchi Sanremo in lega leggera, ant. 1,85x21", post. 2,50x17". Pneumatici: versione gara Pirelli ant. MT 17 90/90x21, post. MT 71 140/80x17; versione avv. elettrico Dunlop Trailmax ant. 54 T 90/90x21, post. 65 T 130/80x17.

Freni: ant. Brembo a disco diametro 260 mm, spessore 4,5 mm, pinza flottante a doppio pistoncino parallelo, post. Grimeca a disco diam. 220 mm, spessore 4,5 mm, pinza a singolo pistoncino.

Impianto elettrico: tensione 12 V, generatore Nippondenso 180 W, batteria Yuasa 12 V 3 Ah avv. a pedale, 12 V 14 Ah avv. elettrico. Bifaro anteriore CEV-Paganì Ø 110 mm con lampada 12V - 35/35W, posizione 5W; fanale posteriore con lampada 5/21W, indicatori direzione 10W, lampade strumenti n. 4 1,2W.

Dimensioni in mm: lunghezza 2.240, interasse 1.510, larghezza manubrio 840, pedane 530, altezza max. manubrio 1200, sella 920, minima da terra 280.

MANUTENZIONE

Distribuzione: gioco punterie per controllo diagramma 1 mm, gioco funzionamento a freddo asp. 0,05 mm, scarico 0,1 mm.

Accensione: anticipo fisso 7°, anticipo variabile 30° a 4000 giri/min, candela Champion A4 HC distanza tra gli elettrodi 0,5-0,6 mm, due fusibili da 15A.

Alimentazione: benzina super, capacità serbatoio litri 13, riserva litri 3.

Carburatore: filtro aria in poliuretano da pulire ogni 2000 km e sostituire ogni 8000 km.

Lubrificazione: controllo livello olio ogni 500 km, capacità coppa 2,0 litri (2,2 con filtro), da sost. ogni 4000 km. Lubrificante consigliato Agip 15W40 opp. SINT 2000, filtro da sost. ogni 8000 km.

Sospensioni: capacità olio per stelo 470 cc di Agip Arnica 46 da sost. ogni 8000 km.

Pneumatici: pressione di gonfiaggio a solo 1,8 ant. e 2,0 post.; in due ant. 2,0 post. 2,2. Pressione di gonfiaggio fuoristrada Pirelli ant. 1,1, post. 1,3: Dunlop ant. 1,6, post. 1,8.

RICAMBI

(IVA compresa)

Valvola aspirazione L. 17.800, valvola scarico L. 33.420, filtro aria L. 21.540, filtro olio L. 10.470, catena distribuzione L. 22.100, pistone completo di segmenti L. 109.240, biella L. 226.000, disco frizione L. 7.250, marmitta L. 32.900, pignone L. 23.440, corona L. 48.300, catena L. 125.500, telaio L. 433.000, forcella L. 722.900, forcellone L. 370.500, ammortizzatore L. 213.900, manubrio L. 22.900, pedale cambio L. 31.500, pedale freno L. 33.800, ruota anteriore L. 225.100, ruota posteriore L. 314.000, coppia pastiglie ant. L. 14.500, serbatoio L. 238.000, sella L. 89.500, parafranghi ant. L. 11.900, post. L. 31.700.

DATI DICHIARATI

Potenza massima: 48 CV a 7.250 giri

Coppia massima: 5,1 kgm a 5.500 giri

Velocità massima: 160 km/h

Tempo sui 400 metri da fermo e velocità di uscita: 13,6 sec. - 146 km/h

Consumo: 20 km/lt norme CUNA.

Peso: 141 kg a secco senza avv. elettrico

Il nostro supertester e istruttore federale Pietro Miccheli che ha brillantemente collaborato alla prova della RC 600.



PREGI

- Potenza ed erogazione motore
- Ciclistica e forcella
- Freni
- Prestazioni globali

DIFETTI

- Sospensione posteriore rigida
- Vibrazioni
- Altezza sella eccessiva
- Messa in moto a pedale difficoltosa

COMMENTO SUL PREZZO

(versione pronto gara 7.635.000 lire, versione avv. elettrico 7.985.000 lire)

Il prezzo, allineato a quello delle concorrenti, diventa concorrenziale considerando le dotazioni di ottimo livello. È sensibilmente minore di quello delle enduro europee specializzate.

INCONVENIENTI REGISTRATI

Trafilaggi olio dal basamento motore.