moto sport

MEGA TEST

CAGIVA 125 FRECCIA

SETTIMANALE - N. 21 (535) - Anno XII
20-26 maggio 1987 - Lire 2.000
Sped. in abb. post. gr. II/70

HONDA CBR 600F

GILERA ER 350/500 DAKOTA

GERMANIA

EMOZIONI AD ALTA TENSIONE

ELETTROSHOCK

GILERA DAKOTA ER 350/500

LIFTING DAKOTA

In attesa della versione sportiva della Dakota, ad Arcore hanno operato un primo rinnovamento, soprattutto estetico, della moto, con l'adozione di una nuova carrozzeria più filante, decisamente molto gradevole. Interventi anche a livello di sospensioni e di distribuzione dei pesi

Claudio Braglia
Mirko Buffagni

L'ATTESA versione sportiva della Gilera Dakota 350 enduro sembrava dovesse arrivare per l'inizio della stagione; invece per vederla bisognerà pazientare fino al termine del 1987. Nel frattempo però, con mossa furba, è stata introdotta una versione intermedia — battezzata ER — che pur mantenendo intatti i collaudati, efficacissimi nuclei di ciclistica e meccanica, offre un look più agile ed elegante, per andare incontro con tempestività alle mutate richieste dell'utenza.

Dopo un periodo di boom per le macchine dal look africano, dall'imponente serbatoio-cisterna, il mercato infatti sembra ora orientarsi verso un ritorno a linee più eleganti e raffinate, dal fascino più sottile, trasmesso da forme sobrie, eleganti ed affilate. Cioè verso macchine più versatili, accessibili e facili da usare, e non poderosi ma ingombranti monoliti.

Proposta come le Dakota in allestimento tradizionale nelle cilindrate di 350 e 500 cm³, la nuova serie ER ritorna dunque all'immagine dell'enduro primigenia: fascinosa ed elegante, ma non appesantita da sovrastrutture che ne snaturano il concetto informatore di veicolo sobrio ed estremamente versatile.

COM'È FATTA - Chi non aveva troppo digerito il design estremamente originale della Dakota non potrà che essere soddisfatto dell'aspetto di questa nuova ER. Il tema della enduro classica, agile e snella, è infatti interpretato brillantemente, con buon gusto ed eleganza senza tralasciare quel pizzico di grinta che su macchine di questo tipo è sempre gradita. Con linee tese, decise, sicure, lo styling decisamente moderno gioca sul netto contrasto cromatico delle due livree proposte: bianco/rosso e nero/rosso.

Lo standard delle finiture resta ottimo come già lo è quello della Dakota, con componenti molto ben realizzate e verniciature di una qualità che davvero ha poco riscontro nella concorrenza. Analizzandola con lo sguardo si scoprono presto particolari estremamente gratificanti quali lo spesso film grigio metallizzato che riveste il propulsore, il pregevole portapacchi posteriore in lega leggera, i bei comandi a pedale, il paracoppa e soprattutto i comandi al manubrio di alto livello, così come la strumentazione, originale e completa con tachimetro, contagiri, termometro del liquido refrigerante, e sei spie luminose: due per gli indicatori di direzione, e poi folle, abbagliante, pressione olio e riserva carburante.

Tecnicamente all'avanguardia già nella versione Dakota «base», la meccanica non è stata oggetto di alcun intervento di adattamento. Il monocilindrico a quattro tempi è infatti il più dotato della categoria, e vanta il raffreddamento a liquido con miscelazione del fluido mediante termostato e valvola a tre vie, con radiatore provvisto di una elettroventola. La distribuzione è bialbero a camme in testa comandata da cinghia dentata, azionante quattro valvole, mentre l'alimentazione è assicurata da due carburatori Dellorto ▷

SCHEDE TECNICHE

MOTORE: monocilindrico a quattro tempi verticale, raffreddato a liquido con pompa di circolazione e termostato a tre vie. Distribuzione a doppio albero a camme in testa con quattro valvole. Alesaggio e corsa: 92x74 (80x69,4) mm. Cilindrata: 491,9 (348,8) cm³. Rapporto di compressione 9,5:1. Alimentazione con due carburatori da 25 mm ∅ con pompa di accelerazione. Lubrificazione forzata con pompa ad ingranaggi. Accensione elettronica CDI con anticipo automatico. Avviamento a kick starter, optional elettrico.

TRASMISSIONE: primaria ad ingranaggi, secondaria a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio con comando idraulico e cambio a cinque velocità.

TELAIO: monoculla aperta in tubi quadri di acciaio con rinforzi in lamiera scatolata. Sospensioni: ant. a forcella teleidraulica a perno avanzato con steli da 42 mm ∅ e 230 mm di corsa: post. monoammortizzatore ad articolazione progressiva con schema Power Drive con escursione di 230 mm. Freni: ant. a disco da 260 mm ∅ con pinza flottante a doppio pistoncino, post. a tamburo monocamma da 140 mm ∅. Pneumatici: ant. 90/90x21", post. 5,10x17" (4,60x17").

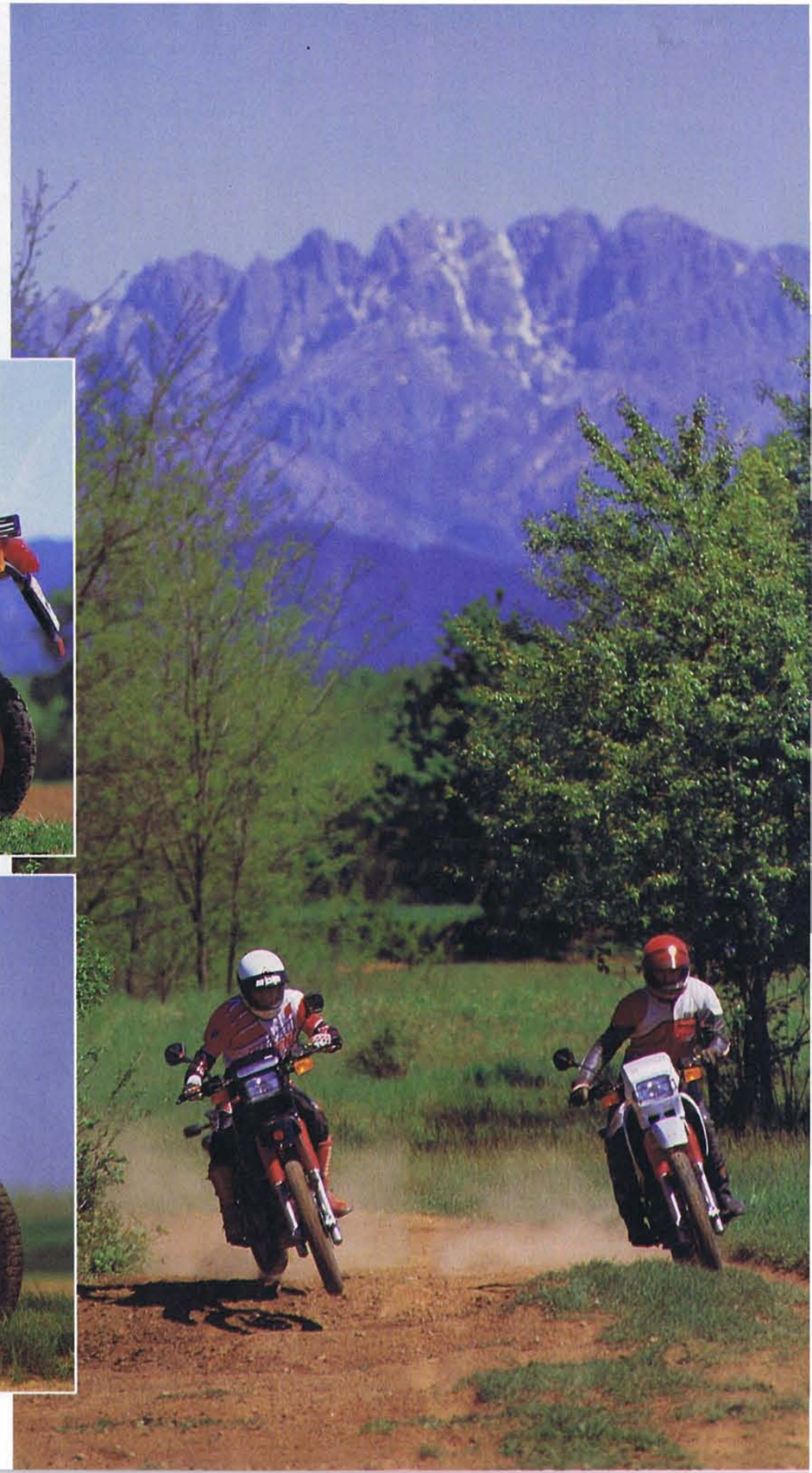
DIMENSIONI E PESO: lunghezza 2210 mm, interasse 1480 mm; peso a secco 147 kg.

PRESTAZIONI DICHIARATE: potenza massima 44 (33) CV a 7250 (7500) g/', coppia massima 4,7 (3,3) kgm a 6000 (6250) g/', velocità massima 160 (145) km/h.

PREZZO «CHIAVI IN MANO»: «base» L. 6.750.000 (5.775.000); con avviamento elettrico: L. 7.200.000 (6.150.000).

Tra parentesi i dati della 350 che differiscono da quelli della 500.

LA MAGGIOR DIFFERENZA, A LIVELLO DI ESTETICA, TRA LA VERSIONE DA 350 CM³ E QUELLA DA 500 CM³, STA NELLA PICCOLA SCRITTA IN UN ANGOLO DEL CUPOLINO. PER IL RESTO LE DUE MOTO VISIVAMENTE SONO UGUALI, A PARTE LA DIFFERENTE SEZIONE DELLA COPERTURA POSTERIORE CHE NELLA 500 È PIÙ ABBONDANTE



LA STRUMENTAZIONE DELLA ER, A SINISTRA, È MOLTO BELLA E COMPRENDE TACHIMETRO, CONTAGIRI, TERMOMETRO DEL LIQUIDO REFRIGERANTE E SEI SPIE LUMINOSE. NELLE DUE FOTO SOTTO IL FRENO A DISCO ANTERIORE. NELLE MOTO DELLA NOSTRA PROVA MANCAVA DI RODAGGIO, E PER QUESTO IL MORDENTE NON SI È RIVELATO ECCEZIONALE

GILERA DAKOTA ER 350/500

LIFTING DAKOTA

gemellati, da 25 mm∅ sia per la 350 che per la 500, con pompa di accelerazione. Non manca l'accensione elettronica a scarica capacitiva con sistema di anticipo automatico variabile, provvista di circuito limitatore di giri, e ci sono pure la frizione con comando idraulico ed un contralbero equilibratore per ridurre le vibrazioni.

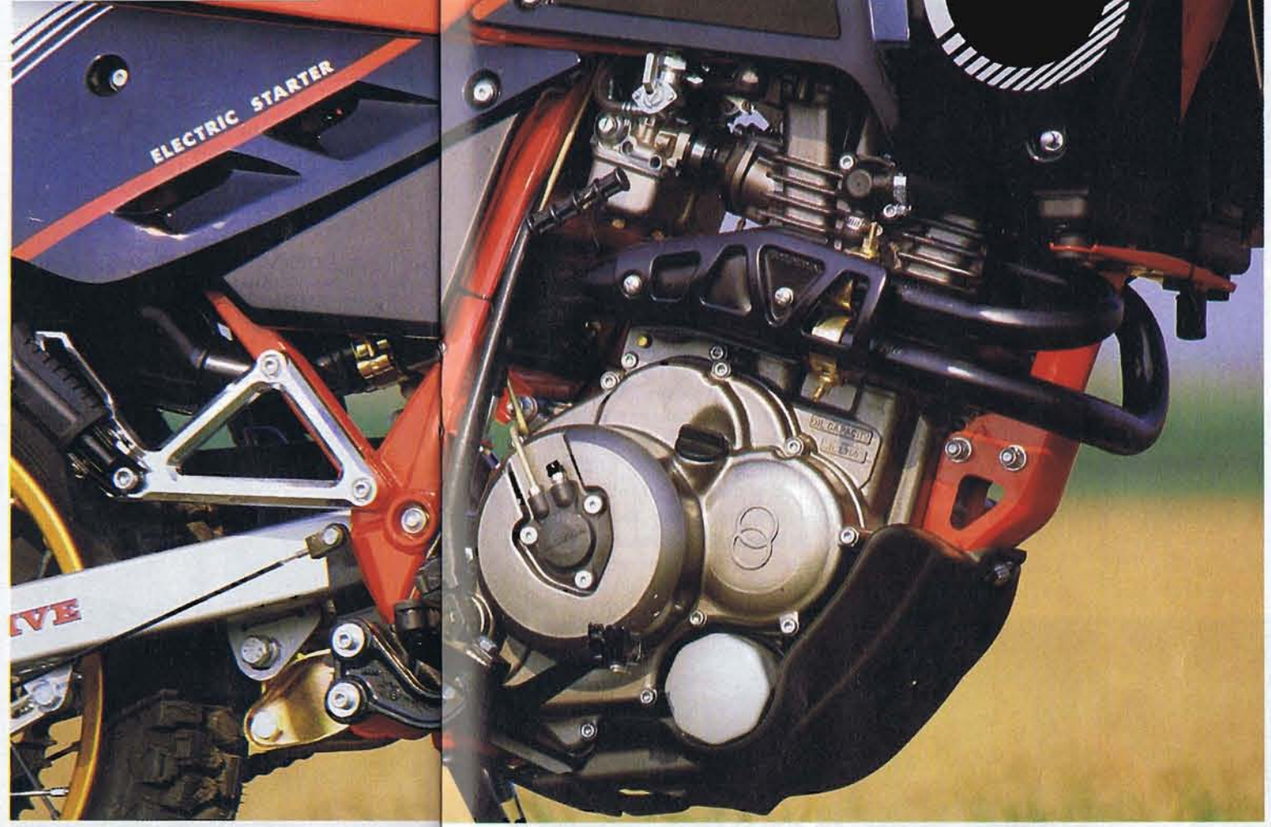
Anche il nucleo portante della ciclistica, un solido telaio monoculla aperta in tubi quadri di acciaio, appare immutato. Per adeguarsi alla maggior specializzazione della ER alla Gilera sono invece intervenuti abbondantemente su assetto e sospensioni, e grazie anche alle nuove sovrastrutture il baricentro è stato spostato in avanti, con conseguente maggior caricamento della ruota anteriore.

Inedita la forcella Marzocchi, teleidraulica a perno avanzato con steli da ben 42 mm∅ ed escursione portata a 230 mm, provvista di regolazione dell'idraulica su quattro posizioni. Gli interventi alla sospensione posteriore con schema «Power-Drive», incentrata su di un forcellone in acciaio a sezione rettangolare che sollecita un ammortizzatore oleopneumatico, riguardano la modificata taratura dell'unità ammortizzante e l'escursione ruota salita a 230 mm. L'impianto frenante è «ibrido» e propone anteriormente un disco da 260 mm∅ con pinza a quattro pistoncini contrapposti, mentre al retrotreno opera un tamburo monocamma da 140 mm∅.

Sostanzialmente le due versioni della ER sono identiche, a parte la differenza di cilindrata (cui conseguono differenti livelli prestazionali), la rapportatura e la sezione della copertura posteriore: 4,60-17 per la 350 e 5,10-17 per la mezzo litro.

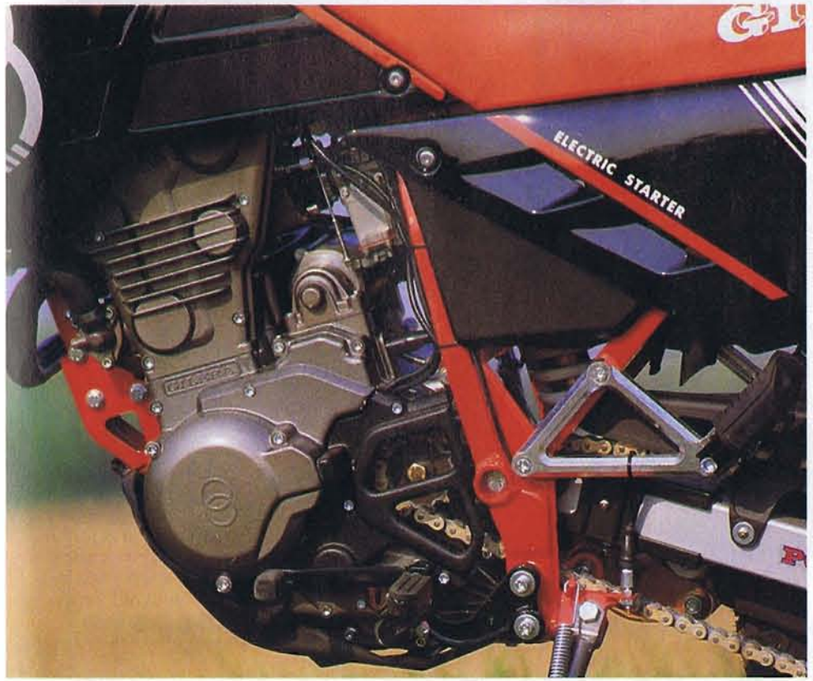
COME VA - Se alla Dakota in versione base non sono state risparmiate critiche per la conformazione del voluminoso serbatoio, che condiziona la posizione di guida, con la ER ci si trova invece a fronte di una situazione decisamente più favorevole. Grazie al coordinamento di sella, serbatoio e fiancate infatti il pilota può spostarsi con estrema facilità, variando il proprio assetto senza venire limitato dalla carrozzeria. Per quanto la sella risulti un pelo larga nella zona di confluenza col serbatoio, il contatto fra pilota e macchina è ottimale, soprattutto in virtù delle pedane ben centrate, e del manubrio ampio e semirialzato che risulta un ottimo strumento di manovra.

Grazie all'assetto più avanzato che si assume in sella rispetto alla Dakota base la conduzione risulta decisamente più disinvolta, anche fuoristrada, ove la ER si rivela abbastanza duttile pur senza dimostrarsi un mostro di agilità. L'incremento ▷



NELLE DUE FOTO SOPRA IL FORCELLONE IN ACCIAIO, CHE È ACCOPPIATO ALLA SOSPENSIONE AD ARTICOLAZIONE PROGRESSIVA POWER-DRIVE. A DESTRA IL MOTORE VISTO DALLA PARTE DEL CAMBIO

IL MOTORE È UNO DEI PIÙ EVOLUTI DELLA CATEGORIA E VANTA IL RAFFREDDAMENTO A LIQUIDO, LA DISTRIBUZIONE BIALBERO A CAMME IN TESTA E QUATTRO VALVOLE. A DESTRA UNA CARRELLATA SUI PARTICOLARI ESTETICI CHE HANNO INTERESSATO IL RINNOVAMENTO DEL LOOK DELLA ER; IL PIÙ EVIDENTE OVVIAMENTE È L'AFFILATO SERBATOIO



GILERA DAKOTA ER 350/500

LIFTING DAKOTA

dell'escursione e la migliore taratura delle sospensioni hanno condotto ad un maggior equilibrio, e nel corso del nostro test, pur affrontando allegramente sterrati accidentati e salti consistenti, abbiamo raramente raggiunto il fondocorsa. Anche su strada la macchina si dimostra più omogenea nelle reazioni, e più controllata sui curvoni veloci con fondo imperfetto.

A dispetto delle coperture Pirelli MT 40, evidentemente più adatte all'impiego stradale che al fuoristrada spinto, è possibile prendersi belle soddisfazioni sullo sterrato compatto, dove la sempre precisa risposta dello sterzo può venire «aiutata» da un equilibrato sovrasterzo di potenza con cui compensare una certa tendenza ad allargare, in condizioni limite, dell'avantreno.

Le macchine affidateci per la prova erano appena uscite dalla catena di montaggio, abbisognavano ancora di un certo rodaggio per il freno anteriore a disco, che si è mostrato modulabile, ma decisamente poco mordente su entrambe le macchine. Fuoristrada il tamburo posteriore si è rivelato soddisfacente ma sensibile ai maltrattamenti prolungati; inoltre, a causa dell'astina di comando rigida, accusa variazioni dell'effetto frenante e della sensibilità sul pedale di comando su fondo eterogeneo, a causa delle oscillazioni del forcellone.

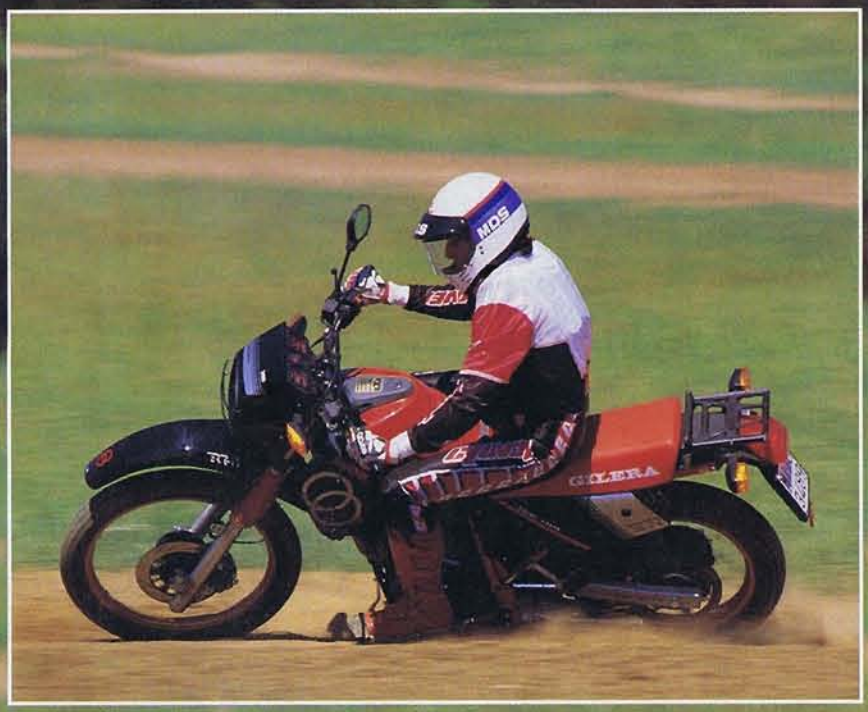
Facile da condurre anche se non sempre intuitiva, la ER sembra più maneggevole della Dakota, ed è anche più precisa alle elevate velocità, per il maggior caricamento dell'avantreno ed il miglioramento dell'aerodinamica.

La differenza di prestazioni fra le due cilindrate proposte è indubbiamente tangibile, ma il temperamento è analogo. La curva di erogazione è piuttosto ampia (si parte da 2500 giri circa e ci si distende fino ad oltre 8000 giri di strumento) e con progressione costante sino al regime di potenza massima, con un progressivo irrobustimento della coppia che tocca l'apice a circa 5500 giri per entrambe. La ripresa ai bassissimi regimi non è vigorosissima e questo vale — fatte le dovute proporzioni — anche per la mezzo litro, che ha tanta coppia in più, ma la fornisce ben diluita su tutto l'arco di erogazione, a differenza di altri motori meno brillanti in alto ma con un tiro in basso da trattore.

Sempre notevolmente contenuta la rumorosità meccanica, come pure le vibrazioni, segno che il contralbero continua a lavorare bene. La frizione si è dimostrata unità affidabile nonostante nelle partenze allo sprint, specialmente nella mezzo litro, tenda a strappare. Il cambio infine non ci ha mai creato problemi, anche se risulta un po' lungo di escursione.

c. b. - m. b.

foto **Messori**



GRAZIE ALLE MODIFICHE ALLA TARATURA DELLE SOSPENSIONI ED AL MINOR INGOMBRO DELLE SOVRASTRUTTURE LE NUOVE GILERA ER SI GUIDANO MEGLIO FUORISTRADA