

MOTOCICLISMO

IL MITO DI NUVOLARI

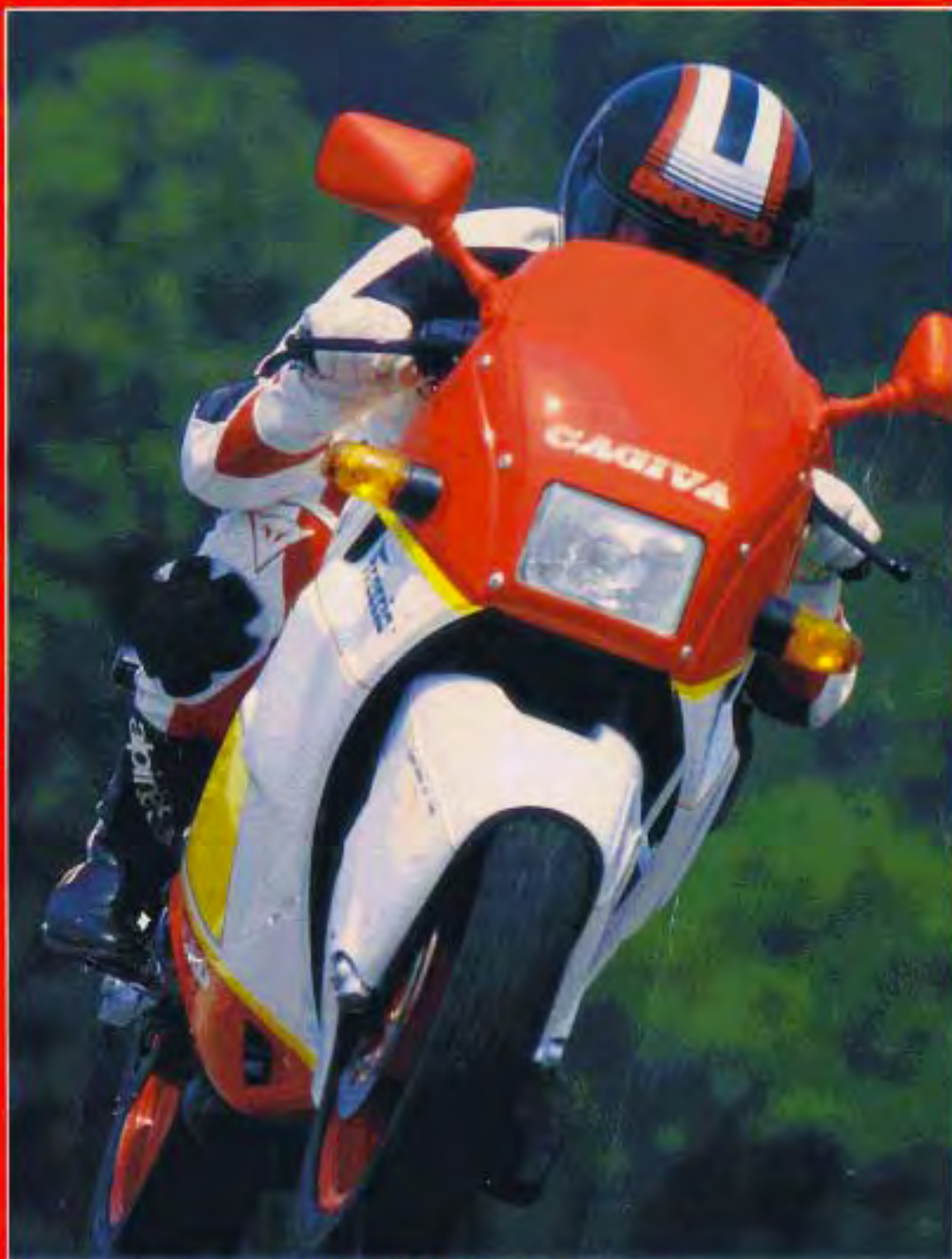
PROVE

**HONDA
VF 750 C
KAWASAKI
VN 750**

**GILERA
DAKOTA
ER 350
DAKOTA
500**

**YAMAHA
TZR 250**

**CAGIVA
FRECCIA
125**



**TUTTO
SU
L'ABS**

**INCHIESTA
LA MOTO IN CRISI**

P R O V E

ER 350 E DAKOTA 500 I DUE VOLTI DELL'ENDURO GILERA

L'enduro quattro tempi Gilera si allarga a quattro modelli con la serie ER caratterizzata da una linea più svelta e da maggiori attitudini al fuoristrada. Proponiamo la prova della versione ER 350, assieme alla "africana" Dakota nella

cilindrata 500, una moto che per potenza è confrontabile con le rivali 600 giapponesi. Con una meccanica raffinata e ottime prestazioni costano rispettivamente 6.175.000 e 7.250.000 lire su strada, compreso l'avviamento elettrico



Collaudatori:
Marco Riccardi, Eliano Riva,
Giorgio Sabatini

Prove strumentali:
Centro Analisi di Nerviano e pista
Pirelli di Vizzola Ticino

Grafici:
Piergiorgio Padoan
Foto:
Carlo Perelli e Maurizio Gissi
Testo:
Marco Riccardi
Pellicole Scotch





Le diverse soluzioni stilistiche delle due Dakota emergono prepotentemente nelle due viste dall'alto e frontale. Il serbatoio "africano" della versione base domina tutta la scena prolungandosi in altezza ed in profondità; quello piccolo (da 13,5 litri in luogo del 22 di quello africano) è più elegante e slanciato limitando il suo ingombro entro le linee del motore. Uguali nelle due versioni i funzionali comandi elettrici i cupolini ed i fari anteriori e posteriori. I comandi a pedale hanno i puntalini di appoggio dei piedi, snodati per non rovinarsi nelle cadute. Ben fatti i portapacchi in lega leggera con plastica antiscivolo.



La completa strumentazione è la stessa per entrambi i modelli ed è la medesima già montata sulla Dakota 350. È sufficientemente leggibile di giorno mentre di notte occorre prestare maggiore attenzione per la scarsa luminosità degli strumenti. Al contrario le spie di servizio alla base del cruscotto sono poco visibili nella marcia diurna, in special modo in pieno sole, anche se evitano di abbagliare il pilota quando si guida di

notte. Sulla 350 l'indicatore del liquido di raffreddamento lamisce spesso la zona rossa (in particolare modo nel fuoristrada e nelle "tirate" a tutto gas) senza che il motore ne abbia però a risentire. Appena varcata questa soglia entrano in azione le ventole sui radiatori riportando rapidamente in zona verde l'indice dello strumento. Per la 500 l'impiego delle ventole è richiesto con minore frequenza.



Il tappo del serbatoio si chiude a chiave, la stessa che aziona il gancio portacasco, ed è solidale con un coperchio che occulta il vaso

d'espansione del liquido di raffreddamento. L'accesso al filtro aria, in cartuccia di carta, è possibile dopo aver rimosso la sella.



Il telaio, identico per la 350 e la 500, è un classico monoculla aperto in tubi a sezione quadra con ampi "fazzoletti" di rinforzo in lamiera stampata ed il motore partecipante alla rigidità della intera struttura. Per facilitare l'ispezione e la rimozione del monoammortizzatore la triangolazione posteriore è smontabile dal resto del telaio. Lo scudo inferiore in materiale plastico è sagomato intorno alle misure del carter motore e presenta ampie finestrate di raffreddamento. Dovrebbe essere maggiormente esteso nella zona del filtro lubrificante per maggiore protezione dagli urti in fuoristrada.



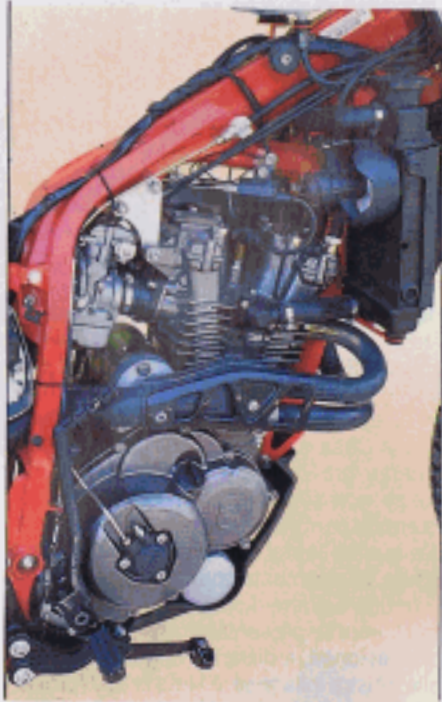
Differenti per marca, diametro degli steli ed escursioni le forcelle delle due Gilera. Per la ER l'elemento ammortizzante è una Paloli con steli da 41 mm di diametro ed escursione di 250 mm; sulla Dakota è montata una Marzocchi da 38 e corsa 240 mm. Per entrambe sul fodero di destra il dispositivo che varia, su quattro posizioni, la taratura idraulica della forcella in compressione come in estensione. In comune anche il freno a disco da 260 mm con pinza flottante a doppio pistoncino parallelo.

ER 350 E DAKOTA 500 I DUE VOLTI DELL'ENDURO GILERA

■ ■ Dopo anni di assenza dal mercato delle medie cilindrata al Salone di Milano del novembre 1985, la Gilera presentava due enduro, le Dakota 350 e 500, inedite per contenuti estetici e tecnologici. L'impegno assunto dalla Casa di Arcore si presentava decisamente gravoso non solo per le reminiscenze non sopite di un glorioso passato, ma anche perché il ritorno alla motorizzazione a quattro tempi avveniva nella categoria enduro, decisamente combattuta per volumi di vendite e numero dei concorrenti. La prima Dakota a presentarsi nelle vetrine dei concessionari, a distanza di quasi un anno dalla mostra milanese, è stata la 350 (provata dalla nostra rivista sul fascicolo dicembre 1986); per la 500 l'attesa si è protratta fino a maggio di quest'anno.

Sempre a metà del 1987 la gamma Dakota si è arricchita della versione ER, già disponibile in entrambe le cilindrata, caratterizzata dalla estetica migliorata rispetto al modello base, per le diverse forcelle ed escursioni delle ruote. Tra la 350 e la 500 le modifiche oltre alle logiche differenze strutturali del motore dovute alla diversa cilindrata, riguardano unicamente la rapportatura finale e la maggior sezione del pneumatico posteriore per quella di superiore cubatura. Poste fianco a fianco tra la Dakota e la ER emergono prepotentemente le differenze stilistiche, che si traducono (come vedremo in seguito) anche in differenze di prestazioni. La Dakota (nella nostra prova la 500) è certamente personale, unica, anche se un po' troppo originale e contrastante per piacere sin dal primo sguardo, ma indubbiamente rivela un accurato studio di design alla ricerca di forme innovative. Pur denunciando una indubbia parentela stilistica la ER è più sobria, più "mediterranea" che "africana" nelle dimensioni del gruppo sella-serbatoio con un look da fuoristrada classica e linee tese ed agili. Per entrambe abbiamo finiture accurate e verniciature resistenti con i convogliatori d'aria dei radiatori che fungono da paraurti per la parte inferiore dei serbatoi. La posizione di guida è sensibilmente diversa tra le due moto nonostante la medesima disposizione di manubrio e pedane. La Dakota offre il fianco a critiche per le voluminose dimensioni del serbatoio che limitano gli spostamenti del pilota interferendo con le ginocchia, costringendo ad una eccessiva apertura delle gambe. Arretrando sulla sella la comodità aumenta ma si viene a contatto con l'eventuale passeggero che non ha molto spazio a disposizione sulla corta sella. La ER 350 ha invece un piccolo serbatoio che facilita enormemente il trasferimento del peso verso l'avantreno, possibilità vantaggiosa nel fuoristrada.

(segue)



Il motore è un concentrato di prelibatezze tecnologiche: doppio albero a camme in testa, quattro valvole, distribuzione a cinghia dentata in gomma, raffreddamento a liquido, controalbero equilibratore vibrazioni, alimentazione a doppio carburatore di cui uno con pompa di ripresa, comando frizione idraulico autoregistrante, accensione elettronica ad anticipo anch'esso elettronico e limitatore di giri, potente generatore da 180 Watt, avviamento elettrico (in optional) ed a pedale con decompressore automatico. Smontata la cartella in plastica fonosorbente, sulla sinistra del motore, si accede al comando della distribuzione con la cinghia dentata che aziona le due corone degli assi a camme. La stessa cinghia trascina anche la pompa per il raffreddamento a liquido.



Anche al retrotreno si riscontrano delle differenze: maggior escursione per la ER che guadagna 10 mm sul 220 mm di spostamento della ruota della Dakota e diversa sezione dei pneumatici 4,60 per la 350 e 5,10 per la 500. Uguali invece il diametro da 17 ed il disegno del battistrada. Identico per entrambi i modelli il sistema di ammortizzamento progressivo "Power Drive Gilera" direttamente derivato dalle competizioni fuoristradistiche. Nella fiancatina di sinistra della Dakota è ricavato un vano per riporre piccoli oggetti ed i ferri di bordo che nella ER sono invece collocati nel solito scatolotto in plastica dietro la fiancatina sinistra sotto la sella. Anche in questo caso il freno posteriore è uguale sulle due moto: un tamburo da 140 mm di diametro con camma flottante.



Gilera Dakota ER 350

Gilera Dakota 500

Pregi

Linea aggressiva	Comfort sospensioni nell'uso stradale
Robustezza meccanica	Personalità estetica
Stabilità e tenuta di strada	Prestazioni motore
Prestazioni in fuoristrada	Resistenza sollecitazioni
Versatilità d'impiego	Larga autonomia

Difetti

Affondamento forcella in frenata	Posizione di guida arretrata
Freno anteriore poco progressivo	Sella corta per uso in coppia
Ammortizz. post. poco frenato	Alleggerimento avantreno in velocità
Scarsa luminosità spie e cruscotto	Affondamento forcella in frenata
Filtro olio scarsamente protetto	Stabilità delicata ad alta velocità

Inconvenienti durante la prova

Imprecisioni di carburazione tra i 5500 e 6000 giri. Perdita dado perno ruota posteriore e parziale sfilamento perno.	Allentamento collettore di scarico con sfilamento della guarnizione. Bruciatura lampadina posizione posteriore. Improvvisi spegnimenti motore al minimo.
---	--

Commento sul prezzo

(5.800.000 chiavi in mano) Al prezzo base si devono aggiungere altre 375.000 lire di avviamento elettrico un optional praticamente obbligatorio. Il prezzo sale quindi a 6.175.000 lire uno dei più alti della categoria giustificato in parte dalle pregevoli soluzioni tecniche e dalle prestazioni elevate.	(6.800.000 chiavi in mano) Anche in questo caso al prezzo base si devono aggiungere 450.000 lire sempre per l'avviamento elettrico. Il totale ammonta a 7.250.000 lire quotazione elevata considerando la cilindrata minore rispetto alle concorrenti giapponesi, spesso più economiche. A difesa della Dakota il motore raffinato e buone prestazioni.
---	--



L'impianto di raffreddamento dispone di due radiatori ed altrettante elettroventole che assicurano la temperatura ottimale d'esercizio. Il liquido, posto in circolo dalla pompa situata nel gruppo cilindro, transita nel termostato, piazzato sulla testa, per defluire nei radiatori e ritornare, dopo essere stato raffreddato, nuovamente nel cilindro. A motore freddo il termostato bypassa i radiatori incanalando nuovamente il liquido nel cilindro per ridurre i tempi di riscaldamento del propulsore.

GILERA ER 350 E DAKOTA 500 I DUE VOLTI DELL'ENDURO

Anche il passeggero è sistemato meglio per la maggior lunghezza della sella, invero un po' cedevole dopo lunghe percorrenze. Questa diversità d'assetto si traduce in un comportamento generale, non solo in fuoristrada, più sciolto e facile per la ER che risulta quindi più maneggevole e rapida nei percorsi misto-stretto ed in generale in città. Anche la marcia alla massima velocità è maggiormente proficua per la ER che denuncia minori oscillazioni dello sterzo rispetto alla Dakota. Quest'ultima risulta imprecisa direzionalmente, specialmente nella cilindrata 500 dove la velocità è ovviamente superiore alla 350. In caso di fondo sconnesso lo sterzo della Dakota comincia a "muoversi" già dai 140 km/h tachimetrici, corrispondenti 133 km/h effettivi. La migliore prestazione della ER si deve attribuire ad una aerodinamica più compatta e funzionale per la velocità ed allo spostamento in avanti del peso del pilota.

In fuoristrada è sempre la ER che prevale grazie alle sospensioni meglio tarate, maggiormente dimensionate ed alla già citata disposizione di guida più adatta in questo particolare terreno, pur rimanendo fermi i limiti dovuti agli ingombri, al peso elevato ed alla scarsa motricità dei pneumatici, certamente più indicati per l'impiego su asfalto. Su fondo compatto e sui battuti sterrati sia la Dakota che la ER mostrano un comportamento sicuro ed efficace per docilità di guida e grande senso di confidenza che entrambe ispirano. Quando il terreno diventa impervio la ER stacca decisamente la Dakota, limitata in primo luogo dalle dimensioni fisiche e dalle sospensioni meno preparate che raggiungono presto il fondo corsa. La ER si disimpegna bene anche sui salti mentre entra in crisi di retrotreno, al pari della Dakota, affrontando in velocità le buche in rapida successione con l'ammortizzatore scarsamente frenato nella fase di estensione. Ne scaturisce un fenomeno di beccheggio che si ripercuote sulla precisione di guida perdendo di aderenza sulle gobbe. Altro vantaggio per la ER, nella condotta sui terreni difficili, deriva dalla particolare conformazione della sella che permette di porre meglio i piedi a terra che non sulla Dakota. Nel reparto freni la situazione è buona anche se potrebbe essere migliore poiché, per entrambi i modelli, il punto d'intervento della leva anteriore tende ad allungarsi progressivamente col susseguirsi delle sollecitazioni. Anche in condizioni critiche, di scarsa aderenza, la morderza e la modulabilità rimangono comunque ad ottimi livelli. Per le sospensioni c'è qualche saltellamento da parte del retrotreno, in frenata, complice l'affondamento della forcella e conseguente scari-

(segue)

GILERA ER 350 E DAKOTA 500 I DUE VOLTI DELL'ENDURO

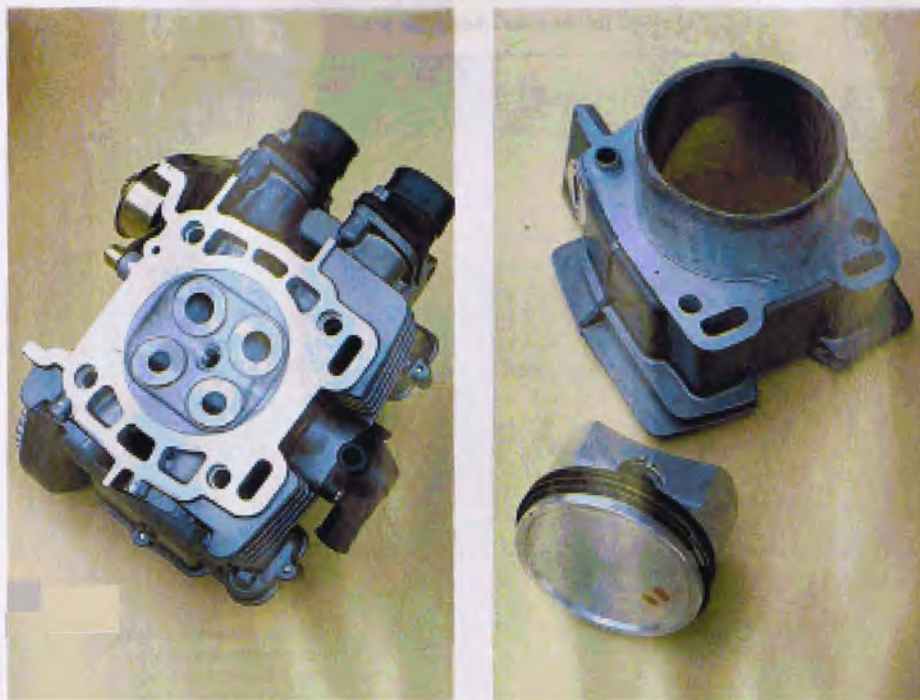
co di peso dalla ruota posteriore. Ma eccoci ai motori le vere stelle delle Dakota.

Del 350 conosciamo a perfezione il comportamento avendolo già analizzato nella precedente prova apprezzandone le doti di fluidità e rapidità di erogazione. Sulla moto della nostra prova si è evidenziata una irregolarità di carburazione intorno ai 5500-6000 giri, (non riscontrata sulla Dakota precedente) che infastidiva, solo a questo regime, la regolarità di marcia. Inalterata anche la costanza di rendimento, una qualità apprezzata nelle tirate autostradali ed in quelle fuoristrada. Ma è la versione 500 che ci riserva una gradita sorpresa tenendo testa in fatto di prestazioni anche alle più grosse (per cilindrata) giapponesi enduro. Come dimostrano i nostri rilevamenti, il nuovo propulsore Gilera non teme confronti per potenza e coppia massima nonostante debba rendere alle concorrenti più di cento centimetri cubici.

Pronto all'avviamento a freddo, sempre con l'uso dello starter, accusa qualche esitazione a caldo non riscontrata invece sul 350. Procedendo col pedale, in luogo del pulsante al manubrio, la manovra riesce sempre o quasi, con qualche pedalata in più all'occorrenza. Inoltre non vibra, è poco rumoroso di meccanica e scarico e soddisfa sia lo sportivo come il turista con una erogazione sufficientemente pronta in basso e riprendendo con vigoria dai 3000 giri fino ai 7000 allungando ancora, oltre al regime di potenza massima di 1000 giri, prima che intervenga il limitatore.

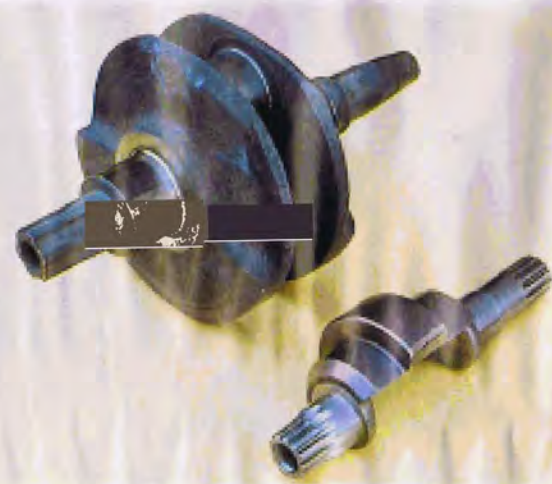
La frizione è morbida nella trazione ma denuncia qualche imprecisione nello stacco da freddo (in entrambi i modelli) e cedimenti sotto sforzo nel caso della 500.

Il cambio risulta ben spazioso per tutte e due le moto con una prima adeguatamente corta per affrontare senza problemi il fuoristrada e per facilitare le partenze con passeggero e bagaglio.



Pur mantenendo lo stesso basamento, la Dakota 500 differisce nel motore in diversi particolari rispetto la versione 350. La testata mantiene la distribuzione bialbero comandata da cinghia dentata; identico è l'angolo tra le valvole, mentre è ovviamente aumentato il loro diametro: da 29 a 31 mm le due di aspirazione, da 29,5 a 28 mm quelle di scarico. L'imballaggio ha

nuove misure di alesaggio e corsa, nuovi sono i contrappesi dell'albero motore, non più a "mannala", e maggiorato è l'albero di equilibratura. Il cilindro ha la canna in alluminio con riporto al Grintal; il pistone ha il cielo piatto con pronunciato anello di squish sulla circonferenza; Altre differenze riguardano la frizione con due dischi in più ed una rapportatura variata per quarta e quinta marcia.



I DATI FONDAMENTALI

In queste pagine riportiamo le caratteristiche tecniche, le norme di manutenzione, il prezzo di vendita, il costo delle principali parti di ricambio ed altre informazioni, così come ci sono state comunicate dai costruttori o dagli importatori.

Dati anagrafici

Gilera Dakota ER 350
Costruttore: Piaggio S.p.A. divisione Gilera, via C. Battisti 68 - 20043 Arcore (Milano). Tel. 039/717841 - Telex 330628.
Denominazione e modello: ER 350.
Data e luogo di presentazione: Arcore 28.04.87
Inizio vendite: aprile '87
Gamma colori: bianco - nero
Forma di garanzia: sei mesi.
Prezzo: L. 5.800.000 chiavi in mano.
Consegna: pronta.
CV fiscali: 6.
Tassa annua di proprietà: L. 15.600.
Optional disponibili: avviamento elettrico a 375.000 lire con IVA

Gilera Dakota 500
Data e luogo di presentazione: IFMA Colonia settembre '86
Inizio vendita: maggio '87.
Gamma colori: grigio - alluminio
Prezzo: L. 6.800.000 chiavi in mano.
CV fiscali: 8.
Tassa annua di proprietà: L. 17.000.
Optional disponibili: avviamento elettrico a 450.000 lire con IVA

Rifornimenti e manutenzione

Gilera Dakota 500
Diagramma distribuzione: aspirazione 233 gradi, scarico 231 gradi.
Capacità serbatoio carburante: 22 litri di cui 3.5 di riserva.
Forcella: capacità olio per stelo 340 cc; raccomandato Agip Arnica P 68.
Pneumatici: pressione di gonfiaggio a freddo, a solo anteriore 2.2, post. 2.3, per uso in coppia ant. e post. 2.5 kg/cmq.

Gilera Dakota ER 350
Distribuzione: gioco controllo valvole a freddo aspirazione 0.05 mm, scarico 0,1 mm.
Accensione: anticipo fisso 7 gradi, anticipo variabile da 7 a 30 gradi. Distanza elettrodi candela 0.6 mm.
Alimentazione: benzina super, capacità serbatoio carburante 13.5 litri di cui 3 di riserva.
Carburatore: vite aria aperta di un giro e mezzo, spillo conico alla seconda tacca. Filtro aria in carta da pulire ogni 4000 km e sostituire ogni 8000.
Lubrificazione: capacità coppa 2.2 litri, controllo ogni 2000 km e sostituzione ogni 5000 km. Sostituzione filtro olio ogni 10.000 km.

Sospensioni: capacità stelo sinistro 450 cc, stelo destro 470 cc, raccomandato Agip Arnica.
Pneumatici: pressione di gonfiaggio a solo 1.6 ant. e 1.8 post. Per uso in coppia 1.7 e 2.0 kg/cmq rispettivamente ant. e post.

I dati dichiarati dalla fabbrica

GILERA DAKOTA ER 350		GILERA DAKOTA 500
33 CV a 7.500 giri	Potenza massima	44 CV a 7.250 giri
3,1 kgm a 6.250 giri	Coppia massima	4,7 kgm a 6.000 giri
145 km/h	Velocità massima	160 km/h
148 kg	Peso a secco	149 kg

Le due Dakota a confronto con la concorrenza

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 a secco kg	Prezzo chiavi in mano lire	Prova sul fascicolo
APRILIA	Tuareg Wind 350	79,5x70,4x1349,45	28,11-7750	2,92-6000	16,023	128,570	16,954	120,000	44,23	142,80	20,6	171	5.910.000	7-1987
CAGIVA	T4 350 E	82x75x1343,1	28,04-7500	2,82-6750	15,235	133,333	16,344	122,448	30,354	147,11	18,7	147	5.799.840	5-1987
GILERA	Dakota ER 350	80x69,4x1348,8	29,13-7750	3,1-6000	15,737	126,960	16,288	118,920	34,55	145,5	18,2	162,5	5.800.000	9-1987

GILERA	Dakota 500	92x74491,9	36,97-6750	4,16-6000	14,570	139,233	15,005	134,630	48,010	155,6	16,3	168,5	6.800.000	9-1987
HONDA	XL 600 RM	97x80591	34,93-7000	4,0-6000	14,676	136,66	17,647	116,88	—	159,5	17,2	155	6.984.000	6-1986
KAWASAKI	KLR 650	100x83651	40,47-6750	4,32-5500	14,109	142,86	14,612	136,36	33,21	163,2	18	156,5	7.390.000	3-1987
SUZUKI	DR 600 S	94x85589	37,2-6750	4,25-5750	14,239	141,73	15,398	132,35	—	161,5	18,2	136	6.072.000	6-1986
YAMAHA	XT 600 Ténéré	95x84595	36,96-6250	4,76-4500	14,559	139,56	15,901	124,14	—	161,0	18	155	7.344.000	6-1986

Caratteristiche tecniche

Gilera Dakota ER 350

Motore: Gilera quattro tempi, monocilindrico verticale con cilindro in lega leggera al Gilnasil. Distribuzione a doppio albero a camme in testa comandato da cinghia dentata e quattro valvole: aspirazione Ø 29 mm, scarico Ø 26,5 mm. Diagramma aspirazione 236 gradi, scarico 233 gradi.

Alesaggio e corsa mm: 80x69,5=348,8 cc. Rapporto di compressione 9.5:1. Peso motore 46 kg. **Accensione:** Nippondenso elettronica CDI con anticipo automatico. Candela Champion A 5YC.

Raffreddamento: a liquido permanente con pompa di circolazione e radiatore di raffreddamento.

Carburatore: Dell'Orto (doppio) gruppo PHBL 253 DS/DD. Diffusore 25, getto massimo 100-100, getto minimo 44-44, getto avviamento 50-/ polverizzatore 262 AE - 262 BR. Valvola gas 70-60. Peso galleggianti 8.3 grammi. Spilli conici D42 alla seconda tacca.

Lubrificazione: forzata con pompa di circolazione ad ingranaggi.

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi a denti dritti, rapporto 2.333 z = 33/77; finale a catena, rapporto 3.640 z = 14/51.

Frizione: a dischi multipli in bagno d'olio con comando idraulico, sei dischi condotti e sette conduttori.

Cambio: a cinque marce con ingranaggi sempre in presa ed innesti frontali. Numero denti:

prima 13/31, seconda 18/28, terza 21/24, quarta 22/20, quinta 24/18.

Telaio: monotrave a culla aperta in tubi d'acciaio a sezione quadra con rinforzi in lamiera sciolata e mensola posteriore in tubi quadri. Angolo inclinazione canotto di sterzo 29 gradi, sterzo su cuscinetti a rulli conici.

Sospensioni: forcella teleidraulica Paioli con steli da 41 mm, escursione 250 mm. Forcellone posteriore in acciaio sciolato (35x55 mm) montato su boccole, sospensione Power Drive con elemento Marzocchi idraulico regolabile nel precario molla con ghiera e controgghiera. Escursione ammortizzatore 85 mm, escursione ruota 230 mm.

Ruote e pneumatici: ruote a raggi con cerchi in lega leggera, ant. 1,6x21, post. 2.15x17. Pneumatici Pirelli MT 40 ant. 90/90S21, post. 4.60x17 62R. **Freni:** anteriore a disco singolo Grimeca da 260 mm con pinza flottante; posteriore a tamburo da 140 mm.

Impianto elettrico: batteria Yuasa 12V-5.5. Ah (da 14Ah con avviamento elettrico), generatore Nippondenso 12V-180W. Avviamento elettrico Efel 12V-0.65 kw. Lampada anteriore 60/55W, di posizione 12V-5W, di coda 5-21 W, lampeggiatori 10W. Avvisatore acustico CEV 12V.

Dimensioni in mm: lunghezza massima 2210, larghezza 910, larghezza pedane 560, interasse 1480 mm; altezza massima 1450, altezza sella 860, luce a terra 260.

Gilera Dakota 500

(solo variazioni rispetto modello ER 350)

Motore: Alesaggio e corsa mm 92x74=491,9 cc. Diametro valvole scarico 28 mm, valvole aspirazione 31 mm.

Carburatore: gruppo Dell'Orto (doppio carburatore) PHBH 28 QD/QS. Diffusore 28 mm, getti massimo 108 e 105, getti minimo 42 e 45, getto avviamento 48-/ polverizzatore 262 DZ-262 DZ. Valvola gas 40-40, peso galleggianti 6.5 grammi. Spilli conici X45 alla terza tacca.

Frizione: con sette dischi condotti e otto conduttori. **Cambio:** rapporto quarta marcia z = 23/21, quinta 25/19. **Trasmissione finale:** rapporto 3.280 z = 14/46.

Sospensioni: forcella teleidraulica Marzocchi con steli da 38 mm, escursione 240 mm. Sospensione posteriore con elemento Marzocchi, escursione 82 mm, escursione ruota 220. **Pneumatico posteriore:** 5.10-17.

LA NOSTRA PROVA IN CIFRE

In queste pagine pubblichiamo i risultati che abbiamo ottenuto durante le nostre prove e che abbiamo misurato con le apparecchiature della pista Pirelli di Vizzola Ticino e con gli strumenti del nostro Centro Prove e Analisi di Nerviano. Questi dati sono stati analizzati con l'ausilio di un personal Computer Commodore PC 20. Sono dati fondamentali per il più completo giudizio della moto.

Velocità, peso e consumo

Gilera Dakota ER 350

Velocità massima in posizione abbassata: **145,5** (indicata ~ 150 a 8.100 giri)

Velocità massima in posizione rialzata: **141,0** (indicata 145 a 7.800 giri)

Peso senza carburante: **162,5 kg** (73,5 ant. e 89,0 post.)

Consumo in città: **18,6 km/litro**

Consumo fuori città: **20,6 km/litro**

Consumo autostradale (a 130 km/h): **19,3 km/litro**

Consumo massimo: **15,0 km/litro**

Consumo medio della prova: **18,2 km/litro**

Gilera Dakota 500

Velocità massima in posizione abbassata: **155,6** (indicata ~ 160 a 7.500 giri)

Velocità massima in posizione rialzata: **149,5** (indicata ~ 155 a 7.200 giri)

Peso senza carburante: **168,5 kg** (78 ant. e 90,5 post.)

Consumo in città: **18,0 km/litro**

Consumo fuori città: **19,5 km/litro**

Consumo autostradale (a 130 km/h): **19,0 km/litro**

Consumo massimo: **14,0 km/litro**

Consumo medio della prova: **16,3 km/litro**

Verifica strumenti

Gilera Dakota ER 350

Tachimetro: indica 50 = 45,340 km/h

indica 100 = 94,240 km/h

indica 140 = 129,80 km/h

Contagiri: indica 4000 = 3900

indica 8000 = 7800

Gilera Dakota 500

Tachimetro: indica 50 = 46,57 km/h

indica 100 = 93,75 km/h

indica 150 = 144,0 km/h

Contagiri: indica 4000 = 3800

indica 7000 = 6750

Le nostre prove alla pista Pirelli si sono svolte il 13/06/87 nelle seguenti condizioni ambientali: temperatura 28°C umidità 80% pressione 742 mm Hg, vento nullo.

Per le nostre prove vengono utilizzati:

* Catene Regina * Olio Castrol * Strumentazione Radar "Kustom" distribuita dalla Nord Electronic.

Accelerazione

Gilera Dakota 500

metri	100	200	300	400
secondi	5,743	9,010	11,900	14,570
kmh	97,890	120,010	133,675	139,233

Gilera Dakota ER 350

metri	100	200	300	400
secondi	6,205	9,805	12,908	15,737
kmh	89,072	110,440	119,877	126,960

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 Dakota 500 ha ottenuto un risultato migliore di certe concorrenti giapponesi nei confronti di Suzuki e Kawasaki ha inciso però il peso superiore della moto di Arcore che ne ha penalizzato lo stacco da fermo. Senz'altro buono il tempo anche per la minore ER 350, anche se il guadagno in peso rispetto l'analoga versione Dakota non si è fatto sentire. La ER ha infatti sfiorato il tempo ottenuto a suo tempo dalla Dakota, provata in condizioni climatiche meno torride.

Ripresa

Gilera Dakota 500

metri	100	200	300	400
secondi	5,363	9,108	12,248	15,005
kmh	79,035	108,430	127,183	134,630

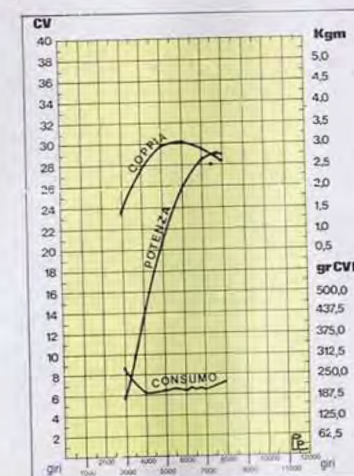
Gilera Dakota ER 350

metri	100	200	300	400
secondi	5,490	9,675	13,131	16,288
kmh	77,430	97,800	110,015	118,920

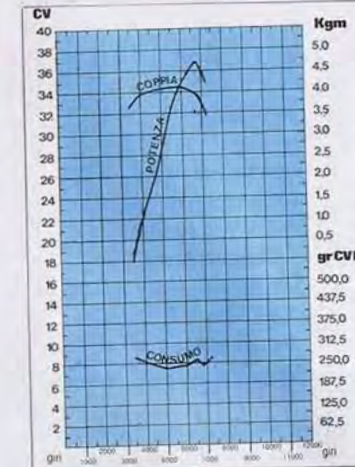
Anche questa prova è stata fatta con carico complessivo di 80 Kg, sulla distanza di 400 metri iniziandola però dalla velocità di 50 Km/h nella marcia più alta per verificare le doti di tiro del motore. Anche in questa prova la ER 350 è arrivata ad un soffio dalla precedente Dakota: solo due decimi di secondo in più, perfettamente giustificabili dalle tolleranze di produzione. Davvero eccellente il tempo registrato dalla Dakota 500, che forte di una rapportatura più favorevole ha fatto meglio di tutte le monocilindriche 600 giapponesi; e senza patire una differenza sostanziale nella velocità massima. Soltanto la Kawasaki KLR 650 è più elastica in ripresa. Per la 500 solamente discrete la velocità minima possibile in quinta: 48 km/h.

Le analisi del banco

Gilera Dakota ER 350



Gilera Dakota 500



I grafici e le tabelline sintetizzano i risultati delle severe prove cui abbiamo sottoposto i motori presso il nostro Centro di Nerviano utilizzando un banco dinamometrico Borghi e Saveri tipo FA 200/30. Del tutto identico al propulsore della Dakota 350, quello della ER ha mantenuto alti i valori di coppia e potenza massime, con lo stesso efficace andamento e regolarità delle due curve.

In termini assoluti la ER è la più potente tra le monocilindriche 350. Nonostante 100 cc in meno delle concorrenti giapponesi raffreddate ad aria, la Dakota 500 non è inferiore in fatto di potenza massima. E le prestazioni in accelerazione e ripresa lo confermano. Buono l'andamento della curva di potenza, meno regolare ai bassi regimi, invece, è la curva di coppia rispetto a quelle dei 600 nipponici.

I valori più significativi

Gilera Dakota ER 350

Rilevamento	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Consumo gr.CV. h-giri
Alla ruota	29,13-2750	3,1-6000	198-4500
All'albero	31,90-7750	3,2-6000	181-4500
Potenza specifica all'albero: CV/lt			92
Velocità lineare del pistone: metri/sec. al regime di potenza max			18
Pressione media effettiva: kg/cm ² al regime di coppia max (all'albero)			12,15
Regime minimo possibile a tutta apertura del gas			4500
Rapporto peso/potenza (alla ruota): kg/CV			5,56

Gilera Dakota 500

Rilevamento	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Consumo gr.CV. h-giri
Alla ruota	36,97-6750	4,16-6000	240-5000
All'albero	40,54-6750	4,56-6000	219-5000
Potenza specifica all'albero: CV/lt			84
Velocità lineare del pistone: metri/sec. al regime di potenza max			16,7
Pressione media effettiva: kg/cm ² al regime di coppia max (all'albero)			11,64
Regime minimo possibile a tutta apertura del gas			3500
Rapporto peso/potenza (alla ruota): kg/CV			4,56

Quanto costano i ricambi

Ecco i prezzi di vendita al pubblico, IVA esclusa, delle parti di ricambio di più probabile sostituzione della ER 350. Tra parentesi i prezzi per i ricambi, quando variano, per la versione Dakota 500.

Testata: 551.300
Cilindro: 280.000
Pistone completo: 74.000
Biella: 174.300
Albero motore: 273.000 (287.000)
Pacco frizione: 49.800
Faro anteriore: 28.600 (61.100)
Telaio: 510.000 (561.000)
Forcella: 664.200 (585.000)
Forcellone: 160.600

Ammortizzatore: 153.700
Manubrio: 18.150
Leva freno: 16.500
Leva frizione: 16.500
Cerchio anteriore: 61.600
Cerchio posteriore: 67.500
Serbatoio: 367.500 (292.000)
Sella: 183.000 (/)
Parafango ant.: 59.300 (65.300)
Contachilometri: 148.500