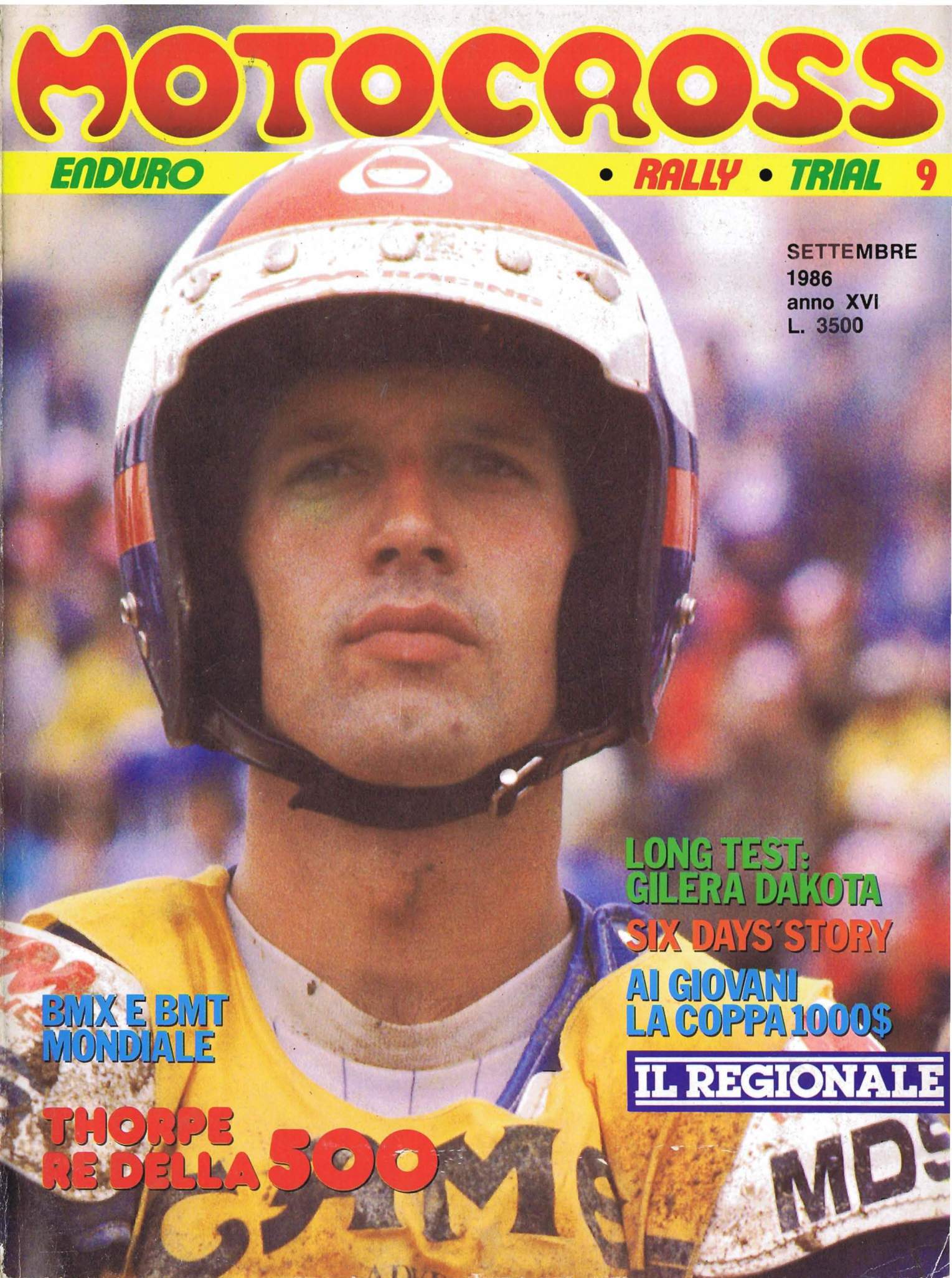
MOTOCROSS

ENDURO • RALLY • TRIAL 9

SETTEMBRE
1986
anno XVI
L. 3500



LONG TEST: GILERA DAKOTA

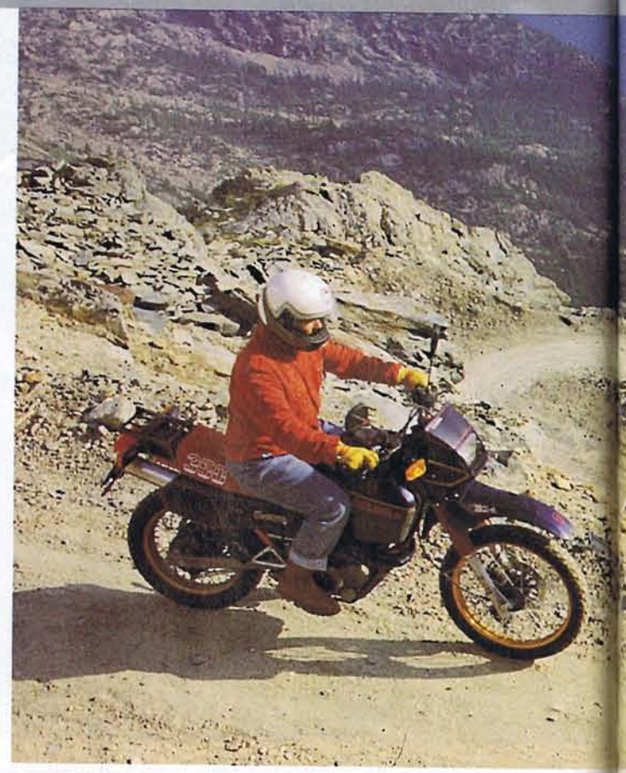
SIX DAYS' STORY

AI GIOVANI LA COPPA 1000$

IL REGIONALE

BMX E BMT MONDIALE

THORPE RE DELLA 500



Motivo per cui lo Stelvio è frequentato in fase di collaudo delle varie motociclette, è la durezza della strada che dai due lati si inerpica ai 2758 metri del passo. Qui vediamo i tornanti della parte lombarda.

GILERA 350 DAKOTA

Il quattro tempi rientra in produzione ad Arcore e va ad equipaggiare una neonata entrofuoristrada di 350 cc. di impostazione marcatamente granturistica. La Dakota brilla con le caratteristiche tecniche del propulsore (raffreddamento a liquido, distribuzione bialbero, due carburatori etc.) installato in una altrettanto interessante ciclistica con sospensione monoammortizzatore, telaio in tubi quadri e forcella regolabile nella frenatura di ritorno. Originale l'estetica, contraddistinta dal serbatoio ricoperto da fascioni orizzontali in plastica e da un'accurata verniciatura di tutto il propulsore.

Sopra: una nostra meta è stata la Valmalenco dove abbiamo scattato questa suggestiva immagine ripresa dall'alto di un bellissimo sterrato che conduce a quota 2.600 metri.

A destra: il Passo dello Stelvio è spesso meta di collaudatori italiani e stranieri, per cui anche noi l'abbiamo inserito nell'itinerario del Longtest. Come sempre il valico era affollato di turisti alla caccia dei classici souvenirs.

A destra: per noi che abbiamo trascorso a Milano buona parte del mese di agosto (MOTOCROSS deve andare in edicola anche a settembre) una situazione di questo tipo è stata prima un miraggio e poi un piacevolissimo ricordo che per qualche attimo ci ha fatto dimenticare il caldo della metropoli lombarda. Anche questa foto è stata scattata nell'alta Valmalenco.

Il cuore della Dakota è il suo bel propulsore bialbero raffreddato a liquido recentemente messo in produzione nello stabilimento Gilera di Arcore. Si vedono chiaramente il comando idraulico della frizione, il filtro olio e, sopra il carter, il motorino elettrico per l'avviamento.
L'intero motore è verniciato color sabbia con vernici a polvere (carter) e materiali speciali resistenti al calore (gruppo termico).

A fianco: in evidenza il traliccio del Dakota di tipo a diamante con parte posteriore imbullonata. Per questo telaio vengono utilizzati un tubo tondo discendente, rettangolare superiore, quadro fino alle pedane e rettangolare per la zona posteriore. Da osservare la grande marmitta, il pannello dell'impianto elettrico, il tubo metallico sul telaio per il comando della frizione, la vaschetta di recupero del sistema di raffreddamento, l'eleganza del gruppo parafango-portafaro ed il registro dell'idraulica alla base della forcella.

Sotto: la parte inferiore del serbatoio è protetta da stampati in materiale plastico fissati con viti ed interposizione di spugna antivibrazioni. Da osservare le due strisce posizionate all'esterno del fascione all'altezza delle ginocchia.

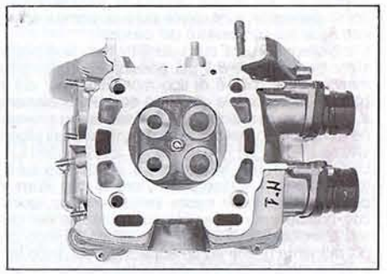
Attesa lo era da parecchio, sicuramente ancora da prima del Salone di Milano quando la Dakota è stata ufficialmente presentata al grande pubblico che da tempo aspettava la Casa di Arcore alla prova dei fatti nei confronti di una concorrenza ormai padrona di tutte le categorie che non fossero quelle della 125. Solo qui Gilera duellava ad armi pari con gli altri costruttori e dallo scontro la Casa di Arcore è uscita col grande successo ottenuto grazie alle RV ed Arizona; Gilera però è un grande nome, un marchio da anni presente nella storia del motociclismo e proprio per questo tutti ci si aspettava quel qualcosa in più che ad Arcore sicuramente erano in grado di costruire.
In risposta tutti abbiamo visto la bellissima 125 KZ stradale. Ma la vera prova delle proprie capacità Gilera l'ha fornita con la realizzazione della 350 Dakota, cioè con quella macchina che reinserisce l'azienda lombarda nel ristretto lotto dei grandi costruttori, fianco a fianco con le poche Case che fabbricano in proprio motore e ciclistica.
E vista la Dakota bisogna dire che il divario con la concorrenza è stato nettamente recuperato grazie ad una macchina che assomma tutto quanto di tecnologicamente moderno era logico attendersi per una moto destinata a far parlare di sé per lungo tempo. Che poi la Dakota sia nata col serbatoione piuttosto che col serbatoio piccolo è un fatto quasi marginale poiché presto la gamma verrà ampliata e vedremo anche la 500 che sostanzialmente ricalcherà la stessa meccanica. L'importante è che il primo passo nel settore delle entrofuoristrada di cilindrata medio-alta sia stato mosso nella maniera migliore, proprio perché questa unità è da ritenere la capostipite di una famiglia di motociclette che sicuramente avranno per concorrenti le quattro giapponesi.
Al di là della motocicletta vera e propria, quel che traspare da Arcore e che induce ad avere fiducia nel marchio Gilera è la «voglia di moto», e di moto valide, che caratterizza i responsabili tecnici. Sicuramente si rendono conto che il fardello che grava sulle loro spalle è pesante come sempre quando è costituito da un passato glorioso: fino a poco tempo fa i vecchi propulsori quattro cilindri venivano guardati col rispetto e quasi con quella rassegnazione tipica di chi pensa che certi fasti non siano più proponibili; oggi invece il suo messaggio è stato raccolto e si è imboccata la giusta direzione, l'unica proponibile e cioè quella del rinnovamento tecnologico. La Dakota è una macchina che si colloca in un settore ancora non del tutto esplorato dove per il momento spadroneggia l'Aprilia Tuareg solo minimamente contrastata dalla Cagiva Ala Rossa e dalle giapponesi Yamaha XT 350 ed Honda XL 350 R; in pratica la regina del mercato è la macchina veneta nei confronti della quale la Dakota lancia una sfida decisamente pesante.
Solo all'esame statico la moto di Arcore evidenzia dei «gadgets» di assoluta esclusiva per la categoria, come raffreddamento a liquido, distribuzione bialbero e alimentazione a due carburatori; divide invece col Rotax le quattro valvole e la cinghia dentata della distribuzione.
Confronti a parte, la Gilera 350 racchiude tutta una serie di soluzioni tecniche che la pongono su un piano di avanguardia rispetto a moltissime altre macchine anche di produzione extraeuropea e, se si vuole trovare un difetto (peraltro comune a tutta la produzione nazionale), si deve ricorrere alla voce peso dove con 165 chili a secco per certo una 350 non brilla. Evidentemente nella realizzazione della loro scrambler i tecnici di Arcore hanno preferito la completezza di equipaggiamento e la solidità d'assieme senza rinunciare ad accessori che potessero porre la loro macchina in condizioni di svantaggio rispetto alle concorrenti.
Va poi notato che già la Dakota è dimensionata per ospitare il propulsore da 500 cc. ed in quel caso la stazza risulterebbe adeguata.
Il risultato comunque a nostro avviso è una moto completa, robusta, dall'immagine personale (cosa non facile) destinata ad un'utenza che con la moto fa molti chilometri quindi dalle esigenze decisamente severe. E poi una entrofuoristrada ma ci pare che siano state privilegiate le caratteristiche stradali se non altro per il volume del serbatoio che coi suoi 22 litri impaccia alquanto nella pratica del fuoristrada. In totale la Dakota ci pare più simile ad una ricca granturismo piuttosto che ad una fuoristrada anche non spartana.
Anche il prezzo, fissato in 5.375.000 più 350.000 lire per l'avviamento elettrico, è da ritenere buono ed è auspicabile che rimanga immutato il più a lungo possibile.

Il Longtest

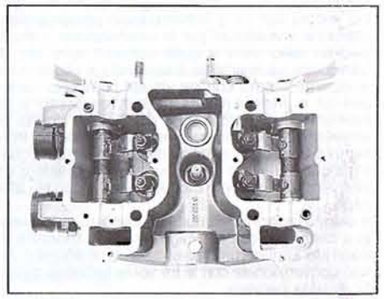
Dopo una serie di telefonate non tutte rincuoranti con Arcore, ai primi di agosto ci è stata consegnata una Dakota che abbiamo avuto possibilità di usare per un certo periodo (breve) di tempo. Se non altro, visto che ci è stato possibile compiere poco più di un migliaio di chilometri, a rendere più difficile il test, per la nostra Gilera ci ha pensato il caldo che in quei giorni dalle nostre parti raggiungeva quotidianamente almeno i trenta gradi centigradi.
Eseguite in queste condizioni le prove di velocità massima con esito più che soddisfacente, abbiamo usato la Dakota per una due giorni con prima meta l'alta Valmalenco dove abbiamo saggiato le doti fuoristradistiche su uno sterrato fino alla quota di 2.600 metri: qui la macchina si è sempre comportata al meglio evidenziando una bella regolarità di carburazione.
Il sistema di raffreddamento del motore si è dimostrato adeguato grazie ai due elettroventilatori che, dal momento in cui entrano in funzione, riescono sempre ad abbattere o a contenere la temperatura del liquido anche quando si viaggia a lungo sotto sforzo in due persone con le marce basse, quindi con poca ventilazione dinamica. In queste condizioni l'ago del termometro acqua oscilla tra la fine del campo verde a l'inizio della zona rossa ma, in seguito, abbiamo poi verificato che a questo tratto della scala corrisponde in pratica la normale temperatura di esercizio.
Dopo mezza giornata trascorsa in bellissime situazioni alpine (tenete conto del caldo di Milano da cui venivamo), il giorno dopo ci siamo spostati all'Aprica poi a Edolo, Ponte di Legno ed ancora al Passo del Tonale. In questo tratto ci è capitato l'unico inconveniente di una certa importanza, cioè il distacco del cavo del contachilometri dalla vite che lo collega al rilevatore di giri sulla ruota, favorito dall'allentamento della stessa ghiera di fissaggio; smontato il cavo l'abbiamo immediatamente riparato avvolgendo la giunzione con nastro adesivo.
Col contachilometri di nuovo in funzione abbiamo proseguito sulla strada per Bolzano costeggiando il Noce, deviando verso nord a Fondo per valicare il passo delle Palade e raggiungere Merano. Bisogna dire che in quella zona il panorama è stupendo, coi frutteti perfettamente coltivati come non capita di vedere quasi in nessun'altra parte d'Italia, quindi chi riuscirà a trovare un paio di giorni di tempo si dia da fare a programmarvi una gita in moto.
Il nostro obiettivo era di giungere in serata a Milano, per cui non ci siamo quasi formati ed abbiamo proseguito verso lo Stelvio per rientrare in Lombardia a Bormio. E lo Stelvio è sempre un bell'esamino per qualsiasi veicolo a motore, compresa la nostra Dakota alla quale sui 44 tornanti che da Trafoi portano al valico abbiamo davvero tirato il collo. Chi conosce la strada si può immaginare la situazione mentre per gli altri diremo che il percorso che conduce allo Stelvio è un susseguirsi di tornanti dove quelli affrontati all'esterno si percorrono in seconda mentre nei rimanenti è quasi d'obbligo la prima; in totale, volendo salire veloci, si effettuano dei prima-seconda-terza o dei seconda-terza (qualche volta la quarta) usando ovviamente tutta la potenza del motore poiché la pendenza è nell'ordine del 15-16%. Risultato di questo «trattamento» è stato il quasi costante inserimento degli elettroventilatori ma anche in questo caso l'ago del termometro, una volta «appoggiatosi» all'inizio della zona rossa, non ha proseguito oltre stabilizzandosi in quella posizione.
Al Passo una sosta è sempre d'obbligo se non altro per rimirare un paesaggio impagabile di nevai e ghiacciai sui quali incombe la vetta dell'Ortles coi suoi 3899 metri; normalmente si cerca di far coincidere il tutto con la sosta per il pranzo e così abbiamo fatto anche noi che alle tredici passate ci siamo gustati il classico panino in compagnia di tanti altri motociclisti italiani e stranieri.
La discesa verso Bormio è rapidissima ed in una manciata di chilometri si scende di almeno 1000 metri mettendo a dura prova i freni nelle staccate dei tornanti: in questa situazione il disco anteriore da 260 mm ed il posteriore a tamburo da 160 mm si sono dimostrati perfettamente all'altezza del compito non evidenziando il benché minimo affaticamento.
Una volta a valle il nostro programma prevedeva di passare per il Gavia ma, poiché l'amico che ci accompagnava disponeva di una maxi-stradale, considerati l'ora e gli altri 270 chilometri che ci attendevano prima di giungere a Milano, siamo tornati sulla nostra decisione imboccando il fondovalle valtellinese per rientrare in città.
Tutto è proseguito bene fino a Sondrio quando è sceso un improvviso temporale: impiegati i soliti 20 minuti per attrezzarci alla pioggia riparando perfettamente macchine fotografiche e documenti vari, con la soddisfazione di chi riesce ad andare in moto senza bagnarsi abbiamo percorso i classici cinque chilometri per rivedere il sole e dover cambiare di nuovo equipaggiamento senza le immancabili considerazioni del caso. Via di nuovo verso il capoluogo lombardo lungo la statale 36 per incappare nel secondo acquazzone della giornata, a cinque minuti dalla meta ma in questo caso abbiamo preferito la pioggia alla trafila del cambio d'abito.

Tecnica della Gilera 350 Dakota

Val la pena di parlare innanzitutto dell'aspetto estetico poiché non è stato facile risolvere ad esempio il problema dei fascioni sul serbatoio, nel senso che sono due lamine prestampate in materiale plastico fissate con semplici viti ma con interposizione in punti «strategici» di materiale antivibrazioni. Stesso discorso va fatto per il portafaro anteriore, in realtà una calotta sempre in materiale plastico fissata con tre viti ed anche qui con interposizione di guarnizioni nella zona di accoppiamento col parafango e attorno al gruppo ottico. In totale alla ricercatezza ed alla personalità dell'estetica è abbinato un livello di finitura decisamente elevato per evitare fastidiosi problemi di vibrazioni.
L'aspetto della macchina è sicuramente esclusivo e siamo certi che la Dakota si farà riconoscere immediatamente al primo colpo d'occhio proprio per i fascioni sul serbatoio; altrettanto caratterizzante è anche il gruppo parafango-portafaro di linea alquanto aggressiva; stesso tono pure per i fianchetti laterali (fissati con vite e mollette a sandwich di derivazione automobilistica) dove dai due lati sono ricavate due profonde scanalature per il passaggio dell'aria. Dalla parte sinistra si tratta principalmente di un accorgimento estetico mentre dal lato opposto le prese d'aria servono a raffreddare la zona tra fianchetto e marmitta, a tutto vantaggio del comfort del passeggero; per lo stesso motivo vi è un rivestimento interno con amianto ricoperto da una lamina riflettante, il che in pratica costituisce una sicura barriera per la trasmissione del calore. Originale il parafango posteriore, ovviamente sempre in plastica con finitura superficiale a buccia d'arancia, elegante e ben raccordato al piccolo portapacchi in lega leggera che anteriormente si infila nei tubi del codino del telaio. Bello il colore blu notte metallizzato per serbatoio e sovrastrutture abbinato al sabbia (sempre metallizzato) di motore, forcellone e portapacchi.
Eccoci al traliccio, di tipo monotrave a culla aperta con parte posteriore scomponibile. Il trave discendente è un tubo da 38 mm di ⌀ che termina davanti al cilindro dove è ricavata una «scarpetta» imbullonata che funge da supporto motore; la culla è aperta, quindi in questa zona troviamo un semplice scudo in materiale plastico con funzione protettiva per carter e filtro olio. Superiormente il telaio è costituito da un generoso trave a sezione rettangolare da 47 x 32 mm disposto in verticale; questo già a metà lunghezza è affiancato dai tubi quadri con lato di 25 mm che scendono a portare le pedane. La zona superiore è poi irrobustita da uno stampato in lamiera del tipo di quelli utilizzati a suo tempo sulla 250 cross e poi sulla Rally, cioè dei triangoli molto ampi aperti al centro che col lato inferiore costituiscono (una volta abbinati destro e sinistro) un vero e proprio puntone orizzontale; altrettanto rinforzata la zona dell'attacco del mono, qui con uno stampato forato al centro per consentire il passaggio del manicotto carburatori-cassa filtro.
In sostanza il traliccio è compatto e più che robusto, completato posteriormente da un codino in tubi rettangolari da 25 x 20 mm; al montante obliquo sono fissate le fusioni in lega leggera di supporto delle pedane, eleganti e ben fatte ma forse coi poggiapiedi un po' troppo in alto per la buona comodità del passeggero.
La «voce» sospensioni è stata studiata in completa collaborazione con la Marzocchi che fornisce una forcella da 38 mm di ⌀ con escursione di 240 mm regolabile su 4 posizioni nella frenatura di ritorno; per il retrotreno sul leveraggio Power Drive, concettualmente derivato dalle passate esecuzioni crossistiche, è montato un elemento elastico da 367 mm di interasse, corsa di 80 mm che consente al perno ruota un'escursione di 220 mm.
Tornando al Power Drive, questo è interamente realizzato in acciaio, sia l'elemento triangolare ancorato al forcellone che i due stampati laterali di collegamento al telaio; l'articolazione avviene su boccole autolubrificanti e snodi sferici.
I cerchi ruota hanno la stessa colorazione giallo intenso di quelli della Rally 250 ed identico è anche il costruttore e cioè la Sanremo. Tutti nuovi invece i mozzi, l'anteriore equipaggiato con un disco da 260 mm di ⌀ per 4 di spessore, forato sulla pista di frenata dove lavora una pinza Grimeca a due pistoni affiancati azionata da una pompa al manubrio (sempre Grimeca) con inglobato il serbatoio olio del tipo a scatola. Posteriormente il mozzo porta un freno a tamburo da 160 mm di ⌀ realizzato dalla Grimeca in stretta collaborazione coi tecnici di Arcore. Chiudiamo la descrizione della ciclistica vera e propria segnalando che la zona centrale del tealio è occupata dalla voluminosa batteria da 14 Ah (solo 9 Ah invece per il modello senza avviamento elettrico) e dalla cassa filtro contenente un elemento a cartuccia.
L'impianto elettrico ha parte dei principali elementi fissati ad un pannello in lamiera posto sotto il fianchetto destro, dove si trovano il limitatore di giri, il regolatore di tensione ed il portafusibili con già due valvoline di scorta da utilizzare in caso di cortocircuito; altri elementi trovano spazio sotto il serbatoio alla sinistra del traliccio, come la centralina di accensione, mentre il condensatore dell'alta tensione è direttamente sulla verticale della candela.
L'impianto luci è gestito dai comandi al manubrio lato sinistro, moderni e funzionali anche se non esclusivi per la Dakota; a destra come sempre troviamo il pulsante per la messa in moto e l'interruttore di massa d'emergenza. Il contatto principale avviene tramite la classica chiave alla base della plancia, e lo stesso blocchetto di accensione (finalmente su una scrambler nazionale!) comanda pure l'inserimento dell'antifurto bloccasterzo; da notare che è prevista la posizione «Park», cioè di manubrio bloccato e luci di posizioni accese. A proposito di luci l'anteriore vanta una lampada alogena, quindi l'illuminazione della strada in caso di marcia notturna è più che sufficiente.
Il cruscotto è costituito da una plancia che incorpora tre strumenti circolari più una serie di quattro spie e la chiave di accensione disposte alla base. A sinistra c'è il tachimetro coi due contachilometri, al centro il termometro acqua più le spie degli indicatori di direzione e, a destra, il contagiri meccanico; in basso compaiono poi le spie riserva carburante, insufficiente pressione olio, posizione folle del cambio e luce di profondità.
Da segnalare tra i piccoli accessori il tappo a chiave per il serbatoio inglobato in una calottina in materiale plastico che avanza fino a nascondere la vaschetta di recupero del liquido di raffreddamento; nella zona posteriore va notato il fianchetto destro con ricavato al suo interno un pratico ripostiglio sottochiave ampiamente sufficiente per gli attrezzi di bordo (fissati alla parete verticale con un elastico) più eventuali altri piccoli oggetti utili per riparazioni d'emergenza.



Testa a camera di scoppio lenticolare per il propulsore della Dakota, dove si vedono chiaramente i condotti di alimentazione separati.
Le valvole, rivestite in stellite, hanno diametro rispettivamente di 28 e 26 mm per le coppie di aspirazione e scarico; la candela è in asse col cilindro.



Ancora la testa del 213 «bi 4» (la sigla «bi» è stata presa a prestito dai vecchi bicilindrici e qui ora sta per bialbero) dal lato distribuzione. Sulla fusione in alto si vedono le sedi dei due alberi a camme coi «fagioli» (piccoli pozzetti) per la lubrificazione della superficie di rotolamento; si vedono ancora la testa delle valvole nella zona delle guide ed i bilancieri con le superfici trattate dove lavorano le camme. Questo sistema consente una facile registrazione del gioco tramite i classici dado e controdado.

Motore

Siglato 213, è un monocilindrico quattro tempi raffreddato a liquido con albero controrotante smorzatore di vibrazioni e lubrificazioni a carter umido. Con misura di 80 x 69,4 mm per alesaggio e corsa, ha una cilindrata di 348,8 cc che, con rapporto di compressione di 9,5:1, eroga secondo i dati ufficiali la potenza di 33 cv, misurati all'albero motore, al regime di 7.750 g/m.

Iniziamo a parlare del cilindro segnalando che è completamente in lega leggera con superficie di scorrimento a riporto di Gilnisil; al suo interno lavora un pistone Asso dotato di due fasce a coltello (quella inferiore con superficie leggermente conica) più il classico raschiaolio; leggermente disassato lo spinotto, spostato di qualche decimo verso il lato aspirazione.

La camera di scoppio ha conformazione lenticolare grazie al V molto stretto delle quattro valvole (ricoperte in stellite) ottenuto con l'interposizione di bilancieri tra queste e gli assi a camme; in più in questo modo viene facilitato il controllo del gioco, verificabile semplicemente asportando i classici coperchietti e lavorando poi su dado e controdado.

Degli assi a camme va segnalato che vengono azionati da una cinghia dentata in gomma che col dorso provvede a muovere pure la pompa acqua con sede sul lato sinistro del cilindro.

L'imbiellaggio ruota su cuscinetti lisci, cioè niente sfere per contenere il più possibile la rumorosità meccanica; il collo è di tipo monolitico, per cui la biella è scomponibile alla testa dove l'articolazione è sempre su bronzine con lubrificazione in pressione tramite un canale ricavato all'interno dell'albero stesso.

L'accensione, una Nippondenso, è calettata sul lato sinistro con volano alternatore di 180 Watt di potenza e campana rivolta verso l'esterno, quindi con bobine tutte sistemate sul coperchio del carter. L'anticipo, è di 7° all'atto dell'avviamento ma poi aumenta grazie ad un apparato elettronico fino a 37° a circa 4.000 giri, dopodiché rimane costante fino ai massimi regimi di rotazione.

La primaria è posizionata dalla parte opposta, a destra, dove è anche sistemata la coppia di ingranaggi per il funzionamento dell'albero controrotante smorzatore di vibrazioni. Nei due casi la dentatura è rettilinea, con la tramissione primaria caratterizzata da un pignone abbastanza grande in rapporto alla corona della frizione (rispettivamente 33 e 77 denti); questa è del classico tipo a dischi multipli in bagno d'olio, montata sul primario del cambio ancora con un cuscinetto liscio percorso dalle classiche scanalature per la lubrificazione. I dischi guarniti sono sette e quelli condotti sono sei; di particolare va segnalato il comando a olio con un pompante fissato con tre viti sul coperchio carter per cui la frizione risulta di tipo rovesciato e, al momento della sostituzione dei dischi, richiede lo smontaggio del tamburello solidale al primario. Presenti i parastrappi, costituiti da sei molle tutte uguali ma con differente precarico al fine di ottenere un intervento inizialmente morbido e poi molto più efficace.

A cinque rapporti il cambio, un Cima con ingranaggi a denti rettificati per migliorare la funzionalità riducendo attriti e rumorosità relativa; il desmo è del tipo convenzionale con le tre solite forcelline guidate da aste parallele.

Interessante la pompa di lubrificazione, a ingranaggi uno dentro l'altro, con quello interno coassiale al primario del cambio da cui prende movimento, così che tutto il gruppo risulta estremamente compatto. Ai supporti di banco ed alla testa di biella l'olio, superata la valvola di by-pass che ne taglia la pressione, giunge a circa 3-4 atmosfere; una seconda canalizzazione raggiunge gli assi a camme (nei supporti sono ricavati i classici «fagioli») dove il lubrificante perde pressione per scendere successivamente alla coppa olio ricavata nel basamento; il circuito prevede poi uno spruzzatore che indirizza un getto di lubrificante verso la testa di biella da dove è centrifugato sulle pareti del cilindro.

La messa in moto ha il solito pedale con ingranaggeria fino al secondario del cambio, per l'esattezza sulla ruota dentata della prima velocità, quindi operando in questo modo non è possibile l'avviamento del motore con la marcia innestata. La cosa invece è consentita col motorino elettrico d'avviamento, collegato al contralbero tramite una ruota libera che a sua volta innesta su un ingranaggio calettato all'estremità sinistra dello smorzatore di vibrazioni.

Eccoci al sistema di raffreddamento, di tipo esattamente automobilistico cioè a circuito doppio (uno esclusivamente interno al gruppo termico) e valvola a tre vie per la miscelazione del liquido. Fino a circa 75° l'acqua (una miscela di acqua distillata e liquido per circuiti sigillati, con punto di ebollizione a circa 130° e congelamento a –30°) gira esclusivamente tra testa e cilindro; oltre quella temperatura la valvola di miscelazione mescola l'acqua calda con quella fredda proveniente dai radiatori e, oltre i 90°, si inseriscono i due elettroventilatori che disinnestano automaticamente quando la temperatura negli scambiatori è scesa di una decina di gradi. Ovviamente è previsto un vaso di espansione dove effettuare eventuali rabbocchi, posizionato sul trave superiore del telaio esattamente davanti al tappo serbatoio carburante.

L'alimentazione del propulsore è garantita da una coppia di carburatori Dell'Orto da 25 mm di ⌀ dei quali il sinistro è provvisto di pompa di accelerazione e circuito del minimo; quello di destra è privo di questo dispositivo ma viene comandato simultaneamente (vi è una sfasatura di qualche decimo di millimetro) grazie al desmodromico che meccanicamente muove entrambe le valvole.

Impressioni di guida

Staticamente la Dakota evidenzia caratteristiche di macchina tutto terreno o con attitudini prevalentemente stradali, se non altro per la conformazione del serbatoio che una volta in sella non permette quella libertà di movimento richiesta dalla guida fuoristrada; il contenitore della Gilera infatti coi suoi 22 litri è molto voluminoso e proprio per questo la sella risulta arretrata quindi, di fatto, una volta seduti ci si ritrova a braccia tese.

È una situazione ai limiti del granturistico cui fa riscontro la perfetta funzionalità dei comandi a leva, regolabili nel punto di intervento, e degli altri a pedale ben posizionati in relazione alle pedane. Queste al primo contatto potrebbero forse apparire troppo avanzate ma ci si fa presto l'abitudine; leggermente diversa la situazione per il passeggero che si trova a poggiare i piedi su staffe ben fatte ma troppo in alto per un buon comfort di marcia.

Al tocco del pulsante d'avviamento il motore parte senza indugi; anche in stagione calda mostra di preferire l'intervento dell'arricchitore della miscela posizionato a fianco dei comandi elettrici di sinistra, dopodiché inizia a girare con grande silenziosità meccanica e di scarico. L'unico rumore apprezzabile ed in un certo senso caratterizzante è una sorta di strisciamento dovuto molto probabilmente all'ingranaggeria di rinvio (ruota libera) tra il motorino d'avviamento e l'albero controrotante; lo scarico invece è silenziosissimo grazie alla voluminosa marmitta nascosta dal fianchetto destro.

Eseguito il classico riscaldamento fino a che l'ago del termometro acqua raggiunge metà scala, si può man mano aumentare i giri arrivando poi a chiedere massima potenza quando l'indicatore piega verso destra segnalando l'entrata a regime di lavoro; già a questo punto il motore Gilera scopre le sue carte mostrando di non aver alcun timore a prendere i giri, anzi la rapidità e la facilità con cui giunge e si mantiene «in alto» è proprio uno dei suoi punti di forza.

Riprende regolarmente a partire dai 3.000 giri e, spalancando tutto, si esprime in una rapida e vigorosa pregressione sino alla soglia degli 8.000; tale limite viene passato nelle marce basse (ma non serve a nulla) e viene raggiunto con un certo lancio in quinta. Al proposito è da dire che nel rapporto più lungo sono facilmente a portata di mano i 7.500 giri, il che non è neanche poco se si considera che la velocità massima di oltre 145 km/h si ottiene verso gli 8.000.

Va aperta una piccola parentesi sul fatto che, tirando parecchio, il termometro acqua si stabilizza sulla soglia tra campo verde e campo rosso inducendo in chi guida una certa circospezione; abbiamo osservato che tale situazione rappresenta semplicemente la temperatura di funzionamento sotto forte carico perché sia scalando lo Stelvio (spesso con gli elettroventilatori inseriti) sia nelle prove di velocità massima, l'ago dell'indicatore si è stabilizzato in quella zona non riuscendo mai ad andare oltre. Nessuna preoccupazione, dunque, perché anche viaggiando in due, in prima e su strada sterrata in forte pendenza (situazione critica per tutti i raffreddati ad acqua), gli elettroventilatori lavorano molto ma riescono sempre ad abbattere la temperatura del liquido. E che il motore non patisca per nulla i 90° è stato dimostrato alla fine del Longtest quando abbiamo percorso la Lecco-Milano in quinta praticamente senza mai mollare: al rallentamento del primo semaforo il propulsore si è messo a girare al minimo con perfetta regolarità come se nulla fosse avvenuto!

Tornando alle impressioni di guida, la stessa strada ci ha permesso di verificare come la Dakota sia stabile sui curvoni veloci e sia priva di serpeggiamenti sul dritto anche al massimo della velocità; su asfalto la moto ha un comportamento perfetto grazie anche alla taratura delle sospensioni che a nostro avviso è da definire azzeccata. Dietro, sul mono, è ovviamente possibile regolare il precarico della molla mentre, davanti, c'è addirittura l'esclusiva del registro esterno per il freno idraulico di ritorno; il suo effetto si avverte su sterrati o asfalto fortemente ondulato quando sulla posizione 1 il ritorno in assetto dopo l'affondamento sembra troppo repentino: girata la ghiera su 2 o 3 (quattro ci pare eccessivo) il problema andrà a scomparire.

La guida su asfalto è dunque al meglio di quanto si possa pretendere da una moto di questa categoria; solo bisogna fare l'abitudine alla tendenza del peso a gravare all'interno quando, col serbatoio pieno, si affrontano curve lente e in questo caso sarà utile accompagnare la manovra con un filo di gas.

Il peso di 165 chili ed ancor più la presenza del serbatoione (noi di MOTOCROSS non li abbiamo mai digeriti tanto) si fanno sentire nel fuoristrada dove l'avantreno risulta difficilmente sollevabile da terra di fronte ad eventuali ostacoli; del resto non si può pretendere di più da un propulsore di 350 cc che tra le altre cose vanta una bella grinta e su una macchina con qualche «taglia» in meno saprebbe sicuramente dire la sua nei confronti di spartane fuoristrada della più quotata concorrenza.

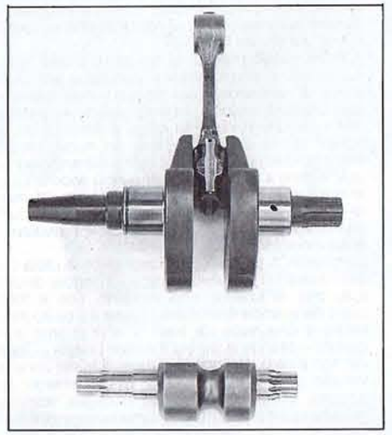
Tempo al tempo ed eccoci ai freni ai quali non si può fare altro che un grande elogio per l'efficacia sempre ottima e per l'insensibilità alla fatica; i comandi poi sono perfettamente modulabili e l'anteriore richiede uno sforzo normale (diversamente è solo minimo) soltanto quando si vuole effettuare una staccata al limite del bloccaggio.

La stessa sensibilità è vantata pure dal comando di frizione che solo ai primissimi momenti sembra avere un innesto troppo repentino; in seguito si apprezza invece la sua dolcezza, la grande precisione e la capacità di recupero automatico del gioco che la rende perfetta sia a freddo che a caldo. Una frizione così mette in grado il cambio di lavorare al meglio delle condizioni, tant'è che il pedale vuole sempre uno sforzo minimo. C'è da dire che in progressione la cambiata è accompagnata da una certa rumorosità, in ogni modo non viene mai meno la precisione anche se a volte la manovra perde in immediatezza.

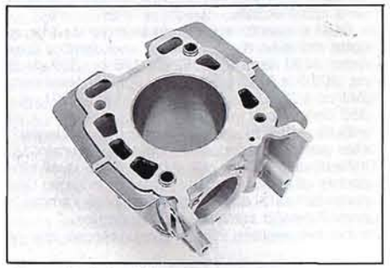
Tanti elogi... beh, c'è anche qualche difettino. Contagiri e tachimetro hanno gli indicatori non sufficientemente stabili ma, visto l'inconveniente occorso al cavo contachilometri durante la prova, è da pensare che il problema sia esclusivamente di cattiva lubrificazione dei sistemi di comando (il contagiri è di tipo meccanico); un po' più grave il fatto che il serbatoio in fuoristrada non tiene col pieno, però qui c'è l'attenuante del tappo con la chiave che molto difficilmente riesce ad essere a tenuta stagna. Da ultimo gli specchietti vibrano ad alta velocità ed in questo senso la causa ci sembra individuabile nei supporti molto lunghi che amplificano le oscillazioni anche se poi hanno il vantaggio di non far vedere nel retrovisore solo le spalle del pilota come accade invece su moltissime motociclette.

In definitiva ci sembra che l'elenco dei difetti non vada proprio ad inficiare le ottime caratteristiche della Dakota, una macchina davvero ben fatta anche dal punto di vista delle finiture estetiche. Fianchetti, portafaro e parafanghi non hanno la benché minima vibrazione e tuttavia risultano sempre facilmente smontabili per le normali operazioni di manutenzione.

Il motore è ottimo, la ciclistica adeguata all'uso prevalentemente stradale, le prestazioni molto buone; la velocità ci pare notevole ed è conforme a quanto dichiarato dal costruttore, l'accelerazione è buona, il consumo abbastanza contenuto considerando che è stato calcolato comprendendo sia le prove di velocità massima che le accelerazioni: in totale questa Gilera è una buonissima moto che ci ha favorevolmente impressionati.



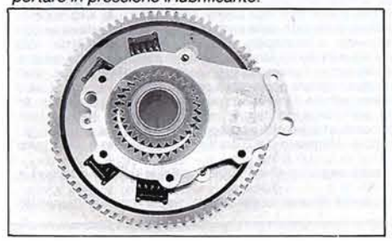
Qui sopra: l'albero motore è di tipo monolitico con biella scomponibile montata su cuscinetti lisci; anche i supporti di banco sono su cuscinetti lisci ed in fotografia è visibile uno dei fori di uscita olio per la lubrificazione. Il contralbero è scanalato al centro per poter essere il più possibile vicino all'albero motore consentendo però il passaggio della biella; da osservare i doppi innesti scanalati alle estremità pioché a sinistra vi è l'accoppiamento con l'ingranaggeria del motorino di avviamento.



Sopra: il cilindro è interamente in lega leggera con superficie di scorrimento trattata al Gilnisil, marchio depositato per il nichelio-silicio Gilardoni. In primo piano, dal lato cinghia distribuzione, si vede la sede per l'alloggiamento della pompa acqua azionata dalla cinghia stessa.

Da notare anche, davanti al prigioniero posteriore destro, il piccolo condotto per la mandata olio alla testa; il ritorno del lubrificante avviene nei due larghi fori ricavati sul lato destro.

In basso: la pompa olio è montata dietro la campana frizione; si distingue chiaramente la coppia di ingranaggi uno interno all'altro che provvedono a portare in pressione il lubrificante.



GILERA DAKOTA 350

MOTORE
Gilera 213 monocilindrico quattro tempi raffreddato a liquido con albero controrotante smorzatore di vibrazioni
ALESAGGIO E CORSA
80 x 69,4 mm
CILINDRATA
348,8 cc.
RAPPORTO DI COMPRESSIONE
9,5:1
POTENZA MASSIMA
33 cv a 7.750 g/m
COPPIA MASSIMA
3,3 kgm a 6.500 g/m
DISTRIBUZIONE
due alberi a camme in testa comandati da cinghia dentata, quattro valvole con interposizione di bilancieri
LUBRIFICAZIONE
forzata con pompa a ingranaggi
ALIMENTAZIONE
due carburatori Dell'Orto ⌀ 25 mm
ACCENSIONE
elettronica CDI Nippondenso ad anticipo variabile
IMPIANTO ELETTRICO
generatore 180W - batteria 9 Ah (15 Ah avv. elettrico)
TRASMISSIONE PRIMARIA
ingranaggi a denti diritti (Z 33-77)
FRIZIONE
a dischi multipli in bagno d'olio
CAMBIO
a cinque rapporti
TELAIO
monotrave a culla aperta con parte posteriore scomponibile, forcellone in acciaio a sezione rettangolare
SOSPENSIONI
ant. forcella Marzocchi M1R ⌀ 38 mm esc. 240 mm con frenatura idraulica regolabile sul ritorno; post. monoammortizzatore centrale Marzocchi su leveraggio Power Drive, int. 367 mm, corsa 80 mm, esc. perno ruota 220 mm
MOZZI
in lega leggera, ant. con disco ⌀ 260 mm e pompa Grimeca a due pistoni affiancati, post. a tamburo ⌀ 160 mm
CERCHI
Sanremo in lega leggera
PNEUMATICI
Pirelli MT 40, ant. 90/90 x 21, post. 4.60 x 17
SERBATOIO CARBURANTE
in lamiera, capacità 22 litri
PREZZO
Lit. 5.375.000 chiavi in mano
OPTIONAL
avviamento elettrico sovrapprezzo Lit. 350.000
COSTRUTTORE
Piaggio Divisione Gilera
Via Cesare Battisti 68 - 20043 Arcore (MI)
Tel. 039/617.841

APPUNTI PER LA MANUTENZIONE

Carburatori Dell'Orto PH BL 25 diametro diffusori 25 mm, getti max 100-100, getto min. 40 (solo sin.) getto avviamento 65 (solo sin.) valvole gas 40-40; polverizzatori 262 AE (sin) -262 BR (dx), spilli conici sulla seconda tacca dall'alto, vita aria aperta di un giro e tre quarti due giri (solo sin.).
Candela Champion A5YC o A6YC
Olio Motore Agip 15W50, capacità circuito 2.200 cc., capacità alla sostituzione del filtro 2.000 cc., senza sostituzione del filtro 1.800 cc.
Circuito di raffreddamento miscela al 50% di acqua distillata e liquido Agip Antifreeze, contenuto totale 1.400 cc.
Pignone e corona Z 14-51, catena Regina passo 5/8'' con o-ring
Forcella 340 cc. olio SAE 10 per stelo
Assetto col pilota in sella la sospensione posteriore si deve chiudere di 40 mm

DIMENSIONI E PESO

Interasse 1465 mm, lunghezza totale 2260 mm, lunghezza forcellone 520 mm, altezza sella 865 mm, altezza pedane 355 mm, altezza minima da terra 245 mm, larghezza manubrio 840 mm.
Peso dichiarato kg 152 a secco (versione senza avviamento elettrico) rilevato kg 166 (versione con avviamento elettrico in ordine di marcia e senza benzina) di cui kg 75 sulla ruota anteriore e kg 91 su quella posteriore.

PRESTAZIONI

Migliori passaggi sui 100 metri nei due sensi di marcia con partenza da fermo: **6''26-6''34.**
Velocità massima kmh/h **146,58**

CONSUMI

Durante il Longtest, comprese le prove di accelerazione e di velocità massima, il consumo medio di benzina è stato di 20,27 km/litro.

PREZZI DI ALCUNI RICAMBI ORIGINALI

Forcella	L.	574.900	Cupolino	L.	64.546
Monoammortizzatore	L.	177.000	Serbatoio	L.	287.212
Cerchio ant.	L.	64.900	Comandi elettr. sin.	L.	49.088
Cerchio post.	L.	66.435	Comandi elettr. dx	L.	25.488
Pinza freno	L.	98.530	Leva freno	L.	29.618
Testa completa	L.	615.960	Leva frizione	L.	29.618
Valvola scarico cad.	L.	36.580	Pedale cambio	L.	17.465
Valvola asp. cad.	L.	29.146	Sella	L.	65.018
Cinghia distribuzione	L.	19.590	Portapacchi completo	L.	76.110
Radiatore dx	L.	102.250	Fianchetto dx	L.	44.840
Radiatore sin.	L.	80.830	Specchietto cad.	L.	16.520
Filtro olio	L.	8.614	Gruppo ottico ant.	L.	59.826
Pignone	L.	20.060	Fanale post.	L.	20.650
Catena	L.	114.578	Lampeggiatori cad.	L.	15.930
Parafango ant.	L.	51.448			

QUESTI PREZZI SONO COMPRENSIVI DI IVA

Organizzazione Longtest
GABRIELE GOBBI
TEST TEAM composto da
GABRIELE GOBBI e
FRANCO MAYR