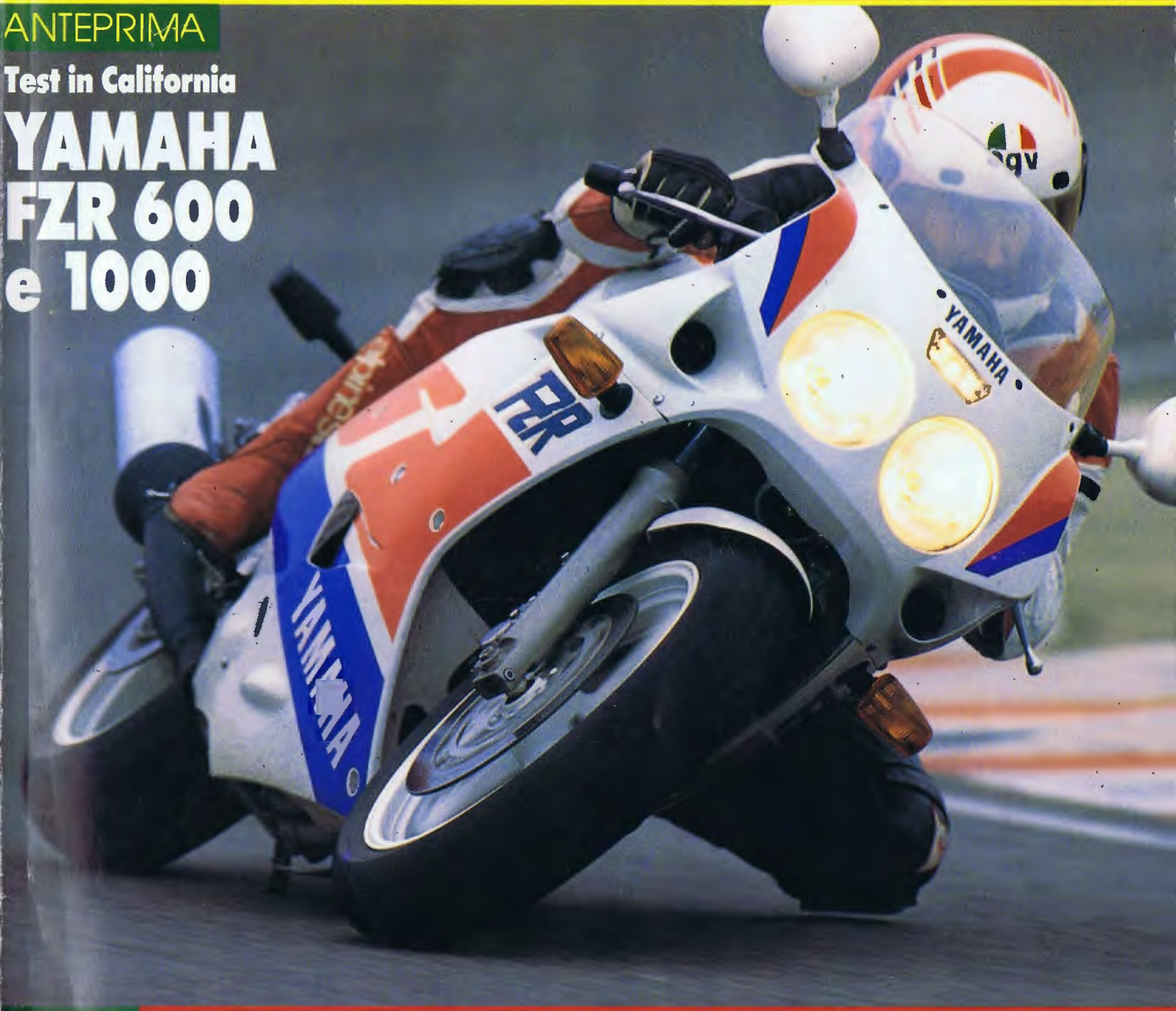
# MOTOCICLISMO

ANTEPRIMA

Test in California

## YAMAHA FZR 600 e 1000




PROVE Ducati Superbike 851 — Gilera Saturno 500 — Harley-Davidson 1340 Sidecar

SALONI Tutte le novità di Parigi NATALE Giocattoli in moto TURISMO Avventuroso Far West

# Aria di Dakar

Cento premi con il CONCORSO MOTOR SHOW - MOTOCICLISMO

Dicembre 1988 - Anno 74 - Lire 4000

GILERA SATURNO

**Testo:**
MARCO RICCARDI
**Foto:**
CARLO PERELLI
**Collaudatori:**
MARIO COLOMBO, LORENZO DE LA PENNE, MAURIZIO GISSI e MARCO RICCARDI
**Prove strumentali:**
CENTRO ANALISI MOTOCICLISMO DI NERVIANO E PISTA PIRELLI DI VIZZOLA TICINO
**Grafici:**
PIERGIORGIO PADOAN E MAURIZIO SAPORITI
**Pellicole Fuji**

**Col nome di una leggendaria 500 sportiva di tanti anni fa, la Casa di Arcore propone oggi una brillante monocilindrica. È nata per i giapponesi ma sarà disponibile in serie limitata anche per gli italiani. Ideale sul misto, consuma poco ma accusa qualche vibrazione. È carica di personalità ma costa 8.500.000 IVA compresa.**

# GILERA SATURNO
## DI NUOVO IN ORBITA

Durante la prova della nuova Saturno abbiamo organizzato anche un confronto "storico" a Monza chiamando in pista le vecchie Saturno, Stradale e Competizione di oltre trent'anni fa. Ne abbiamo approfittato per rinfrescarci la memoria sulle prestazioni delle veterane (vedere a pag. 140).

# Prova

## GILERA SATURNO

■■ Rinasce la Saturno. Attenzione, non si tratta della ennesima rievocazione o della replica della famosa "mezzo litro" di Arcore che furoreggiava tra gli sportivi Anni Quaranta-Cinquanta. Si tratta infatti di un progetto completamente nuovo, una moderna "mono" supersportiva, esile e grintosa.

L'idea di una cinquecento veloce stradale da affiancare alle note entrofuoristrada Dakota, ER ed XRT, correva da tempo in casa Gilera, ma la spinta decisiva alla realizzazione della nuova Saturno, cinquant'anni dopo la prima, si deve — paradossalmente — ai giapponesi. Infatti le monocilindriche stradali stanno riscuotendo un enorme successo in Giappone non solo tra i romantici del "vecchio stile" ma anche tra chi desidera una moto semplice, leggera, facile da guidare, personale nello stile e nel carattere.

Nella marea delle pluricilindriche super sofisticate made in Japan, ci si può ben distinguere con una "mono", che se poi è anche figlia dell'italian style, tanto meglio. Il grande entusiasmo creato intorno a queste "mono" ha addirittura stimolato la nascita di un campionato con numerose gare seguite da un gran numero di appassionati.

Intuito il "business", la Itoh & Co. Ltd, una delle più grandi compagnie giapponesi, i cui interessi spaziano dall'agricoltura all'areonautica, si è messa alla caccia di un produttore che potesse soddisfare le particolari esigenze di questi utenti ed in più potesse vantare un blasonato passato, intriso di gloria sportiva.

Scartati gli stessi giapponesi per ovvii motivi, praticamente inesistenti gli inglesi, restavano perciò solo gli italiani. Scegliere la Gilera è stato facile: il motore monocilindrico l'aveva già, ad ottimo livello di prestazioni e tecnologia, l'esperienza nella costruzione di modelli stradali certamente non mancava, quanto poi a glorioso passato e profumo di corse ce n'era a iosa.

Così mille Saturno, equamente divise tra 350 e 500, arriveranno in Giappone entro la fine dell'anno. Ma le Saturno non se le godranno solo i nipponici, anche un drappello di italiani riuscirà ad averle. La Gilera ha infatti allestito un'ulteriore piccola serie di soli cento esemplari numerati destinati esclusivamente al mercato italiano.

Il nome Saturno rievoca un mito ed un'epoca. Nata nel 1939, questa moto furoreggiò nel dopoguerra, fino ai primi Anni Cinquanta, come la sportiva per eccellenza. Ha quindi fatto bene la Gilera a rispolverare il vecchio nome.

Qualcuno potrebbe obiettare che nella Saturno Bialbero d'antico c'è ben poco e che la scelta del nome è quanto meno irriverente. È vero, la moto è modernissima nel motore e nella ciclistica — ci mancherebbe altro — ma quello che l'accomuna alla moto di un tempo, è il gusto della guida facile e leggera, la sensazione reale di potenza e di carattere che solo il monocilindrico può dare a piene mani.

**Innegabile il fascino della Saturno Bialbero: linea aggressiva e filante, colore rosso, esteso anche alle ruote e al forcellone, immagine moderna ma anche reminiscente del passato. Rigorosamente a solo la posizione di guida, infatti non ci sono né pedane né posto per il passeggero. Legata alle tradizioni Anni Cinquanta la carenatura a metà, in pratica un cupolotto che ingloba il faro circolare.**

**La strumentazione su fondo bianco (come quelli di una volta) ospitata da un cruscotto nero (come quelli del giorno d'oggi) ben raccolto all'interno del cupolino. Contagiri al centro, tachimetro-contachilometri a sinistra e indicatore della temperatura di raffreddamento a destra. La batteria delle spie, sotto il contagiri, permette di tenere sempre sotto controllo la salute del motore ma l'intensità delle lampadine è insufficiente in pieno sole.**

### Italiana verace

Rossa come il fuoco, una carenatura appena abbozzata, è facile riconoscerla per una moto italiana. Le curve sono piene ma allo stesso tempo snella la figura; non si può confonderla con nessun'altra. Nessuna meraviglia quindi se i giapponesi — ma non solo loro — sono rimasti entusiasti sin dal primo impatto. Indubbiamente è bella anche se lo stile non è quello di moda oggi ma, volutamente, ricalca quello delle moto degli anni '50 e '60 ed, in particolar modo, le macchine da competizione di quegl'anni. In effetti il richiamo racing del periodo è ben presente anche se leggermente inquinato dalle ruote in lega e dai freni a disco ma di fronte alle indubbie migliorie che rappresentano rispetto ai cerchi a raggi ed ai tamburi, uno strappo in questo senso è benvenuto.

Quando si sale in sella ogni dubbio è fugato: i mezzi manubri molto inclinati, le pedane alte ed arretrate ed il serbatoio affusolato dove accomodare bene le gambe, dimostrano senza mezzi termini, la scelta sportiva.

**Il gruppo sella-codino si asporta facilmente dopo aver tolto due viti alettate nella zona posteriore. Nello spazio ricavato sotto il codino si trovano gli attrezzi, numerosi, ben fatti e contenuti in una elegante borsa rossa con il grande "logo" Gilera.**

# Prova

## GILERA SATURNO

Prima di entrare in pista a Monza con le tre Saturno i nostri uomini ascoltano Gianni Perini, un veterano dal multiforme passato motociclistico. Intanto il restauratore della Gilera Nadir Bortoluzzi rimedia con sistemi antichi alla grippatura della valvola del carburatore, manifestatasi improvvisamente sulla Saturno vecchio tipo. Sotto, le tre moto sfilano in zona traguardo: dopo pochi passaggi in formazione, ognuno scatenerà i cavalli del proprio mezzo e i distacchi si amplieranno.

Parlare di confort in una moto di tal genere, non è il caso: il peso del corpo grava proprio sui polsi e l'imbottitura della sella è ridotta ai minimi termini. Inoltre le sospensioni sono secche nella risposta e la loro escursione ammortizza le buche, ma non tutte. Infine, di vibrazioni ce ne sono in buon numero (nonostante l'albero controrotante) mentre il lungo tubo di scarico è insufficientemente schermato. Quanto sopra passa però in second'ordine considerando il piacere della guida offerta dalla Saturno. È maneggevole, leggera e facile grazie anche alla geometria dello sterzo ed alla distribuzione dei pesi particolarmente appropriati.

Il regno della Saturno è indubbiamente il misto, quel lungolago dove le curve si seguono senza soluzione di continuità, le esse in rapida successione che richiedono precisione e velocità di esecuzione per essere ben affrontate. Provandola su questi terreni la Saturno offre sensazioni entusiasmanti e, con un poco di "mestiere", può rivelarsi anche vincente.

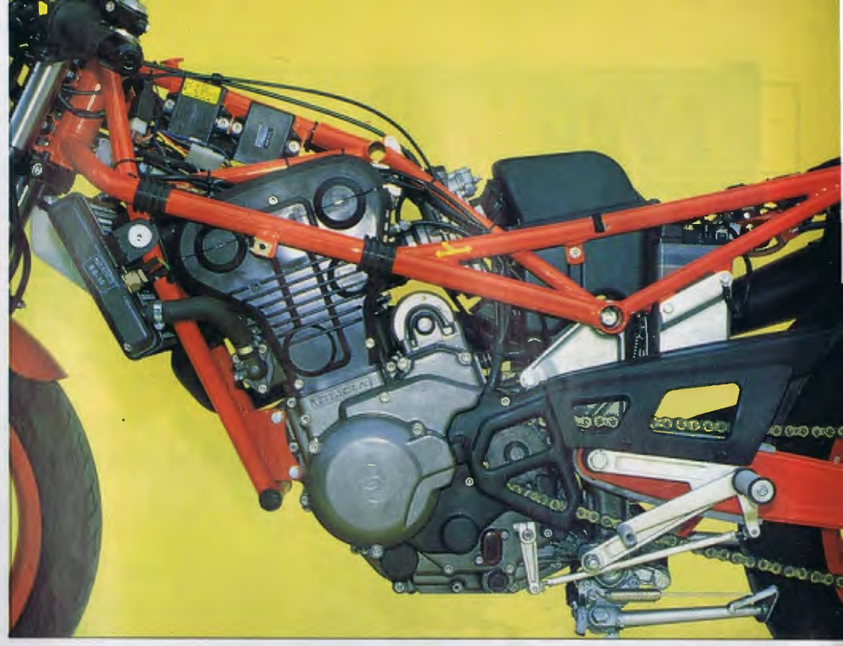
La frenata è potentissima: il solo disco anteriore potrebbe benissimo bastare da solo a bloccare la moto in spazi di assoluta sicurezza; aggiungete anche la forza di quello dietro ed avrete una frenata primato. Ma attenzione a non "pizzicare" il freno anteriore all'imbocco delle curve poiché la moto si raddrizza subito scomponendo l'assetto.

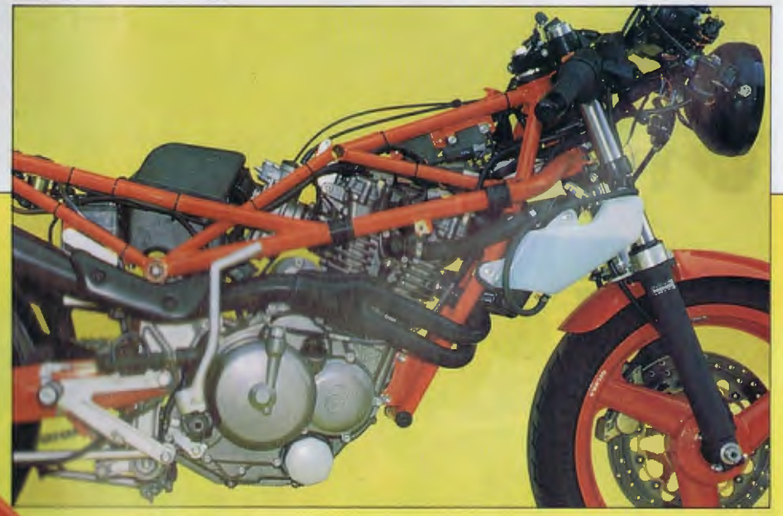
Le coperture Pirelli radiali offrono notevole aderenza solamente dopo un certo periodo di riscaldamento. Strutturate per moto più pesanti e di ben maggiore potenza stentano ad entrare nella giusta temperatura d'esercizio; un pneumatico dalla carcassa tradizionale avrebbe probabilmente offerto il medesimo "grip" sin dai primi momenti.

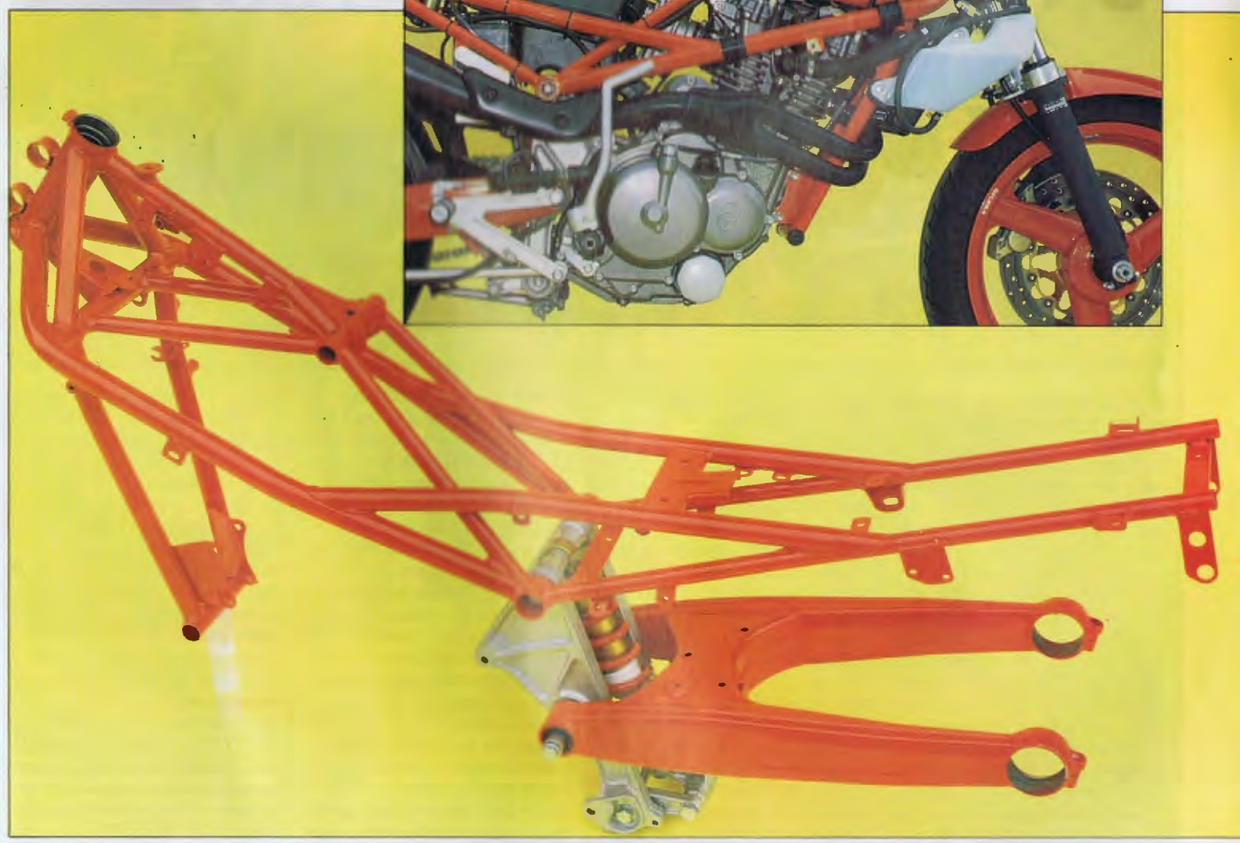
### Un "sound" entusiasmante

Il motore ha le stesse positive caratteristiche della parte ciclistica. È grintoso, pieno di carattere ed offre un entusiasmante "concerto" dal tubo di scarico. Nessun problema

Ecco come appare la Saturno spogliata dalle sovrastrutture. Il telaio a traliccio superiore è veramente ridotto all'essenziale; se non fosse colorato vivacemente, passerebbe in secondo piano tanto sono contenute le sue dimensioni rispetto al poderoso motore. Il telaio è completamente aperto nella parte inferiore ed abbassa il motore a vantaggio della maneggevolezza. Il motore concorre ad irrigidire l'intera struttura del telaio unendo la parte anteriore con la posteriore, inoltre è vincolato al telaio anche tramite la testa. Abbastanza agevole l'accesso al carburatore ed al filtro dopo aver rimosso la sella ed il serbatoio.







# Prova

## GILERA SATURNO

di avviamento grazie al magico bottoncino sul manubrio. I puristi storcano pure il naso ma indubbiamente l'avviamento elettrico è una gran comodità.

Pigro sotto i 3 000 giri, il propulsore si rivaluta poi con una grande progressione sino agli alti regimi. La cura dell'ingegner Colombo, uno dei massimi tecnici italiani, ha reso ancora più "cattivo" questo motore che con 500 centimetri cubici vanta gli stessi cavalli di monocilindrici giapponesi ed europei di ben maggiore cubatura.

L'adozione di un solo carburatore combinata con uno scarico più aperto e meglio strutturato ha permesso di guadagnare quasi quattro cavalli rispetto alla versione che viene montata sulle sorelle enduro di pari cilindrata. Sempre rispetto alle enduro c'è stato un notevole miglioramento nella erogazione dai regimi intermedi fino ai massimi, mentre si è un po' perso di fluidità ai bassi.

La trasmissione è esente da appunti anche se la catena sbatte rumorosamente sul forcellone quando si riprende col motore un po' sottocoppia, complice anche la spaziatura del cambio improntata sul lungo. Il cambio è dolce negli innesti ma presenta un'escursione particolarmente ampia per una sportiva. Anche il comando dell'acceleratore non è indicato per una moto di questo genere poiché è anch'esso troppo lungo nell'azione. Non male la frizione, che è progressiva e modulabile rispetto a quella montata sulla versione entrofuoristrada.

## Un tuffo nel passato

**Pregi e difetti delle Saturno vecchia maniera nell'uso su strada e su pista.**

La Saturno stradale era una gran bella moto per i suoi tempi, con prestazioni brillanti specie sul misto, tuttavia accusava alcune pecche, in particolare durata e tenuta allo sforzo; inoltre la notevole inclinazione della forcella se da una parte assicurava buona stabilità in rettilineo dall'altra provocava una certa tendenza ad allargare in curva. Le sospensioni telescopiche erano proporzionate alle prestazioni e nel complesso soddisfacenti, così come i freni a tamburo, centrale l'anteriore laterale il posteriore. Il motore si avviava facilmente (aveva già l'anticipo automatico), vibrava sui 3.500 ÷ 3.800 giri, cioè a circa 90 ÷ 100 km/h, ed era piuttosto rumoroso, sia di scarico che di meccanica. Il cambio era robusto e di funzionamento rapido e preciso; la frizione invece tendeva a gonfiarsi.

La percorrenza massima prima di passare ad una revisione completa si aggirava sui 40.000 km; i punti più delicati erano le camme (facili ad usurarsi perché le punterie erano a strisciamento) ed il bottone di manovella. Anche le valvole ed i bilancieri potevano dare noie, in quanto scarsamente lubrificati. Per avere una durata soddisfacente occorreva una guida accorta, evitare il fuori-giri e non risparmiare sulla qualità dell'olio e sulla frequenza dei cambi (al massimo ogni 2.500 km).

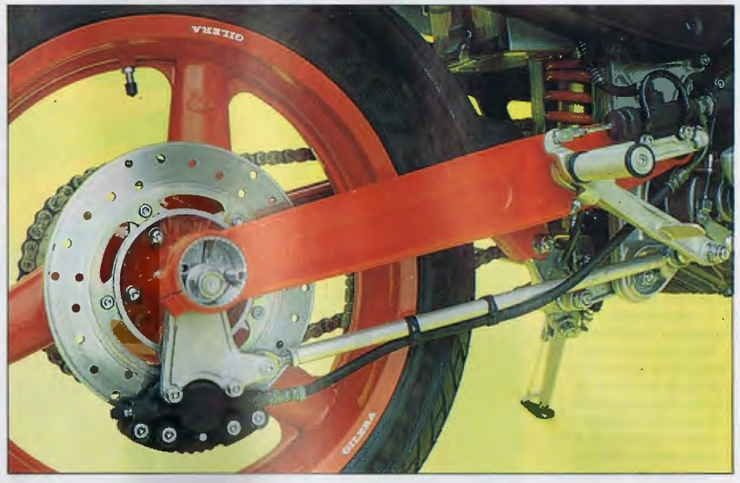
La Saturno Sport sfiorava i 135 orari e consumava un litro ogni 20 ÷ 25 km; nelle sfide tra "gileristi" e "guzzisti", tanto frequenti all'epoca, in genere aveva la meglio in ripresa, salvo poi venir superata dalla rivale Falcone Sport negli allunghi in piena velocità.

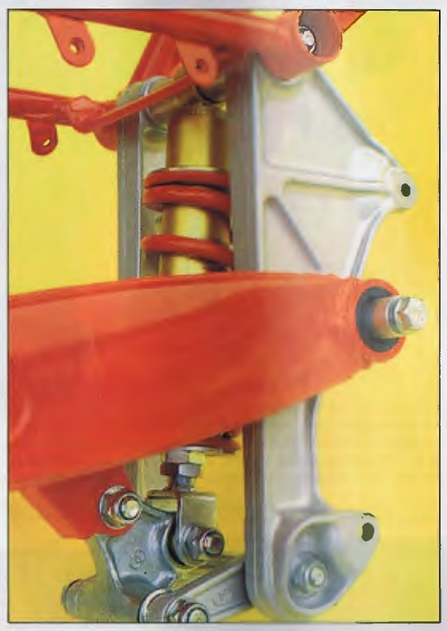
La Saturno Competizione aveva un telaio leggermente diverso, con un passo più corto ed una minore avancorsa: risultava ancora più stabile della versione commerciale e non allargava in curva, anche se nei curvoni veloci ballava un po'. Ma in effetti si guidava meglio a 180 all'ora che non la Sport a 130.

Anche qui il motore, molto generoso, andava trattato con cautela, senza superare assolutamente il regime massimo (6.250 giri) perché la meccanica era sostanzialmente identica, con le stesse manchevolezze di lubrificazione. Le camme, gravate da molle-valvole da 80 kg, duravano in media 3.000 km. I volani interni pesavano circa 4 kg in meno di quelli della Sport; le vibrazioni si avvertivano sempre attorno ai 3.500 ÷ 3.800 giri.

Anche frizione e cambio erano i medesimi, a parte le differenze nei rapporti.

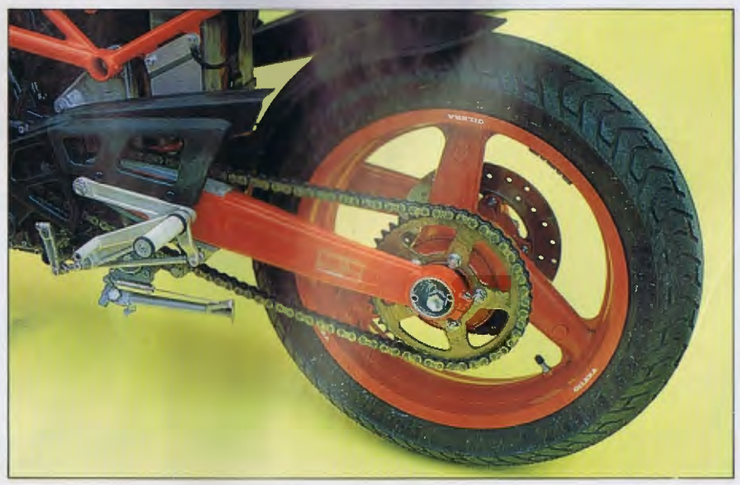
Le ultime versioni fornivano circa 42 CV, con carburatore da 38 mm; alcuni esemplari particolarmente elaborati e carenati arrivarono a superare comodamente i 200 orari.





Identità di ruota Marvic e pneumatico Pirelli radiale anche al retrotreno; cambiano il disco e la pinza che sono Grimeca anziché Brembo. La pinza è bloccata da una lunga asta di reazione in alluminio proprio come quella delle moto da competizione. Altra analogia con le corse il parafango aderentissimo a carenare la ruota. La sospensione posteriore deriva dallo schema Power-Drive utilizzato dalla Gilera per le moto da strada ed enduro. Il forcellone scatolato in lamiera stampata e saldata agisce sull'ammortizzatore tramite una serie di leveraggi per rendere progressiva l'escursione della ruota. L'ammortizzatore è regolabile unicamente nel precarico della molla senza possibilità di intervenire sull'idraulica. Le piastre in alluminio pressofuso supportano il forcellone e sono fissate nella zona posteriore del motore. Notare le abbondanti nervature di rinforzo nei punti maggiormente sollecitati.

Stile prettamente corsaiolo per l'avantreno con ruota Marvic superleggera da 17 pollici, grande disco flottante, pinza Brembo da gran premio con quattro pistoncini prementi, pneumatico Pirelli radiale e parafanghino essenziale. Esuberante anche la forcella Marzocchi con steli di grosso diametro e ponte antisvergolamento tra gli steli.

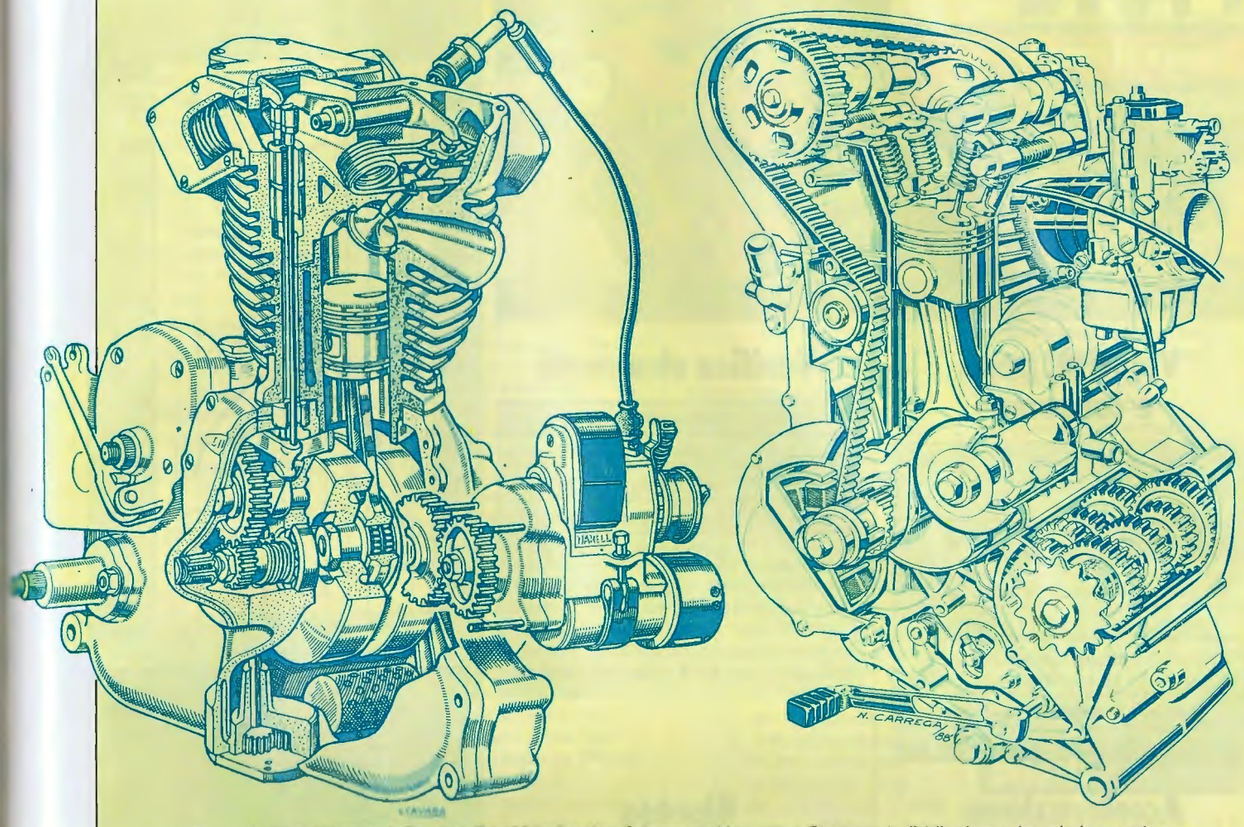


# Prova

## GILERA SATURNO

Incastonato nel geometrico telaio, il motore della Saturno è lo stesso delle enduro Dakota ed ER 500, con queste differenze: tubo di scarico diversamente dimensionato, comando della frizione meccanico anziché idraulico e carburatore singolo da 40 mm in luogo della coppia da 28 mm. Per ospitare il nuovo carburatore è stata anche rifatta la fusione della testa adottando un condotto singolo invece dei due precedenti. L'impianto di raffreddamento dispone di un radiatore in alluminio, un po' sottodimensionato per la stagione estiva: infatti la piccola ventola di raffreddamento viene spesso chiamata in causa per integrare l'azione dell'area radiante.

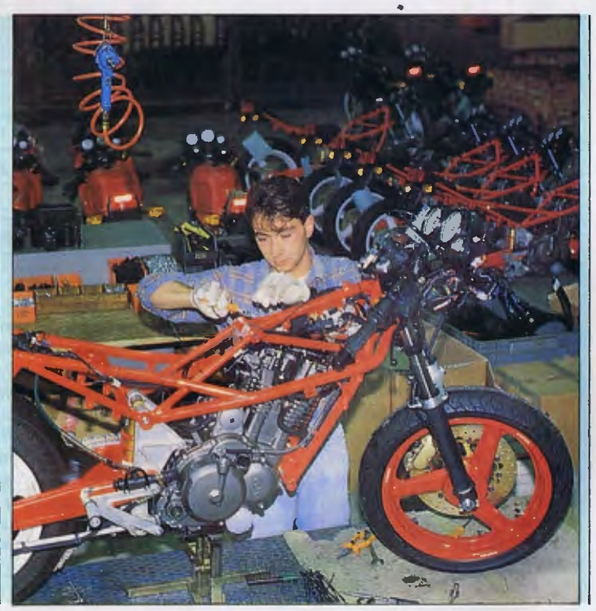
## Cinquanta anni di progresso




I disegni illustrano chiaramente l'enorme diversità tra il motore Saturno vecchio e nuovo. Da una parte distribuzione a due valvole con aste e bilancieri, dall'altra la soluzione bialbero a quattro valvole con comando a cinghia dentata. Il raffreddamento ad aria lascia posto a quello a liquido, la ghisa del cilindro cede il passo all'alluminio trattato al nichel-silicio. L'accensione a magnete diventa elettronica mentre il carburatore (sempre Dellorto) cresce da 28 a 40 mm. Al posto della lunga pedivella, un comodissimo bottone sul manubrio elimina ogni incertezza e fatica d'avviamento. Secondo dati ufficiali il Saturno stradale sviluppava 22 cv a 5.000 giri, toccava i 135 kmh e pesava 175 kg.

## Fatto a mano anche il Saturno 88

I Saturno non prendono forma sulla catena di montaggio, vengono infatti montati artigianalmente uno per uno su banchetti separati senza l'assillo di tempi rapidi. Proprio come una volta. Ogni moto è accompagnata da un ricchissimo manuale e da un certificato di origine, firmato dal direttore della fabbrica, una preziosità per gli appassionati di oggi e di domani.



# Prova

## GILERA SATURNO

## Velocità, peso e consumo

Velocità massima in posizione abbassata: **184,3 km/h** (Indicata 195 a 7.250 giri)

Peso senza carburante: **157 kg** **(79 ant. e 78 post.)**

Consumo in città: **18 km/litro**

Consumo fuori città: **19,5 km/litro**

Consumo autostradale (a 130 km/h): **18 km/litro**

Consumo massimo: **15 km/litro**

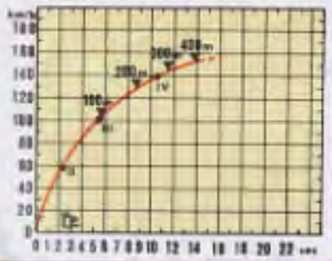
Consumo medio della prova: **18,5 km/litro**

## Verifica strumenti

| | | |
|---|---|---|
| Tachimetro: | **indica 50** = 45,97 km/h | |
| | **indica 100** = 90,45 km/h | |
| | **indica 150** = 137,80 km/h | |
| Contagiri: | **indica 4000** = 3.800 giri | |
| | **indica 8000** = 7.850 giri | |

Le nostre prove strumentali sono parte Pirelli di Vizzola Ticino e sono svolte il **26/09/88** nelle seguenti condizioni ambientali: temperatura 21°C, umidità **60%**, pressione **1024 mbar**, vento assente.

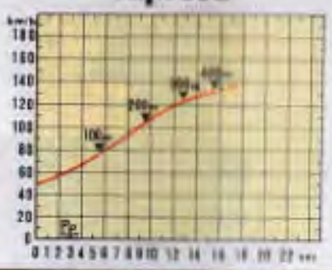
## Accelerazione



| metri | 100 | 200 | 300 | 400 |
|---|---|---|---|---|
| secondi | 5,621 | 8,729 | 11,409 | 13,860 |
| kmh | 103,60 | 128,57 | 144,85 | 152,54 |

*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 Gilera Saturno ha saputo coprire la classica distanza in un tempo sensibilmente inferiore alla Dakota con la quale è imparentata per via del motore. La prestazione della Saturno è ai livelli di una bicilindrica come la Honda NTV 650 o di una mono grosso cubatura come la Suzuki DR BIG 750, certamente più pesanti ma anche ben più potenti. Un assetto particolarmente raccolto, la sezione frontale molto ridotta ed una rapportatura giustamente distanziata hanno permesso l'ottimo risultato.*

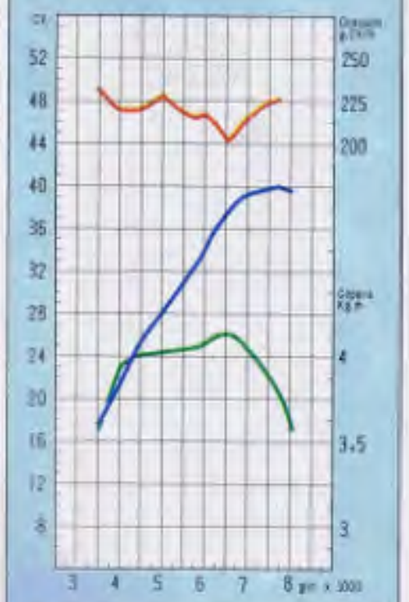
## Ripresa



| metri | 100 | 200 | 300 | 400 |
|---|---|---|---|---|
| secondi | 5,583 | 9,510 | 12,733 | 15,566 |
| kmh | 77,85 | 104,05 | 125,15 | 134,33 |

*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 Saturno ha ottenuto una prestazione altrettanto buona con un tempo ed una velocità finale assai vicini a quelli della Dakota, nonostante la rapportatura finale improntata sul "lungo" per raggiungere una notevole velocità massima. In assoluto il risultato è di valore ed il merito della buona prestazione si deve attribuire al vigoroso tiro del motore ed al peso inferiore di oltre 10 chili rispetto alla sorella enduro.*

## Le analisi del banco




| Rilevamento | Potenza CV/giri | Coppia kgm/giri | Consumo gr/CV/h-giri |
|---|---|---|---|
| Alla ruota | 40,28-7750 | 4,14-6250 | 209-6500 |
| All'albero | 44,17-7750 | 4,54-6250 | 191-6500 |
| Potenza specifica all'albero: CV/lt | | | 89,78 |
| Velocità lineare del pistone: metri/sec. al regime di potenza max | | | 19,12 |
| Pressione media effettiva: kg/cm² al regime di coppia max (all'albero) | | | 11,59 |
| Regime minimo possibile a tutta apertura del gas | | | 3500 |
| Rapporto peso/potenza (alla ruota): kg/CV | | | 3,9 |

*Il grafico e la tabellina simetrizzano 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. La potenza rilevata all'albero è la medesima dichiarata dal costruttore ma ottenuta ad un regime sensibilmente superiore. La coppia è invece inferiore anche se il valore si mantiene praticamente costante su tutto l'arco di utilizzazione del motore. Rispetto al propulsore Dakota/ER c'è un guadagno di ben 4 cavalli, è diminuito il consumo mentre il valore della coppia è praticamente invariato: i miglioramenti sono dovuti all'utilizzo di un carburatore di grosso diametro ed un complesso di scarico più "aperto".*



## Dati anagrafici

**Costruttore:** Gilera Piaggio S.p.A. - Divisione Gilera - Via Cesare Battisti, 68 - 20043 Arcore (MI) - Tel. 039/617841 - Telefax 039/617829 - Telex 330628 Gilera I.

**Denominazione modello:** Saturno 500 Bialbero.

**Data e luogo di presentazione:** 21 novembre 1987, Salone di Milano.

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

**Gamma colori:** rosso Gilera.

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

**Prezzo:** 8.500.000 chiavi in mano.

**Consegna:** 20 giorni.

**CV fiscali:** 8.

**Tassa annua di proprietà:** 28.600 lire.

**Optional disponibili e prezzo IVA compresa:** —.

## Caratteristiche

**Motore:** monocilindrico quattro tempi con cilindro in lega leggera e canna al Gilnisil. Distribuzione doppio albero a camme in testa comandata da cinghia dentata in gomma e quattro valvole inclinate di 15 gradi. Diametro valvole aspirazione 31 mm, scarico 28 mm. Rapporto di compressione 9,6:1. Alesaggio x corsa 92 x 74 = 491,9 cc.

**Accensione:** elettronica Nippondenso con anticipo variabile automatico. Candela Champion A5YG. Limitatore di giri elettronico.

**Carburatore:** Dellorto PHM40VS con diffusore da 40 mm di diametro, getto massimo 138, getto minimo 53, getto avviamento 40, getto pompa di ripresa 38, polverizzatore 265 AB, valvola gas 60, spillo conico K4.

**Raffreddamento:** a liquido permanente con pompa di circolazione. Capacità circuito litri 1,3. Radiatore in alluminio.

**Lubrificazione:** forzata con pompa ad ingranaggi.

**Frizione:** dischi multipli in bagno d'olio con comando meccanico. Sette dischi condotti e otto conduttori.

**Cambio:** cinque rapporti ad ingranaggi sempre in presa ed innesti frontali. Valori rapporti interni: 2,38 in prima, 1,55 in seconda, 1,14 in terza, 0,91 in quarta, 0,76 in quinta.

**Trasmissioni:** primaria ad ingranaggi a denti diritti, rapporto 2,33. Secondaria a catena autolubrificante, rapporto 2,86 (corona 43, pignone 15). Valori totali di trasmissione: 15,85 in prima, 10,32 in seconda, 7,59 in terza, 6,06 in quarta, 5,06 in quinta.

**Telaio:** tubolare a struttura a traliccio con culla aperta. Tubi da 20,25 e 28 mm di diametro con spessore 1,7 mm. Cannotto di sterzo inclinato di 25°30', avancorsa 89,7 mm.

**Sospensioni:** forcella teleidraulica Marzocchi con steli da 40 mm di diametro ed escursione 120 mm. Forcellone posteriore in acciaio stampato e saldato a sezione variabile. Sospensione posteriore Power Drive Gilera con ammortizzatore Marzocchi oleodinamico regolabile nel precarico della molla. Escursione ammortizzatore 50 mm, ruota posteriore 130 mm.

**Ruote e pneumatici:** cerchi Marvic in lega leggera da 3,00-17 ant. e 4,00-17 post. Pneumatici Pirelli radiali MP75 110/70 VR17 ant. e 140/70 VR17 post.

**Freni:** anteriore e posteriore a disco. Brembo anteriore flottante da 300 mm di diametro con pinza fissa, posteriore Grimeca da 240 mm di diametro.

**Impianto elettrico:** tensione impianto 12V, generatore da 180W, batteria Yuasa 12V14Ah, lampada faro ant. 40/45W, lampada posizione 5W, lampada fanale post. 5/21W, lampade segnalatori di direzione 10W, lampade strumenti 2W e 1,2W.

**Dimensioni in (mm):** lunghezza 2030, interasse 1410, larghezza manubrio 910, larghezza pedane 360, altezza manubrio 900, altezza sella 790, altezza pedane 360, altezza minima da terra 220.

## Rifornimenti

**Distribuzione:** gioco di funzionamento a freddo: aspirazione 0,05 mm, scarico 0,10 mm.

**Accensione:** anticipo fisso 7°, anticipo massimo 37° a 4.500 giri. Distanza fra gli elettrodi candela 0,6-0,7 mm. Fusibile da 15A.

**Alimentazione:** carburante tipo super, capacità serbatoio litri 19 di cui 2,5 di riserva.

**Carburatore:** vite aria aperta di un giro più mezzo, spillo alla seconda tacca. Filtro aria in spugna sintetica rigenerabile da pulire ogni 4.000 km.

**Lubrificazione:** capacità coppa litri 2 di olio Agip 15W40 oppure Agip Sint 2000 da sostituirsi ogni 4.000 km. Sostituzione filtro olio ogni 8.000 km.

**Forcella:** capacità olio per stelo 0,31 litri di olio AgipArnica 46 con sostituzione ogni 12.000 km.

**Pneumatici:** pressione di gonfiaggio 2,1 ant. e 2,3 post.

## Costo ricambi

*(IVA compresa)*

Testa L. **586.500**, valvola aspirazione L. **13.150**, valvola scarico L. **25.970**, carburatore L. **101.290**, filtro olio L. **8.800**, cinghia distribuzione L. **17.710**, cilindro L. **294.000**, pistone completo di segmenti L. **83.210**, biella L. **174.300**, albero motore L. **304.220**, pacco frizione L. **50.520**, marmitta L. **259.700**, pignone L. **19.200**, corona L. **30.640**, catena L. **101.020**, batteria L. **75.370**, faro ant. L. **50.600**, lampeggiatore L. **16.330**, specchietto L. **24.490**, telaio L. **215.560**, forcella L. **501.490**, forcellone L. **101.180**, ammortizzatore L. **128.480**, cerchio ant. L. **363.300**, cerchio post. L. **333.500**, leva freno L. **17.940**, leva frizione L. **17.940**, pedale cambio L. **28.300**, pedale freno L. **18.550**, pedana poggiapiedi L. **4.140**, cavo frizione L. **9.230**, tubo olio freno ant. L. **45.960**, post. L. **30.740**, contagiri L. **139.290**, cavo contagiri L. **12.320**, contachilometri L. **157.410**, cavo contachilometri L. **16.330**, coppia pastiglie L. **20.580**, serbatoio L. **255.150**, sella L. **61.590**, parafanghi ant. L. **51.790**, post. L. **8.800**.

## Dati dichiarati

| |
|---|
| Potenza massima: **44 CV a 7.000 giri** |
| Coppia massima: **4,7 kgm a 6.000 giri** |
| Velocità massima: **oltre 180 km/h** |
| Tempo sui 400 metri da fermo e velocità di uscita: **n.d.** |
| Consumo: **25,6 km/litro norme CUNA** |
| Peso: **145 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 catene Regina, olio Castrol e banchi dinamometrici Borghi e Saveri tipo FA 50/30 e FA 200/30. 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. Trattasi nell'insieme di informazioni fondamentali per un completo giudizio sulla moto in esame.**

## Pregi

Estetica aggressiva e corsaiola ma anche "romantica"
Motore grintoso e personale
Prestazioni brillanti
Stabilità
Maneggevolezza

## Difetti

Pneumatici poco adatti al tipo di moto
Elevata escursione cambio
Protezione marmitta poco estesa
Vibrazioni
Cavalletto laterale poco stabile

## Inconvenienti durante la prova

Rottura lampada fanale anteriore

## Commento sul prezzo

*(8.500.000 IVA compresa)*

È indubbiamente elevato ma è giustificato dalla qualità dei componenti adottati, dalla finitura accurata e dal montaggio realizzato completamente a mano. C'è inoltre da considerare l'assoluta esclusività del mezzo.