

# MOTOCROSS

**ENDURO • RALLY • TRIAL**

AGOSTO 1987  
anno XVII - L. 4.000

**8**

**CROSS MONDIALI  
DAPPERTUTTO  
IL SUPERCROSS  
DI LOS ANGELES**

**ENDURO EUROPEO  
AZZURRO  
BRILLANTE**

**MOTORALLY  
E TITANO**

**FRENI A DISCO  
OFF-ROAD**

**BOSIS  
DA MONDIALE**

**LONG TEST  
GILERA 500 DAKOTA  
CAGIVA 125 CRUISER**

**PROVA  
GARELLI TRIAL**

**IL REGIONALE**

**I vincitori  
del Concorso  
MICHELIN  
MOTOCROSS**



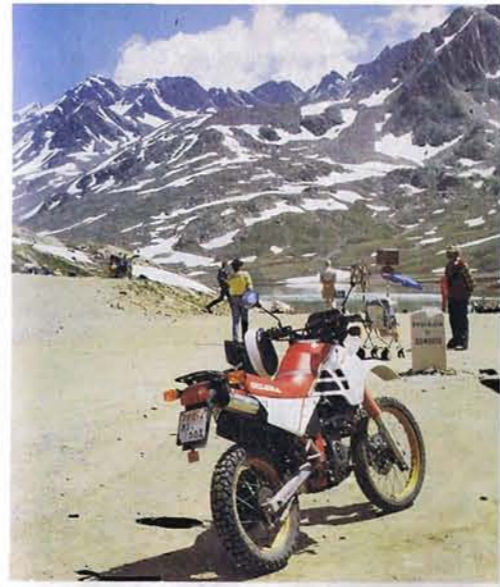


# GILERA 500 DAKOTA ER



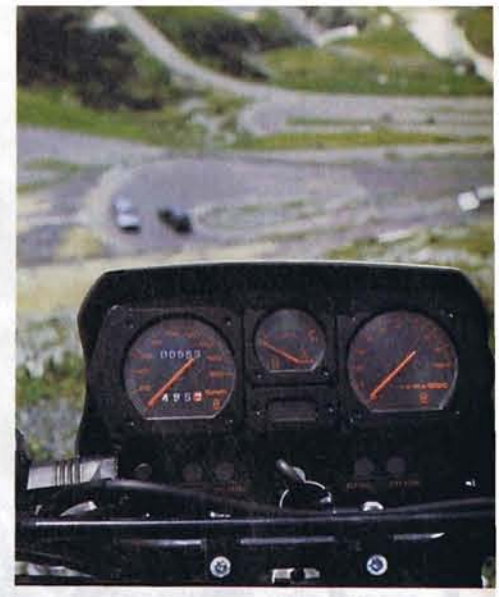
Sopra e sotto: la ER 500 sullo sfondo di Ponte di Legno, ai piedi del Passo Gavia. Nel riquadro vediamo il frontale ed il nuovo gruppo serbatoio-convogliatori sul quali campeggiano i due anelli del glorioso marchio Gilera.

Attesa da parecchio tempo, è in vendita la mezza litro Gilera proposta ora anche nella inedita versione ER. La meccanica conserva la raffinatezza della Dakota 350 così come l'esecuzione generale che risulta particolarmente elaborata. Il motore è docile e vanta potenza sufficiente per roggere il confronto con le più affermate concorrenti; la ciclistica vanta grande stabilità e risulta particolarmente adatta alla guida veloce; positivi gli inflessi del nuovo allestimento nel confronto della marcia fuoristrada grazie al serbatoio che consente una buona libertà di movimento in sella.

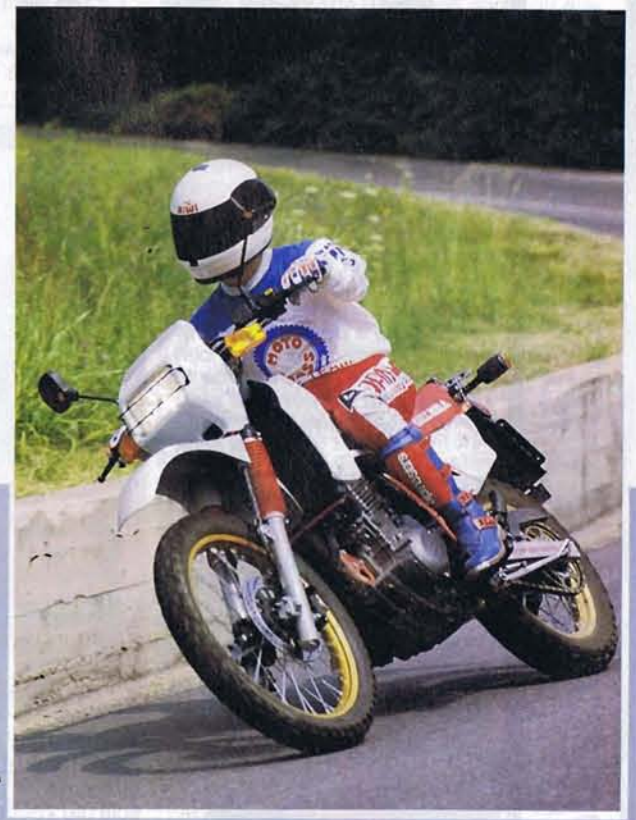


A sinistra: la nostra moto al Passo Gavia con, sullo sfondo, quelle di molti altri appassionati. Qui come allo Stelvio anche in piena estate si trova sempre neve ai lati della strada.

A destra: strumentazione della Dakota con, da sinistra, tachimetro, termometro acqua e contagiri. I tre strumenti sovrastano la serie delle quattro spie, l'azzeratore del contachilometri parziale e la chiave di accensione che funge da bloccasterzo.



15319U07 • 15319U07 • 15319U07





LONGTEST • LONGTEST • LONGTEST

Senza sovrastrutture appaiono linee comuni per Dakota ed ER, come il telaio a culla aperta con la parte posteriore scomponibile; nella zona centrale si vede la grossa batteria che nasconde buona parte della cassa filtro con apertura rivolta verso l'alto. Da notare il portapacchi posteriore in lega infilato nella parte terminale del telaio e, davanti, il freno della Grimeca con disco di grande diametro.



A destra: del serbatoio della ER si vede ben poco, infatti è quasi completamente coperto da sella e convogliatori. In alto poi c'è il tappo con annessa la protezione in plastica che nasconde il vaso d'espansione del circuito refrigerante.



Gli organi meccanici sotto il serbatoio con in primo luogo il telaio affiancato dai due radiatori entrambi provvisti di elettroventilatori ad innesto termostatico. Risultano anche ben visibili l'astuccio per la cinghia di distribuzione, l'avvisatore acustico e, sulla forcella, i tappi in gomma che coprono i registri di precarico molle.



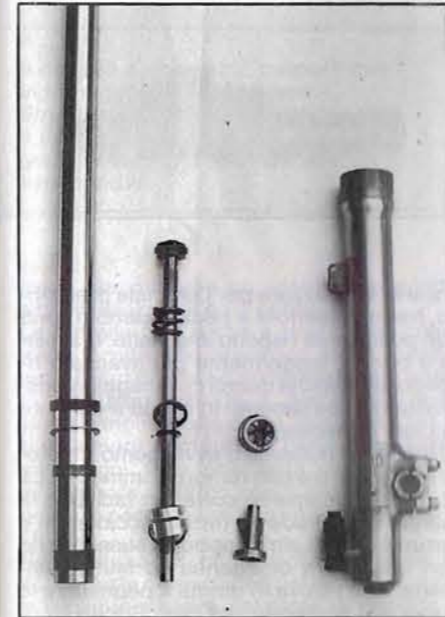
Sulla fiancata destra un pratico pannello raccoglie vari elementi dell'impianto elettrico tra cui il limitatore di giri; nelle foto si vedono i supporti pedane posteriori in lega leggera, il pistone di comando frizione, il motorino d'avviamento etc.

Dai primi anni '80 Gilera ha dato vita da una ristrutturazione di gamma mirata inizialmente a rinnovare i veicoli della fascia più «ricca» per il mercato italiano, cioè quella della 125. Costruire una moto nuova è lavoro complesso ma relativamente facile, invece è molto più difficile produrre un motore e, per la casa di Arcore, rinnovamento significò proprio intraprendere questa importante strada. L'operazione venne condotta brillantemente in porto dallo staff dei tecnici capeggiati dall'ing. Masut che, di lì a poco, vennero chiamati a ben più ardua prova sul tema del motore quattro tempi con cilindrata di 350-500 centimetri cubi. Questa incombenza si presentava non senza difficoltà, tuttavia l'obiettivo avrebbe portato la gratificazione dell'ingresso nel settore delle entofuoristrada di cilindrata medio alta che in questi anni ha praticamente monopolizzato l'interesse degli utenti. In Gilera si privilegiò inizialmente per ovvi motivi la cilindrata di 350 cc., in ogni modo già in fase di progetto venne previsto l'au-

mento della cubatura fino alla soglia dei 500 centimetri cubi. Lo scorso anno arrivò in questo stesso periodo la Dakota 350 ed ora è la volta della mezzo litro che, gustosa novità, dopo essere stata a più riprese presentata nell'allestimento convenzionale, è giunta sul mercato anche nella versione ER caratterizzata da un inedito «look». Ci si chiederà perché 500 e non 550 o 600 come le scrambler giapponesi e, a questa domanda sono possibili molteplici risposte tra cui la più banale deriva dai vincoli iniziali del progetto. Vi sono però altri fattori che hanno avuto indubbio peso, quali la tradizione che per le Case italiane e per la Gilera in particolare vede nella 500 una categoria storica; non meno importanti sono poi considerazioni sul proporzionale aumento degli handicap tecnici e pratici che crescono di pari passo con l'incremento della cilindrata unitaria. E della sua mezzo litro Gilera ha voluto fare una vera e propria ammiraglia intervenendo sulla ciclistica già esistente (quella della 350) per far fronte alle maggiori prestazioni adottando pure livelli

di finitura eccellenti) deve vantare la moto più importante della gamma. Sul mercato la Dakota ER si inserisce in una fascia apparentemente sgombra ma in realtà popolata dalle maggiori entofuoristrada giapponesi con le quali va a confrontarsi; sua concorrente diretta è invece la Cagiva T4 500 E, rispetto alla quale la ER vanta all'incirca il medesimo prezzo ma finisce per avere un costo superiore di 3-400.000 Lire se equipaggiata con avviamento elettrico. A fronte di questo maggiore esborso offre circa 40 cc. in più di cilindrata ed in genere soluzioni tecniche raffinate quali: propulsore bialbero raffreddato a liquido, alimentazione con due carburatori o ancora il serbatoio carburante in lamiera d'acciaio.

molto rapidamente senza tuttavia impegnarci troppo nella guida che viene immediatamente spontanea e poco affaticante. Al Passo la nostra moto è stata a lungo osservata dai molti motociclisti presenti ma, quasi subito, scattate le solite foto, abbiamo ripreso la strada alla volta di S. Carterina Valfurva. Se dal versante sud il paesaggio è brullo e scosceso, verso nord ci si infila presto nella pineta che ricopre tutta la valle; da questo versante l'asfalto si incontra abbastanza rapidamente, così in pochi attimi siamo scesi a valle per puntare immediatamente su Bormio. Lo Stelvio da sempre è meta privilegiata di molti motociclisti, sicché anche noi abbiamo imboccato velocemente la statale 38 alla volta del famoso passo. Si



A sinistra: la forcella-Paloli PDU smontata. Sull'asta di forza si vedono le boccole antiattrito mentre, sul fodero c'è il registro del freno idraulico in estensione. I due freni sono separati infatti a destra l'idraulica lavora sul ritorno mentre dalla parte opposta interviene in andata.



Sopra: particolare del registro di precarico molle. Nel tappi forcella sono inseriti dei cilindretti grevfolli che, attraverso particolari camme, muovono il pistone che spinge sulla molla.

## Il Longtest

Ritirata la moto ad Arcore fresca di catena, dopo le rituali foto ed un rodaggio fino oltre i 300 chilometri, la domenica successiva abbiamo impegnato la ER 500 su un itinerario sicuramente probante. Meta del nostro viaggio stavolta sono stati due dei più impegnativi valichi alpini, il Gavia e lo Stelvio, tra l'altro percorribili esclusivamente durante la bella stagione in quanto entrambi superano di gran lunga quota 2500 metri.

Senza soffermarci sull'itinerario che conduce in val Camonica (diciamo soltanto che ci siamo arrivati attraverso l'Aprica), a metà mattinata siamo giunti a Edolo; da lì, per affrontare il passo Gavia, bisogna prendere in direzione nord alla volta di Ponte di Legno, dove si giunge seguendo una veloce statale con pendenze minime e curvoni molto ampi. Da Ponte di Legno all'inizio dello sterrato vi sono circa cinque chilometri, dopodiché è tutta strada bianca fino al valico a quota 2621. Per raggiungerlo vi sono circa 16 chilometri di strada molto stretta a fondo sconnesso dove abbiamo incontrato motociclisti di varie province e nazionalità (nordeuropei) tutti desiderosi di scalare quello che passa come uno dei più impervi e affascinanti valichi alpini. Dobbiamo dire che la nostra ER non ha minimamente faticato a superare il dislivello dimostrandosi poco sensibile alla forte altitudine; la ciclistica poi ci ha permesso di salire

sale inserendo a volte anche la prima, nei tornanti molto stretti, normalmente però se non si incrociano automobili si può tenere la seconda; fuori dalle curve sono sempre accelerazioni al massimo delle prestazioni e di tanto in tanto si sono inseriti i due elettroventilatori del circuito di raffreddamento.

In breve siamo giunti ai 2758 metri del valico, una meta che consigliamo a tutti i lettori desiderosi di passare una o più giornate estive nello scenario dell'Alpi. Peccato che il ritorno a casa presenti un violento impatto con la calura estiva una volta giunti nel fondovalle valtellino, quindi a chi vorrà percorrere questo itinerario consigliamo di attrezzarsi per la montagna senza dimenticare indumenti leggeri da usare a valle.

## Tecnica della Gilera Dakota 500 ER

Della sorella minore di 350 cc. la mezzo litro usa gran parte della ciclistica su cui, nella versione ER, vi sono nuove sovrastrutture. Uguale a livello di parafango anteriore e portafango, la ER si differenzia nettamente per il serbatoio da 13 litri e mezzo del quale e in realtà si vede ben poco: i convogliatori infatti si protendono all'indietro fino a congiungersi obliquamente con la sella, perpetuando così l'originale e utile motivo dei

fascioni protettivi della Dakota che vengono richiamati anche dai piccoli inserti in gomma all'altezza delle ginocchia. I fianchetti vantano un andamento perfettamente lineare, modellati da elaborati fregi in colore che vengono riproposti anche sui convogliatori dove campeggiano i due famosi anelli del marchio Gilera.

Il telaio strutturalmente è lo stesso della 350, monotrave discendente in tubo da 38 mm di Ø con culla aperta e parte posteriore scomponibile. Sotto il serbatoio al canotto di sterzo è saldato un generoso trave rettangolare da 32 x 47 mm, affiancato già molto avanti dai tubi quadri con lato di 25 mm che scendono ad inglobare l'attacco forcellone ed a fare da supporto per pedane e sospensione. Il codino è in tubo da 25 x 20 mm, con la prima parte del montante obliquo affiancata dalle triangolazioni in lega leggera di supporto delle pedane. Il forcellone è in tubo d'acciaio da 55 x 36 mm, con in fondo il registro a scorrevoli interni per la regolazione della tensione catena; nella parte anteriore porta gli elementi del leveraggio Power Drive, costituito da un elemento triangolare più biellette laterali di ancoraggio al telaio realizzate in lamiera stampata.

Il monoammortizzatore è un Marzocchi qualche millimetro più lungo di quello della Dakota, in grado di fornire alla ruota un'escursione di 230 mm, caricato con gas ad alta pressione; la forcella invece è una Paioli da 42 mm di Ø con escursione di 230 mm. Questa vanta un dispositivo per la regolazione dall'esterno del precarico molle (su tre posizioni con incremento massimo di 10 mm) oltre ad un registro per il freno idraulico in estensione regolabile su un totale di quattro posizioni.

Le varie modifiche alla ciclistica hanno portato giovamento a livello del peso complessivo che, fissato in 166 chili per la Dakota 350, è sceso qui a 164 nonostante la maggior cubatura che ha richiesto anche un motorino elettrico di avviamento di dimensioni nettamente maggiori.

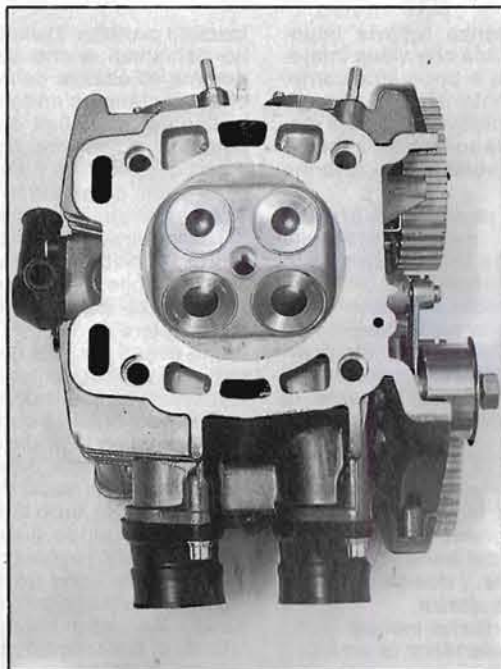
Il freno posteriore è un tamburo da 140 mm di Ø; anteriormente invece c'è un disco da ben 260 mm di Ø per 4 di spessore su cui agisce una pinza flottante, montata su supporto rigido, del tipo a due pistoni affiancati.

La disposizione degli altri organi meccanici segue lo schema che già conosciamo, quindi sotto la sella troviamo a sinistra la batteria, al centro la cassa filtro e dalla parte opposta il pratico pannello metallico di supporto per vari elementi dell'impianto elettrico, facilmente asportabile per accedere alle ghiere di registro precarico molle sull'ammortizzatore. Di fianco al trave discendente del telaio sono sistemati i due scambiatori di calore ciascuno equipaggiato col relativo elettroventilatore; sopra il trave superiore c'è il vaso di espansione del liquido, facilmente raggiungibile per controlli e rabbocchi semplicemente asportando il coperchietto solidale al tappo serbatoio benzina.

Comandi ed accessori permangono inalterati. Al manubrio compaiono gruppi elettrici CEV, specchietti larghi con asta rettilinea, cruscotto molto ampio comprendente tachimetro, contagiri, termometro acqua e varie spie. La chiave di avviamento aziona anche il bloccasterzo mentre per tappo serbatoio e portacasco (fissato al portapacchi dal lato sinistro) è prevista una seconda chiave. Da segnalare la presenza al manubrio della pompa idraulica di comando del-

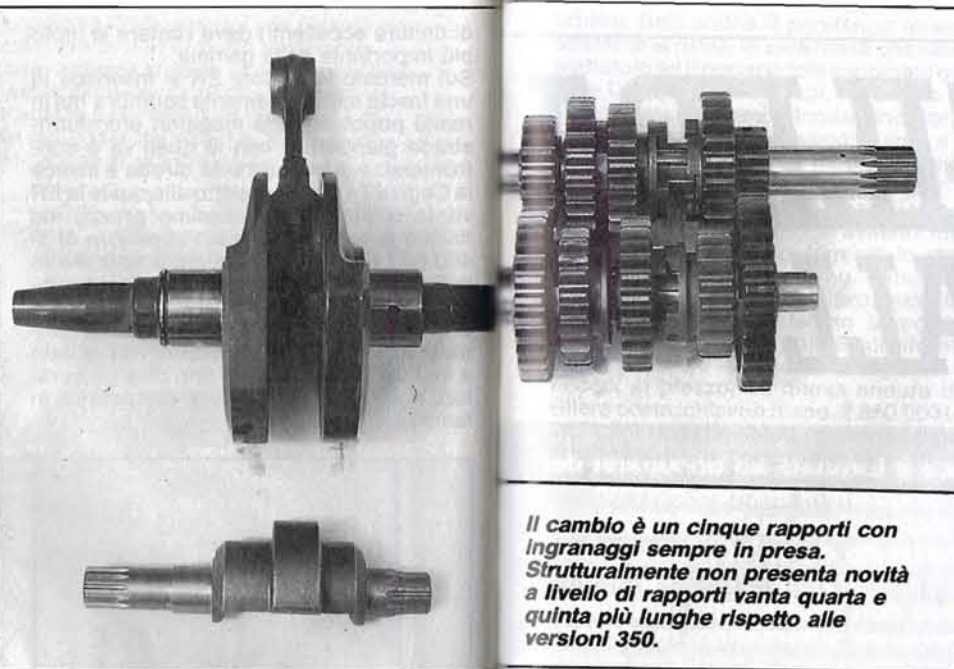


LONGTEST



A sinistra: primo piano per la testa dove compaiono valvole di maggiore diametro rispetto a quelle utilizzate sul motore di 350 cc. Da osservare i condotti per il passaggio acqua ed olio con, a sinistra, la valvola a tre vie del circuito di raffreddamento.

A destra: l'albero motore è completamente nuovo, così come il contralbero che è stato ridisegnato in funzione delle particolari masse da equilibrare.



Il cambio è un cinque rapporti con ingranaggi sempre in presa. Strutturalmente non presenta novità a livello di rapporti vanta quarta e quinta più lunghe rispetto alle versioni 350.

la frizione mentre, a livello del complesso di scarico, il voluminoso silenziatore è ben nascosto dietro il fianchetto destro.

### Motore

Vanta una quantità di soluzioni tecniche molto raffinate, come raffreddamento a liquido, albero controrotante smorzatore di vibrazioni, distribuzione bialbero con comando a cinghia dentata, quattro valvole azionate con interposizione di bilancieri e, a richiesta, avviamento elettrico.

L'aumento di cilindrata fino al limite dei 491,9 cc. è stato ottenuto con il totale rifacimento dell'imbiellaggio al fine di raggiungere un ottimale rapporto tra alesaggio e corsa; non si tratta quindi di un propulsore «gonfiato» ma di un'unità a sé stante che divide col 350 l'architettura generale. Anche in questo caso la lubrificazione è a carter umido (il serbatoio olio è costituito dal basamento stesso), la pompa è ad ingranaggi ricavata alle spalle della campana frizione, l'albero motore gira su bronze quindi è presente un circuito di lubrificazione che lo attraversa per portare olio fino alla testa di biella.

Il cilindro è completamente in lega leggera con riporto galvanico sulla superficie di scorrimento, il pistone porta due fasce più il raschiaolio, l'accensione è elettronica a scarica capacitiva con volano e captatore montati dalla parte sinistra, la frizione vanta comando idraulico e se ne vede chiaramente il pistoncino sul coperchio del carter destro.

I tecnici di Arcore hanno cercato di rendere il più agevole possibile le varie operazioni di manutenzione, così hanno applicato uno spioncino trasparente dietro la leva cambio per il controllo del livello lubrificante (da effettuare a motore freddo); per la regolazione della tensione cinghia di distribuzione il giusto carico viene attuato da una molla infine il gioco valvole è facilmente verificabile attraverso i coperchietti posti alla sommità della testa. Oltre alle dimensioni vitali, rispetto all'unità di minor cilindrata c'è una differente rampa d'anticipo

richiesta dalla particolare curva di erogazione: dal valore iniziale di 7° prima del PMS, da 2000 giri in su cresce progressivamente fino a raggiungere i 30° a 4.500 giri, con un andamento della curva che globalmente risulta abbassato di 500 giri nei confronti del 350 cc.

Evidentemente il mezzo litro richiede anche maggiori alimentazioni, quindi il diametro dei carburatori è passato da 25 a 28 mm, per entrambi gli elementi, comandati in parallelo dalla manopola del gas con una sola lieve sfasatura nell'apertura delle valvole; cambia tra un corpo e l'altro la calibratura dei getti ma, anche qui il corpo principale, cioè completo delle varie funzioni, rimane sempre il sinistro. Sempre inerente i carburatori, va ricordato che il comando dell'arricchitore di miscela per l'avviamento a freddo è situato sul ramo sinistro del manubrio accanto a quelli dell'impianto elettrico.

### Impressioni di guida

La domanda che certamente si porranno molti appassionati è se questa Gilera può risultare una valida concorrente nei confronti delle quattro tempi giapponesi in quanto, certamente, il potenziale possessore di questa moto non vorrà certo sfuggire di fianco ai suoi amici a cavallo delle più note scrambler nipponiche. Dal punto di vista estetico al Dakota ER vanta una indubbia personalità che le conferisce un'immagine autonoma e positiva; le finiture sono molto buone e la stazza della moto è sicuramente da vera e propria maxi. Tecnicamente non vi è alcun complesso di inferiorità anzi, gli intenditori apprezzeranno sicuramente le ER così come le Dakota per le loro raffinate ed esclusive soluzioni tecniche.

Superato a pieni voti l'esame statico, passiamo alla «pratica». La sella con 90 centimetri di distanza dal suolo non facilita le fermate al semaforo delle persone di bassa statura; tutti i comandi sono al posto giusto, il freno anteriore è molto sensibile, la frizione idraulica sconcerta un po' all'inizio ma

poi si fa apprezzare per l'ottimale precisione, freno posteriore e pedale cambio sono ben posizionati rispetto alle staffe. L'assetto è buono, leggermente più avanzato rispetto alla Dakota quindi con maggiori possibilità di spostamento in avanti a caricare in caso di necessità.

Al tocco del pulsante d'avviamento il motore inizia a girare con rumore somnesso. La prima è giustamente corta per facilitare la marcia fuoristrada su terreni accidentati e tortuosi, poi gli altri rapporti si susseguono con spaziosità omogenea ed immediatamente ci si ritrova in quinta a pennellare le curve col comando del gas. Subito i comandi appaiono buoni, il cambio lavora alla perfezione ed anche i freni assolvono il loro compito col solo anteriore che per lavorare al meglio richiede una energica sollecitazione.

La stabilità è ottima sul veloce, in ogni modo non manca la maneggevolezza grazie a cui è possibile girare tranquillamente in città tra un semaforo e l'altro senza problema alcuno. L'angolo di sterzo non è accentratissimo ma a questo sopperisce in marcia una buona impostazione di guida che facilita l'inclinazione della moto verso l'interno della curva col risultato di riuscire a girare anche dove è molto stretto. Durante il Longtest ci siamo volutamente aggregati ad un gruppo di enduro giapponesi per vedere come riuscivano a tenere il loro passo e, sulle strade della Valtellina (statali veloci) abbiamo verificato che non c'è problema alcuno nel viaggiare a medie elevate con allunghi anche a velocità proibite fuori dalle autostrade.

In questa situazione le sospensioni evidenziano di un leggero beccheggio su eventuali lunghi avvallamenti dell'asfalto imputabile secondo noi al freno di ritorno del mono forse un po' troppo libero; ovvio che, mancando un registro esterno, i tecnici hanno dovuto trovare un compromesso soddisfacente anche per la guida fuoristrada, infatti sullo sterrato del Gavia ci siamo trovati perfettamente a nostro agio. Prima di partire per il Longtest, in ogni modo, abbiamo diminuito di un giro il percarico

molla per ottenere un assetto più adatto alla presenza del solo pilota.

La forcella ci è parsa a posto così come viene fornita, con precarico molle al minimo e freno di ritorno completamente aperto; abbiamo provato a percorrere degli sterrati anche molto duri e, anche qui, la ER si è sempre comportata bene compatibilmente col fatto che nella versione con avviamento elettrico come avevamo noi in prova il peso senza benzina supera i 160 chili.

Nelle situazioni più critiche vengono in soccorso le notevoli doti del motore. A bassi regimi è sempre abbastanza rotondo a patto di non scendere sotto i 2000 giri; da lì risponde sempre docilmente al comando del gas e riprende con vigore oltre i 3.000 giri per raggiungere con facilità i 7.000 ed anche i 7500 con capacità di giungere fino agli 8500 dove entra in funzione il limitatore di giri. In realtà molto in alto non ci si spinge mai perché già sui 4000 il propulsore risponde molto bene e non richiede di tirare le marce, invece sui 6-7000 ci si sta in autostrada quando si vuole viaggiare tra i 130 ed 140 reali. In velocità abbiamo passato i 154 Km/h a 7500 giri di strumento, segno evidente che la ER potrebbe tirare rapporti un filo più lunghi (la potenza massima viene erogata a 7250 giri) o, con condizioni meteorologiche favorevoli, guadagnare quei 2-300 giri sufficienti che servirebbero ad avvicinare i 160 dichiarati.

Quel che conta è che tale velocità è immediatamente a portata di mano senza necessità di lanci lunghi; nonostante ciò il consumo si mantiene a livelli normali in rapporto alle prestazioni, infatti durante il Longtest abbiamo riscontrato una percorrenza media di 17,26 chilometri litro.

In definitiva, per tornare al quesito che ci eravamo posti, crediamo che la Gilera 500 vanti tutti i titoli per dire la sua nel settore delle scrambler monocilindriche: la ER ha una sua personalità, vanta prestazioni molto buone, è tecnicamente raffinata quindi ci sono i presupposti perché si inserisca con successo nel lotto delle migliori macchine da enduro.

## GILERA 500 DAKOTA ER

### MOTORE

Gilera monocilindrico quattro tempi raffreddato a liquido con albero controrotante smorzatore di vibrazioni

ALESAGGIO E CORSA

92 x 74 mm

CILINDRATA

491,9 cc.

RAPPORTO DI COMPRESSIONE

9,5:1

POTENZA MASSIMA DICHIARATA

44 cv a 7250 g/m

COPPIA MASSIMA DICHIARATA

4,7 Kg m a 6.000 g/m

DISTRIBUZIONE

due alberi a camme in testa comandati da cinghia dentata, quattro valvole con interposizione di bilancieri

ALIMENTAZIONE

due carburatori Dell'Orto Ø 28 mm

ACCENSIONE

elettronica Nippondenso CDI ad anticipo variabile

LUBRIFICAZIONE

forzata con pompa a ingranaggi

TRASMISSIONE PRIMARIA

ingranaggi a denti dritti

FRIZIONE

a dischi multipli in bagno d'olio con comando idraulico

### CAMBIO

a cinque rapporti

IMPIANTO ELETTRICO

generatore 12 V-180 W, batteria 5,5 Ah (14 Ah per avv. elettrico)

TELAIO

monotrave sdoppiato a culla aperta in tubi quadri; parte posteriore scomponibile

SOSPENSIONI

ant. forcella Paioli PDU con carico molla e freno ritorno regolabili dall'esterno, Ø 42 mm esc. 230 mm; post. monoammortizzatore Marzocchi su leveraggio progressivo Power Drive, esc. perno ruota 230 mm

MOZZI

Grimeca in lega leggera, ant. con disco Ø 260 mm, post. tamburo Ø 140 mm

CERCHI

in lega leggera

PNEUMATICI

Pirelli MT 40, ant. 90/90 x 21, post. 5.10 x 17

SERBATOIO CARBURANTE

in lamiera, capacità 13,5 litri

OPTIONAL

avviamento elettrico Lit. 450.000

PREZZO

LIRE 6.800.000 chiavi in mano

COSTRUTTORE

Piaggio Divisione Gilera, via Cesare Battisti, 68

- 20043 Arcore (MI) Tel. 039/617.841

### APPUNTI

#### PER LA MANUTENZIONE

Carburatore Dell'Orto PHBH 28 QS (QD) getto max. 105 (108), getto min. 45 (42) getto avv. 48, valvola gas 40, polverizzatore 262 DZ, spillo conico X 45 sulla 3.a tacca dall'alto, getto pompa 35, galleggiante 6,5 g, vite aria minimo aperta di 2 giri.

(Tra parentesi i dati relativi al carburatore destro)

Candela Champion A5YC

Statore volano e pick-up distanza 0,5 mm

Anticipo 7° prima del PMS fino a 2000 g/m; max. 30° a 4.500 g/m

Gloco valvole asp. 0,05 mm, scarico 0,1 mm

Olio motore-cambio 2200 cc. Agip SAE 15W40

Circuito raffreddamento miscela acqua-liquido per circuiti sigillati al 50% con Agip Permanent Fluid

Freno ant.-frizione fluido DOT 4 per circuiti idraulici

Pignone e corona Z 14-46, catena Regina 135 OR 5/8x1/4

Forcella Olio idraulico Agip Arnica 46, stelo destro 470 cc, stelo sin. 450 cc.

Assetto col pilota in sella la sospensione posteriore si deve chiudere di 60-70 mm

### DIMENSIONI E PESO

Interasse 1460 mm, lunghezza max. 2205 mm, lunghezza forcellone 525 mm, altezza sella 900 mm, altezza pedane 370 mm, altezza minima da terra 270 mm, larghezza massima al manubrio 860 mm.

Peso dichiarato Kg 147 a secco, rilevato Kg 164 in ordine di marcia e senza benzina (versione con avviamento elettrico) di cui Kg 74 sulla ruota anteriore e Kg 90 su quella posteriore.

### PRESTAZIONI

Migliori passaggi sui 100 metri da fermo nei due sensi di marcia: 5"92-5"99  
Velocità massima 154,44 Km/h (pilota con equipaggiamento enduro)

### CONSUMO

Durante il Longtest il consumo medio di benzina è risultato di 17,26 Km/litro

Organizzazione Longtest  
GABRIELE GOBBI  
TEST TEAM composto da MARTINO  
BIANCHI, GABRIELE GOBBI e ANDREA  
TREMOLADA

### PREZZI DI ALCUNI RICAMBI ORIGINALI

● Telaio	L. 661.980	● Serbatoio	L. 344.560
● Forcellone	L. 189.508	● Testa	L. 650.534
● Ammortizzatore	L. 181.366	● Cilindro	L. 330.400
● Forcella	L. 690.300	● Pistone completo	L. 87.320
● Cerchio ant.	L. 72.688	● Biella	L. 205.674
● Cerchio post.	L. 79.650	● Albero motore	L. 338.660
● Manubrio	L. 21.417	● Serie dischi frizione	L. 58.764
● Leva freno	L. 19.470	● Silenziatore	L. 173.814
● Tubo freno	L. 48.852	● Pignone	L. 23.246
● Leva cambio	L. 20.296	● Corona	L. 54.752
● Pedale freno	L. 34.220	● Catena	L. 121.304
● Portafaro	L. 72.098	● Accensione più centralina	L. 267.152
● Faro ant.	L. 33.040	● Contagiri	L. 155.052
● Parafango ant.	L. 77.054	● Contachilometri	L. 175.230
● Parafango post.	L. 4.248		

QUESTI PREZZI SONO COMPRESIVI DI IVA