

MOTOCICLISMO

1986 AGOSTO ANNO 72 LIRE 3500

PROVE

YAMAHA SRX 600
APRILIA TUAREG 350
CAGIVA ELEFANT 650
JAWA 350
LAVERDA CU RIDE 125
FANTIC OASIS 50

IMPRESSIONI DI GUIDA

GILERA DAKOTA 350
HONDA VFR 750 F HRC



VACANZE

LE MOTO
CHE CONQUISTANO

LA TECNICA
DEL CROSS

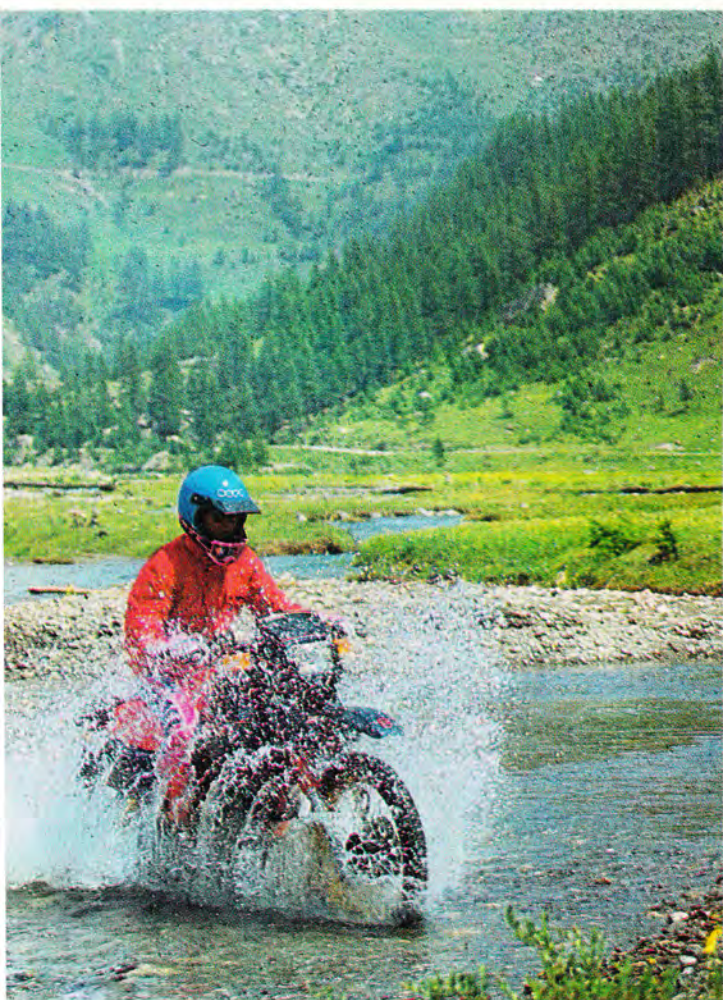


ENDURO ALTO GRADIMENTO

GILERA DAKOTA 350

Questa attesa novità contrassegna il ritorno in grande stile della Casa di Arcore nel campo dei quattro tempi. La Dakota 350 si distingue anche per le sue riuscite innovazioni estetiche. È frutto di un severo impegno tecnico e stilistico. Costa 5.375.00 lire (chiavi in mano) più 350.000 lire di supplemento per l'avviamento elettrico. Molto positive le prime impressioni di guida.

di Carlo Perelli e Paolo Tamburi





Ecco come appare il ponte di comando della Dakota 350 una volta saliti in sella. La posizione di guida è molto naturale mentre la foggia del manubrio, delle leve e dei comandi sono il frutto di un serio studio ergonomico. Si ha l'impressione di guidare una moto disegnata su misura. La strumentazione è raccolta in un cruscottino assai semplice chiuso alla base dalle spie dei servizi. Il capiente serbatoio da 22 litri (protetto sui due lati da pannelli antiurto smontabili) ha linee particolarmente avvincenti e raccordate con la sella e i fianchetti che lo rendono meno imponente e più leggero. Ben sagomati e giustamente sistemati gli incavi per ginocchia e cosce. Il tappo del serbatoio, con chiusura a chiave, nasconde il vaso d'espansione del circuito di raffreddamento a liquido. Nella parte posteriore del fianchetto sinistro è ricavato il vano portattrezzi di discreta capacità. Una vista laterale della Dakota 350 fotografata nel suo ambiente mette in risalto l'originalità delle forme, l'eleganza delle scelte cromatiche e la compattezza della macchina.



Nel combattuto settore delle enduro, che oggi godono di un largo favore presso una vasta fascia di pubblico e costituiscono oltre il cinquanta per cento delle immatricolazioni, la Gilera ha alimentato una grande aspettativa presentando al salone di Milano del novembre scorso la Dakota 350.

Con la solida reputazione acquisita in soli due anni grazie alle brillanti "125", con la dinamicità imprenditoriale e la capacità progettuale dei manager del nuovo corso, con la ritrovata disponibilità e la passione di tutte le maestranze (tecnici, collaudatori, operai) era quasi scontato che la Dakota 350 dovesse rappresentare un punto di riferimento nella tecnica enduro da non aver nulla da invidiare alla più accreditata concorrenza.

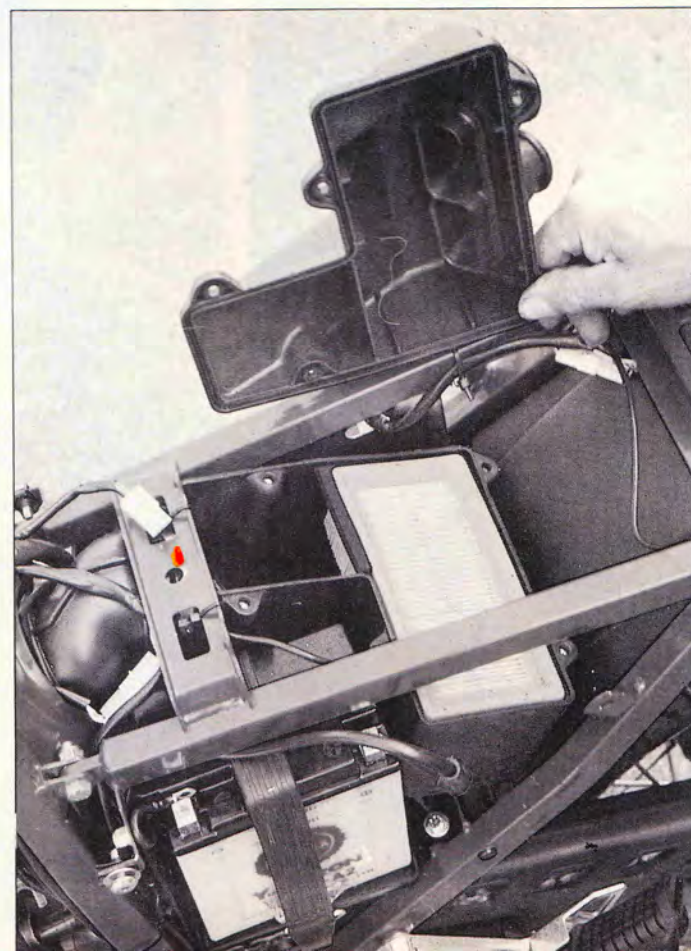
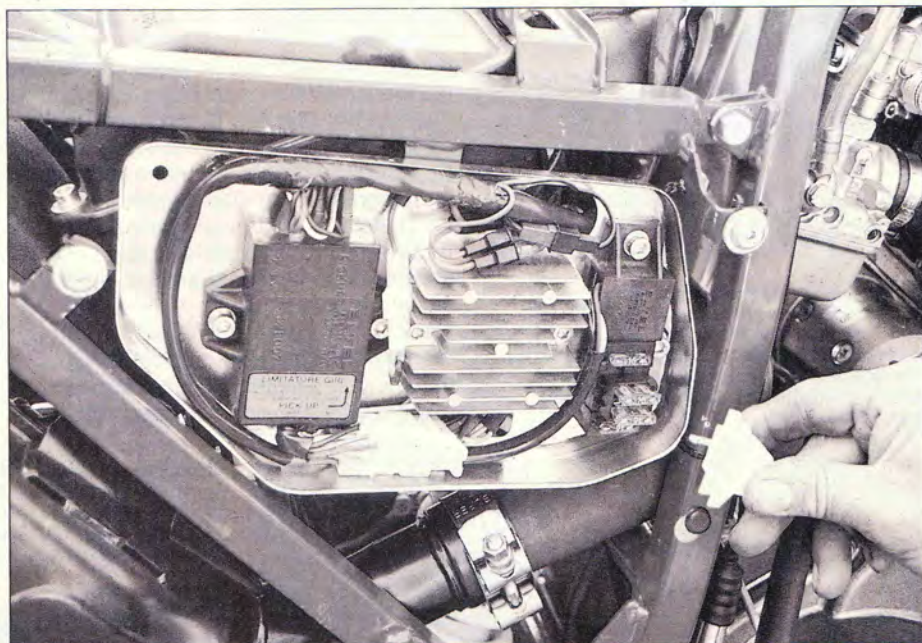
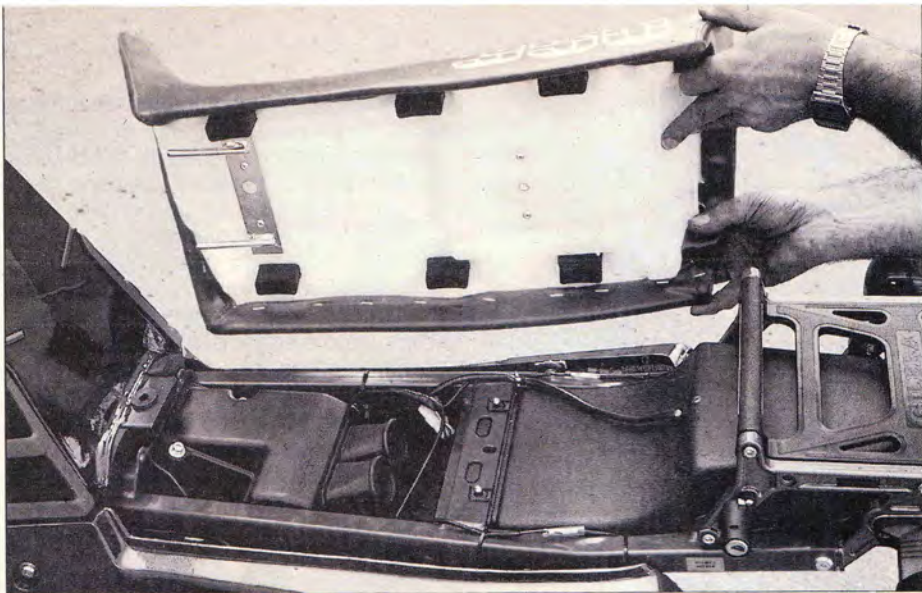
La Dakota 350 segna anche un importante avvenimento industriale e cioè il ritorno della Casa di Arcore al quattro tempi con un monocilindrico concettualmente d'avanguardia dove le sofisticate soluzioni tecniche sono realizzate non solo per ottenere prestazioni di rilievo ma anche affidabilità, robustezza, semplicità di manutenzione e facilità di guida.

Se si esclude la BMW, è da parecchi lustri che l'industria motociclistica europea, stordita dall'aggressività nipponica, non progetta e costruisce un propulsore a quattro tempi di caratteristiche così originali e moderne.

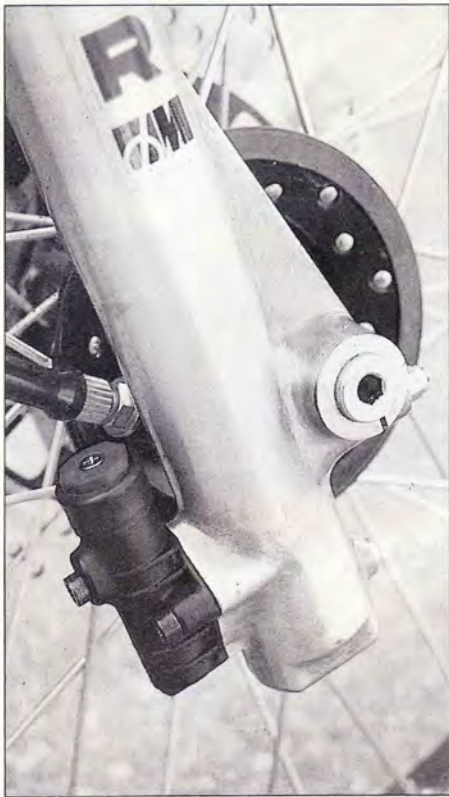
Il motore della Dakota ha infatti la distribuzione bialbero quattro valvole, il raffreddamento a liquido con miscelazione a tre vie comandate da termostato e elettroventilatore (in questo modo il cilindro mantiene sempre una temperatura costante evitando il brusco passaggio dal freddo al caldo, che provoca continui shock termici, con benefici effetti sul rendimento e sulla durata), il contralbero di equilibratura, l'alimentazione con due carburatori di cui uno dotato di pompa di ripresa, l'accensione elettronica a scarica capacitiva con anticipo automatico, la frizione a comando idraulico, la possibilità di avviamento elettrico. E questi sono solo gli attributi più appariscenti ma il motore della Dakota nasconde numerosi accorgimenti motivati da un approccio serio al progetto e da una sperimentazione meticolosa del prototipo per offrire un funzionamento silenzioso, civile e sicuro. Una meccanica così evoluta non poteva che essere ospitata in una ciclistica attuale, semplice, leggera come il telaio monoculla aperta in acciaio ad alta resistenza in tubi quadri, sospeso a una forcella a perno avanzato con idraulica regolabile e a una sospensione posteriore monoammortizzatore con progressività variabile.

Anche le sovrastrutture denotano una ricerca accurata, innovativa, futuribile con il parafango anteriore che avvolge parte degli steli della forcella prolungandosi in un protettivo cupolino, con il serbatoio di generose dimensioni ma dalle linee sapientemente avviate e rastremate con la sella e i fianchetti, con i riusciti accostamenti cromatici da mezzo sportivo ma di classe.

E tutto questo non è rimasto sulla carta, ma con un tempismo inusitato per l'indu-



Sotto la sella, fissata con un bullone, è sistemata la presa d'aria della cassetta di aspirazione, con filtro in carta. Razionale il comparto dei cablaggi elettrici alloggiati nella triangolazione destra del telaio e protetti da una scatola stagna: da destra a sinistra la piastra portafusibili con due elementi di scorta, il regolatore di tensione e il limitatore di giri (scatola nera). Come si vede la batteria, il filtro e i fusibili sono riparati e facilmente accessibili.



L'avantreno fa sfoggio una forcella Marzocchi M1R con robusti steli da 38; il cilindretto nero montato in fondo allo stelo sinistro è la valvola di regolazione del ritorno idraulico. Il freno a disco in acciaio inox è coniugato ad una pinza flottante con due pistoncini.

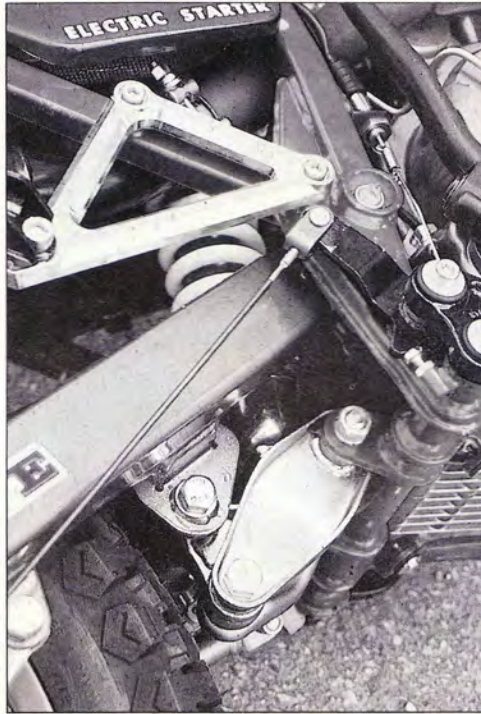
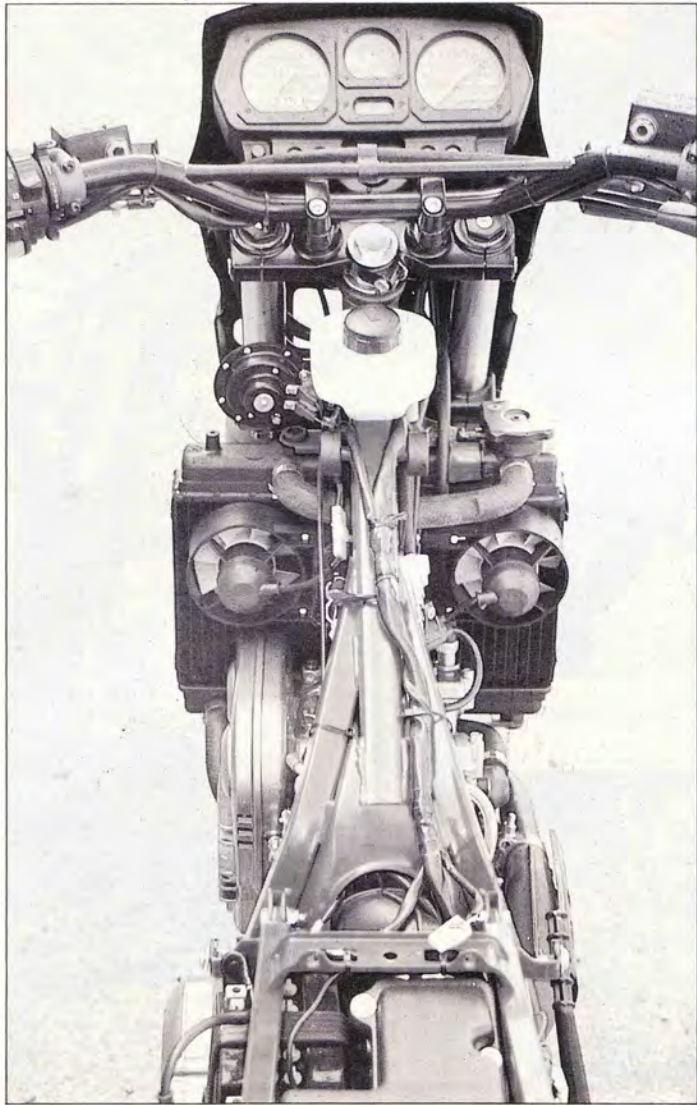
stria europea e recentemente anche per quella nipponica, eccoci qui in sella alla Dakota a poco più di sette mesi dalla presentazione ufficiale del prototipo mentre i primi esemplari scendono dalla linea di montaggio e raggiungono la rete di vendita. L'approccio con la posizione di guida è subito positivo: la sella non esageratamente alta, il manubrio correttamente largo e sagomato, i comandi naturalmente accessibili, fanno nascere un immediato feeling con la moto. Solo l'imbottitura della sella ci è sembrata durezza e di dimensioni contenute, ma il confort generale resta di ottimo livello, coadiuvato dalle sospensioni, che senza essere troppo soffici, sono ben frenate e armonizzate fra loro. Un po' prevenuti per il peso dichiarato di 152 chili a secco, abbiamo invece scoperto una ciclistica agile e maneggevole, uno sterzo leggero, ma fermo ad alta velocità e preciso in curva, con un'eccellente autostabilità direzionale sui fondi più sconnessi dove non occorre quasi mai intervenire di forza con le braccia ma agire dolcemente con la manopola dell'acceleratore per recuperare qualsiasi serpeggiamento o sbandierata. La Dakota si guida con assoluta naturalezza e disinvoltura sia su strada che su sterrato dove il comportamento è sempre sincero e prevedibile. I freni, non potentissimi, sono perfettamente modulabili su qualsiasi fondo e inducono un rapido affiatamento con la macchina, e solo dopo un guado stentano

a riprendere la giusta efficienza, mentre i pneumatici trasmettono subito confidenza su asfalto con possibilità di pieghe da sportiva stradale e una buona trazione su fondi bianchi e erbosi. Il motore rispecchia l'equilibrio della ciclistica con un'erogazione fluida e sostanziosa dai 2500 giri a piena potenza. In basso sfodera una coppia sorprendente che consente di superare ostacoli e terreni infidi con un pelo di gas senza ricorrere a frenetiche sfrizionate e a virtuosismi da funambolo, mentre in alto tira fuori una grinta corsaiola ma senza brutalità. Poi è silenzioso di meccanica, vibra pochissimo, e la sua tonalità di scarico discreta e piacevole; inoltre il cambio ha innesti precisi, corsa breve del pedale, facile ricerca del folle e la frizione è morbida, progressiva e resistente. Il bilancio di queste sintetiche impressioni è quello di una moto omogenea e molto equilibrata, che non esige una guida professionale, capace di accontentare il fuoristradista esperto e di non impegnare il motociclista comune. Una moto veramente polivalente, in grado di affrontare anche viaggi a lungo respiro con il necessario confort, eventualmente in due con bagaglio, e con la sicurezza di un mezzo ampiamente dimensionato. Infine, il prezzo appare molto interessante per l'elevato contenuto tecnologico e prestazionale che dovrebbe garantire una quotazione sostenuta anche nel mercato dell'usato.

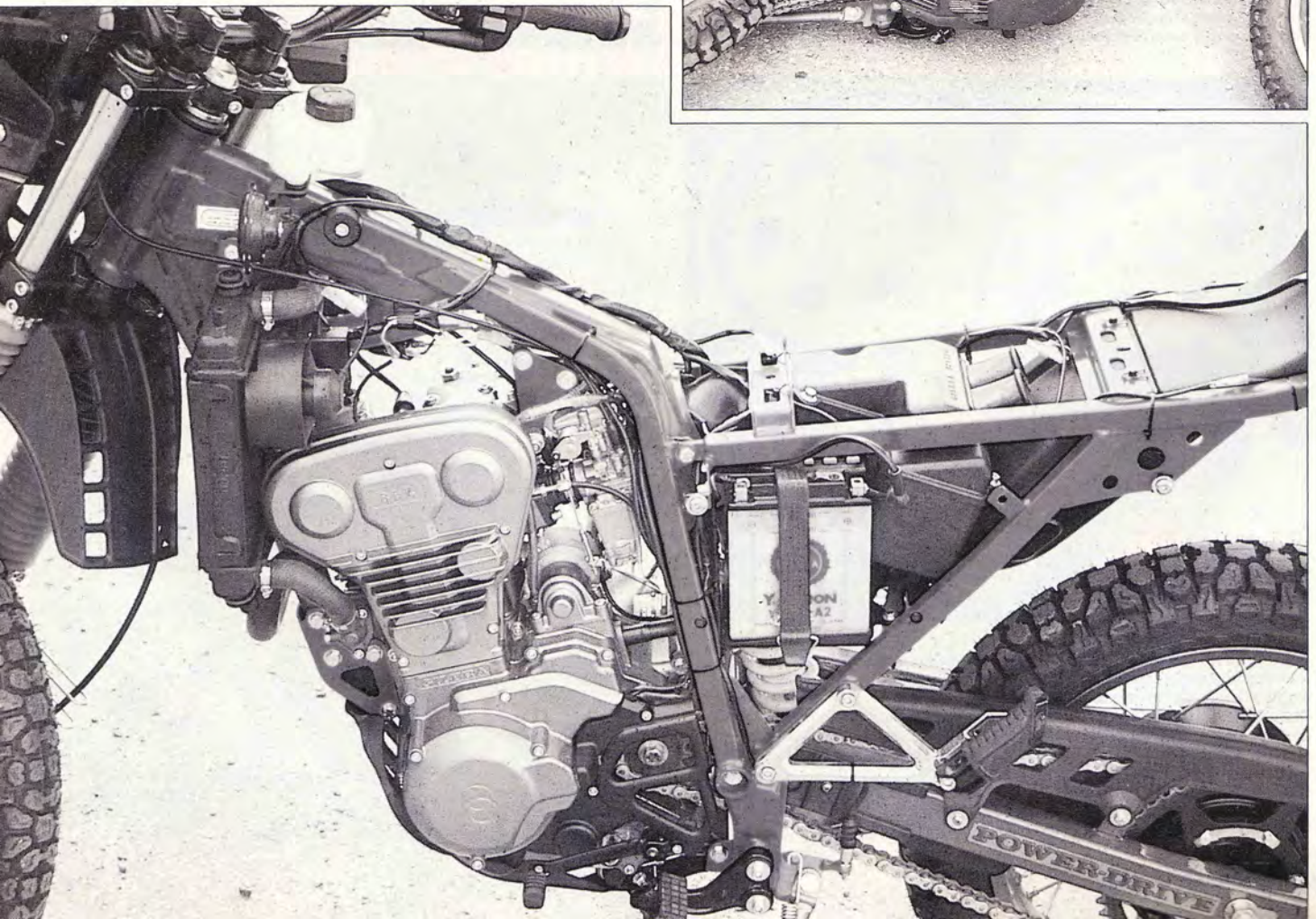
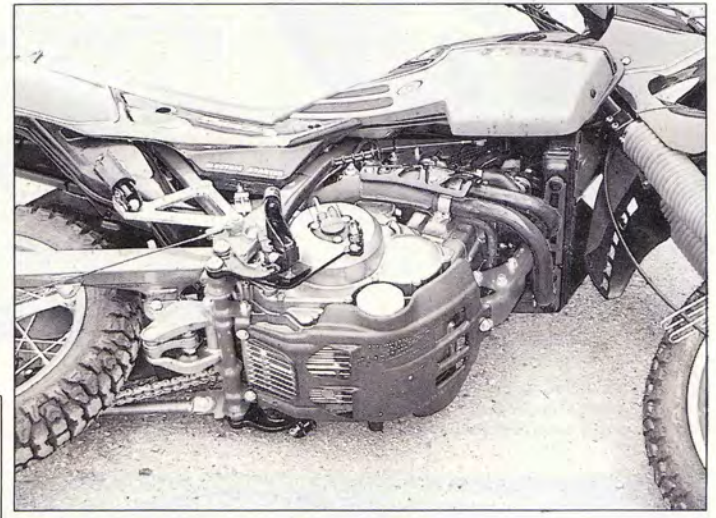


Il forcellone è controllato da un sistema molleggiante a progressività variabile, il Power Drive Gilera, nato e collaudato dalle competizioni e che oggi viene applicato alla produzione di serie con una regolazione della progressione inedita. L'ammortizzatore centrale è a gas e consente un'ampia escursione. Il freno è un tamburo a ceppi flottanti.

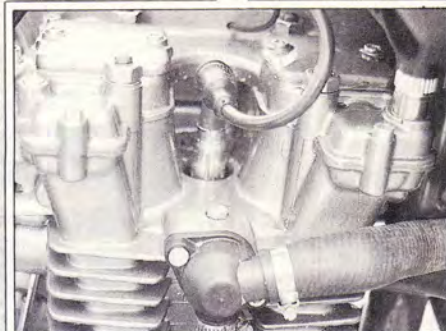
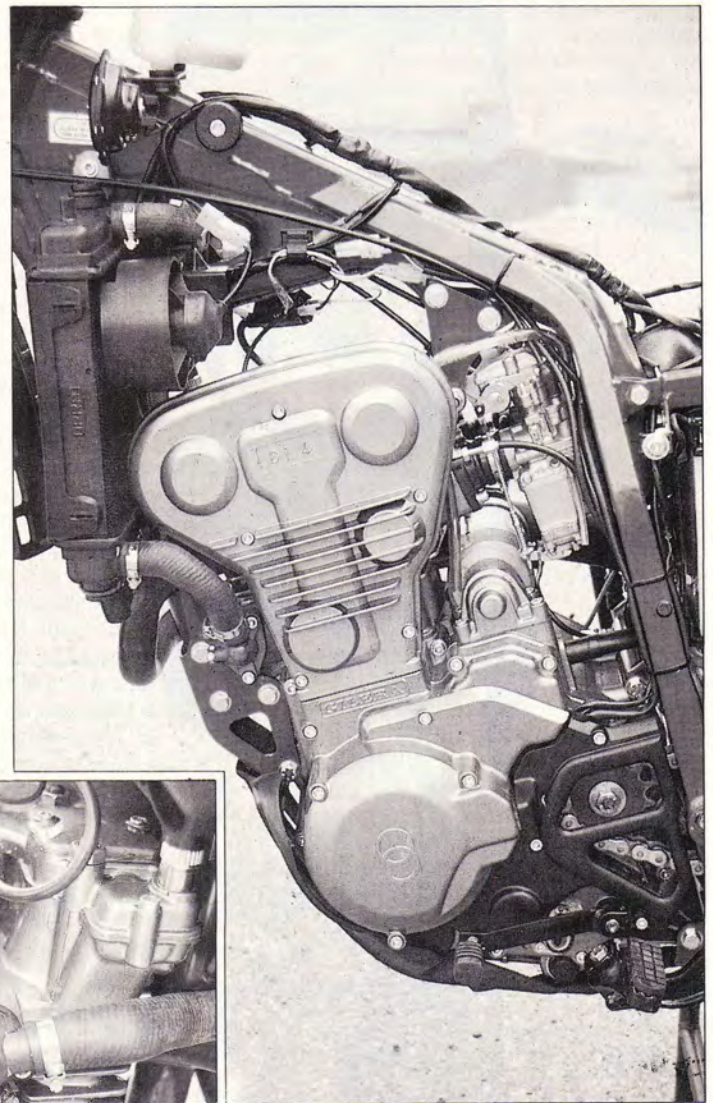
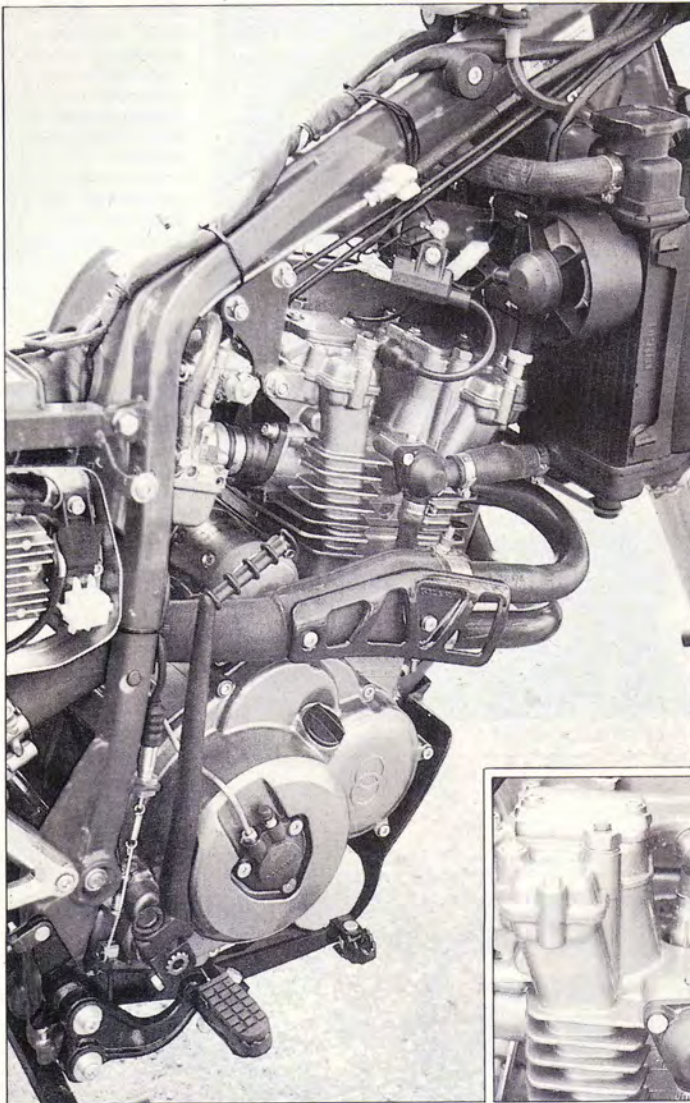




Semplice, efficace e robusto il telaio monoculla aperta in acciaio ad alta resistenza con tubi a sezione quadrata. Ampî fazzoletti di lamiera concorrono a irrigidire la struttura. Da evidenziare la parte posteriore imbullonata e completamente asportabile, le piastre portapedane passeggero in lega fissate con viti, la compattissima articolazione della sospensione posteriore.

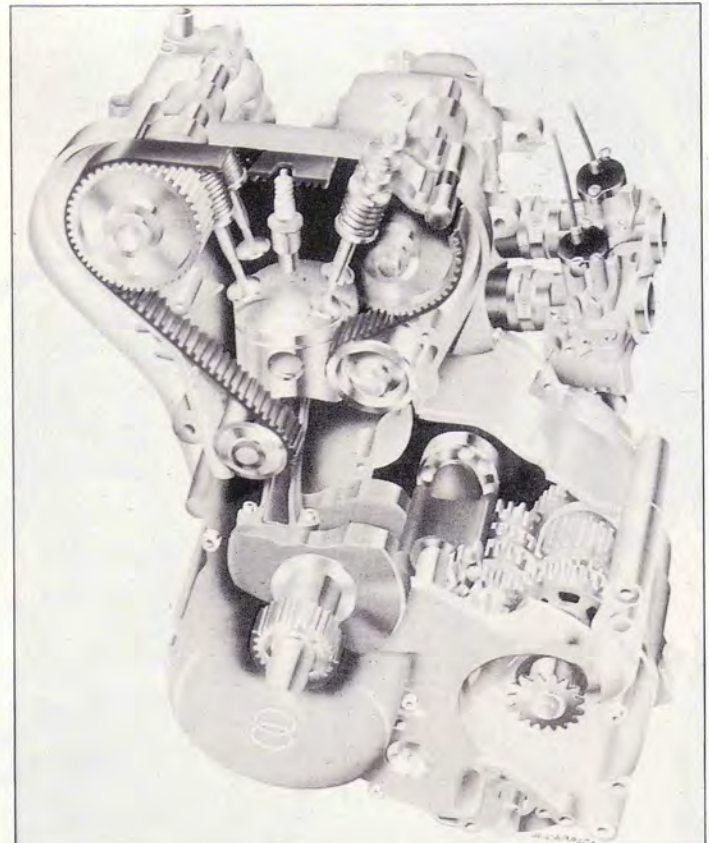
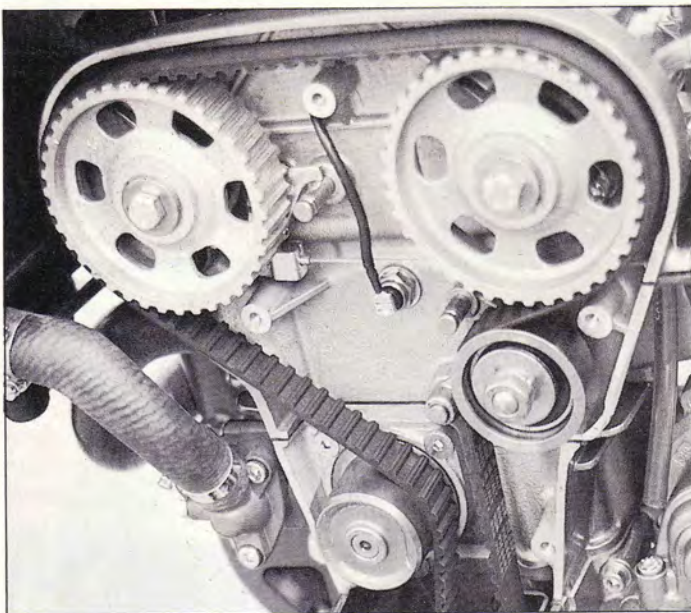


GILERA DAKOTA 350

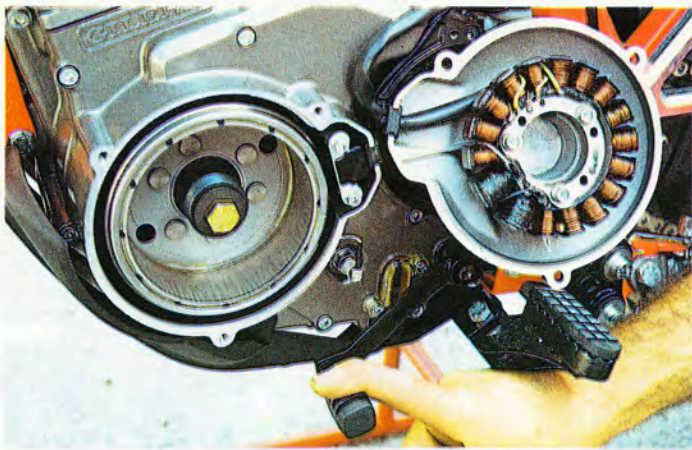


Il propulsore della Dakota 350 è una delle unità più moderne della produzione mondiale. Nelle sue dimensioni contenute i progettisti della Gilera sono riusciti a dotarlo di due alberi a camme in testa, quattro valvole, raffreddamento a

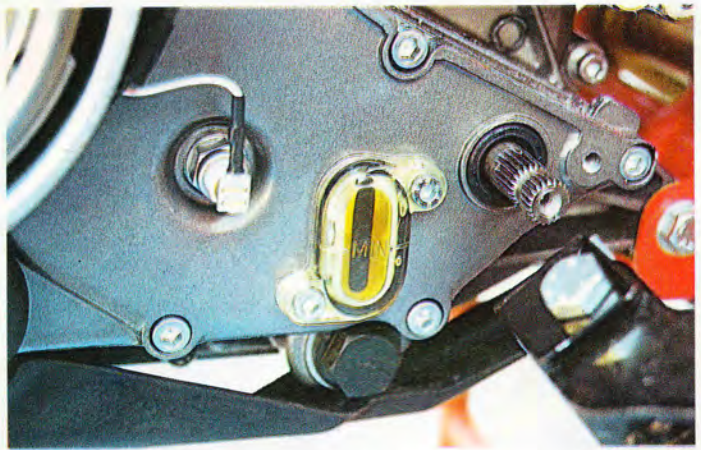
liquido, contralbero equilibratore, motorino di avviamento (optional), frizione a comando idraulico, cambio a cinque rapporti, un potente generatore e gli ingranaggi per l'avviamento a pedale (con decompressore automatico).



A sinistra del motore, sotto una cartella di plastica (leggera, infrangibile, fonoassorbente) si accede al comando della distribuzione effettuato con una cinghia dentata, il cui dorso, nella corsa di discesa, aziona la pompa dell'acqua. Quella del lubrificante è coassiale all'albero primario del cambio ed è costituita da ingranaggi a dentatura interna. A destra una trasparenza del motore dove si può notare il contenuto angolo di apertura del V delle valvole comandate da un bilanciere doppio, che ha consentito una posizione centrale della candela, una camera di combustione raccolta per una rapida propagazione del fronte di fiamma, a tutto vantaggio del miglior rendimento termodinamico che si traducono in consumi limitati e basse emissioni nocive.



Sempre a sinistra del carter è stato calettato sull'albero motore il generatore di corrente di costruzione giapponese, l'unico componente che viene dal Sol



Levante. Protetto dal pedale del cambio uno spioncino trasparente indica il livello dell'olio lubrificante.

Scheda tecnica

Motore: monocilindrico quattro tempi, raffreddamento a liquido con termostato a tre vie; distribuzione bialbero con cinghia dentata a quattro valvole. Alesaggio per corsa 80x69, 4 mm = 348,8 cc. Rapporto di compressione 9,5.

Accensione: elettronica CDI con anticipo automatico.

Alimentazione: due carburatori Dellorto con diffusore da 25 mm e pompa di ripresa.

Lubrificazione: a carter umido con pompa a ingranaggi.

Avviamento: a pedale con dispositivo di decompressione automatico. Elettrico optional.

Cambio: 5 rapporti. Riduzione interna: 1ª 2.38; 2ª 1.55; 3ª 1.14; 4ª 0.90; 5ª 0.75.

Impianto elettrico: tensione di esercizio 12V; generatore 180 W; batteria 12Ah.

Trasmissione: primaria a ingranaggi dritti; secondaria a catena.

Telaio: a culla aperta in tubi quadri in acciaio e rinforzi in lamiera sciolata. Parte posteriore imbullonata e smontabile. Interasse 1480 mm.

Sospensioni: forcella telescopica a perno avanzato con ammortizzatore idraulico incorporato; steli 38 mm; corsa 240 mm. Posteriore a forcellone oscillante in lamiera sciolata, monoammortizzatore progressivo sistema Gilera Power Drive, corsa 220 mm.

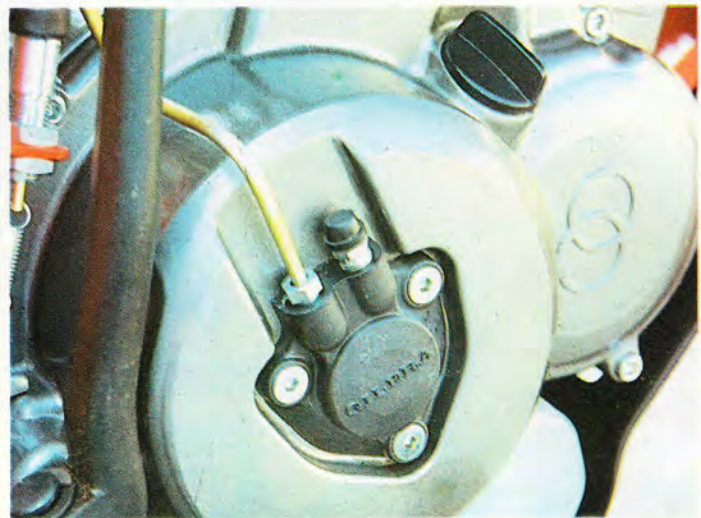
Ruote e pneumatici: cerchi in lega leggera. Pneu anteriore 90/90x21; post. 4.60X17.

Freni: anteriore a disco in acciaio inox, diametro 260 mm; pinza flottante con due pistoni. Posteriore a tamburo da 160 mm.

Dimensioni (in mm): lunghezza 2140; larghezza 800; altezza sella 860.

Prestazioni dichiarate: potenza 33 CV-7750 giri; velocità max 145 km/ora.

Peso: 152 chili a secco (senza avviamento elettrico).



Incassato sul coperchio destro del carter è stato sistemato il comando della frizione idraulica, soluzione che ha ridotto grandemente le perdite di carico dovute al tradizionale cavo e contemporaneamente permette una autoregistrazione costante.

