

# MOTOCICLISMO

## CINA-ITALIA IN SIDECAR

### CLAMOROSO

### PROVE



- Suzuki GSX 600 F
- Kawasaki KLR 570
- Husqvarna TE 510
- Gilera R1 125
- Fantic Fast 50

## I DIAVOLI DEL GHIACCIO

## PARLANO GLI STILISTI

# TUTTO LO SPORT '88



## MOTOCICLISMO

# PROVE



**GILERA 125 R1**

**Testo:**

MARCO RICCARDI

**Foto:**

CARLO PERELLI

**Collaudatori:**

MAURIZIO GISSI

ELIANO RIVA

MARCO RICCARDI

**Prove strumentali:**

CENTRO ANALISI

MOTOCICLISMO DI NERVIANO E  
PISTA PIRELLI DI VIZZOLA  
TICINO

**Grafici:**

EMILIO LOCATI

PIERGIORGIO PADOAN

Pellicole Fuji

**Evoluzione dell'affermata Rally 125, è destinata alle maratone del fuoristrada ma si presta bene anche all'uso quotidiano. Si evidenzia per agilità e potenza ma anche per comfort e praticità. Costa 4.285.000 lire. Ha la sesta troppo lunga, migliorabile la frenata.**



# COM'E' BUONA LA GILERA R1 125







# Prova

## GILERA 125 R1

■ ■ Tra le numerose novità per l'entofuoristrada presentate dalla Gilera al Salone di Milano lo scorso novembre, la prima ad arrivare dai concessionari, con notevole anticipo sulle concorrenti, è stata la 125 R1. In vendita sin dall'inizio dell'anno la R1 è una "tuttoterreno" dalle caratteristiche sportive ben indirizzate, in quanto a prestazioni ed equipaggiamento tecnico, verso il fuoristrada e più precisamente verso i motorally.

La R1 è il frutto del crescente impegno Gilera nel settore delle maratone fuoristradistiche; un impegno che vede travasare ampiamente le esperienze delle competizioni direttamente nella produzione di serie. Non a caso la R1 è la copia, in scala ridotta ed a due tempi, della RC 600 monocilindrica a quattro tempi con cui Guglielmo Andreini ha partecipato ai più importanti rally. Identica è infatti l'estetica filante ed aggressiva con il serbatoio compatto per facilitare gli spostamenti del pilota; identico il cupolino fissato al telaio con il doppio faro protetto da una robusta griglia metallica, identica l'abbondante escursione delle sospensioni ed identica impostazione dell'impianto frenante con un disco per ogni ruota.

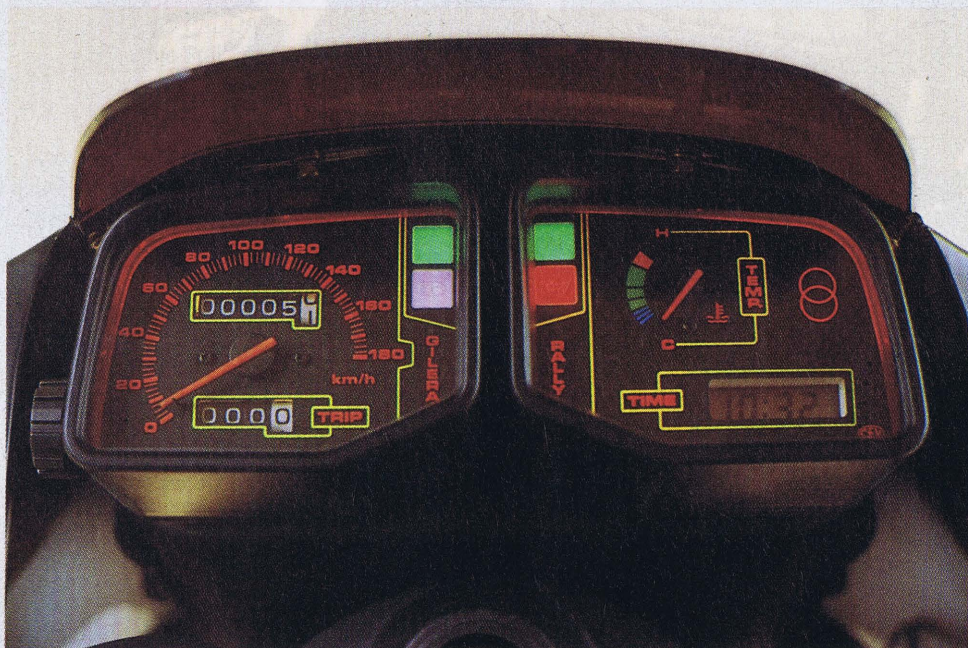
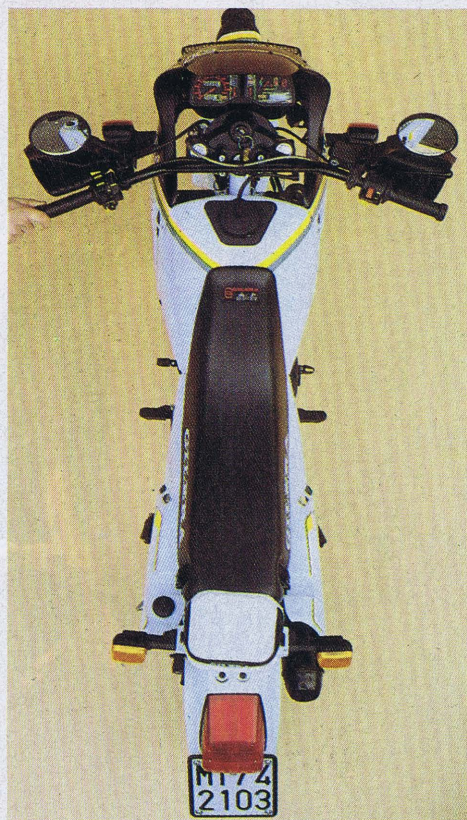
Telaio e motore invece provengono da un'altra entofuoristrada Gilera: la Rally 125 (di cui abbiamo pubblicato la prova proprio sul precedente fascicolo); un'ottima base di partenza per il suo brillante comportamento in fuoristrada e sull'asfalto. Il propulsore della R1 è addirittura più potente — come ab-

biamo verificato con le nostre consuete prove strumentali — di quello montato sulla Rally, per le modifiche apportate al cilindro, alla testa ed al gruppo scarico.

La R1, al pari della Rally, si adatta molto bene anche all'uso extra-agonistico, poiché dispone di contalbero antivibrations, miscelatore separato, indicatori di direzione, pedane per il passeggero ed eventuale avviamento elettrico; tutti comodi accessori tecnici non certo indispensabili per le competizioni ma assai graditi per facilitare l'utilizzo quotidiano. Grazie alla sofficietà delle sospensioni ed alla assenza, pressoché totale, di vibrazioni il turismo è una opportunità fattibile, anche se la mancanza di un vero portapacchi complica la sistemazione dei bagagli.

Ma entriamo nel "vivo" della prova cominciando in fuoristrada. Pedane, pedali e leve sono tutte a portata di piede e di mano e l'impostazione in sella è ergonomicamente corretta. Solo l'altezza della sella non è certo delle più contenute e chi è di gamba corta fatica a porre saldamente i piedi a terra. Nei primi chilometri di marcia occorre anche abituarsi a non vedere la ruota anteriore, coperta dal cupolino fissato rigidamente al telaio. Quando si affrontano le curve più strette o si marcia nei solchi profondi la mancanza di un preciso riferimento della ruota può generare qualche dubbio sulla traiettoria da percorrere. Un parafango piazzato alla piastra inferiore della forcella, nella solita posizione per intenderci, in luogo di quello posto appena sopra la ruota migliorerebbe il problema, evitando anche quello di un possibile intasamento tra ruota e parafango in presenza di fango. Nuocerrebbe però all'estetica, davvero una delle componenti meglio riuscite della R1.

La grande stabilità sui terreni difficili ri-



In accordo col carattere sportivo della R1 il compatto cruscotto, fissato solidamente al cupolino, è il medesimo montato sulle Rally 125 e 250. Oltre alle usuali spie di servizio si trovano il contaghiometri reversibile e l'orologio digitale. Manca il contagiri, elemento superfluo per le gare ma assai utile in tutte le altre condizioni di utilizzo per tenere sempre sotto controllo il motore.

La destinazione sportiva della R1 emerge chiaramente anche dalle linee grintose e funzionali del gruppo cupolino, serbatoio e sella, debitamente raccordati tra di loro per un migliore assetto di guida. Non mancano concessioni alla moda africana come il doppio faro ed il parafango montato basso e ravvicinato alla ruota. Il disegno della R1 riproduce pressoché fedelmente la veste estetica del mono RC 600 a quattro tempi, impiegato dalla Gilera nella scorsa stagione dei motorally. Positiva l'adozione dei paramani e della borsetta sul codino, negativa invece la mancanza di un solido appiglio per spostare la moto.



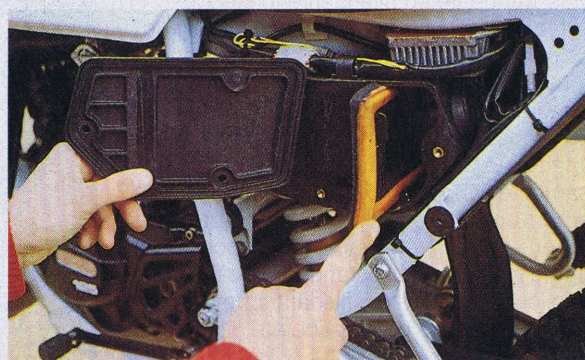


Le dita indicano uno dei ganci per la sella e la borsetta dei ferri, contenuta in una scatoletta dietro la fiancatina.

Il tappo nero che si vede sulla fiancatina è del serbatoio supplementare per la benzina (capienza quattro litri): un interessante optional di prossima commercializzazione per elevare l'autonomia nei rally più lunghi.

Tolto il fianchetto sinistro si accede al filtro aria in spugna sintetica rigenerabile. Sopra al filtro la scatola del raddrizzatore di tensione, alettata per smaltire al meglio il calore prodotto. Sul lato opposto è invece fissata la batteria di rapida ispezione.

La sella si smonta in maniera rapidissima dopo averne sganciato gli attacchi laterali che ricordano i ganci degli scarponi da sci. Il rimontaggio è meno rapido e richiede precisione nella manovra. In vista il capiente serbatoio per l'olio della lubrificazione separata.





# Prova

## GILERA 125 R1

scontrata per la Rally si manifesta positivamente anche nella R1. In questo caso il lavoro delle sospensioni è ancora migliore poiché sono più scorrevoli e meglio frenate che sulla precedente entrofuoristrada. Inoltre l'ammortizzatore è regolabile oltre al precarico della molla anche nella frenatura idraulica adeguandosi alle condizioni del terreno di gara ed alle specifiche esigenze del pilota. Tutto il campionario delle situazioni fuoristrada come salti, buche, guadi sono fattibili senza avere timori reverenziali grazie alla professionalità della R1 ed alla "verve" del motore.

Il grintoso propulsore necessita un vigoroso trattamento per esprimersi al meglio. Occorre tenerlo "su di giri" per godere pienamente della abbondante cavalleria che riesce ad esprimere. Al di sotto della soglia di apertura della valvola di scarico, che si colloca intorno ai 6000 giri, il motore gira rotondo e senza incertezze ma non è certo un "mostro" in fatto di tiro e vivacità. Passata la faticosa soglia la musica cambia, quasi di colpo, al pari di quella di scarico che diventa sin troppo udibile e metallica. Sfruttando debitamente il cambio e la frizione la R1 è molto rapida e maneggevole consentendo di viaggiare forte ed in maniera sicura.

Il limite della guida è determinato dai pneumatici di tipo non certo specifico per il fuoristrada più duro ma migliori, nella trazione, di quelli normalmente montati sulle altre entrofuoristrada. Inoltre la frenata accusa ancora, al pari della Rally, qualche problema col retrotreno dove il disco arriva presto al bloccaggio mancando di modulabilità. Molto meglio il disco anteriore più dosabile e preciso nell'azione.

Sulla strada asfaltata le positive doti riscontrate sugli sterrati rimangono inalterate; specialmente sui percorsi guidati come quelli di montagna od in riva ai laghi, quelli tutte curve, per intenderci, la moto si destreggia con precisione e rapidità. Sul rettilineo la R1 si disimpegna meglio della Rally: l'avantreno è più fermo e solido anche alla massima velocità per il miglior carico aerodinamico dell'esteso cupolino e la mancanza del parafrangente alto che crea un "effetto vela" tendente ad alleggerire lo sterzo.

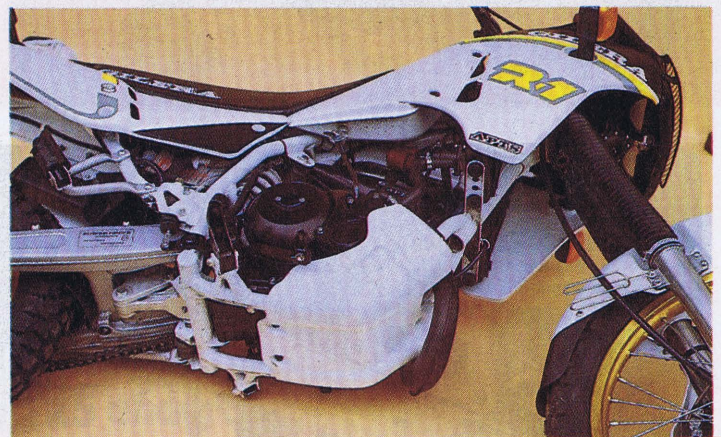
Questa massima velocità non si raggiunge però con facilità poiché la lunga rapportatura della sesta marcia determina particolari condizioni per un riuscito risultato. È necessario infatti un lungo lancio con strada assolutamente piana, un assetto del pilota rigorosamente velocistico e la complicità della scia di un veicolo che precede. Utilizzando la corona posteriore optional che dispone di un dente in più di quella standard, la situazione migliora rendendo più fluida anche la guida col passeggero ed in generale l'utilizzo in tutte le condizioni.



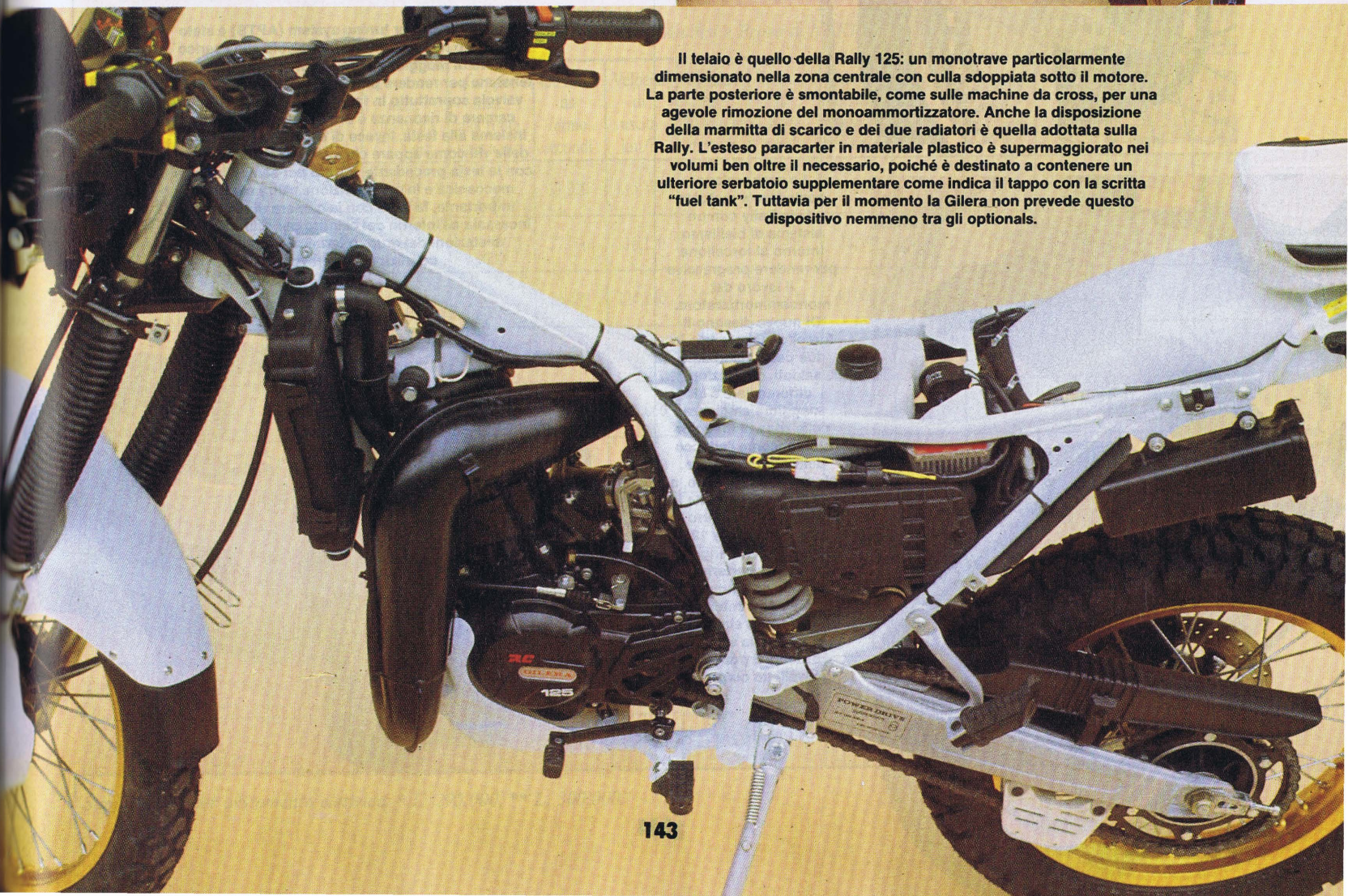




La grande schermatura si estende a proteggere anche il gambale della forcella fino al parafrangente. Il gambale opposto rimane invece spoglio ed indifeso. La pinza è di tipo flottante con doppio pistoncino premente.



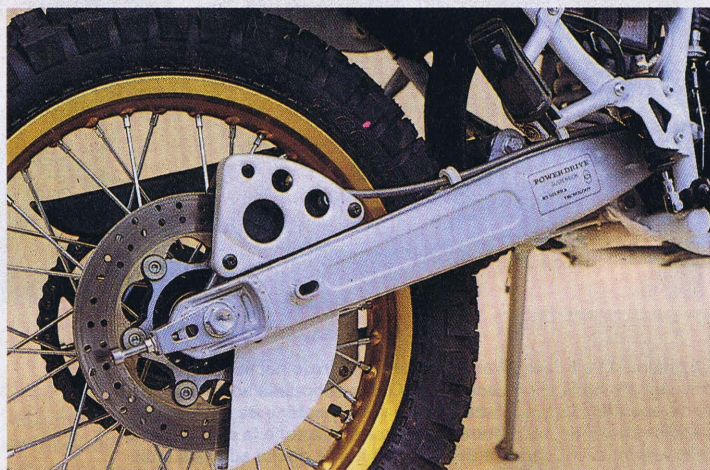
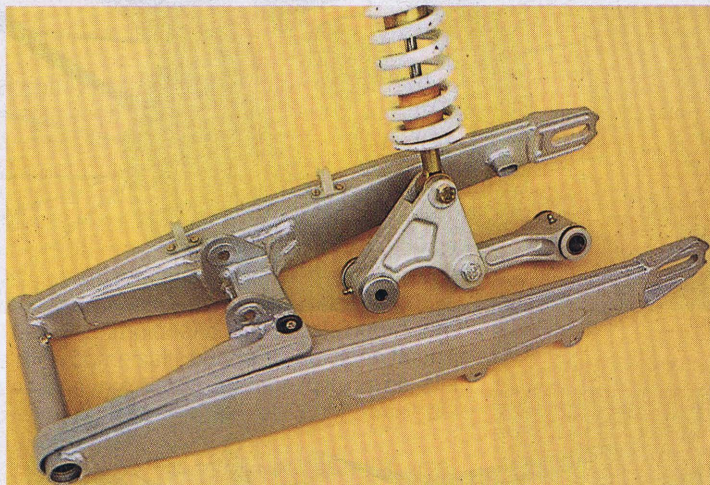
Il telaio è quello della Rally 125: un monotrave particolarmente dimensionato nella zona centrale con culla sdoppiata sotto il motore. La parte posteriore è smontabile, come sulle macchine da cross, per una agevole rimozione del monoammortizzatore. Anche la disposizione della marmitta di scarico e dei due radiatori è quella adottata sulla Rally. L'esteso paracaratter in materiale plastico è supermaggiorato nei volumi ben oltre il necessario, poiché è destinato a contenere un ulteriore serbatoio supplementare come indica il tappo con la scritta "fuel tank". Tuttavia per il momento la Gilera non prevede questo dispositivo nemmeno tra gli optionalis.





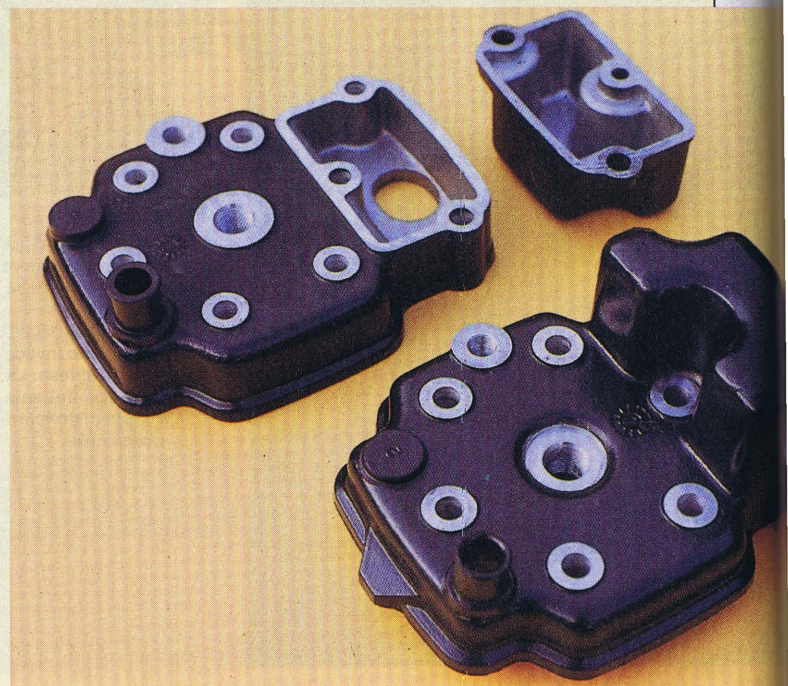
# Prova

GILERA 125 R1

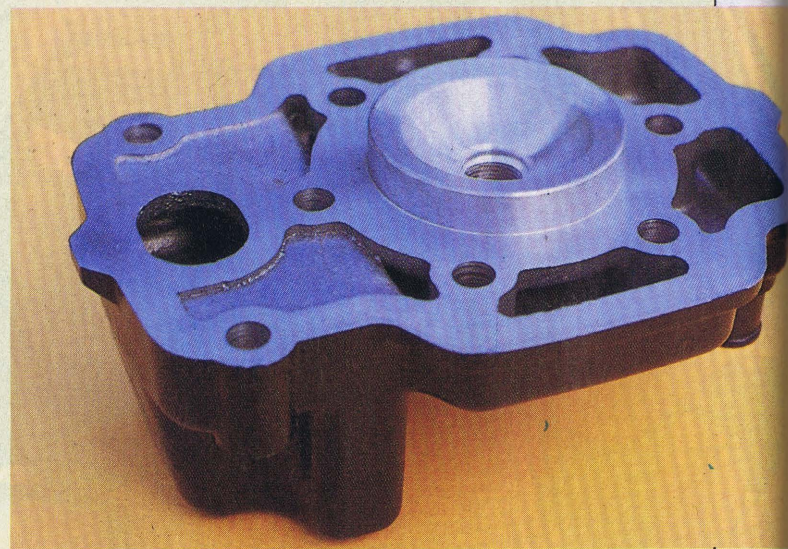


La sospensione posteriore è mutuata dalla Rally con un sistema di biellismo interno al forcellone per rendere progressivo il lavoro del monoammortizzatore. Di nuovo disegno il forcellone realizzato in due pezzi stampati e saldati, con sezioni differenziate e di maggiore ampiezza nelle zone di maggior sforzo, come l'attacco dell'ammortizzatore. Nuovo anche il freno, a disco di tipo flottante in luogo del tamburo usato sulla Rally 125. Disco e pinza vengono protetti da carterini in plastica ed alluminio. Ben aderente al forcellone la stampella laterale, ma sempre assente il pur utile cavalletto centrale.

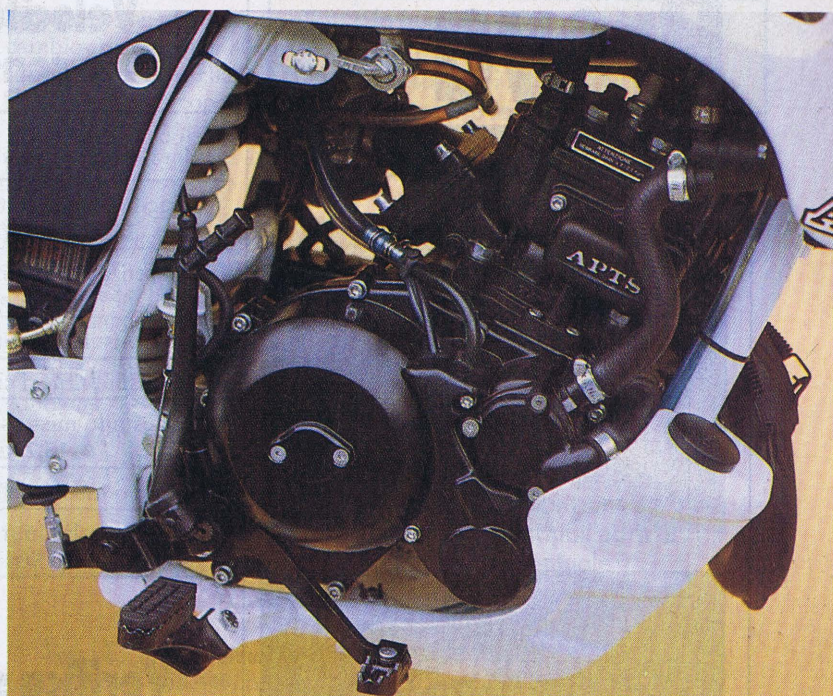
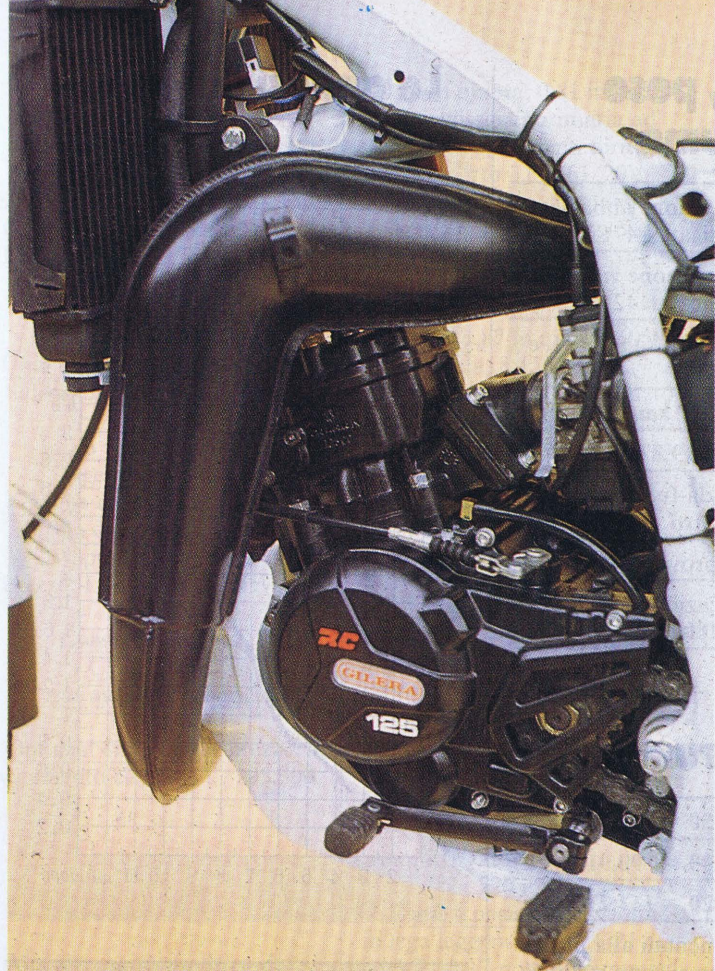
## APTS ATTO SECONDO



L'automatic power tuning system (APTS) è stato migliorato nel comando della valvola allo scarico con sfere di maggior diametro e molle di aumentata tensione per rendere più simmetrico il lavoro della valvola soprattutto in fase di chiusura. Inoltre la camera di risonanza è ora ricavata di fusione, insieme alla testa, invece di essere applicata con delle viti come appare chiaramente dal confronto con la testa precedente. Il tutto per semplificare la meccanica e la manutenzione. Altra modifica importante, la testa con la camera di scoppio incassata all'interno del cilindro per ottimizzare le dilatazioni del gruppo termico anche nelle condizioni più gravose.







Il motore è il medesimo montato sulle stradali ed entrofuoristrada 125 Gilera e vanta il meglio della tecnologia a due tempi: aspirazione lamellare, valvola allo scarico con camera di risonanza, controalbero antivibrazioni, raffreddamento a liquido e pompa di miscelazione separata. In questa ultima versione è stata ulteriormente aumentata la potenza modificando leggermente le "luci" del cilindro ed affinando, nel contempo, il complesso di scarico. Nuovo anche il disegno del carter laterale sinistro che nasconde un potente alternatore da 120 W.

## A confronto le 125 enduro

Dati rilevati dal nostro Centro Analisi e Prove di NERVIANO

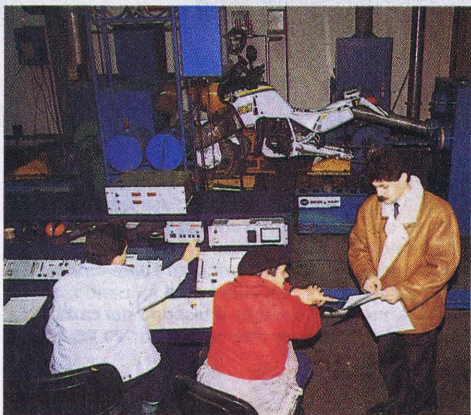
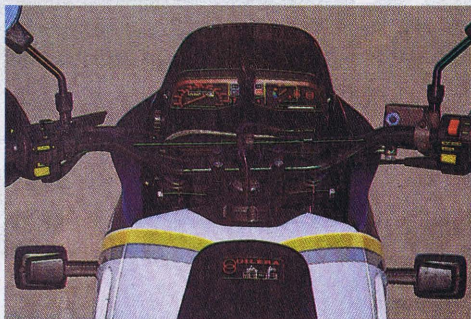
Marca	Modello	Alesaggio, corsa, cilindrata esatta	Potenza max. alla ruota CV a giri	Coppia max. alla ruota kgm a giri	400 metri da fermo secondi	Velocità di uscita km/h	400 metri da 50 km/h secondi	Velocità di uscita km/h	Velocità min. nella marcia più alta km/h	Velocità max. km/h	Consumo medio km/lt	Peso a secco kg	Prezzo chiavi in mani	Prova sul fascicolo
APRILIA	Tuareg	54x54 123,6	21,90 10.000	1,79 8750	17,330	115,384	20,673	87,379	34,351	131,3	18,8	131	4.390.000**	10-1987
APRILIA	ETX	54x54 123,6	22,41 9000	1,78 9000	17,006	116,130	21,097	90,450	38,54	127,6	18,1	124,5	4.030.000	4-1987
CAGIVA	Cruiser	56x50,6 124,63	25,34 9000	2 8750	16,488	124,140	19,841	98,900	40,000	136,0	18,1	124	4.599.040	11-1987
GARELLI	Tiger XLE	52,8x57 124,6	18,91 8000	1,68 7000	17,391	114,950	21,461	89,550	46,820	122,1	19,8	127	4.184.000	2-1987
GILERA	ER	56x50,5 124,38	21,95 8500	1,85 8500	16,948	120,000	21,032	84,900	42,35	133,3	18,0	132	3.965.000*	4-1987
GILERA	R1	56x50,5 124,38	24,91 9500	1,81 9500	16,689	116,880	20,777	87,805	32,14	135,8	18,0	129	4.285.000*	3-1988
GILERA	RALLY	56x50,5 124,38	24,19 10.000	1,74 9750	17,100	120,000	18,266	110,430	30,72	134,8	18,1	128	4.205.000	2-1988
GILERA	RRT Nebraska	56x50,5 124,38	21,85 8500	1,84 8500	17,008	120,000	20,263	89,110	40,720	132,3	20	134,5	4.125.000*	3-1987
HONDA	MTX 125 R II	56x50,6 124,63	18,37 8800	1,65 7300	17,580	113,200	21,443	92,400	26,20	121,5	17,1	125	4.050.000	12-1987
MALAGUTI	Runner Rally	56x50 123	18,73 9000	1,59 7250	17,179	117,650	18,812	108,812	32,820	124,1	18,8	118	3.954.000	4-1987
YAMAHA	DT 125 Ténére	56x50 123	17,20 8500	1,48 7750	17,705	111,801	21,828	87,400	29,080	124,8	17,4	111	4.490.000	12-1987

Supplemento per avviamento elettrico: \* L. 295.000, \*\* L. 300.000.



# Prova

## GILERA 125 R1



## Velocità, peso e consumo

Velocità massima in posizione abbassata:  
135,8 km/h (indicata 147)

Velocità massima in posizione rialzata:  
131,2 km/h (indicata 142)

Peso senza carburante: 129 kg (61 ant. e 68 post.)

Consumo in città: 19 km/litro

Consumo fuori città: 19,8 km/litro

Consumo misto strada-fuoristrada:  
15,2 km/litro

Consumo medio della prova: 18 km/litro

Consumo olio lubrificazione separata:  
0,900 litri x 1000 km

## Verifica strumenti

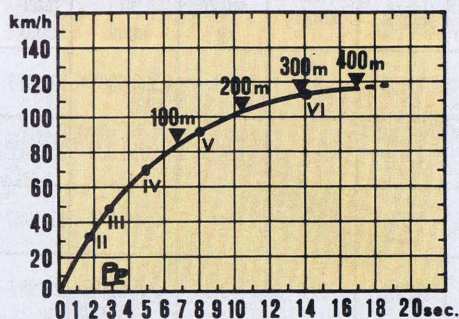
Tachimetro: indica 50 = 48,78 km/h

indica 100 = 90,91 km/h

indica 120 = 113,21 km/h

Le nostre prove strumentali alla pista Pirelli di Vizzola Ticino si sono svolte il 30/01/88 nelle seguenti condizioni ambientali: temperatura 5°C, umidità 70%, pressione 740 mmHg, vento contrario 1, m/sec.

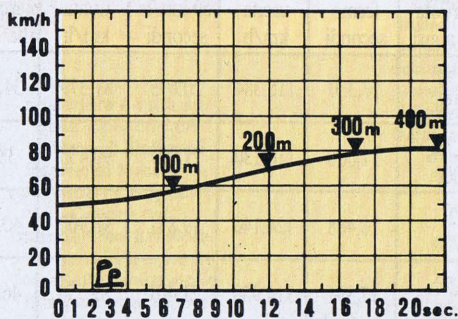
## Accelerazione



metri	100	200	300	400
secondi	6,532	10,291	13,579	16,689
kmh	85,95	104,65	114,60	116,88

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 R1 ha migliorato le prestazioni precedentemente ottenute dalle altre Gilera da entofuoristrada, ponendosi ai vertici della categoria. Il brillante risultato è maggiormente da ascrivere alla generosa cavalleria del motore più che alla spaziatura dei rapporti, poco adatta a questo genere di prova.

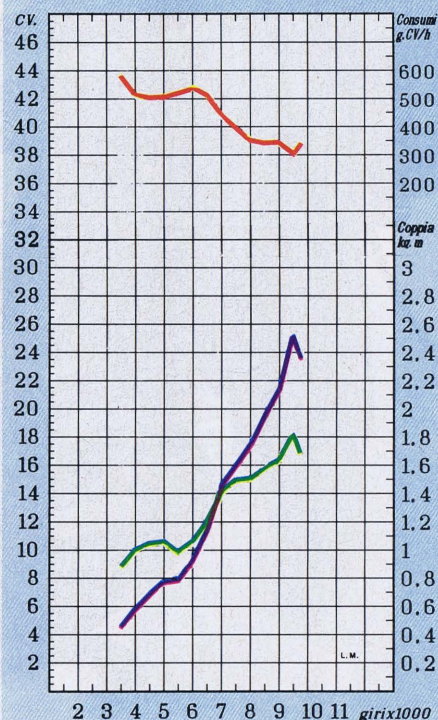
## Ripresa



metri	100	200	300	400
secondi	6,196	11,587	16,248	20,777
kmh	60,30	73,171	81,80	87,805

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 della sesta marcia eccessivamente "lunga", in particolare per questa specifica prova, ha condizionato in larga parte il risultato finale collocando la R1 nelle posizioni di centro-classifica. La R1 riprende nella marcia più alta da ben 32,140 km/h.

## Le analisi del banco



Rilevamento	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Consumo gr/CV. h-giri
Alla ruota	24,91-9500	1,81-9500	338-9500
All'albero	27,65-9500	2,00-9500	305-9500
Potenza specifica all'albero: CV/lt	223		
Velocità lineare del pistone: metri/sec. al regime di potenza max	15,99		
Temperatura max sotto candela: °C	130		
Pressione media effettiva: kg/cm <sup>2</sup> al regime di coppia max (all'albero)	10,05		
Regime minimo possibile a tutta apertura del gas	3500		
Rapporto peso/potenza (alla ruota): kg/CV	5,17		

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. Ottimi i risultati di potenza e coppia massima, in special modo la potenza, la più elevata tra le Gilera da entofuoristrada. Elevato anche il risultato del consumo. Avvertibile anche al banco, l'apertura della valvola allo scarico, intorno ai 6000 giri, dove la curva di potenza assume un andamento più verticale. Nella foto sotto l'ingegnere Silvio Tavecchia (in piedi) della Gilera commenta i risultati del banco con i tecnici del nostro Centro di Nerviano.



## Dati anagrafici

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

**Denominazione modello:**  
R1 125.

**Data e luogo di presentazione:**  
Salone di Milano, novembre 1987.

**Inizio vendite in Italia:**  
gennaio 1988.

**Gamma colori:** bianco-nero.

**Forma di garanzia:** 1 anno oppure 10.000 km.

**Prezzo:** L. 4.285.000 chiavi in mano.

**Consegna:** pronta.

**CV fiscali:** 2.

**Tassa annua di proprietà:**  
L. 8.680.

**Optional disponibili e prezzo:**  
avviamento elettrico L. 295.000.

## Caratteristiche tecniche

**Motore:** monocilindrico due tempi, cilindro in alluminio con riporto al Gilnilsil. Distribuzione controllata dal pistone più lamelle, valvola parzializzatrice allo scarico con camera di risonanza e controalbero antivibrazioni comandato da ingranaggi. Alesaggio per corsa 56x50,5 = 124,38 cc. Rapporto di compressione 13:1.

Peso motore kg 25.

**Raffreddamento:** a liquido con circolazione forzata, due radiatori in alluminio e pompa centrifuga con portata 22 lt/min. Valvola termostatica.

**Accensione:** elettronica Motoplat a scarica capacitiva con anticipo variabile. Candela Champion N84.

**Carburatore:** Dellorto PHBH 28 MD, diffusore da 28 mm, getto massimo 155, getto minimo 50, getto avviamento 65, freno aria 200, polverizzatore 262 DM, valvola gas 40, spillo conico X48, peso galleggianti gr. 6,5.

**Lubrificazione:** separata con pompa Mikuni a portata variabile secondo il numero dei giri e l'apertura dell'acceleratore.

**Frizione:** a dischi multipli in bagno d'olio. Sei dischi conduttori e cinque condotti.

**Cambio:** a sei rapporti sempre in presa ad innesti frontali. Valori rapporti interni: 3,08 in prima, 2,07 in seconda, 1,50 in terza, 1,18 in quarta,

0,96 in quinta, 0,81 in sesta.

**Trasmissioni:** primaria ad ingranaggi a denti dritti, rapporto 3,05 (61/20); secondaria a catena da 5/8"x1/4", rapporto 3,30 (corona 43, pignone 13). Valori totali di trasmissione: 31,0 in prima, 20,83 in seconda, 15,09 in terza, 11,87 in quarta, 9,66 in quinta, 8,15 in sesta.

**Telaio:** monotrave sdoppiato sotto il motore, in tubi a sezione tonda ed elementi in lamiera stampata ad alta resistenza. Parte posteriore smontabile. Cannotto di sterzo inclinato di 26°30', avancorsa 113 mm.

**Sospensioni:** forcella teleidraulica Paioli da 36 mm con escursione 270 mm. Forcellone in acciaio a sezione rettangolare montato su boccole in bronzo. Sospensione posteriore sistema Power Drive Gilera con ammortizzatore Boge regolabile nel precarico della molla. Escursione ammortizzatore 85 mm, ruota 220 mm.

**Ruote e pneumatici:** cerchi in lega leggera da 1/1,6-21 ant. e 3/2,15-17 post. Pneumatici Dunlop K550 90/90-21" ant. e 4,60-17 post. 36 raggi per ruota da 3,5 mm di diametro.

**Freni:** anteriore a disco Grimeca da 240 mm con pinza flottante. Posteriore a disco flottante da 230 mm.

**Impianto elettrico:** tensione 12V, generatore Motoplat da 120W batteria 12V 5,5 Ah (12V 9Ah con avviamento elettrico). Lampade fanale ant. 25/25W, fanale post. 21W, posizione 5W, indicatori di direzione 10W, strumenti 1,2W.

**Dimensioni in mm:** lunghezza 2150, interasse 1430, larghezza manubrio 890, larghezza pedane 540, altezza manubrio 1290, altezza sella 940, altezza pedane 450, altezza minima da terra 360.

## Rifornimenti e manutenzione

**Accensione:** anticipo fisso 15° a 6000 giri. Distanza elettrodi candela 0,6-0,7 mm. Fusibile da 8 amp.

**Alimentazione:** carburante tipo super, capacità serbatoio litri 13 di cui 2 di riserva.

**Carburatore:** vite aria aperta un giro e mezzo, spillo conico alla seconda tacca. Filtro aria in materiale rigenerabile da pulirsi ogni 3.000 km.

**Lubrificazione:** sostituzione olio cambio-frizione ogni 8000 km, lubrificante consigliato Agip 15W50, capacità coppa 1,3 litri. Capacità serbatoio lubrificazione separata 1,3 litri, lubrificante consigliato Agip 2T special.

**Forcella:** capacità olio per stelo 0,340 litri di lubrificante Agip Arnica 68 o Shell Tellus 37. Periodicità di sostituzione 8000 km.

**Pneumatici:** pressioni di gonfiaggio a solo 1,5 ant. e 1,7 post.; con passeggero 1,5 ant. e 1,9 post.

## Costo ricambi (IVA compresa)

Testa L. 71.390, pistone completo L. 68.440, biella L. 87.320, albero motore L. 225.852, dischi frizione L. 53.572, silenziatore L. 88.972, tubo scarico L. 123.900, pignone L. 28.910, corona L. 30.798, catena L. 72.688, faro ant. L. 48.784, pastiche freno ant. L. 19.942, cerchio ant. L. 72.688, cerchio post. L. 85.078, forcella completa L. 585.634, forcellone L. 165.200, ammortizzatore L. 153.400, parafango ant. L. 25.960, parafango post. L. 45.076, comando acceleratore L. 37.937, tubo olio freno L. 32.450, cavo frizione L. 11.328, cavo gas L. 5.792, leva frizione L. 8.850, leva freno ant. L. 19.470, leva freno post. L. 28.261, leva cambio L. 19.234, pedana destra e sinistra L. 10.915, manubrio L. 22.892, contachilometri L. 129.800, contagiri L. 80.240, sella L. 82.718, serbatoio L. 207.208, radiatore destro e sinistro L. 106.436.

## Dati dichiarati

Potenza massima:  
27,5 CV a 9.500 giri/1'.

Coppia massima:  
2,04 kgm a 9.000 giri/1'.

Velocità massima:  
140 km/h.

Tempo sui 400 metri da fermo e velocità d'uscita: 16,5 sec.

Consumo: 25,2 Km/litro norme CUNA.

Peso: 115 kg a secco.

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 e strumentazione radar Kustom della Nord Electronic. Utilizziamo pure catene Regina e Olio Castrol. Le caratteristiche tecniche, le norme di manutenzione e il costo delle principali parti di ricambio, la eventuale disponibilità di optionals sono riportati così come ci sono stati trasmessi dai costruttori o dagli importatori.

## Pregi

Prestazioni  
Facilità di guida  
Attitudine al fuoristrada  
Confort  
Estetica moderna e funzionale

## Difetti

Frenata posteriore migliorabile in fuoristrada  
Rapportatura sesta marcia troppo "lunga"  
Mancanza cavalletto centrale  
Eccessiva rumorosità di scarico

## Inconvenienti durante la prova

Rottura sezione centrale dello scarico

## Commento sul prezzo

(4.285.000 lire f.c.)  
È in zona alta, inoltre la cifra indicata non comprende l'avviamento elettrico (che tuttavia non è indispensabile su una moto del genere). C'è inoltre da considerare positivamente il nuovo allestimento e il potenziamento del motore che ne fanno una delle più avanzate moto-rally.