MOTO SPRINT

ESCLUSIVO

ECCO LAWSON SULLA HONDA 1989

PROVA TOTALE GILERA XR-T 350

SETTIMANALE - N. 4 (618)
Anno XIV - 25/31 gennaio 1989
L. 2.500
Sped. in abb. post. gr. II/70

 di **CLAUDIO BRAGLIA** / Foto **GHEO**

LA CIVETT

■ SORELLA MINORE DELLA XR-T 600, LA GILERA 350 VIENE PROPOSTA IN UNA AZZECCATA VESTE CROMATICA CHE ESALTA IL VALORE DELLE SUE LINEE IMPONENTI, MA ELEGANTI. COME È RICHIESTO DALL'UTENZA LA ENDURO DI ARCORE È RICCAMENTE CARENATA E NON MANCA NEMMENO IL GRINTOSO «BECCO» ANTERIORE ■

GILERA XR-T 350 ■ «BECCO» ANTERIORE E DOPPIO FARO, QUESTE LE NOTE CARATTERISTICHE DI UNA VALIDA E IMPONENTE TUTTOTERRENO BEN RIFINITA

C'È CHI DICE che la categoria delle 350, come è già successo nei gran premi, per selezione naturale sia destinata mestamente a morire. Ma c'è in compenso chi giura che questa classica cilindrata, che in passato ci ha regalato gloriosi modelli dal notevole successo commerciale non morirà mai perché è potenzialmente l'unica con le basi adatte per interpretare il concetto di vera media cilindrata agile, leggera e facile da guidare. Certo in passato le «tre e mezzo» venivano concepite veramente come motoleggere, mentre in questi ultimi anni, soprattutto in Italia si è teso, per abbattere i costi, ad utilizzare la stessa base meccanica sovralesandola (anche fino a 600-650 cm³), per allargare le possibilità di vendita.

Nel nostro Paese, le 350 hanno goduto momenti di gloria forse immeritata grazie alla famigerata legge «1793» che limitava fino al compimento del ventunesimo anno di età l'accesso alle moto di cilindrata superiore ai 350 cm³, per cui caduta ora questa «tutela di legge», si preannunciano tempi duri per la categoria, soprattutto se cadrà, in vista delle «Nazioni Unite d'Europa», anche l'ultimo baluardo difensivo dell'IVA ridotta. Quale futuro dunque per le 350? Tutt'altro che roseo se continueranno ad essere concepite come versioni minori dei più brillanti modelli da 500-650 cm³, e quindi con prestazioni ed agilità mortificate dal surdimensionamento strutturale. Per il momento, in attesa magari del ritorno a proposte furbe, equilibrate, leg-

SEGUE A PAG. 78

gere ed economiche, soprattutto nella categoria enduro, vengono comunque ancora proposte macchine interessanti come la Gilera 350 XR-T che gode della positiva immagine, nonché dello stesso equipaggiamento, della sontuosa versione da 600 cm³ e che per questo può contare su doti di affidabilità notevoli visto che ogni componente è stato pensato e strutturato per sopportare gli stress di prestazioni ben superiori. Certo le prestazioni giocoforza inferiori generate dal suo pur raffinato monocilindrico a quattro tempi raffreddato a liquido, hanno il loro daffare per gestire un peso ed una struttura ed un peso da maxi enduro, ma non va dimenticato che la sua coppia — meno brutale di quella della sorella maggiore — sarà fonte di minori difficoltà e soggezioni per i motociclisti dell'ultima leva, che verranno anche confortati dal piccolo, ma non trascurabile risparmio nella quota di commercializzazione (circa 800.000 lire) dovuta alla minore aliquota IVA.

LINEA - Anche se per esperienza lo abbiamo già verificato più volte, continuiamo tuttavia a sorprenderci del peso che riveste la veste cromatica nel bilancio dell'efficacia dello styling di una moto. L'opportuna distribuzione delle porzioni di differente colore per assecondare la distribuzione delle masse, dei logo e delle decorazioni, ed infine delle filettature per sottolineare la morbidezza delle forme, sono talvolta in grado di porre rimedio anche a linee magari poco armoniche. Un chiaro esempio dei positivi effetti di una livrea azzeccata è la Gilera XR-T che nella versione da 600 cm³, proposta in uniforme azzurra e bianca non ci aveva completamente convinti anche se originale e di linee moderne, ma è bastato avere fra le mani la versione da 350 cm³, in vivacissima livrea rossa e bianca, filettata graziosamente in giallo, per apprezzare maggiormente il suo personale design.

Caratterizzata da un voluminoso gruppo serbatoio/convogliatori e ben continuata posteriormente da eleganti fiancate che terminano in un riuscito codino prismatico, la XR-T 350 continua a non convincerci per le abbondanti dimensioni, per il «muso da civetta» (con tanto di occhioni sgranati dovuti al doppio gruppo ottico), accentuato dalla presenza del corto «becco» del cupolino (ispirato alla Suzuki Big), e per l'avantreno poco evidenziato.

FINITURE - Si potrà obbiettare che costa come una tre e mezzo enduro bicilindrica questa Gilera, e che è anche la più cara mono della sua categoria, ma è anche vero che nessun'altra concorrente offre dimensioni altrettanto ospitali, ed una dotazione tecnica ed un equipaggiamento così sontuosi. Molto ben costruita, assemblata e soprattutto verniciata, anche ad un esame approfondito non offre il fianco ad eccessive critiche, e conferma che, essendo trattata come la stessa ammiraglia da 600 cm³, gode di una elevata cura costruttiva. Citiamo ad esempio il bel portapacchi integrato col maniglione di áppiglio, rivestito di foam poliuretanico, il capace paracarter in ABS che assolve anche alla funzione estetica di parziale carenatura del motore, il grintoso silenziatore racing, il raffinato tappo del serbatoio a bocchettone aeronautico, gli indicatori di direzione anteriori armonicamente incassati nella struttura del cupolino, per non dimenticare la bella sella a sganciamento rapido, che però, per essere perfetta, meriterebbe una serratura e maggiore spazio fra ganci e fiancatine.

Non mancano inoltre graziose soluzioni come la doppia protezione al disco posteriore (che contrasta con l'assoluta mancanza di paradisco anteriore), la griglietta sul gruppo ottico posteriore e la fine protezione anstiscottatura sul terminale di scarico, mentre di criticabile c'è la scarsa valorizzazione dei cerchi (di aspetto un po' povero e di spessore così ridotto da «scomparire» rispetto alla massa della macchina), la scarsa efficacia dei parasassi al manubrio, l'eccessivo numero di chiavi e serrature e la non eclatante illuminazione fornita dal doppio gruppo ottico anteriore a sezione quadrangolare.

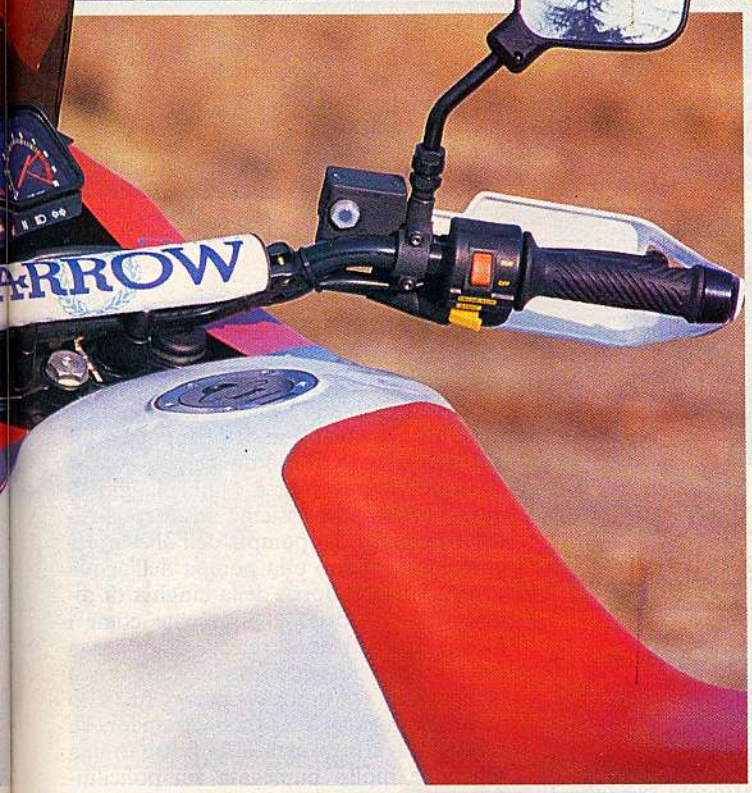
COMANDI - Di ottimo livello i comandi al manubrio che offrono leve ben conformate, acceleratore scorrevole ed ottimi blocchetti elettrici Cev con disposizione classica. Le manopole risultano stancanti se impugnate senza guanti, mentre il comando dello starter è a braccialetto, disposto sull'estremità sinistra del manubrio. Dal quadro di contatto si può attivare anche il bloccasterzo mentre stona un po', su di una macchina di questo livello, il vetusto rubinetto del carburante.

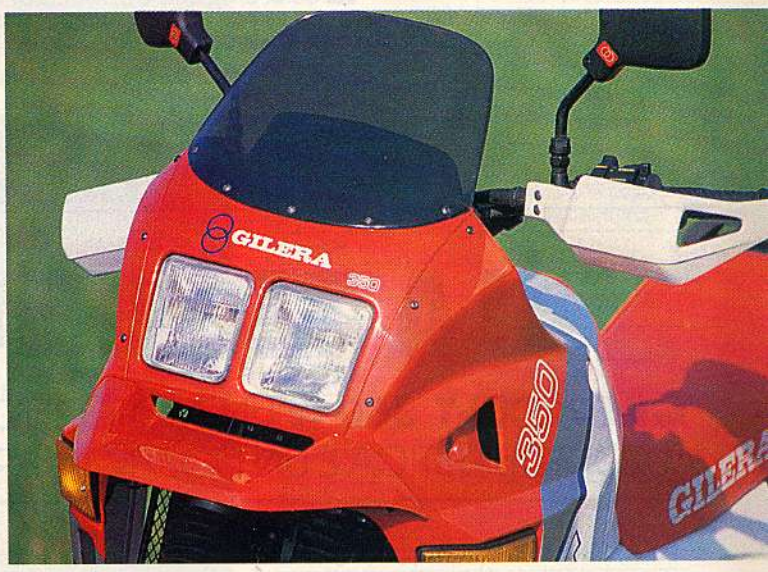
Si rileva anche una elevata cura nei comandi a pedale: le pedane del pilota, supportate elasticamente, sono a dente di sega con inserto in gomma asportabile, mentre quelle del passeggero sono ancorate a belle piastre in lega leggera. Le leve del freno e del cambio convincono per il buon posizionamento e per la testa snodata che evita rotture in caso di caduta, ma si dimostrano povere nella realizzazione ed effettivamente deboli, visto che si curvano e si piegano (come succede anche alle pedane del pilota) con l'uso «maschio» nell'utilizzazione sportiva con stivali da fuoristrada. La stampella laterale è comoda da abbassare e dotata di allarme acustico di sicurezza.

STRUMENTAZIONE - Il cruscotto della XR-T rappresenta quanto di meglio si possa pretendere da una moto di questa categoria per completezza ed efficienza. Diviso in due sezioni a sviluppo pentagonale, troviamo tachimetro ed indicatore del livello carburante sulla sinistra, e contagiri accoppiato al termometro del liquido refrigerante sulla destra. Sotto sono allineate cinque spie luminose.

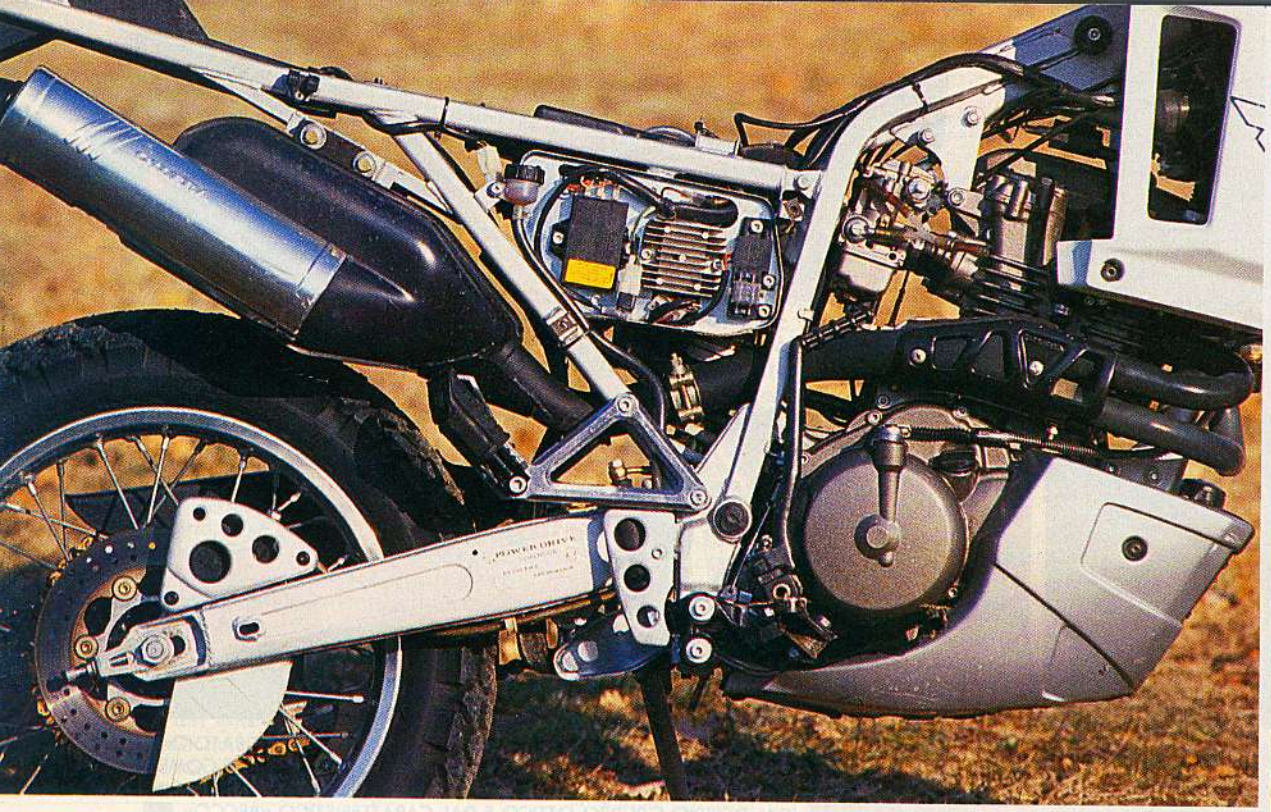
La resa estetica del complesso è ottima, ma la leggibilità migliorabile. In compenso la stabilità degli indici è buona, ma la precisione lascia a desiderare. □

CARATTERIZZATA DA UN VOLUMINOSO GRUPPO SERBATOIO-CONVOGLIATORI D'ARIA, LA GILERA XR-T 350 È IMPONENTE COME PIACE AI GIOVANI. MOLTO RIUSCITA LA PARTE ANTERIORE, RESA PIÙ GRINTOSA DAL DOPPIO GRUPPO OTTICO E DAL CARATTERISTICO «BECCO»





IN BASSO IL RIUSCITO CODINO CON IL FANALE RIPARATO DA UNA GRIGLIA. MOLTO RAFFINATO ANCHE IL PORTAPACCHI CHE INCORPORA ANCHE IL MANIGLIONE PER IL PASSEGGERO. LO SCARICO È «RACCHIUSO» DA UNA RIUSCITA PROTEZIONE ANTISCOTTATURA



■ SU DI UN TELAIO DOPPIA CULLA APERTA IN TUBI D'ACCIAIO AD ALTA RESISTENZA A SEZIONE QUADRA E RETTANGOLARE RINFORZATO DA FAZZOLETTI DI LAMIERA, LA XR-T 350 MONTA UN MODERNO MOTORE MONOCILINDRICO A QUATTRO TEMPI CON RAFFREDDAMENTO A LIQUIDO E DISTRIBUZIONE A DOPPIO ALBERO A CAMME IN TESTA CON QUATTRO VALVOLE ■

LA CIVETTA

LA TECNICA

GILERA XR-T 350 ■ UN MOTORE DI SCUOLA AUTOMOBILISTICA E UN DOPPIO CARBURATORE

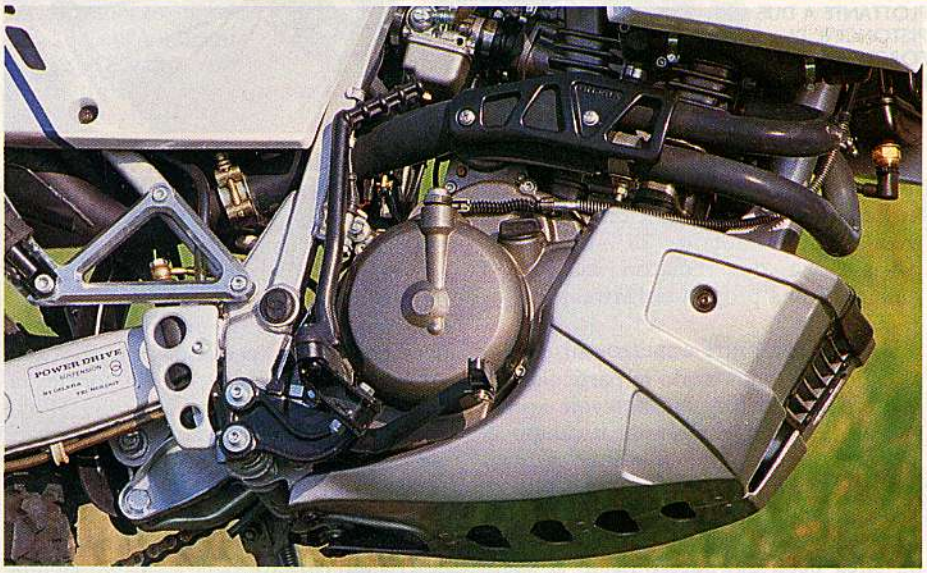
PER REALIZZARE questa grintosa enduro la Gilera ha utilizzato il noto monocilindrico a quattro tempi raffreddato a liquido apparso nell'estate del 1986 sulle Dakota 350 e 500 (e che successivamente, per la XR-T 600 e per la recentissima RC 600, è stato realizzato anche nella versione di 560 cm³). Si tratta di una modernissima unità motrice con distribuzione a doppio albero a camme in testa, quattro valvole e camera di combustione a tetto con candela centrale.

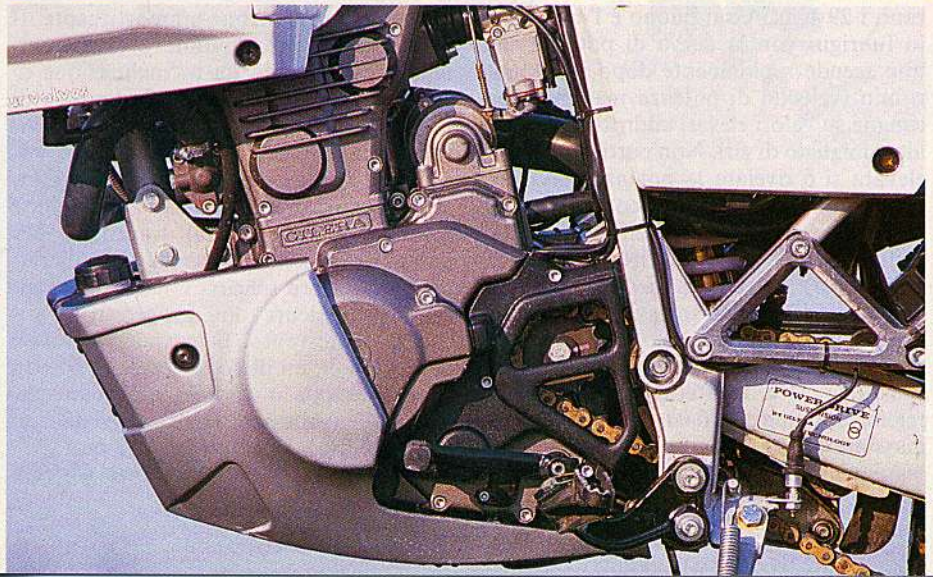
I due alberi a camme vengono azionati da una cinghia dentata posta sul lato sinistro del motore che provvede anche a comandare la pompa dell'acqua, alloggiata direttamente nella fusione del cilindro. Gli eccentrici muovono le valvole agendo su dei bilancieri a dito dotati di pattino con riporto di cromo e di registro filettato per la regolazione del gioco. Una particolarità interessante consiste nell'adozione di condotti individuali (ce n'è infatti uno singolo per ogni valvola); alla testata stessa sono pertanto collegati due carburatori e due tubi di scarico. Le valvole sono inclinate di soli 30° e questo ha consentito di ottenere una camera di combustione particolarmente raccolta. Il diametro delle valvole di aspirazione è 29 mm e quello delle valvole di scarico 26,5 mm. Le guide (in ghisa) e le sedi (in acciaio) delle valvole sono installate nella testa con interferenza.

Il cilindro è del tipo con canna integrale e riporto al nichel-carburo di silicio. Al suo interno è alloggiato, con un gioco diametrale di montaggio di quattro centesimi di millimetro un pistone in lega di alluminio ad elevato tenore di silicio munito di ampie sfiancature laterali di alleggerimento, con il cielo quasi perfettamente piano (sono comunque ben accennati gli incavi in corrispondenza dei funghi delle valvole). Questo pistone, dotato di due segmenti di tenuta (di altezza assai ridotta) e di un raschiaolio a feritoie, viene collegato alla biella da uno spinotto flottante vincolato assialmente da due anelli di ritegno in filo di acciaio.

Molto interessante è l'imbiellaggio di questa moto che, assieme ad altre particolarità come la pompa dell'olio a ingranaggio interno e la pompa dell'acqua comandata dal dorso della cinghia di distribuzione, mostra chiaramente come i progettisti abbiano sentito l'influenza della scuola automobilistica. L'albero a gomito è infatti in un sol pezzo, fucinato in acciaio legato, e lavora interamente su cuscinetti a strisciamento. Si tratta di una soluzione molto impiegata sui policilindrici ma che costituisce una autentica rarità nel campo dei «mono». Grazie ad essa è possibile disporre di un albero molto rigido (i perni di banco, di diametro molto rilevante si «ricoprono» abbondantemente con quello di biella, cosa impossibile se si impiega un albero di tipo composito). I due cuscinetti di banco sono costituiti da grosse bronzine anulari installate con forzamento nei loro alloggiamenti. La biella lavora sul perno di manovella dell'albero tramite interposizione di un cuscinetto a guscio sottile che, come la testa della biella stessa (il cui cappello viene fissato da due bulloni che ne assicurano anche il corretto posizionamento), è diviso in due parti. La tra-

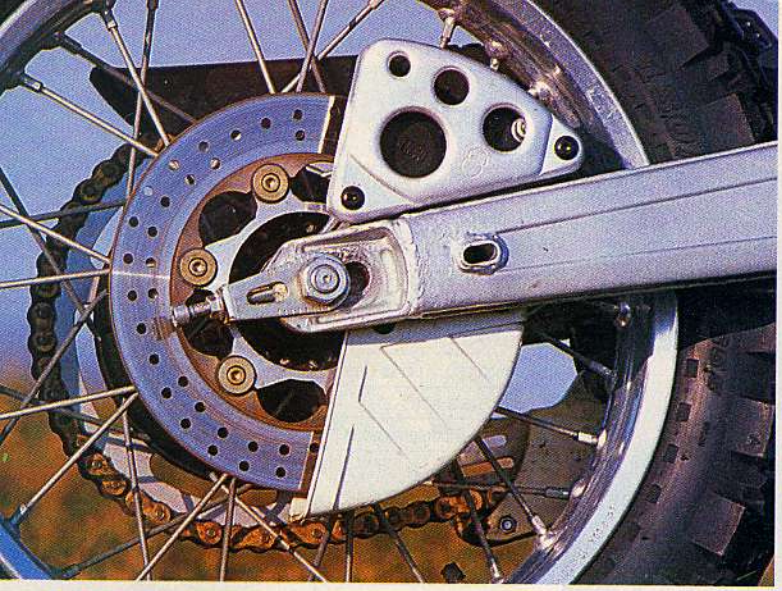
SEGUE A PAG. 82

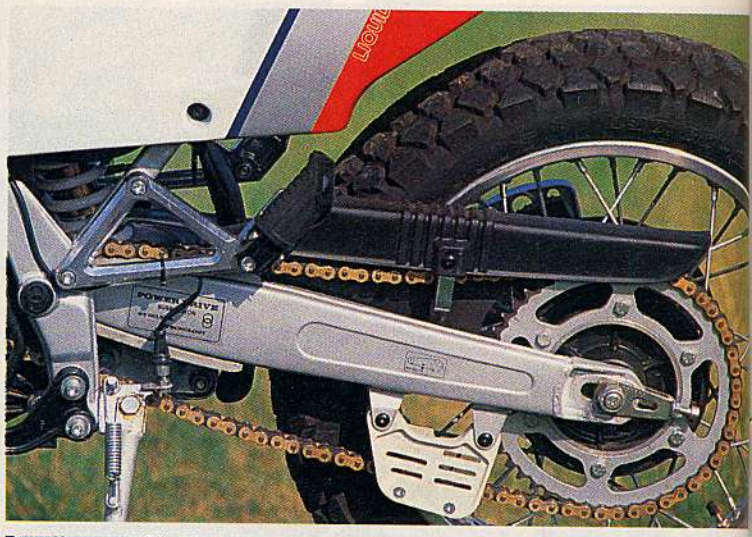


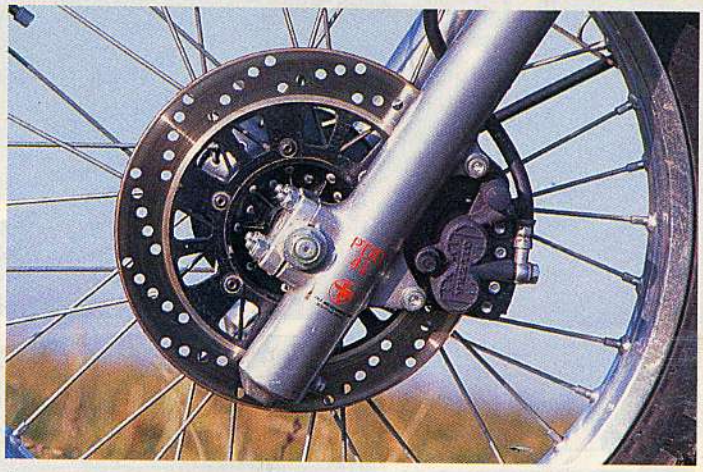


SCHEDA TECNICA

Motore	a quattro tempi
Cilindri	uno
Distribuzione	bialbero (cinghia)
Numero valvole per cilindro	quattro
Raffreddamento	acqua
Alesaggio e corsa (mm)	80x69,4
Cilindrata (cm³)	348,8
Rapp. di compressione	9,5
Diagramma di distribuzione	Scarico A. 44° C. 9° Aspirazione A. 15° C. 41°
Carburatore	2 Dellorto PHBL 25 F
Lubrificazione (pompa)	carter umido (ingranaggio interno)
Capacità serbatoio olio (litri)	2,2
Accensione	elettronica a scarica capacitiva
Impianto elettrico	a12V (alternatore da 180W)
Candela	Champion A5YC
Avviamento	a pedale e elettrico
Trasmissione primaria	ingranaggi
Trasmissione finale	catena
Frizione/tipo (comando)	multidisco in bagno d'olio (meccanico)
N. marce	5
Rapporto 1.	2,380
Rapporto 2.	1,550
Rapporto 3.	1,142
Rapporto 4.	1,095
Rapporto 5.	0,760
Telaio	in tubi, a culla aperta
Sospensione anteriore	forcella telescopica
Escursione (mm)	250
Sospensione posteriore	forcellone oscillante con monoammortizzatore
Escursione (mm)	220
Ruote	A raggi Pneum: Ant. 90/90-21 Post. 130/80-17
Freno anteriore (mm∅)	disco (260)
Freno post. (mm∅)	disco (230)
Lunghezza (mm)	2240
Larghezza (mm)	890
Altezza (mm)	1200
Interasse (mm)	1480
Altezza sella (mm)	900
Luce a terra (mm)	320
Peso a secco (kg)	147
Capacità serbatoio (litri/riserva)	20 (2,5)
Prezzo (Lit)	6.595.000







BEN «ISOLATO» DA UNA DOPPIA PROTEZIONE, AL RETROTRENO C'È UN DISCO DA 230 MM ∅ CON PINZA A DOPPIO PISTONCINO. COMPLETAMENTE SCOPERTO È INVECE QUELLO MONTATO ALL'AVANTRENO CHE HA UN DIAMETRO DI 260 MM CON PINZA FLOTTANTE A DUE PISTONCINI. LA FORCELLA HA STELI DA BEN 41 MM ∅

smissione primaria, a ingranaggi a denti dritti è posta sula lato destro ed aziona una frizione a dischi multipli in bagno d'olio. Una coppia di ingranaggi posta dallo stesso lato provvede ad azionare l'albero ausiliario di equilibratura che ruota su due cuscinetti volventi ed è alloggiato nella parte superiore del basamento, subito dietro il piano d'appoggio del cilindro. All'altra estremità dell'albero motore sono posti la puleggia dentata per la cinghia di distribuzione e il rotore dell'alternatore.

Il cambio a cinque rapporti è in cascata, con ingranaggi sempre in presa e denti di innesto frontali. Il basamento si «apre» secondo un piano verticale. Molto interessante è il sistema di lubrificazione a carter «umido», con pompa a ingranaggio interno (è l'unica attualmente impiegata in campo motociclistico) di rilevante diametro ma di ridotto spessore che viene azionata tramite un grano di trascinamento dalla corona dentata della trasmissione primaria (che è collegata alla campana della frizione per mezzo di una serie di molle parastrappi). La portata di questa pompa, con il motore in funzione al regime di potenza massima, è di ben 10 litri al minuto. All'alimentazione del motore provvedono due carburatori Dellorto PHBL 25 F (uno per ogni condotto di aspirazione). L'accensione è assicurata da un impianto elettronico Nippondenso a scarica capacitiva ad anticipo variabile (da un minimo di 7° prima del PMS ad un massimo di 30°). Il circuito di raffreddamento, dotato di termostato by-pass, ha due radiatori, ciascuno è munito di una propria elettroventola.

BANCO - Il «tre e mezzo» di Arcore al banco ha avuto modo in particolare di mettere in evidenza una notevole «generosità» per quanto riguarda il campo di utilizzazione e quindi il «tiro» ai medi regimi. Da 3700 a 7900 giri/min la coppia si mantiene al di sopra dei 24 Nm; l'autentica «birra» comunque si ha a partire da circa 6000 giri/min, quando si superano i 29 Nm. Assai buono è l'«allungo» in fuorigiri con la curva di potenza che non scende rapidamente dopo i 7300 giri/min (velocità di potenza massima) ma rimane su valori elevati addirittura per un altro migliaio di giri! Non particolarmente elevata si è rivelata la potenza specifica, comunque più che buona con i suo 61,0 kW/litro; è noto ad ogni modo che nelle enduro va previlegiato il tiro (e quindi la guidabilità). La velocità media del pistone al regime di potenza massima raggiunge i 16,89 m/s. Senza dubbio elevati per un propulsore da enduro sono i valori che la Pressione Media Effettiva raggiunge ai regimi di potenza (10,04 bar) e di coppia massima (10,56 bar), ad indicare il conseguimento di ottimi rendimenti.

CICLISTICA - La Gilera XR-T è dotata di un telaio a culla aperta in tubi di acciaio ad alta resistenza a sezione quadra e rettangolare con «fazzoletti» di rinforzo in lamiera. La struttura viene chiusa inferiormente dal basamento del propulsore (che funge quindi da membro stressato) ed è completata posteriormente da una doppia triangolatura, che supporta la sella, all'interno della quale sono alloggiati la scatola del filtro dell'aria, la batteria e altri organi accessori.

La sospensione anteriore è a forcella telescopica idraulica con perno avanzato, steli da ben 41 mm di diametro, ponticello di irrigidimento tra i due steli e possibilità di regolare la funzione ammortizzante. Il cannotto di sterzo, munito di due cuscinetti a rulli conici, ha un'inclinazione di 29°. Il forcellone oscillante in lamiera di acciaio scatolata ha i bracci con una interessante conformazione a sezione variabile. L'unico elemento molleggiante/ammortizzante, collocato in posizione centrale, è collegato al forcellone per mezzo di un sistema di leveraggi realizzati secondo il noto schema Gilera «Pro-Drive», che assicura una progressività variabile d'intervento. Il sistema frenante è composto da un disco da 260 mm ∅ con pinza flottante a doppio pistoncino parallelo all'avantreno. Dietro troviamo un secondo disco (flottante) di 230 mm ∅.

Massimo Clarke

SU STRADA

GILERA XR-T 350 ■ IMPONENTE, MA ANCHE AGILE E CON TANTA COPPIA. CONSUMA POCO

POSIZIONE DI GUIDA - Dimensionata come le top enduro, la XR-T 350 offre una posizione di guida regale e confortevole, adatta a lunghe percorrenze senza precoce stress. Ideale nell'impiego stradale, ci si siede piuttosto in alto, con le gambe ben distese sulle pedane centrate ed il busto mantenuto ben eretto dal corretto dislivello fra il posto guida ed il largo manubrio. La sella è però mal raccordata nella confluenza col serbatoio e questo disturba gli spostamenti e la fluidità della guida, anche considerando che il serbatoio di dimensioni africane impedisce di trovare la giusta collocazione e limita soprattutto l'avanzamento ai piloti di maggior statura, le cui ginocchia vanno inevitabilmente a cozzare contro gli spigoli delle svasature sui fianchi del serbatoio.

Il passeggero ha a disposizione uno spazio esiguo soprattutto posteriormente, e si trova infastidito dalla sella dura, dal volume delle fiancate e dalle pedane alte.

COMFORT - Siamo veramente al massimo tanto che nel comfort di marcia la Gilera XR-T compete anche con le più sontuose granturismo. Innanzitutto la taratura delle sospensioni risulta ottimale, soprattutto per la morbidezza della prima fase della escursione, che le rende puntuali filtri delle asperità e trasforma il fondo in un velluto, pur senza compromettere eccessivamente il controllo dell'assetto, in secondo ordine per la facilità di guida e lo scarso impegno che richiede, in una misura che non sembrerebbe patrimonio di una macchina così generosamente dimensionata, anche se sui percorsi stretti, soprattutto fuoristrada, si farebbe particolarmente apprezzare un raggio di sterzo più contenuto. Ed in terza e non conclusiva istanza per la buona protezione aerodinamica che, a patto di stare ben centrati in sella, permette di correre per ore (tanto il motore, surdimensionato com'è, non ne soffre) alla massima velocità, anche sedendo a busto praticamente eretto e senza stress.

Le vibrazioni non sono mai veramente fastidiose (a differenza della sorella maggiore): sono avvertibili su manubrio, sella e soprattutto pedane, e presentano una poco piacevole tendenza ad indurre risonanze nelle numerose componenti della carrozzeria.

MOTORE - Soprattutto nella raffinatezza meccanica la XR-T non ha uguali, ma a differenza di quello che si potrebbe supporre, in questo caso la sofisticata filosofia di progetto, la distribuzione bialbero ed il raffreddamento a

SEGUE A PAG. 84

liquido non significano univocamente prestazioni record, ma soprattutto una assoluta costanza di rendimento nonché un'affidabilità a prova di bomba. Di temperamento sornione, sa al momento anche sfoderare gli artigli, e soprattutto ha la sua carta migliore nella regolarità di erogazione tipica di motori di superiore cilindrata.

Pronto di avviamento anche in rigide condizioni ambientali, il raffinato mono Gilera richiede un opportuno riscaldamento prima di raggiungere la temperatura ottimale di esercizio, e soprattutto è silenziosissimo di scarico e di meccanica.

EROGAZIONE - Se la confrontiamo con quella della sorella maggiore, la curva di erogazione della XR-T 350 risulta più appuntita e spostata verso l'alto, ma se la paragoniamo alle concorrenti dirette, noteremo un andamento decisamente regolare senza i picchi caratteristici delle unità più spremute. Il surdimensionamento dei vari componenti giova anche a questo e soprattutto il raffreddamento a liquido garantisce costanza di rendimento, stabili condizioni termiche di funzionamento e lunga vita al propulsore.

In basso è decisamente «rotondo» e sa riprendere da poco più di 31 km/h corrispondenti a poco più di 1500 giri (!) nel rapporto più lungo, anche se non manca qualche strappo se si apre troppo l'acceleratore. Basta superare i 2500-3000 giri per verificare come si regolarizza ed acquisisce una sostanza davvero rara a trovarsi su di un mono a quattro tempi di tale cilindrata. La successiva progressione è costante sino alla potenza massima, anche se in generale si avverte che il motore rende il meglio se lo si mantiene oltre i 6000 giri. In allungo ci si spinge con soddisfazione fino ad 8000 giri di strumento, ma non è nemmeno conveniente, se non per soddisfare la curiosità, arrivare agli 8500 giri di intervento del limitatore.

Sul banco ci è stato possibile effettuare letture col monocilindrico Gilera a partire da soli 2500 giri a gas spalancato e come si vede dal grafico la coppia si fa prossima ai suoi valori massimi già attorno ai 5800 giri fino ad almeno 7600 giri: tale arco include la punta di coppia di 3,03 kgm a 6400 giri, e la potenza massima di 28,99 CV a 7300 giri. Si tratta di valori medi per la categoria, un pelo migliori di quelli che a suo tempo abbiamo misurato per la Dakota 350.

VELOCITÀ - L'aumento di peso e dimensioni non ha compromesso le prestazioni della media enduro Gilera che anzi ha saputo migliorare di oltre 1 km/h il precedente limite della Dakota, rag-

giungendo i 143,6 km/h. Si tratta di una prestazione media per la categoria che in compenso viene raggiunta in spazi brevi (poco più di 1200 metri) e può essere mantenuta, limiti permettendo, indefinitamente senza stress per il motore che ruota attorno ai 7350 giri effettivi, cioè praticamente al regime di potenza massima.

RIPRESA - L'allungamento del rapporto finale rispetto alla vecchia Dakota (che raggiungeva la sua velocità di punta a circa 7800-7900 giri effettivi, cioè poco più di 8100 giri di strumento), ha compromesso le possibilità di ripresa dai bassissimi regimi mortificando coi crudi numeri quelle che invece sono caratteristiche di coppia in basso ai vertici della categoria. Il tempo di 17"1 sui 400 metri da 50 km/h in quinta è modesto, come pure i 12"2 per passare da 50 a 100 km/h, ma il vigore è molto più soddisfacente sul piano qualitativo partendo dalle velocità superiori.

ACCELERAZIONE - Anche se alcune fra le più brillanti ottavo di litro enduro sono ormai in grado di prodursi su tempi analoghi, i 15"88 impiegati a coprire i quattrocento metri da fermo (d'altronde col peso che si ritrova e la lunghezza della trasmissione finale davvero non vediamo come avrebbe potuto fare di meglio) con velocità di uscita di oltre 125 km/h e gli 8"5 per passare da 0 a 100 km/h, sono comunque prestazioni dignitose: dopotutto non va dimenticato che sono analoghe a quelle ottenibili dalle più celebrate vetture da 2 litri sportive.

CONSUMO - Anche questa recente versione conferma le eccellenti prestazioni nel campo dei consumi del monocilindrico Gilera in edizione minima. Siamo ai vertici della categoria soprattutto nelle prove in souplesse (nella extraurbana e nella ER ha saputo addirittura fare meglio della precedente versione nonostante l'aumento di peso), mentre sugli altri percorsi tipo e nelle prove a velocità costante ha ritornato però valori lievemente peggiori della prima Dakota, con una percorrenza media di 20-21 km/litro, 18,4 km/litro in autostrada, ed una tendenza ad «alzare il gomito» eccedendo con la manetta, tanto che nell'impiego al limite scende addirittura in prossimità del muro dei 12 km/litro.

Sempre contenuto il consumo di lubrificante, con 100 cm^3 ogni 1000 km, mentre per l'usura delle coperture, le ottime Dunlop K 750, si collocano su valori medi; con quella anteriore (spessore da nuova circa 7 mm) si dovrebbero coprire circa 5000 km, mentre con quella posteriore (spessore da nuova 10 mm) si dovrebbe arrivare a 3500 km.

FRIZIONE - Rispetto a quella della sorella maggiore, la frizione della 350 richiede un minor carico per il disinnesto, ed inoltre è più dolce e modulabile, risultando afflitta in minor misura da quella fastidiosa tendenza a strappare tipica della XR-T 600 nelle partenze allo sprint. L'unico problema riguarda una certa tendenza ad appannare la nettezza dello «stacco» quando la si stressa a fondo.

CAMBIO E TRASMISSIONE - Il cambio è veloce e preciso, sicuro negli innesti e col solo difettuccio di irruvidirsi a caldo, pur senza per questo compromettere le sue ottime caratteristiche. La spaziatura in origine buona, con l'allungamento della rapportatura finale si è vista amplificare la sensazione di «buco» nel passaggio tra terza e quarta. Ineccepibile infine la trasmissione, scevra dall'acquisizione di giochi anche dopo migliaia di chilometri.

GUIDA - Anche se il peso è aumentato ed addirittura pure l'interasse è cresciuto rispetto alla Dakota, la XR-T risulta enormemente più equilibrata, a punto di assetto, manovrabile e di minore impegno anche spingendo a fondo: non è solo una sensazione (anche la precedente versione dava l'impressione di elevata manovrabilità) visto che il responso degli strumenti nelle prove di slalom parlano di un miglioramento medio dell'ordine del mezzo secondo! Un abisso, visto che si parla di macchine con la stessa base meccanica e ciclistica. Certo bisogna impugnarla di forza e lavorare di braccia ma non è mai cosa stressante: l'ampio manubrio aiuta moltissimo e la ciclistica trasmette tanta sicurezza.

Alle basse velocità lo sterzo risulta pesantino, ma riacquista progressivamente equilibrio mano a mano che la velocità aumenta per diventare un impagabile attendibile timone della direzione. In generale la XR-T richiede un certo sforzo per essere inserita in curva, e si dimostra un pelo carente rispetto alla più potente 600 per l'impossibilità di intervenire convenientemente col motore per correggere o «sostenere» le traiettorie a causa della relativamente modesta risposta all'apertura dell'acceleratore.

STABILITÀ - Le minori prestazioni caratteristiche della 350, garantiscono in compenso minori situazioni critiche per la ciclistica e soprattutto a poco più dei 143 km/h della velocità massima, non si manifesta la minima leggerezza e sensibilità di avantreno al fondo con le conseguenti lievi oscillazioni di sterzo che affliggono invece la 600. Soprattutto si apprezza la coerenza di assetto e la bontà della geometria di sterzo ad alta velocità sullo sconnesso, anche affrontando brillantemente lunghi tratti sconnessi. Su strada, confortata dalle eccellenti coperture Dunlop K 750, permette pieghe da capogiro (e addirittura tanta sensibilità su fondo bagnato o a scarsa aderenza) al limite dello strisciamento delle pedane (che sono invero piuttosto larghe), sempre bene assecondata anche sul veloce dalla ottimale taratura delle sospensioni, che però accusano limiti di freno idraulico fuoristrada, ove incassano duri fondocorsa (oltre 180 kg sullo sterrato non sono uno scherzo...), che vengono immancabilmente trasmessi alla ciclistica se si impiega la XR-T in maniera troppo sportiva, dunque al di fuori dei contorni della filosofia in ossequio alla quale è stata concepita.

Bene invece nella pratica fuoristradistica diciamo turistica, soprattutto sullo sterrato compatto ove grazie alla attendibilità di quel timone direzionale che è l'avantreno si può tranquillamente viaggiare a manetta spalancata in sicurezza. Le Dunlop K 750 superano brillantemente la maggioranza delle prove, ma si arenano letteralmente nella sabbia e su fondo pesante.

FRENI - Dopo un lungo periodo di rodaggio, l'impianto frenante migliora quello che agli inizi sembra un rendimento scarsino. Gli spazi di arresto si fanno soddisfacenti pur senza indurre a gridare al miracolo, ma il comando richiede sempre un maschio carico per fornire decelerazioni soddisfacenti. Soprattutto a volte non soddisfa la prontezza del disco anteriore, mentre al contrario l'unità posteriore è più sensibile ed incline al bloccaggio se si esagera, soprattutto fuoristrada. In generale gli spazi si allungano troppo, ed in maniera non proporzionale alle alte velocità soprattutto se il carico è imponente. In compenso la coerenza dell'assetto durante la decelerazione è sempre confortante, anche in situazioni critiche.

NOIE ED INCONVENIENTI - Negli oltre 2000 km della nostra prova anche la «piccola» XR-T ha confermato la grande affidabilità dei prodotti Gilera soprattutto per quanto riguarda le parti vitali. Tuttavia non sono mancate piccole banalità fra le quali una ricorrente sulle Gilera monocilindriche a quattro tempi, perlomeno nelle nostre prove: le perdite di liquido dal circuito di raffreddamento, talvolta dovute a trafilaggi dal vaso di espansione, talvolta all'imperfetta tenuta di un manicotto. Abbiamo inoltre riscontrato qualche trafilaggio di carburante dai tubi del rubinetto, qualche «sciuff» (rifiuto) del motore partendo senza brio, e la fastidiosa interferenza, a manubrio completamente sterzato, del corpo dei blocchetti elettrici col serbatoio.

c. b.

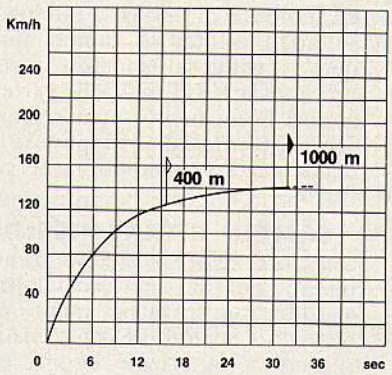
I NOSTRI RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA

143,610 km/h Tachimetro/Contagiri: >158/7700 Dichiarata: 145

ACCELERAZIONE DA FERMO

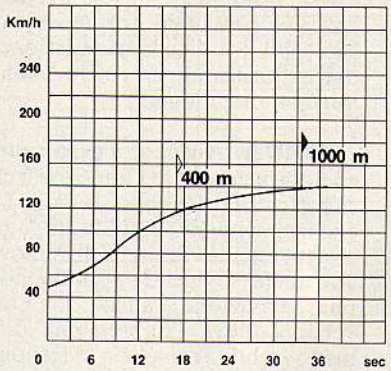
Distanza	Tempo in sec.	Velocità d'uscita
0-100	6''27	83,441 km/h
0-200	9''82	108,914 km/h
0-300	12''96	118,066 km/h
0-400	**15''88**	**125,661 km/h**
0-1000	**31''79**	**142,314 km/h**
0-50 km/h	3''19	
0-100 km/h	**8''51**	
0-150 km/h	—	
0-200 km/h	—	



RIPRESA DA 50 KM/H

NEL RAPPORTO PIÙ LUNGO

Distanza	Tempo in sec.	Velocità d'uscita
0-100	6''05	68,111 km/h
0-200	10''43	92,316 km/h
0-300	13''93	108,333 km/h
0-400	**17''10**	**117,853 km/h**
0-1000	**33''36**	**138,883 km/h**
50-100 km/h	12''19	
50-150 km/h	—	
50-200 km/h	—	



VIBRAZIONI

	a 130 km/h
Pedane	67,5 m/s²
Manubrio	47,5 m/s²
Serbatoio	57,5 m/s²

	LEQ/picco massimo
Pedane	28/280 m/s²
Manubrio	18/160 m/s²
Serbatoio	30/375 m/s²

NOTA: la prova a velocità costante si svolge su strada pianeggiante, rettilinea per la durata di 10", mentre la verifica del Leq/picco massimo viene effettuata in condizioni di normale utilizzazione su percorso tipo con continue accelerazioni e decelerazioni, per la durata di 1 minuto. Il «picco» rappresenta il massimo livello di vibrazioni registrato, mentre il Leq visualizza il livello energetico medio che assorbe il pilota nell'unità di tempo. Per quanto riguarda la fastidiosità delle vibrazioni possiamo fissare in 40 m/s² la soglia oltre la quale iniziano a disturbare, mentre sotto al citato valore risultano più tollerabili ed ovviamente sono tanto più basse quanto più si avvicinano allo zero ideale.

SCARTI TACHIMETRO

Velocità indicata	Velocità effettiva
40 km/h	33,009 km/h
60 km/h	52,041 km/h
80 km/h	69,911 km/h
100 km/h	88,134 km/h
120 km/h	107,043 km/h
140 km/h	136,641 km/h
160 km/h	—
180 km/h	—
200 km/h	—

SCARTI CONTAGIRI

Regime indicato	Regime effettivo
2000 giri/'	1960 giri/'
3000 giri/'	2915 giri/'
4000 giri/'	3880 giri/'
5000 giri/'	4816 giri/'
6000 giri/'	5800 giri/'
7000 giri/'	6760 giri/'
8000 giri/'	7715 giri/'
9000 giri/'	—
10000 giri/'	—

MANEGGEVOLEZZA

Sulla base di 60 metri con birilli distanziati di 6 metri

6''51 media 33,180 km/h

Sulla base di 120 metri con birilli distanziati di 12 metri

6''49 media 66,564 km/h

DIAMETRO DI STERZATA

A destra	A sinistra
5,74 metri	5,58 metri

FRENATA

Velocità effettiva	Spazio di arresto
40 km/h	7,61 metri
60 km/h	15,47 metri
80 km/h	27,86 metri
100 km/h	**41,81 metri**
120 km/h	60,26 metri
140 km/h	—
160 km/h	—

DECELERAZIONE

da 120 a 40 km/h **2''36**

NOTA: il tempo dai 120 ai 40 km/h esprime le capacità di decelerazione «intermedie» del veicolo, quelle non visualizzabili con le sole misure degli spazi di arresto.

GILERA 350 XR-T

CONSUMO CARBURANTE

Al limite	12,365 km/litro
In montagna	16,591 km/litro
In città	18,913 km/litro
In autostrada	18,414 km/litro
Extraurbano	25,616 km/litro
Economy Run	29,449 km/litro
A velocità costante	
90 km/h	24,391 km/litro
120 km/h	18,519 km/litro

CONSUMO LUBRIFICANTE

100 cm³	ogni 1000 km

CONSUMO PNEUMATICI

ogni 1000 km

mm 1,2	centrale sull'anteriore
mm 2,6	centrale sul posteriore
mm —	laterale anteriore
mm —	laterale posteriore

PESO EFFETTIVO

Con tutti i liquidi più 5 kg di carburante
180,300 kg
Dichiarato 147 kg senza avviamento elettrico

TEMPERATURE

Zona misurazione	Temperatura in gradi C
Sottocandela	155
Corpo carburatore	40
Acqua	85
Olio	113
Disco anteriore	109
Pneumatico anteriore	54
Pneumatico posteriore	70

Temperature rilevate dopo 5 giri di pista «tirati» al massimo

RUMOROSITÀ

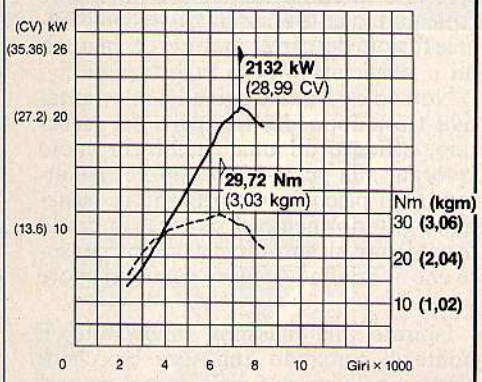
Scarico a 3 metri con motore a 2/3 del regime massimo	81,5 db(A)
Meccanica a 50 cm dal motore a 2/3 del regime massimo	78,5 db(A)
A 7 metri con motore in piena accelerazione da 3/4 del regime massimo	86,5 db(A)

LIVELLO SONORO CLACSON

A 3 metri	100 db(A)
A 20 metri	86,5 db(A)

AL BANCO

Rapporto motore/banco	2,75
Braccio	716 mm
Temperatura	18 °C
Pressione	102,0 kPa
Umidità relativa	35%
Fattore di correzione	0,995



POTENZA MASSIMA ALLA RUOTA
21,32 kW (28,99 CV) a 7300 giri/'
Dichiarata 33 CV a 7500 giri/'

COPPIA MASSIMA ALLA RUOTA
29,72 Nm (3,03 kgm) a 6400 giri/'
Dichiarata 3,2 kgm a 6250 giri/'

Tutte le PROVE AL BANCO sono realizzate presso la **BORGHI & SAVERI** di Pieve di Cento produttrice di Banchi Prova per ogni tipo di motore

SPAZIATURA DEI RAPPORTI AL CAMBIO

Rapporto inserito	* Velocità al tachimetro	Velocità effettiva	Regime del motore dopo il cambio marcia
Prima	53 km/h	45,166 km/h	5700 giri/'
Seconda	81 km/h	68,443 km/h	6100 giri/'
Terza	107 km/h	92,841 km/h	6400 giri/'
Quarta	135 km/h	121,268 km/h	6800 giri/'
Quinta	158 km/h	143,610 km/h	(a 7700 giri/')
Sesta	—	—	—
Velocità a 1000 giri/' in V		19,306 km/h	
Velocità minima in V		31,221 km/h	

* tirando al regime di 7600 giri.

PAGELLA

■ Linea	29
■ Finiture	27
Illuminazione notturna	24
Comandi	26
Strumentazione	28
■ Comfort di marcia	28
Rumorosità	30
Vibrazioni	24
Posizione di guida	25
■ Motore	27
Avviamento	28
Erogazione	28
Potenza	27
Coppia	27
Accessibilità meccanica	27
■ Prestazioni globali	26
Velocità	26
Ripresa	24
Accelerazione	26
Consumi	27
Autonomia	26
■ Modulabilità frizione	27
Resistenza frizione	26
Precisione cambio	30
Scelta dei rapporti	28
■ Guida e maneggevolezza	30
Variazione di traiettoria	30
Curve strette	27
Curve a medio raggio	LODE
Curve a largo raggio	LODE
■ Stabilità e tenuta di strada	LODE
Tenuta sul bagnato	LODE
Tenuta sullo sconnesso	26
Sospensione anteriore	29
Ammortizzatore	26
Pneumatici	30
Precisione in rettilineo	LODE
Sensibilità al vento laterale	28
■ Modulabilità freni	27
Potenza freni	27
Resistenza freni	28
■ Costo dei ricambi	24
Prezzo d'acquisto	24
■ Affidabilità	27
■ **PUNTEGGIO TOTALE**	**1229**

n.b. la lode vale 35 punti