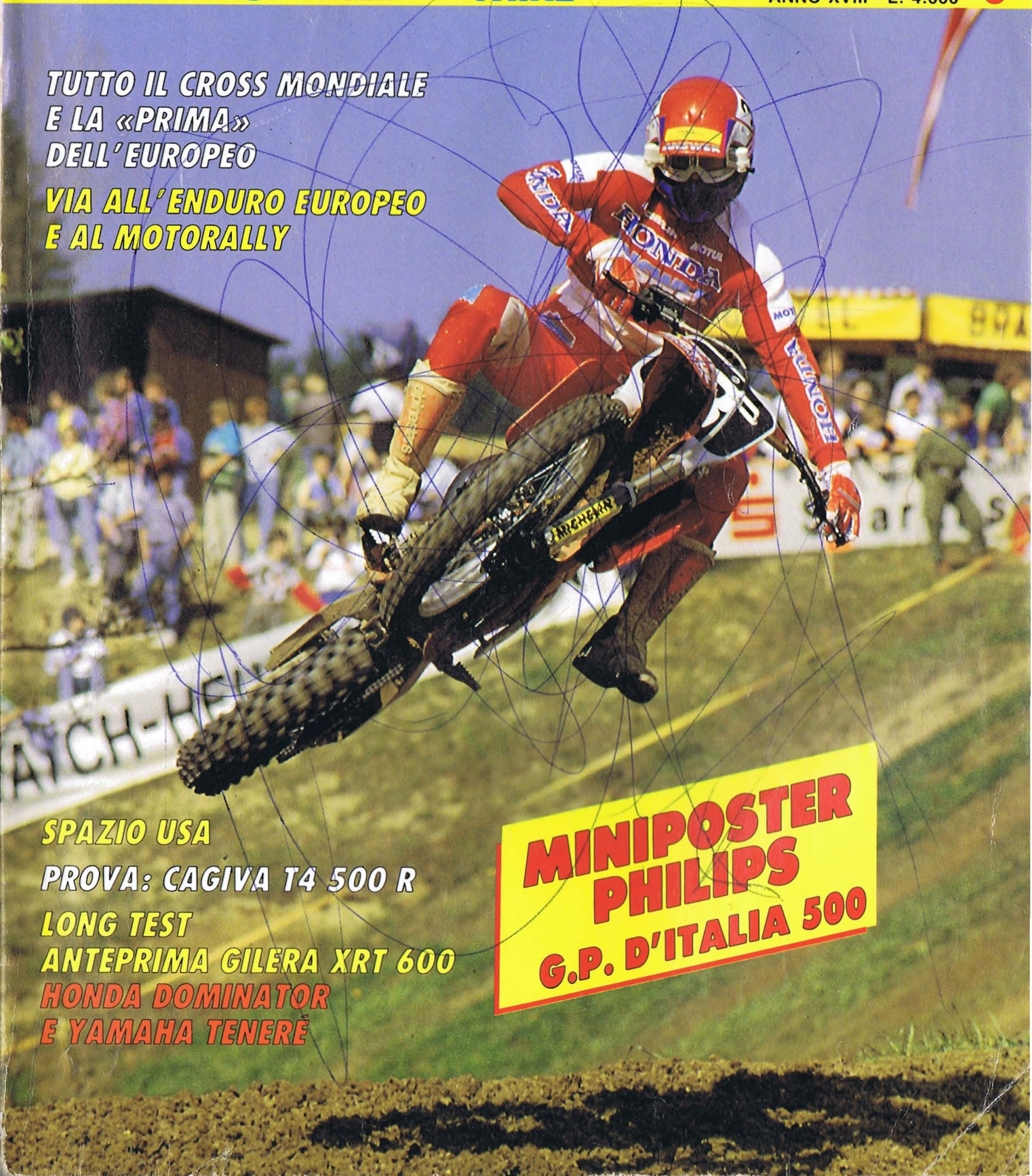
MOTOCROSS

ENDURO • RALLY • TRIAL

GIUGNO 1988
ANNO XVIII - L. 4.000
6



TUTTO IL CROSS MONDIALE
E LA «PRIMA»
DELL'EUROPEO

VIA ALL'ENDURO EUROPEO
E AL MOTORALLY

SPAZIO USA

PROVA: CAGIVA T4 500 R

LONG TEST
ANTEPRIMA GILERA XRT 600
HONDA DOMINATOR
E YAMAHA TENERÉ

MINIPOSTER
PHILIPS
G.P. D'ITALIA 500

MOTOCROSS

LONGTEST

ANTEPRIMA

GILERA XRT 600

Con la stupenda XRT 600 la Casa di Arcore rafforza decisamente la propria posizione nel mondo delle maxi monocilindriche da enduro e dimostra di saper formulare interessantissime proposte anche in settori di mercato tradizionalmente dominati dai grandi costruttori giapponesi. La cilindrata è di quasi 570 centimetri cubi, le sovrastrutture per disegno ed esecuzione rendono finalmente merito ad una meccanica tecnicamente molto avanzata. Le prestazioni sono ottime grazie al valido ed infaticabile propulsore, la ciclistica offre eccellente maneggevolezza e buona stabilità.

Senza sovrastrutture la XRT mette in mostra la derivazione tecnica dalle note Dakota. Il telaio monotrave a culla aperta in tubi quadri ha la parte posteriore imbullonata; è nuovo invece il bel forcellone in gusci di lamiera stampata, alla ruota posteriore poi c'è un nuovo mozzo con freno a disco Brembo. Da osservare i radiatori molto estesi in altezza dotati di elettroventilatori di raffreddamento.

Gilera per la sua nuova tutto terreno ha adottato un bellissimo tappo a chiave di derivazione aeronautica. Tiene perfettamente anche a serbatoio completamente pieno.

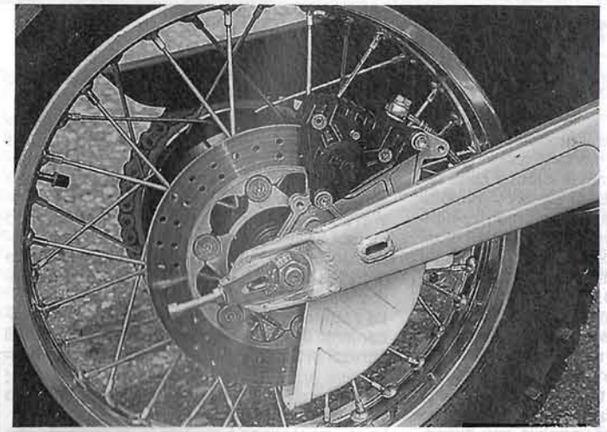
A fianco: molto bella la linea anche nella zona posteriore, sapientemente sagomata e completata da un portapacchi a struttura metallica rivestita in gomma antiurto. L'efficace silenziatore, in parte celato dal fianchetto, è protetto contro le scottature da un elegante giro di filo d'acciaio.

La strumentazione è alloggiata in un cruscotto comprendente quadranti separati per contagiri-temperatura acqua e tachimetro-livello carburante. Le quattro spie segnalano insufficiente pressione olio, cambio in folle, luci di profondità e indicatori di direzione; la quinta, quella più grande, si accende durante la verifica lampade che viene effettuata automaticamente (debbono illuminarsi tutte) ad ogni inserimento del contatto.

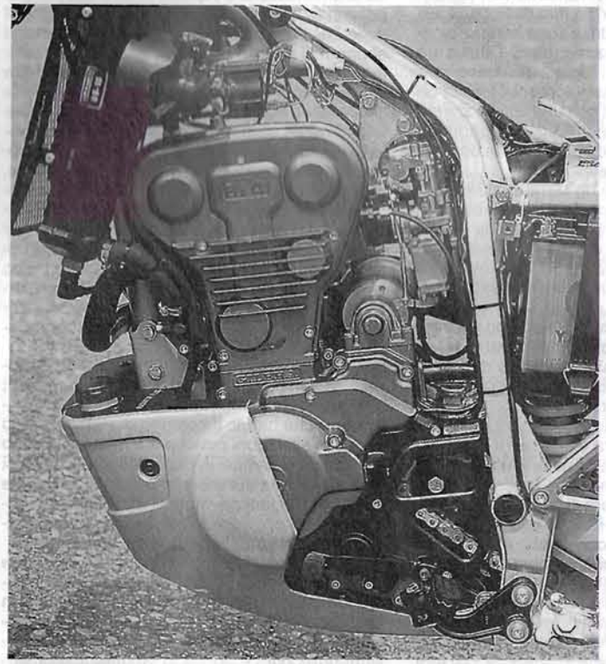
Sono bastati due anni di esperienza, alla Gilera, per consolidare la propria posizione nel novero dei costruttori impegnati nel settore delle tutto terreno di grossa cilindrata. In questo lasso di tempo la Casa di Arcore ha proposto la Dakota che ha presentato inizialmente nella categoria 350; l'anno successivo con la ER si è spinta fino a 500 cc., ora con la XRT 600 corona l'inseguimento e si colloca accanto alle più famose marche presenti nel settore.
In questo stesso numero di Motocross trovate un Longtest a due per Honda Dominator e Yamaha Ténéré. Purtroppo, al momento della realizzazione di quel servizio, la Gilera non era ancora pronta, diversamente il confronto diretto avrebbe dato maggior rilievo alle prestazioni della neonata XRT. La nuova Gilera si colloca infatti in questa stessa fascia di mercato, se vogliamo la più difficile e, sicuramente, quella dove lo scontro fra costruttori è duro e diretto. La categoria delle monocilindriche 600 con avviamento elettrico vede infatti presenti, oltre a Honda e Yamaha, anche Kawasaki con la 650; Suzuki non è direttamente coinvolta nella mischia poiché la sua enduro è una 750 cc., Cagiva è pure un po' spostata, anche se non di tanto per via della cilindrata dei 452 cc. della sua valida T4 E, Aprilia invece in questo stesso periodo ha messo in produzione la 600 Tuareg Wind. Risulta evidente che in questo segmento di mercato o un costruttore è presente con un prodotto valido, oppure è meglio che si faccia da parte onde evitare una guerra persa.
Già lo scorso anno scrivemmo che la ER 500 Gilera non aveva, dal punto di vista tecnico, complessi di inferiorità rispetto alle concorrenti; ora la medesima base opportunamente sviluppata ha ricevuto sovrastrutture molto belle e l'insieme è veramente ottimo.
La XRT ha un look stupendo che cela la sua mole sostenuta, vanta indubbia aggressività e presenta un buona armonia di forme con grande equilibrio tra l'imponente parte anteriore e il codone che completa e valorizza la zona posteriore. Anteriormente il doppio faro quadrangolare si sposa alla perfezione col moderno stabilizzatore proteso in avanti; il parafango nero aderente la ruota non disturba volutamente il disegno della carena; in basso uno scudo chiaro avvolge tutto il carter motore incorporando anche il vaso d'espansione del circuito di raffreddamento. Il manubrio è dotato di paramani, la sella è fissata con ganci rapidi, il portapacchi è rivestito in gomma antiurto, il tappo benzina è funzionale e ben fatto.
Ci pare in sostanza che la XRT abbia tutto quanto deve avere una grande tutto terreno e, in effetti, l'equipaggiamento è completo. Il prezzo è concorrenziale, fissato in 6.910.000 lire cui vanno aggiunte le 450.000 dell'optional, di fatto obbligatorio, dell'avviamento elettrico. In sostanza 7.360.000 lire chiavi in mano, meno quindi della Ténéré, della Dominator e della Tuareg Wind, cioè il prezzo più basso tra le enduro della categoria. Il costo ovviamente comprende la garanzia a copertura integrale, che ha durata di 12 mesi con limitazione di percorrenza a 10.000 chilometri.

Il Longtest

Per lasciare spazio alle informazioni tecniche diremo soltanto che il nostro lavoro si è svolto innanzitutto con una trasferta autostradale di circa 700 chilometri dove nel viaggio di andata abbiamo tenuto velocità assai contenute (100-120 km/h) poiché la nostra XRT, prima uscita dalla catena, aveva solo i chilometri del collaudo in fabbrica.
Sulle spiagge ancora deserte dell'Adriatico abbiamo messo alla frusta il propulsore della Gilera che ha dimostrato di possedere ottima potenza riuscendo a spingere la moto a velocità notevole. Nel percorso autostradale di ritorno abbiamo aumentato la velocità fino oltre i 130-140 chilometri orari: abbiamo osservato che il motore non accusa assolutamente la fatica e regge senza problemi i 6.000/7.000 giri anche per lungo tempo; come altro fattore è emersa la sua caratteristica di girare piuttosto alto per sviluppare notevole velocità. In pratica per andare veloci bisogna oltrepassare i 6.000 giri e non aver timore a tenere e superare i 7.000; la velocità massima, ad esempio, l'abbiamo rilevata con contagiri abbondantemente oltre i 7.500.
Esaurita questa trasferta abbiamo di nuovo messo alla frusta la XRT su strade statali e di montagna. Abbiamo avuto ulteriore conferma della validità della macchina che, durante gli oltre 1.000 chilometri di questo Longtest Anteprima, ha fatto valere ottime doti motoristiche e buona maneggevolezza nonostante il peso assai elevato. L'inedito freno posteriore a disco funziona alla perfezione, l'anteriore starebbe meglio un po' più potente; la posizione in sella è naturale e la guida per nulla affaticante.



Il forcellone è funzionale ed esteticamente molto bello, realizzato in gusci di lamiera stampata saldati sulle coste. Il freno a disco è un Brembo flottante con corona d'attrito in ghisa; la pinza ha pistoni contrapposti.

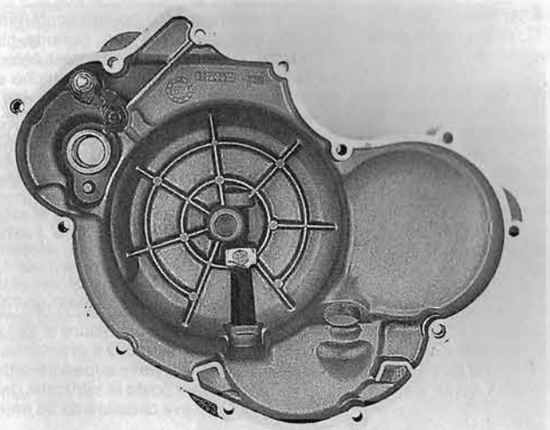


Primo piano per il «Bi 4» Gilera con evidente il grande astuccio per l'alloggiamento della cinghia dentata. Da osservare la posizione del radiatore liquido dotato di elettroventilatore ad innesto termostatico ed il vaso d'espansione collocato nello scudo paramotore. Alle spalle del gruppo termico si riconosce il motorino d'avviamento sovrastato dai due carburatori da 30 mm di ∅.

Tecnica della Gilera XRT 600

Il telaio è lo stesso della Dakota ER 500, un monotrave a culla aperta con misure di 29° e 120 mm per inclinazione cannotto e avancorsa. Il traliccio è fondato su un trave superiore rettangolare da 32 × 47 mm posto in verticale; dal cannotto scende un trave circolare da 38 mm di ∅

che regge anteriormente il propulsore; sotto il serbatoio hanno origine i montanti obliqui in tubo a sezione quadra di 25 mm di lato. La zona del cannotto è rinforzata da un classico puntone orizzontale; l'attacco del monoammortizzatore è collocato su una traversa che collega i montanti alla base del fazzoletto di irrobustimento attraversato dal manicotto che collega i carburatori alla cassetta filtro.
Il perno forcellone è retto da gusci in lamiera che in basso portano i supporti pedane; il traliccio portasella è in tubi rettangolari da 25 × 20 mm chiusi in fondo da un doppio cavallotto che funge anche da supporto per il portapacchi.
Il forcellone è stato realizzato ex novo in lamiera stampata. Ha sezione variabile con dimensioni comprese fra i 26 × 55 mm della parte terminale e i 42 × 77 mm della zona anteriore dove le sollecitazioni sono maggiori. Oltre a un buon risultato estetico, i tecnici di Arcore hanno così raggiunto una maggiore robustezza ottenendo al tempo stesso, con una lunghezza superiore di circa 2 centimetri, un allungamento dell'interasse atto a conferire alla 600 buona stabilità anche a velocità elevate.
Il monoammortizzatore è un Marzocchi PBS caricato con azoto, purtroppo non regolabile nella frenatura idraulica; il precarico molla rispetto alla ER è diminuito di circa 4 mm, l'escursione perno ruota, ottenuta mediante l'interposizione del leveraggio progressivo Power Drive, è fissata in 235 mm.
Davanti lavora una forcella Paioli con aste da 41 mm di ∅ ed escursione di 250 mm. È caratterizzata dall'avere freni di andata e di ritorno separati sulle singole aste; ha tappi provvisti di registri a camme per variare dall'esterno il precarico molla per circa un centimetro; sul fodero destro vi è una ghiera a vite per il controllo della frenatura idraulica in estensione. Anche qui è diminuito leggermente il precarico standard delle molle in maniera di ottenere maggiore fluidità nei movimenti di inizio corsa. Inoltre dall'intervento combinato con quello del mono è scaturito un leggero abbassamento di tutta la motocicletta.
Il freno anteriore usa un disco in acciaio da 260 mm di ∅ per 4 di spessore dove lavora una pinza flottante a pistoni affiancati marcata Gilera; dietro c'è un disco flottante in ghisa da 220 mm × 3,7 equipaggiato con pinza Brembo a pistoni contrapposti.
La parte accessori rispetto a quanto avevamo visto sulla Dakota è per lo più riveduta.
Compaiono qui due proiettori anteriori al posto di uno, fissati rigidamente alla carena anziché girare con lo sterzo. Stesso discorso per la nuova strumentazione alloggiata alle spalle dello schermo trasparente; i radiatori sono più estesi in senso verticale e sono posizionati in modo da raccogliere un maggior flusso d'aria; il silenziatore di scarico è ridisegnato per ottenere grande silenziosità senza per questo far apparire il suo notevole volume.
La vaschetta di recupero del circuito di raffreddamento è collocata nello scudo paramotore; gli attrezzi di bordo si trovano in un apposito contenitore appeso alla parte sinistra del codino; sotto il portapacchi è stato ricavato un piccolo vano ripostiglio chiuso dalla sella.
La strumentazione è ospitata in un cruscotto che per configurazione ricorda quello a due elementi delle RC. Qui è in pezzo unico con quadranti separati; il sinistro ospita tachimetro, contachilometri e indicatore livello carburante; a destra c'è il contagiri affiancato dall'indicatore della temperatura liquido di raffreddamento. Alla base della scatola quattro spie indicano insufficiente pressione olio, cambio in folle, luce di profondità e segnalatori di direzione; la quinta, grande in posizione centrale si illumina durante la prova lampade che avviene automaticamente ogni volta che si inserisce la chiave per dare contatto. Il blocchetto accensione incorpora il bloccasterzo; per aprire il bellissimo tappo benzina ci vuole una seconda chiave, una terza è infine indispensabile per servirsi del gancio portacaschi in verità di utilizzo non praticissimo.
Sul manubrio, provvisto di traversino imbullonato, vi sono gruppi elettrici CEV assai pratici; all'esterno delle manopole sono avvitati i contrappesi che hanno il compito di stabilizzare lo sterzo in situazioni critiche. Le manopole sono protette da paramani in materiale plastico chiusi posteriormente sul manubrio quindi privi delle solite oscillazioni dei modelli classici fissati solo in un punto; gli specchietti hanno forma quadrangolare e sono ben fermi sui loro supporti.
Il livello di finitura è molto buono. Le plastiche sono di ottima qualità, l'accostamento cromatico di bianco e blu col telaio grigio, pur se un pochino «freddo», ci pare ben riuscito. Le operazioni di manutenzione non richiedono interventi particolari e anche lo smontaggio di serbatoio e carena si effettua molto rapidamente.



Il coperchio destro del carter è stato rifatto per ospitare una frizione di maggior diametro col nuovo comando meccanico. La pompa idraulica delle Dakota è stata sostituita con un classico meccanismo ad astina e cremagliera.

Motore

L'architettura del propulsore è nota. Monocilindrico quattro tempi con albero controrotante smorzatore di vibrazioni, distribuzione bialbero in testa con comando a cinghia dentata, 4 valvole azionate da bilancieri, gruppo termico totalmente in lega leggera con cilindro a canna galvanizzata, albero motore monolitico con biella scomponibile e supporti di banco su bronzine, trasmissione primaria con ingranaggi a denti diritti, cambio a cinque rapporti.
Le misure di alesaggio e corsa sono di 96 × 74 mm, quindi l'incremento di cilindrata nei confronti dell'ER 500 è stato ottenuto con una maggiorazione di 4 mm per il diametro della canna raggiungendo un valore di 557,9 centimetri cubi contro i 491,9 della versione '87.
Questa modifica è accompagnata dal rifacimento dei carter per ottenere una imboccatura di maggior diametro, albero motore ridisegnato per motivi di equilibratura, testa con condotti di aspirazione maggiorati, valvole di diametro più largo esattamente ora di 34 e 30 mm per le coppie di aspirazione e scarico.
L'alimentazione è affidata a carburatori Dell'Orto serie PHBH con diffusori da 30 mm di ∅; sono montati ciascuno sul condotto della singola valvola, il sinistro è completo di circuito di minimo e dispositivo di arricchimento della miscela negli avviamenti a freddo, l'apertura è comandata nei due casi dalla stessa manopola del gas.
La lubrificazione è affidata a una pompa a ingranaggi che mette in circolazione l'olio sia nell'imbiellaggio che nelle zone alte del gruppo termico; il serbatoio è nel basamento motore e, data la presenza del raffreddamento a liquido che controlla assai bene le temperature di lavoro, non si sono resi necessari scambiatori di calore.
L'accensione è una Nippondenso elettronica ad anticipo variabile con nuovo volano; il valore iniziale d'anticipo è di 7°, in seguito sale fino alla soglia dei 30° al regime di 4.000 giri minuto.
L'avviamento avviene tramite motorino elettrico «ufficialmente» opzionale di fatto — pensiamo noi — previsto su tutte le XRT; come sulle Dakota il dispositivo è alle spalle del cilindro e innesta mediante ruota libera sul contralbero equilibrato che, a sua volta, agisce sull'albero motore dalla parte della trasmissione primaria.
Il cambio non ha subìto variazioni significative e la differente lunghezza di rapporti nei confronti della ER 500 è ottenuta con l'aumento del rapporto finale di trasmissione grazie alla presenza di una corona con 43 denti al posto di 46.
La frizione è completamente rifatta con dischi di maggiore diametro e comando meccanico ad asta e cremagliera in sostituzione di quello idraulico.
Da segnalare infine tra gli accessori la sostituzione dei radiatori liquido raffreddamento con altri di dimensioni differenti: la superficie radiante non sarebbe troppo incrementata, cambia invece la conformazione dei due elementi che ora sono più sviluppati in altezza.

Impressioni di guida

Sulla XRT i responsabili di Arcore hanno corretto alcune storture che, come avevamo segnalato a suo tempo, penalizzavano le Dakota. La sella non è più tanto distante da terra e, oltretutto, una volta seduti le sospensioni affondano ancora un po' permettendo di toccare bene coi piedi; il serbatoio è sufficientemente stretto nell'attacco col sedile da non far pesare la discreta lontananza dal manubrio, le gambe trovano abbondante spazio negli incavi ricavati nel contenitore benzina, il manubrio si impugna decisamente bene grazie all'ottima larghezza e alle manopole di diametro non eccessivo.
I comandi sono tutti al posto giusto e ben funzionali; la leva frizione richiede minor sforzo rispetto a quella a comando idraulico delle precedenti Gilera, il freno anteriore comunica una sensazione di pastosità e di non eccessiva sensibilità. Il pedale cambio è sempre perfettamente morbido, quello del freno richiede uno sforzo paragonabile a quello di un buon tamburo e vanta notevole sensibilità.
La tonalità di scarico è ben contenuta dalla marmitta; l'avviamento è sempre pronto e in movimento si avverte immediatamente la presenza di un propulsore dotato di ottime prestazioni.
L'erogazione è lineare, le masse volaniche non si fanno sentire eccessivamente; a bassi regimi, sotto i 3.000 giri, la marcia, specialmente nei rapporti lunghi è a strappi e non è tanto regolare, quindi conviene stare sopra e sfruttare la capacità del quattro tempi Gilera di girare quasi fosse un bicilindrico. In accelerazione la progressione è continua e tanto lineare che, se non si fa attenzione, nelle marce corte interviene il limitatore di giri tarato agli 8.000.
Ciò che piace del motore è che sviluppa una bella dose di cavalli. Nonostante i 175 chili a secco della XRT, arrivati in quinta non bisogna attendere chilometri perché il contagiri superi la zona arancione infilandosi nel campo segnato in rosso che inizia a 7200 giri! Il bello è che agli alti regimi si può stare per delle ore senza avvertire alcun calo. Unico piccolo inconveniente è il fatto che si avverte un po' di calore dalla parte destra, vuoi perché c'è lo scambiatore dove giunge il liquido in uscita dalla testa ma sicuramente anche per la presenza in quella zona dei tubi di scarico.
In fatto di prestazioni la nuova Gilera si è dimostrata superiore anche a blasonatissime concorrenti. Per definire il carattere del propulsore, bisogna dire che non evidenzia troppi bassi e neppure deve girare per forza agli alti: è sempre regolare, gira molto bene dappertutto e da 5-6.000 giri in su mostra di possedere «birra» in notevole quantità. La ciclistica è ben impostata. Dote principale è una buona maneggevolezza nel misto dalle statali dove ci si diverte davvero tanto. La stabilità è buona e soltanto sui 150 di tachimetro e in condizioni particolari (vento, vortici da sorpassi, ecc.), si innesca a volte un leggero «shimmy» neutralizzabile immediatamente con lo spostamento in avanti del busto a caricare la ruota. Di contro in città non si avverte per nulla il peso della moto e ci si muove tra un semaforo e l'altro in perfetta scioltezza.
Le sospensioni hanno taratura abbastanza morbida che produce un buon comfort su lunghe distanze; sarebbe certo auspicabile la possibilità di controllo esterno del freno di ritorno del mono ed è un peccato che non sia previsto perché sulla forcella si può lavorare bene adattandola alle condizioni di carico e del terreno. Il fuoristrada non impegnativo è ben praticabile ed entro determinanti limiti — imposti, come per le concorrenti, dalla stazza della moto — si viaggia assai bene grazie all'ottimo assetto. I pneumatici Dunlop K 750 non sono certo troppo aggressivi e prediligono l'asfalto, la linearità di erogazione del motore consente comunque un ottimo controllo della situazione. Le sospensioni se sollecitate con decisione affondano abbastanza: in definitiva sullo sterrato si viaggia bene ad andatura sportiva mentre, per «tirare» tutto il motore ci vuole una certa esperienza.
La frizione evidenzia rapidità di innesto e buona resistenza alla fatica; non è pesante da usare e, se ben registrata, fa lavorare bene il cambio che non ha problemi a trovare il folle anche da fermo. Dei freni, il posteriore si può definire perfetto per potenza e modulabilità, l'anteriore è da considerare sufficiente ma niente di più.
Gli strumenti sono un po' ottimisti e segnano ad esempio un po' di velocità in più rispetto a quella reale, le pedane non vibrano troppo, il portapacchi rivestito in gomma non è troppo ampio ma evita visioni astrali quando lo si «incontra» magari con la caviglia salendo e scendendo dalla moto. In totale la XRT ci sembra una moto molto buona che non mancherà di dare ottime soddisfazioni ai suoi acquirenti e anche alla Gilera; l'aspetto è molto buono, la meccanica robusta e raffinata: ora ci piacerebbe vederla impegnata nelle competizioni africane, perché la base dove lavorare pare proprio che ci sia.

Organizzazione Longtest GABRIELE GOBBI
TEST TEAM composto da MARTINO BIANCHI, GABRIELE GOBBI e MASSIMO ZANZANI

GILERA XRT 600

MOTORE
Gilera monocilindrico quattro tempi raffreddato a liquido con albero controrotante smorzatore di vibrazioni
ALESAGGIO E CORSA
96 × 74 mm
CILINDRATA
557,9 cc
RAPPORTO DI COMPRESSIONE
9,5:1
POTENZA MASSIMA DICHIARATA
47 cv a 7.000 g/m
COPPIA MASSIMA DICHIARATA
5 kgm a 5.500
DISTRIBUZIONE
2 alberi a camme in testa comandati da cinghia dentata, 4 valvole azionate da bilancieri
ALIMENTAZIONE
2 carburatori Dell'Orto PHBH ∅ 30 mm con pompa di ripresa
ACCENSIONE
elettronica Nippondenso ad anticipo variabile
GENERATORE
12 V 180 W, batteria Yuasa 12 V-14 Ah
FRIZIONE
multidisco in bagno d'olio
CAMBIO
a cinque rapporti
TELAIO
monotrave a culla aperta in tubi quadri, parte posteriore scomponibile
SOSPENSIONI
ant. forcella Paioli ∅ 41 mm esc. 250 mm, post. sistema Power Drive con monoammortizzatore Marzocchi PBS esc. 235 mm
MOZZI
in lega leggera, ant. con disco ∅ 260 mm, post. ∅ 230 mm
CERCHI
Racing ant. 1.85 × 21, post. 3.00 × 17
PNEUMATICI
Dunlop K 750 ant. 90/90-21 57 T, post. 130/80-17 65 T
SERBATOIO
in lamiera, capacità litri 20 di cui riserva litri 3
OPTIONAL
avviamento elettrico lire 450.000
PREZZO
L. 6.910.000 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 30 QS (QD), getto max 108 (108), getto min. 46 (46), getto avviamento 40, polverizzatore 260 DZ (262 DZ), spillo conico X 54 sulla 3.a tacca dall'alto (idem) valvola gas 50 (40), vite aria minimo aperta da un giro e mezzo. (Tra parentesi i dati relativi al carburatore destro)
Candela Champion A5YC
Anticipo iniziale 7°, max 30° a 4.000 g/m
Gioco valvole 0,05-0,10 mm a motore freddo per aspirazione e scarico
Traferro pick-up 0,6 mm
Olio motore 2.000 cc (2.200 cc con sostituzione filtro) Agip Sint 2000 15W40
Pignone e corona Z 14-43, catena Regina 135 OR 5/8 × 1/4
Circuito di raffreddamento miscela acqua - Agip Permanent Fluid al 50%
Forcella olio idraulico Agip Arnica 46, 480 cc nell'asta destra, 520 cc nell'asta sinistra
Assetto taratura standard per pilota da 70 chili.

DIMENSIONI E PESI

Interasse 1485 mm, lunghezza totale 2210 mm, lunghezza forcellone 535 mm, altezza sella 885 mm, altezza pedane 340 mm, altezza minima da terra 245 mm, larghezza manubrio 810 mm.
Peso dichiarato kg 147 a secco, rilevato kg 176,5 in ordine di marcia e senza benzina, di cui kg 80 sulla ruota anteriore e kg 96,5 su quella posteriore.

PRESTAZIONI

Migliori passaggi sui 100 metri nei due sensi di marcia con partenza da fermo **5''86 - 5''95.**
Velocità massima **163,6 km/h.**

CONSUMO

Durante il Longtest il consumo medio di benzina è risultato di **16,55 km/litro**

PREZZI DI ALCUNI RICAMBI ORIGINALI

• Mozzo ant.	L. 121.080
• Disco ant.	L. 149.850
• Disco post.	L. 53.670
• Pompa freno ant.	L. 97.070
• Leva freno	L. 20.640
• Comando gas	L. 30.020
• Cavo gas	L. 6.385
• Coppia pedane ant.	L. 23.150
• Coppia pedane post.	L. 5.760
• Leva cambio	L. 21.525
• Biella	L. 205.675
• Trasmissione primaria	L. 185.745
• Pignone	L. 23.245
• Accensione	L. 346.495
• Albero a camme	L. 24.650
• Filtro olio	L. 10.385
• Valvola aspiraz.	L. 17.640
• Valvola scarico	L. 33.145

QUESTI PREZZI SONO COMPRENSIVI DI IVA