

# endurista

**DIRTY PASSION**  
**Xtreme**  
Lumezzane

€4,90

**Test**

**Sherco**  
gamma 2015

**Beta**  
RR 350 EFI

**2 MESI**  
DI ENDURO



### ENDURO & AVVENTURA

- Walker sbaraglia al Romaniacs
- Alla scoperta delle 5 Terre

### ELABORAZIONI

- Sherco SE 300 iF Limited edition
- Gilera 600 RR Rally

### PRODOTTI

- Il Roadbook elettronico

### CAVALCATE

- Anàbasi Boòn
- Cow Adventure
- Mulatrial del Bourcet





S.S. per Genova 3/g - CAS POST 80  
c/o Editoriale Chiaravalle  
15057 - TORTONA - AL  
[www.endurista.org](http://www.endurista.org)

**DIRETTORE RESPONSABILE:**  
Fabio Imperiali

**REDAZIONE:**  
Fabio Imperiali  
e-mail: [redazione@endurista.org](mailto:redazione@endurista.org)  
e-mail: [posaja@enduristianonimi.it](mailto:posaja@enduristianonimi.it)

CAS. POST. 80  
15057 - TORTONA - AL

**RESPONSABILE COMMERCIALE:**  
Giancarlo Solano  
e-mail: [marketing@endurista.org](mailto:marketing@endurista.org)

**PROVE & SERVIZI:**  
Manuel Lucchese, Fabio Imperiali, Mariagrazia Beato, Luca Babini, Francesco Catanese, Rodolfo Maraldi, Alessio Corradini, Francesco Mattucci, Leonardo Di Antonio, Andrea Santini, Carlo Pelizzardi, Paolo Maggioni, Pietro Bartolomei, Franco Picco, Corrado Capra, Stefano Chiussi, Antonio Raffaelli

**GRAFICA:**  
Rodolfo Maraldi, Gianluca Ferrini.  
e-mail: [grafica@endurista.org](mailto:grafica@endurista.org)

**FOTOGRAFIE:**  
Fabio Imperiali, Rodolfo Maraldi, Mariagrazia Beato, Franco Paradisi, Marco Serventi, ABM Lab, Fotoplanet, Francesco Mattucci, Luca Babini, Luca Bacchi, Leonardo Di Antonio, Alessio Corradini, Paolo Maggioni, Renzo Pagliani, Corrado Capra, Daniele Santini, AP Photosport

**STAMPA:**  
Arti Grafiche Boccia SpA  
Via Tiberio Claudio Felice, 7 - 84131 Salerno

**REGISTRAZIONE:**  
Tribunale di Tortona n.271/2009 del 16/09/2009

**DIFFUSIONE ESCLUSIVA PER L'EDICOLA IN ITALIA:**  
Messagerie Periodici SpA  
Via E. Bugatti, 15 - 20142 Milano

Tutti gli articoli, fotografie e quanto altro contenuto in ENDURISTA sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art.7 R.D. 18 maggio 1942 n.1369.

EDITORIALE CHIARAVALLE sas di Fabbri F. & C.  
S.S. per Genova 3/g - CAS POST 80  
15057 - Tortona - AL  
[ed.chiaravalle@virgilio.it](mailto:ed.chiaravalle@virgilio.it)  
[www.almanaccodichiaravalle.it](http://www.almanaccodichiaravalle.it)  
aderente a:

**ANES**

ASSOCIAZIONE NAZIONALE EDITORI DELLA PREDICORIA/MTB/TALEZZATA

"Gli eventuali errori presenti nell'opera ENDURISTA, dal primo al presente numero, i riferimenti a fatti, cose, marche o persone, non comportano alcuna responsabilità dell'Editore, che solamente pubblica l'opera".

Per richiedere i numeri arretrati:  
[arretratiendurista@virgilio.it](mailto:arretratiendurista@virgilio.it)

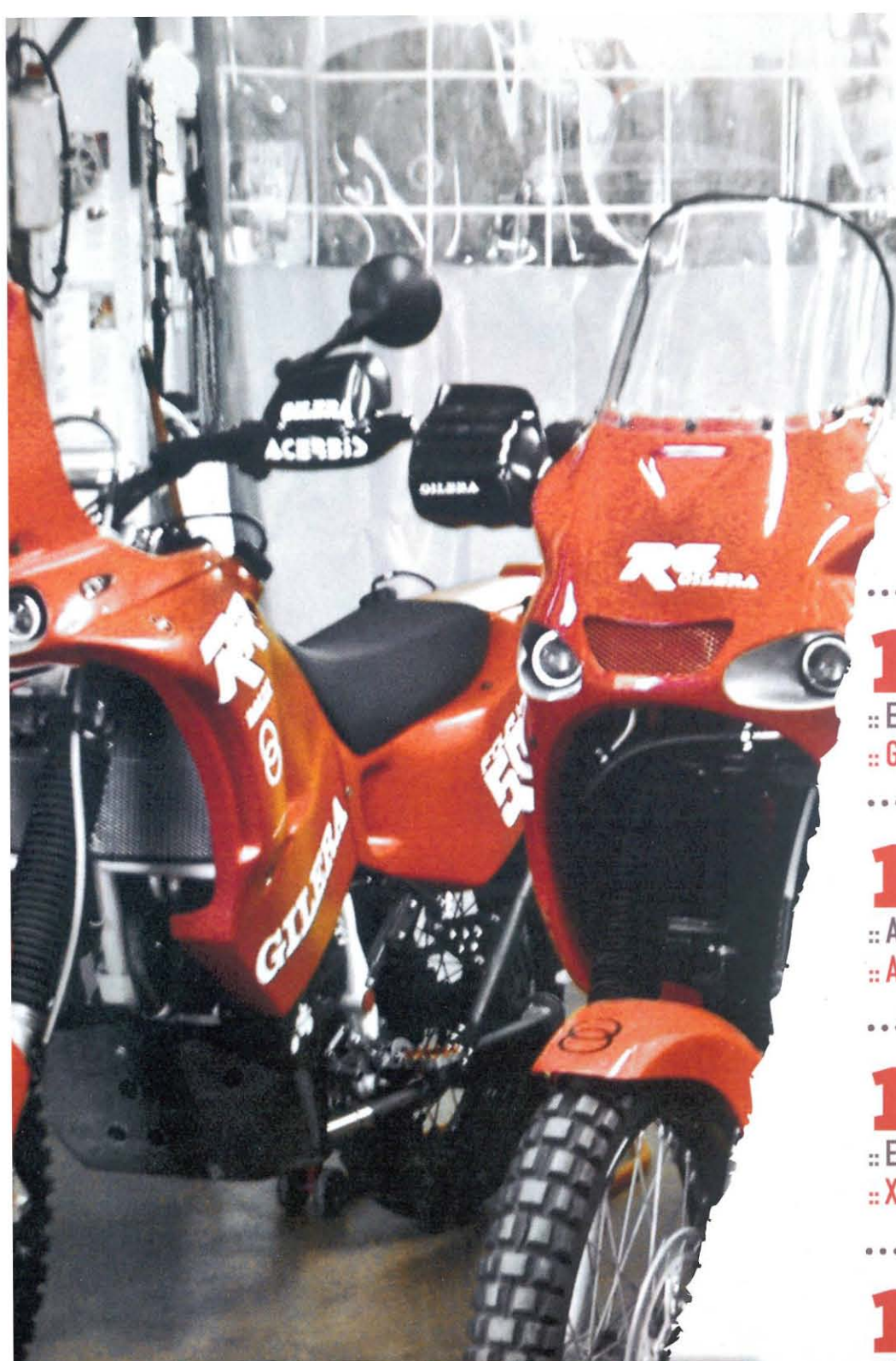
# 40



# 80







# DUAL

*endurista*

# PURPOSE

.....

## 104

:: Elaborazioni  
:: Gilera 600 RR Rally

.....

## 112

:: Avventure  
:: Alla scoperta delle 5 Terre

.....

## 118

:: Eventi  
:: XIV Raduno Nazionale Club Ténéré Italia

.....

## 124

:: Facce da E  
:: Gli angeli custodi del Bottu

.....

## 130

:: Regolarità  
:: Muller-Zündapp 50 cc

.....

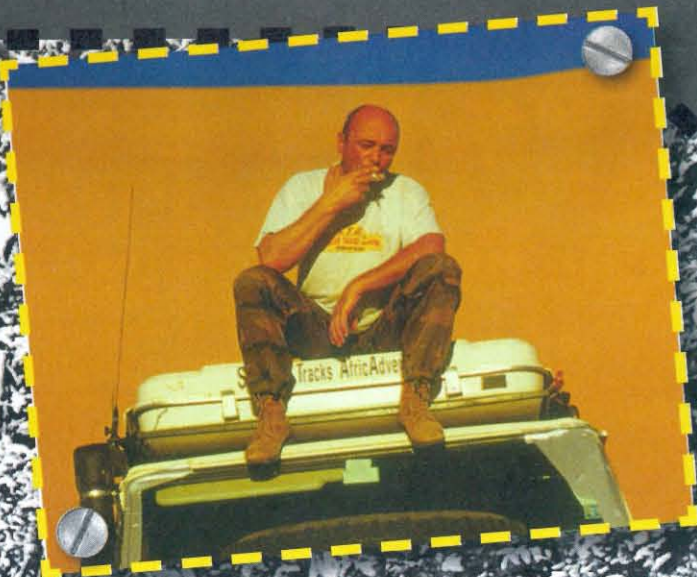


ELABORAZIONI



# PASSIONE





# TALIANA

ANNI DOPO, LA SFIDA SI RINNOVA

Testi e foto: Vittorio Libanori, alias "Liba"

Grafica: Gianluca Ferrini

:: Nella mia vita, come tanti, ho dedicato tanto alle due ruote tassellate, con tutti i tipi di moto: recuperate dal rottame, saldate, modificate, rattoppate, purché consentissero una corsa nei campi o nelle grandi golene del Po. Una vita poi dedicata al fuoristrada, con un sogno dentro, purtroppo mai avverato: quello di partecipare ad una Parigi-Dakar.

Ma con pochi soldi, un lavoro, una famiglia e diciamolo pure... con una manetta non da campione, non si va da nessuna parte. Certo qualche gara di motocross, poi di regolarità/enduro, e alla fine di motorally, mi ha accompagnato fino ai 40 anni suonati, e, quando tutto sembrava finito, è arrivata l'occasione di un primo viaggio in moto in Tunisia. Poi altri, molti, specie in Libia, Algeria e in tutto il Nord Africa.

Da allora sono passati 20 anni, i chilometri macinati sulle piste e fra le dune del Sahara sono stati tanti, circa 30.000 con le Honda XR 600/650 e quasi 200.000 con la Land Rover con cui ho attraversato una o più volte tutti i deserti del Sahara e tutti i Paesi sino all'equatore, una bellissima esperienza che non cambierei con nulla al mondo. Arriviamo ai giorni nostri, con il momento di staccare dopo quasi 40 anni dal lavoro. Per caso, proprio in quei momenti in una fiera paesana il locale motoclub aveva organizzato uno stand dedicato alle moto ed auto preparate per il deserto. Fra le tante, primeggiava una Gilera RC 600 Silhouette (ex ufficiale) bellissima! Non vi dico quante foto e giri attorno vi abbia fatto. Non la vedevo da 20 anni, da quando l'avevo incrociata con Medardo ad un Rally di Tunisia, e da allora la sognavo!

Impossibile da trovare e da comprare. Ed è qui che è arrivata la "follia": mi compro un vecchio Gilera 600 da enduro e mi faccio la replica Dakar! Gasatissimo, mi ritrovo con mio cognato,



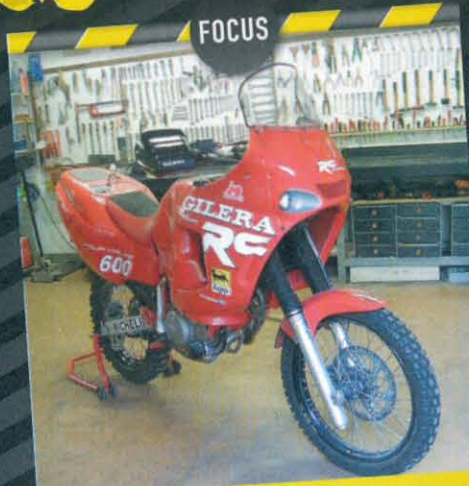
già con esperienze di lavorazioni in vetroresina, sperando m'insegnino i rudimenti... e così, siamo partiti... Sette mesi di lavoro, sabati e domeniche compresi, e, dato che avevamo fatto gli stampi e tutte le misure, ne abbiamo fatte ben due di Gilera 600 Dakar, una a testa.

Tra una moto e l'altra mi son fatto il "Cobrafrica 600", tutta in VTR, con 2 serbatoi supplementari, portaborse, cerchi Tagasako 21-17 e 21-18 e cupolino grande. Moto che ho costruito un paio d'anni fa per un viaggio in Marocco, al seguito dell'omonimo rally. La moto così allestita, pronto viaggio "off", ha avuto successo, tanto che non è più sola (altre 4 sono in circolazione). Ma le mie elucubrazioni "bianellate" non erano finite, da tempo mi girava in testa un pensiero... rifare la Gilera dei rally africani in chiave moderna. Unico rischio, non riuscire negli intenti, trattandosi di un'operazione difficile e complicata, con molte probabilità di fallimento.

Una delle maggiori difficoltà è stata quella della base di partenza: le moto di oggi sono minute, snelle, leggere... dimagrimento impossibile su una moto di quasi 25 anni fa. Il motore era il primo punto debole (quasi 50 kg). Si sarebbe potuto alleggerire, ma recuperando solo 8-10 kg, pochi rispetto al peso di 30-35 kg dei motori delle blasonate dakariane dei tempi d'oggi.

In più non avevo le competenze tecniche per l'intervento, per cui ho desistito in questo settore fin da subito. Quindi già in partenza ero perdente, sia sui pesi, che sulla cavalleria. Ma poi mi son detto che non dovevo andare alla Dakar, la moto doveva solo portarmi a spasso... e che spasso! "Va bene", mi son convinto, "la faccio!".

Il mio programma di lavoro prevedeva:  
- Un contenimento del peso globale tra i 150-160 kg a secco, esattamente quello dell'ultima 600 "magra" (con avviamento elettrico) destinata all'enduro



La prima Gilera 600 Dakar replica realizzata ricalca la moto di Medardo, vista pilotare al Rally di Tunisia.

della casa dei due anelli.

- Un'autonomia over 20 litri (300-350 km) con un abbassamento del baricentro-peso carburante.

- Una linea cattiva e grintosa, il più moderna possibile.

- Una posizione di guida rilassante che mi consentisse di guidare in piedi senza fare la gobba.

Si comincia! Recupero un telaio ed i resti di un motore Gilera 600 RCR 91, la moto da enduro più potente e più leggera della serie. Il resto erano ricambi usati che avevo in casa.

#### MOTORE

Comprato a 100 euro comprensivi di spese di spedizione. Dal prezzo sapevo che non era a posto, ma tanto era da aprire. Fortunatamente aveva solo 2 valvole piegate e mancava la pompa dell'acqua, ma il resto dentro era ok. Non aveva strada, son motori che superano i 100.000 km, altroché le 20 ore... Lo revisiono facilmente, due valvole di scarico nuove, una spianatina alla testa, molle e dischi frizione, assieme ad un bel color titanio opaco. È pronto! Grazie all'elettronica nuova, alla grande cassa filtro ed agli scarichi dovrebbe superare i 60 cv, che per un 550 cc così datato non sono certamente pochi da gestire in fuoristrada!

#### CARBURATORE

Bicorpo da 30; con il motore non c'era, mi serviva assolutamente il "bollino

blu" della TK, esternamente uguale ad altri, al tempo montati sia da Gilera che su altri monocilindrici giapponesi, ma dentro molto diverso per getti, spilli, flussi aria. Era stato fatto solo per il 600 RCR 91 che aveva un grande filtro aria, avviamento solo a pedale e con grandi prestazioni, moto abbastanza rara, i cui ricambi, come il carburatore, sono pezzi rari, cari ed introvabili. Lo cerco inutilmente per mesi, disposto a tutto per averlo, ma non lo trovo. Poi alla fine il miracolo: nuovo, fondo di magazzino, lo trovo dall'amico Luca, presidente del mio motoclub, il Gilera4T.

#### SOSPENSIONI

La forcella anteriore, tradizionale, è una Kayaba da 46 mm regolabile.

È stata fatta apposta per una moto over 150 kg, sa essere dolce e progressiva al punto giusto; ancora oggi è competitiva e di qualità.

Dietro il mono è ancora Kayaba, regolabile sia in estensione che in freno. Struttura robusta, dotata di uno stelo maggiorato e con un'idraulica aggiornatissima che consente una buona escursione; molto dosabile e sensibile ma, purtroppo per le mie necessità, con una molla troppo morbida, specie in presenza di un maggiore carico nel posteriore. Ma non c'è problema, il mio "consulente" per tutte le mie sospensioni è la Martin Racing Bike, gestita dai fratelli Martin, amici da sempre. Mauro fa miracoli alle sospensioni del Mondiale Motocross da anni, figuriamoci se non sistema le mie piccole necessità. Alla fine la revisione è normale, dentro sono perfette, nuovo olio Kayaba con sostituzione della molla del mono con una maggiorata/rinforzata del 40% rispetto all'originale.

#### FORCELLONE E LEVERAGGI

Il forcellone è color alluminio. Lo voglio nero, ma stranamente non si può anodizzare. Mi arrangio con un buon aggrappante ed un colore micalizzato bicomponente, durissimo, nero opaco/ruvido. Una preventiva buona pulizia interna, un'ingrassata ai cuscinetti e ai perni, ed è pronto.





*Il mono Gilera tende a scaldare, gli enormi radiatori dovrebbero calmare i "bollenti spiriti"*

## SNELLA E FILANTE LA RR RALLY È BELLA DA TOGLIERE IL FIATO!



*La posizione in sella, sia in piedi che seduti, è comoda e naturale.*

### RUOTE

Smonto completamente i cerchi da 21 e 18 (fortunatamente sono Tagasako); mi servono neri. Li faccio anodizzare. Con poco ottengo l'effetto ricercato. Rimontato tutto (non senza difficoltà tiro i raggi ruota). Niente mousse, ma 2 camere rinforzate Michelin da 4 mm e due gomme Metzeler MCE Karoo 2 (90/90-21 e 140/80-18); sono morbide, non eterne, lo so, ma mi consentiranno tranquillità sia nei tratti di asfalto che in piste e sterrati,

e magari anche qualche bella derapato-  
na.

### DISCHI FRENO

In origine sono da 4 mm, con un anteriore dal diametro di 26 ed un posteriore da 22. Volendo dare un look più aggressivo me li faccio fare, da 5 mm, a margherita: da 30 semiflottante l'anteriore e da 22 fisso il posteriore (sarà sostituito presto da un 26 di diametro). Naturalmente mi servirà la modifica della piastra attacco pinza davanti, ma nel "giro" Gilera tro-

vo l'amico che con pazienza e maestria mi replica dal pieno quella della Gilera Dakar. Risultato estetico buono, ma la moto non frena bene, le pompe sono vecchie e stanche ed i kit di revisione sono scomparsi. Ne procuro una quasi nuova anteriore, assieme ad una Nissin posteriore, più grande della Brembo originale. Ora la moto frena ma dietro non è modulare; assieme al nuovo disco monterò presto un doppio pistoncino Nissin (ex Super Ténéré 750).



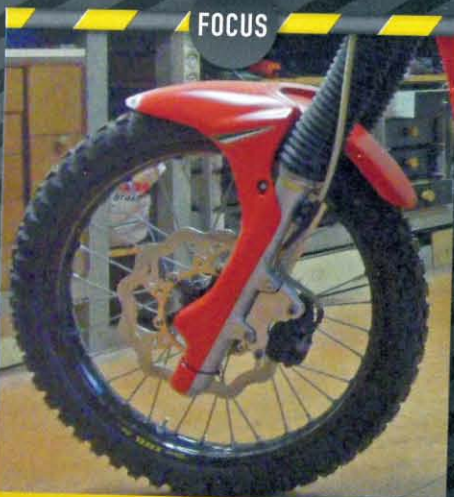
LA  
BORA  
ZIONI**TELAIO**

Lo faccio sabbiare, taglio qualche attacco che non serve e preparo le poche modifiche che alloggeranno la nuova carrozzeria. Lo vernicio a ricordo e continuazione dell'ultima Gilera 600 R, che solcò le gare di enduro/motorally dei primi anni '90, quando Piaggio decise di chiudere gli stabilimenti di queste bellissime ed antesignane motociclette, ritirandole dalle corse e dai grandi rally africani nel momento di maggior gloria.

**PEDANE/COMANDI FRENO-CAMBIO**

Le pedane in tutte le Gilera 350/500/600 erano spostate di circa 10 cm in avanti (ad esclusione delle africane), comodissime da seduti nei viaggi stradali, ma scomodissime, quasi impossibili, per la guida in piedi. Per cui faccio nuove le piastrelle attacco, corte, leggere e compatte, portandole in linea con il telaio. Saranno due nuove pedane in alluminio anodizzato ex Kappa, conseguentemente verrà accorciata la leva freno posteriore, mentre il leveraggio del cambio obbligatoriamente diventerà rimandato e regolabile. Una chicca: ho copiato dalle idee "africane racing" della casa madre il gancetto automatico blocca pedana per consentire il passaggio della leva di messa in moto.

**RAFFREDDAMENTO ACQUA/OLIO**  
Questi motori tendono a scaldare in situazioni di stress o di bassa velocità, con tutte le conseguenze del caso. Già il reparto corse aveva aumentato notevolmente i radiatori dell'acqua (+40%) rispetto agli standard, assieme a 2 ventole aspiranti di grosse dimensioni.



**FOCUS**  
I dischi vengono rifatti: l'anteriore da 30 mm semiflottante da 5 mm di spessore, al posteriore verrà montato un 26 mm.

mentre a sinistra, sopra la leva frizione, ho messo l'alzavalvola manuale in sostituzione di quello automatico, ideale per non affaticare la batteria negli avviamenti.

**RAFFREDDAMENTO ACQUA/OLIO**

Le due leve sono corte: non c'è un motivo, ma a me piacciono! Interruttori e comandi elettrici, anche del roadbook, sono di recupero o acquistati nei mercatini.

Addirittura il monocilindrico 750 era dotato anche del radiatore olio. Fortunatamente in quel periodo nel mio box avevo una Gilera ufficiale Dakar, ed è stato facile copiare dimensioni e posizionamento, ma con una piccola particolarità: ho inserito in uno dei due mastodontici impianti acqua una parte destinata all'olio in raffreddamento; la circolazione avviene grazie ad un adattatore Renault 5 posizionato sotto il filtro dell'olio (i filtri olio sono quelli della Renault).

Il costruttore dei due radiatori su misura è la CDR (Casa del Radiatore) di Badia Polesine, oggi leader nella costruzione di tali ed altri apparati per molti reparti corse italiani ed esteri.

**MANUBRIO/COMANDI  
IMPIANTO ELETTRICO**

Il manubrio è un Magura da 28, con gli adattatori per le piastre del 21. Tutto

l'insieme ha alzato la guida in modo perfetto senza la necessità di riser aggiuntivi.

Il comando gas è un rapido per 4 tempi, ad un filo. Al manubrio, a destra, è stato portato anche il leverismo aria avviamento a freddo, in quanto sarebbe stato impossibile azionare quello a carburatore con i nuovi serbatoi montati,

mentre a sinistra, sopra la leva frizione, ho messo l'alzavalvola manuale in sostituzione di quello automatico, ideale per non affaticare la batteria negli avviamenti.

Le due leve sono corte: non c'è un motivo, ma a me piacciono! Interruttori e comandi elettrici, anche del roadbook, sono di recupero o acquistati nei mercatini.

La scatola filtro dell'aria è posizionata fra i due serbatoi anteriori.







**Finalmente è pronta per affrontare, ad ottobre, le fatiche del deserto marocchino!**

## PRIMA DI VEDERE LA LUCE IL CUPOLINO È STATO RIFATTO BEN 4 VOLTE!



L'impianto elettrico è rimasto originale il più possibile. La potentissima batteria ora è al litio, 700 g di peso, abbinata però ad un regolatore di tensione più potente. Questa scelta, oltre ai vantaggi di infiniti avviamenti con spunto, ha comportato un risparmio di peso di oltre 4 kg, eliminando la batteria originale con relativa struttura di appoggio, recuperando inoltre un vano portaoggetti sottosella di ampie dimensioni. L'impianto è capacitivo (la moto va anche senza batteria). La centralina ora in prova è quella originale, ma presto sarà montata una nuova centralina modificabile nella mappatura e con un livello di limitatore giri più elevato (da 7.200 a 8.300 g/min), questo grazie all'amico Federiko, ingegnere del settore, amatissimo di gilerite incurabile.

I fari sono due lenticolari allo iodio da 45 watt cadauno, reperibilissimi ovunque, assistiti da relais. Le luci posteriori e le frecce (sigh...) sono a led. I paramani sono gli intramontabili e classici Acerbis. La strumentazione che verrà installata è Stage6, che in pochi centimetri, oltre alla velocità, gestisce contattachilometri con una pluralità di trip, contagiri, temperature acqua ed olio, contaore, e molto altro! Il roadbook elettrico è un autocostruito con carcassa in VTR.

### POMPA BENZINA A DEPRESSIONE

Taiyo Giken, installata oggi sui quad Polaris, ma anche ricambio Yamaha, e 20 anni fa pompa ufficiale delle Gilera Dakar. La pompa ora è necessaria dopo aver abbassato i livelli del carburante alla moto. Non è facile trovarle un posto il più vicino possibile alla depressione del carburatore/cilindro, ma alla fine lo trovo.

### TUBI SCARICO/MARMITTE

Sono due, indipendenti, a diametro variabile negli scarichi 32-45, lunghissime ed a tromboncino nel finale. Silenziate nell'ultima parte e fornite di Db-killer di svariate misure, le misure e le dimensioni consentono alla moto allunghi e tiro ai bassi a mio avviso illimitati: sembra una moto a due tempi nelle erogazioni.



ELABORAZIONI

zioni. Un grande grazie alla pazienza, maestria e professionalità della XRacing marmitte, che ha concretizzato le mie esigenze, senza errori, in un tempo velocissimo.

Fatto tutto ciò, monto tutta la moto anche se ancora nuda, ma motore e ciclistica sono finalmente finiti.

Senza carrozzeria, ma funzionante, già mi piace e prende i giri che è un piacere! Ora si comincia con la carrozzeria.

Iniziano i lavori... Prendo un vecchio telaio, un motore vuoto, due ruote, forche e forcellone, e faccio il "manichino", su cui poi prenderà forma la Gilera RR Rally (questo sarà il nome).

Nei primi 4 mesi non faccio altro che modellare pezzi o interi, che alla fine non mi piacciono, rendono la moto pesante, a volte inestetica o vecchia... Lavoro e scarto in pattumiera, con fasi d'umore quasi depressive.

Il muso lo faccio tre, quattro volte, le carene di raccordo idem, i serbatoi anteriori diventano la mia disperazione, quelli posteriori decido di non farli neanche più, di sostituirli con fianchetti... Sono settimane difficili, la linea è nella mia testa, ma non viene fuori.

Sto abbandonando tutto, quando una domenica mattina decido di ripartire da zero, senza fretta, ben sapendo che il rischio più certo, ed ormai prossimo, è quello di un progetto abbandonato in un angolo del garage.

Fortunatamente non sarà così: piano piano a forza di compensato, stucco,



FOCUS

La realizzazione della scocca/carrozzeria si rivela più ostica del previsto, è difficile mettere in pratica le idee!



# IL DOPPIO SCARICO DÀ UN ALLUNGO ILLIMITATO!



Un prototipo e una replica, un'ottima compagnia in officina!



polistirolo, carta, espanso, cartapesta, pongo e mille altre cose che man mano aggiungevo o toglievo è nata la prima bozza, certamente migliorabile, ma era lei!

### FINALMENTE SI PROVA!

Non senza apprensione la spingo in strada, chissà quante vibrazioni, chissà se gli scarichi funzionano, chissà se ho sbagliato le misure della cassa filtro, o peggio se ho dimenticato qualcosa... No invece, la moto si avvia sempre e subito, sia a freddo che a caldo, il motore è silenzioso e fluido, il cambio è preciso e la frizione è perfetta, con il comando rapido non ingozza, ma prende i giri come un due tempi preparato. Metto in marcia ed apro il gas piano piano.

Appena fuori dal paese mi fermo per un controllo, ma è tutto ok.

Rimetto in marcia ed ora apro decisamente senza sfrizionare e per la prima volta sento un gilerone che si stacca da terra davanti, anche in seconda, anche in terza.

Il rapporto 14-48 è ancora corto, ma è già un buon inizio; abbasserò di qualche dente la corona, devo contenere anche i consumi per il prossimo viaggio in terra africana.

Apro il gas a fondo nelle altre marce ed arrivo a 150 km/h in un attimo e ne ho ancora... Le vibrazioni sono normali, la guida da seduti per me è giusta, in piedi è perfetta.

La frenata davanti è buona, dietro ancora non ci siamo, non c'è progressione, devo cambiare anche la pinza e passare da uno a due pistoncini. Nelle prossime settimane comincerà il "rodaggio" in fuoristrada, nelle golene e negli sterrati delle mie terre.

Ad ottobre si parte per il Marocco, si va a sbirciare nell'omonimo rally i grandi della Dakar 2015, con la nuova Gilera RR Rally!

Sarà per me, ancora una volta, un viaggio epico: siamo 8 Gilera 600, zaino in spalla attraverso le piste del Sud marocchino. ||

# MA QUANTO MI COSTI!



- Revisione motore (diretta)
- 2 valvole scarico (nuove) ..... € 50
- Spianatura testa (esterna)..... € 15
- Serie di guarnizioni (nuove)..... € 40
- Serie paraolio (nuove) ..... € 45
- Frizione completa ..... € 90
- Serie molle (nuova)..... € 10
- Olio + filtro (nuovi) ..... € 30
- Raccordo h20 alluminio..... € 25
- Revisione pompa acqua ..... € 45
- Cinghia distribuzione ..... € 23
- Revisione ruota libera ..... € 2
- Carburatore TK bollino blu ..... € 150
- Disco a margherita ant..... € 65
- Disco a margherita post..... € 45
- Distanziale piastra ant. .... € 80
- Pastiglie freni ..... € 40
- 2 pompe (usate)..... € 50
- Olio DOT 4..... € 10
- Revisione sospensioni completa .. € 200
- Molla mono +40% ..... € 40
- Manubrio Magura con adattatore € 90
- Leve, bracciali, devio, interruttori (usati) € 100
- Paramani Acerbis + protezioni... € 48
- Cerchi anodizzazione nero ..... € 70
- Cuscinetti ruote 2 + 3 ..... € 45
- Cuscinetti sterzo ..... € 25
- Fili friz. + gas ..... € 25
- Soffietti steli ant..... € 30
- Faretto lenticolari ..... € 45
- Portatarga a luci led..... € 35
- Luce supplementare led..... € 30
- 2 relais + 1 blocchetto chiave accensione ..... € 32
- Fastom, materiali, spine, ecc..... € 45
- Ricopertura sella, ruvido Kappa € 90
- Lavori vari di torneria ..... € 100
- Bulloneria/gommini/spessori/varie.. € 60
- Lame ferro/alluminio..... € 40
- Camere rinforzate 4 mm ..... € 58
- Gomme Metzeler MCE Karoo € 156
- Raccordi siliconici cassa filtro..... € 48
- Filtro aria Nissan ..... € 9
- 2 radiatori, di cui uno olio/aria € 700
- 2 ventole Spal 13 cm..... € 40
- 2 marmitte XRacing complete. € 500
- Batteria litio - Ultrabatt UB400 Lite . € 239
- Regolatore tensione 6 poli..... € 130
- Strumento multifunzione Stage6.. € 127
- Pompa depressione benzina Taiyo Giken (usata) ..... € 40
- 4 tappi serbatoio Acerbis ..... € 40
- 4 rubinetti Ape ..... € 24
- 4 attacchi rapidi tubo benzina .. € 50
- 3 raccordi tubo benzina ..... € 15
- 4 attacchi rapidi carena..... € 32
- Tubo benzina e fermagli ..... € 10
- 2 manopole Scott..... € 18
- Catena X-Ring, corona, pignone . € 110
- Materiali/elettrico roadbook ..... € 30
- Frece + intermittenza led ..... € 50
- Slitta e cruna catena KTM EXC.. € 35
- Vernici (fondo, rosso, titanio, trasp. opaco) ..... € 250
- Vetroresina + mat. + tessuto... € 400
- Stucchi vetroresina e carrozziere ... € 80
- Carbonkevlar stoffa 180 g/mq. € 250
- Diluente + materiali di consumo . € 130
- Adesivi vari ..... € 120
- Costi spese di spedizione a/r o per acquisti web ..... € 300

### MANODOPERA (MESI DI LAVORO)

- Modello ante stampi ..... 8 mesi
- Stampi..... 2 mesi
- Stampate pezzi definitivo ..... 2 mesi
- Finiture ..... 2 mesi
- Motore/Telaio/Montaggi ..... 1 mese

COSTO TOTALE PREPARAZIONE:  
**€ 5.956,00**