

SOGNANDO L'AFRICA

La RC 600, la più venduta tra le "mono" a quattro tempi Gilera, si rinnova nell'estetica e nella meccanica usufruendo della vittoriosa esperienza della Parigi-Dakar. Migliorabile la posizione di guida mentre il motore rimane godibilissimo e potente. Costa lire 8.480.000 chiavi in mano, compreso l'indispensabile avviamento elettrico.

Prove strumentali

CENTRO ANALISI MOTOCICLISMO DI NERVIANO E PISTA PIRELLI DI VIZZOLA TICINO CARLO PERELLI

Testo MARCO **PRINETTI**

LE BARDE e

Collaudatori

GIORGIO GALLINELLI MARGO PRINETTI e MARCO RICCARDI

Quanto sia importante la competizione per incrementare le vendite e per migliorare il prodotto è cosa arcinota. È una realtà di cui sono ben consci alla Gilera ed il clamoroso ritorno nel "mondiale" velocità avvalora sicuramente questa tesi. Il rientro nel difficile mondo della velocità è stato anticipato dalla presenza "ufficiale" Gilera nei rally africani. I successi alla Parigi-Dakar, con le vittorie nella categoria Silhouette nelle ultime due edizioni, hanno certamente contribuito a migliorare le vendite della RC 600. Sono infatti più di 1.400 le grosse monocilindriche enduro Gilera vendute lo scorso anno in Italia. Per la RC si tratta sicuramente di un record ed è un primato anche per i "mono" a quattro tempi costruiti ad Arcore. In assoluto la RC si piazza al settimo posto nella categoria delle enduro monocilindriche quattro tempi, e nella graduatoria generale si attesta intorno alla ventesima posizione.

La RC versione 1991 è stata mi-

gliorata proprio sulla scorta delle esperienze africane. Le modifiche al motore ed al telaio derivano dalle varianti introdotte sulle RC di Medardo e Mandelli. Anche la linea è stata rivista ma in questo caso l'esperienza africana non conta; dallo stile puramente enduro della precedente RC si è passati a linee meno sportive ma sicuramente più originali. La nuova 600 è caratterizzata da un piccolo cupolino che si raccorda con due semicarenature che ricoprono efficacemente il serbatoio. Queste semicarene servono anche da convogliatori d'aria per i radiatori del circuito di raffreddamento. Caratterizzante della RC anche la sella che si protende sino al tappo del carburante. La protuberanza è però inutile e serve solo come motivo "ornamentale" poiché la sella si impenna sul serbatoio con decisione ed oltre una certa quota non ci si può spostare col corpo verso la ruota anteriore, necessità quotidiana nella pratica del fuoristrada. In generale la posizione di guida non è felicissima poiché le gambe vengono eccessivamente allargate dalla forma del serbatoio; inoltre la sella è sempre troppo alta da terra nonostante sia stata abbassata diminuendo l'escursione delle sospensioni e il manubrio risulta esageratamente dritto. In totale quindi l'approccio con la RC non è proprio dei più felici; si penalizza particolarmente la guida in città dove le manovre per portarsi alla testa delle colonne di automobili ai ai semafori diventano più impegnative che con le altre enduro.





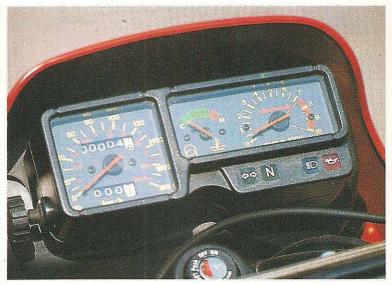
GILERA RC 600

prova

La nuova linea è decisamente più stradale della precedente RC 600 e si è fatta anche più panciuta e meno filante. Anche nella vista frontale ed in quella dall'alto, si nota chiaramente il maggiore sviluppo della zona sella e serbatoio. Il cupolino, dove spiccano i due piccoli fari, si innesta alla semicarena che funge anche da convogliatore d'aria ai radiatori. Compatto e ben leggibile il cruscotto dove lo strumento più grande serve il tachimetro contachilometri. Al centro il termometro del liquido di raffreddamento ed a destra il contagiri. Sotto le spie di servizio.







Quando si esce fuori dalla città la nuova Gilera risulta certamente più comoda ed anche facile da condurre, sicuramente maneggevole come dovrebbe essere nella diretta natura delle monocilindriche enduro.

Le profonde modifiche che hanno interessato il telaio ed il resto della parte ciclistica come le nuove sospensioni hanno affinato le doti di "stradista" della nuova RC. Queste modifiche sono state dettate dall'esperienza dei rally africani irrobustendo la zona del cannotto di sterzo e modificando l'attacco superiore del monoammortizzatore che sulle moto per la Parigi-Dakar si era rivelato un poco fragile. Al retrotreno il cambiamento di maggiore peso è l'adozione di un forcellone in lega leggera. I due bracci estrusi vengono fissati tramite saldatura a parti ottenute per fusione, sempre in lega leggera, che supportano i leveraggi di progressione del monoammortizzatore. Questi aggiornamenti hanno migliorato il comportamento della nuova RC in tutte le condizioni

Ora la sospensione posteriore non si muove più sulle buche come in precedenza e la forcella anteriore ha un minore torsione grazie al maggiore diametro degli steli. Senza perdere la maneggevolezza della precedente versione, la RC ha quindi guadagnato in stabilità e precisione di guida.

La nuova forcella Kayaba ha una minore escursione della precedente ma si dimostra meglio capace nell'assorbire le sollecitazioni e specialmente in fase di frenata è superiore limitando la torsione, mantenendo così corretto il lavoro dell'avantreno. Anche la frenata è migliorata passando dai dischi — che mantengono lo stesso diame-

tro dei precedenti - in acciaio inox a quelli in ghisa. È aumentato il coefficiente di attrito e quindi sono diminuiti gli spazi di arresto. Più che buona la stabilità in rettilineo anche alle massime andature; mantenere la velocità massima è però faticoso per la duplice azione della pressione aerodinamica e quella, fastidiosa, delle vibrazioni generate dal motore. Alle vibrazioni ci si può anche abituare e fraternizzare ma il costante impegno nel contrastare il "vento della corsa" indolenzisce spalle e braccia. Comoda invece la sistemazione del passeggero; è ben sistemato su una abbondante porzione di sella ed inoltre può godere di pedane ricoperte da morbida gomma; al contrario il pilota appoggia i piedi su nude staffe di metallo che trasmettono pari, pari le vibrazioni.

Tra i più potenti della categoria enduro, il "mono" Gilera non soffre troppo la minore cilindrata rispetto alle concorrenti di 650 centimetri cubi. Come capacità tecnologica è addirittura superiore a tante realizzazioni, anche nuove. La distribuzione è a quattro valvole con doppio albero a camme comandato da una cinghia dentata in materiale sintetico. L'accensione è elettronica a scarica capacitiva con doppio pick-up ed anticipo automatico variabile controllato elettronicamente. Le modifiche hanno aumentato la potenza come dimostrato dalle nostre prove strumentali, senza intaccare le doti l'ottima erogazione ai medi regimi della versione precedente. Rimane una certa pigrizia ai bassi regimi, una certa ruvidità non sempre gradita anciora nella marcia in città. Migliorato anche l'allungo con il motore in grado di distendersi ancora oltre il regime di



Anche in questa vista si nota la "stradalizzazione" della nuova RC. Le semicarene nascondono il vero serbatoio in materiale plastico. La sella si protende sino al tappo del rifornimento di carburante migliorando l'effetto estetico. Sotto: le modifiche attuate sul motore e sulla parte ciclistica hanno migliorato ulteriormente la marcia sull'asfalto.



Dietro il fianchetto

vano per la custodia

serbatoio cilindrico del

monoammortizzatore. Nella vista da sotto si

notano la piastra in

imbullonata al telaio che unisce il trave

montanti posteriori.

guidatore secondo

per la precedente

Questo telaietto serve

anche da supporto per le pedane del

uno schema già usato

versione della RC 600.

lega leggera

anteriore ai due

laterale sinistro ci sono la batteria, il

degli attrezzi ed il

massima potenza.

Il notevole incremento di potenza de un poco di malizia.

decisamente avvertibile dopo i 5500 giri è stato ottenuto agendo sul diagramma della distribuzione (più spinto) sul rapporto di compressione (aumentato di mezzo punto da 10 a 10,5:1) ed incrementando il diametro delle valvole di aspirazione di due millimetri (da 34 a 36). Inoltre crescono anche i diametri dei due carburatori. Entrambi sono ora da 30 mm, in precedenza, il carburatore primario (di tipo tradizionale) aveva diametro 29 mm, mentre il secondario (a depressione) era da 28. Il loro funzionamento rimane inalterato con il tradizionale che lavora alle minime aperture dell'acceleratore ed il secondario interviene da metà in avanti. Nessun problema per l'avviamento grazie al "magico" pulsante sul manubrio mentre quello d'emergenza col pedale richie-



Se la nuova RC si dimostra ben assettata sull'asfalto, anche sullo sconnesso del fuoristrada l'enduro di Arcore si comporta ancora efficacemente. Rispetto alla precedente RC l'assetto maggiormente stradale penalizza un poco la marcia sullo "stretto" ed è complice anche il serbatoio più largo che non consente di muoversi agilmente. Quando il fuoristrada diventa sterrato e la velocità aumenta, la RC si dimostra facile da condurre ed anche sicura. Merito



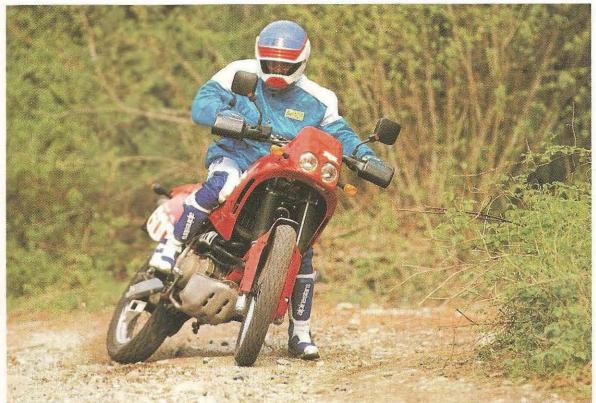


Le sospensioni sono diverse rispetto alla RC precedente. All'anteriore c'è una forcella Kayaba con steli di maggiore diametro ma l'escursione è diminuita (da 280 a 240 mm). Per la sospensione posteriore è nuovo il forcellone e diversi sono anche i biellismi di progressione per il sistema Power Drive. Invariati i diametri dei freni a disco ma diverso il materiale: dall'accialo inox alla ahisa.









Il telaio deriva da quello della versione precedente e mantiene lo stesso disegno monotrave a culla aperta dove il motore svolge la funzione di irrigidimento dell'intera struttura. Nuovi sono i montanti laterali posteriori di sezione tonda invece che quadra. A fianco, sullo sterrato, la RC si sa destreggiare efficacemente nonostante i pneumatici abbiano un disegno del battistrada più propriamente adatto al liscio asfalto.

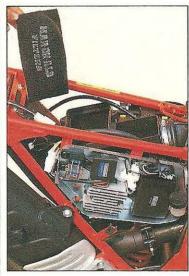
GILERA RC 600

prova

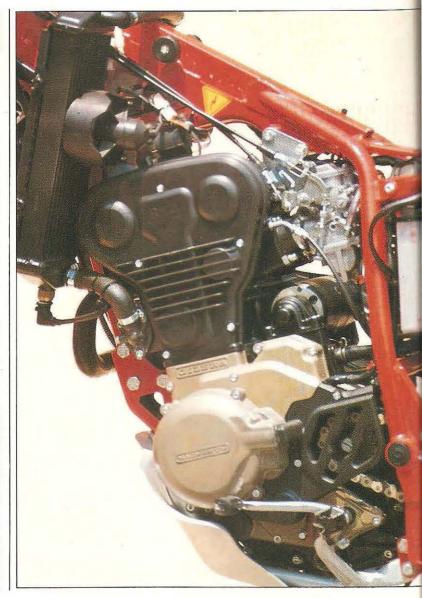
probabilmente delle nuove sospensioni che amministrano meglio le buche anche quelle in sequenza ravvicinata. Nonostante la diminuita escursione la forcella riesce ad assorbire tutti i colpi ricevuti con qualche limite nell'affrontare salti.

In generale la guida risulta divertente anche se resa abbastanza faticosa dal peso e dai pneumatici dal profilo decisamente adatto al liscio asfalto.

A lato, il filtro in materiale sintetico spugnoso e rigenerabile. La sella è ora fissata con viti esagonali al posto del sistema di sgancio rapido (tipo leve degli scarponi da sci) della RC precedente. A fianco della cassetta del filtro, sulla destra, i principali componenti dell'impianto elettrico con la centralina d'accensione, i fusibili ed il regolatore di tensione alettato.



L'imponente motore è particolarmente sviluppato in sense verticale. Il propulsore è quanto di meglio sappia offrire oggi la tecnica quattrotempistica. La grande "cartella" nera protegge la cinghia dentata di distribuzione in materiale sintetico. Gli asse a camme sono due ed agiscono su quattro valvole. Il cilindro è in lega leggera con canna trattata al nichel-silicio mentre la lubrificazione è a carter "umido" con l'olio contenuto nel carter motore. Un albero controrotante minimizza le vibrazioni prodotte dal grosso





monocilindrico rivelatosi il più potente della categoria al nostro banco prova.

La regina d'Africa

La vittoria nella categoria silhouette all'ultima Parigi-Dakar (dall'anno prossimo il percorso si allungherà fino a Città del Capo in Sudafrica) ha consacrato la Gilera RC 600 come la migliore delle monocilindriche. In qualche occasione, come nella tappa da Ghat a Tumu (la speciale più lunga della gara africana) ha addirittura battuto le più importanti e potenti bicilindriche. Un risultato decisamente importante che bissa il successo (sempre nella categoria silhouette e sempre con il pilota Luigi Medardo) nella edizione di due anni fa della massacrante maratona africana.

L'iscrizione alla "Dakar" nella categoria silhouette ha un preciso scopo per la Gilera: in questa categoria lo specifico regolamento impone di gareggiare per tutta la corsa con lo stesso motore e telaio. La sostituzione di uno di questi due elementi fondamentali della motocicletta comporta l'automatico passaggio nella categoria prototipi. Inoltre motore e telaio devono derivare da una moto costruita in gran serie.

da una moto costruita in gran serie. Quanto di meglio, quindi, di un simile, specialissimo ed impegnativo "banco di prova" per collaudare a fondo il motore, le sospensioni e il telaio delle RC 600. La nuova RC dispone delle stesse modifiche fatte al motore della moto dakariana: nuovi asse a camme dal diagramma di distribuzione più spinto, pistone dal disegno rivisto, valvole di maggiore diametro e carbu-



ratori maggiorati e di uguale diametro. Rispetto alla RC costruito per la Parigi-Dakar, il rapporto di compressione è superiore poiché la moto dakariana deve usare le benzine a basso numero di ottano reperibili in terra d'Africa. L'esperienza africana ha migliorato anche in telaio, irrobustito nel cannotto di sterzo e nel supporto superiore dell'ammortizzatore. La moto della

Dakar è diversa nel telaietto posteriore, molto più piccolo per far posto al codone-serbatoio. Nella grande coda è anche installato il sensore per la bussola elettronica necessaria per la navigazione. Le sospensioni sono le giapponesi Kayaba che vengono montate sulla RC 600 R, la versione più "cattiva" della monocilindrica da entrofuoristrada costruita ad Arcore.

La Gilera della Parigi-Dakar è sensibilmente diversa dalla RC di serie specialmente per l'estetica legata alla presenza dei grossi serbatoi che fungono anche da supporto aerodinamico. Il motore ed il telaio derivano proprio dalla RC di serie.

Enduro monocilindriche a confronto

Dati rilevati dal nostro Centro Analisi e Prove di Nerviano

Marca GILERA	Modello RC 600	corsa, n alla esatta CV	Potenza max. alla ruota CV a giri	Coppia max, alla ruota kgm a giri	400 metri da fermo secondi 13.802	Velocità di uscita km/h	400 metri da 50 km/h secondi	Velocità di uscita km/h	Velocità min. nella marcia più alta km/h	Velocità max. km/h	Consumo medio km/lt	Peso senza benzina kg	Prezzo franco conces- sionario 8.480.000	Prova sul fasci- colo 7-1991
			44,44 7.500	4,78 6.250										
APRILIA	Pegaso 600	94x81 562,12	42,03 7.000	4,85 6.000	13.865	148,76	14,568	140,62	39,13	165	16,5	160	8.050.000	5-1990
GILERA	RC 600 1989	98x74 558	41,00 7.000	4,66 5.750	14,283	144,00	15,096	136,36	49,59	162,6	18,5	154	8.350.000	10-1989
HONDA	Dominator NX 650	100x82 644	40,65 6.500	4,48 5.500	14,100	143,86	14,863	135,33	45,68	161,8	18,5	162	8.078.000	2-1988
KAWASAKI	KLR 650 Tengai	100x83 651	40,50 6.750	4,85 5.500	14,120	145,16	14,691	137,40	45,57	164	17,8	159,5	8.220.000*	9-1989
SUZUKI	DR 650 R	95x90,4 640	40,37 6.750	4,56 5.250	14,006	145,16	14,897	135,34	46,27	162,3	18,0	165	7.327.800*	10-1990
У АМАНА	XTZ 660 Ténéré	100x84 659	40,05 6.000	4,98 5.500	14,077	144,00	14,667	135,34	46,63	164,5	15,5	186	8.510.000**	6-1991

^{*} Prezzo franco concessionario

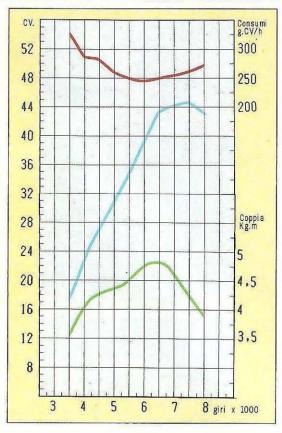
^{**} Prezzo franco importatore

GILERA RC 600



In queste pagine pubblichiamo i dati fondamentali della moto in esame e i risultati delle nostre prove strumentali. Per queste prove, presso il nostro centro Analisi e Prove di Nerviano, utilizziamo banchi dinamometrici Borghi e Saveri tipo FA 50/30 e FA 200/30. Utilizziamo pure catene Regina Industria e Olio Castrol. Le caratteristiche tecniche, le norme di manutenzione, la eventuale disponibilità di optionals sono riportati così come ci sono stati trasmessi dai costruttori o dagli importatori. Trattasi nell'insieme di informazioni fondomentali per un completo giudizio sulla moto in esame.

LE ANALISI DEL BANCO



Rileva- mento	Potenza CV-giri	Coppia 🚁 kgm-giri	Consumo gr/CV • h-giri
Alla ruota	Alla ruota 44,44-7.500 4,78-6.250 All'albero 48,73-7.500 5,24-6.250		
All'albero			
Poter	87,33		
Velocità lineare del	18,50		
Press al regi	11,80		
Regime mini	3.500		
Rapporto	3.71		

Il grafico e la tabellina sintetizzano i risultati delle prove cui abbiamo sottoposto il motore presso il nostro Centro di Nerviano. Le curve caratteristiche tracciate sul grafico esprimono i valori ottenuti alla ruota. Le modifiche attuate al motore, concentrate nella testata e nel rapporto di compressione, hanno migliorato nettamente la potenza massima. Il valore corrisponde anche al record per la categoria delle entrofuoristrada. Nei confronti della precedente RC 600, il vantaggio è di oltre tre cavalli che vengono tutti guadagnati da 6.000 giri in su. Sotto questa quota il motore della versione '89 è invece migliore e più regolare.

VELOCITÀ, PESO E CONSUMO

Vel. max in pos. abbass.: 159.5 km/h (indicata ~ 165 a 7.300 giri)

Peso senza carburante: 165 kg (80 ant. e 85 post.)

Consumo in città: 15,2 km/litro

Consumo fuori città: 19,1 km/litro

Consumo autostradale (a 130 km/h): 15,4 km/litro

Consumo massimo: 10,1 km/litro

Consumo medio della prova: 17,0 km/litro

ACCELERAZIONE

metri	100	200	300	400	
secondi	5,653	8,679	11,326	13,802	
kmh	99,90	130,43	139,43	150,00	

In questa classica prova con partenza da fermo sui 400 m, eseguita come al solito con carico di 80 kg (pilota 75, carburante 5), la RC 600 ha fatto registrare un ottimo tempo, inferiore a quello del precedente modello, nonostante la cilindrata di soli 558 cc, inferiore a quello delle concorrenti di 650 cc. Solo l'Aprilia Pegaso riesce a tenere la scia della RC sulla base cronometrata. La prestazione è stata resa possibile dalla considerevole potenza (record di categoria) e dalla leggerezza del mezzo.

VERIFICA STRUMENTI

Tachimetro: indica 50 = 48,52 km/h

 $indica\ 100 = 94,24 \ km/h$

indica 150 = 144,00 km/h

Contagiri: indica 4.000 = 4.050 giri

indica 7.500 = 7.500 giri

Le nostre prove strumentali alla pista Pirelli di Vizzola Ticino si sono svolte il 18/05/91 nelle seguenti condizioni ambientali: temperatura 20°C, umidità 40%, pressione 1.028 mbar, vento assente.

RIPRESA

metri	100	200	300	400
secondi	5,522	9,391	12,559	15,351
kmh	76,15	105,26	123,15	137,40

Anche questa prova è stata fatta con carico complessivo di 80 kg sulla distanza di 400 m inziandola però dalla velocità di 50 km/h nella marcia più alta per verificare le doti di tiro del motore. La ricerca della maggiore potenza si paga con una prestazione leggermente inferiore a quella della vecchia RC. Le incertezze ai bassissimi regimi e la cilindrata ridotta non consentono all'RC un exploit pari a quello della prova di accelerazione. I tempi ottenuti dalle concorrenti di 650 cc sono così lontani. Tuttavia la Gilera RC 600 è capace di riprendere nella marcia più alta fin da 47,87 km/h.



DATI ANAGRAFICI

Costruttore: Piaggio Veicoli Europei Divisione Gilera - Via C. Battisti, 68 20043 Arcore (MI) - Tel. 039/717841 - Telex 330628 - Telefax 039/617829.

Denominazione modello: RC 600.

Data e luogo presentazione: settembre 1990, Colonia.

Inizio vendite in Italia: dicembre 1990. Colori disponibili: rosso, bianco e bordeaux.

Forma di garanzia: 12 mesi o 10.000 km. Copertura integrale.

Prezzo: lire 8.480.000 chiavi in mano. Cavalli fiscali: 8 cavalli.

CARATTERISTICHE

Motore: monocilindrico quattro tempi, inclinato in avanti di 14°, cilindro in linea leggera con riporto Ni–Si, alesaggio per corsa 98x74=558 cc, rapporto di compressione 10,5:1, distribuzione con due alberi a camme in testa con bilanceri interposti a quattro valvole: diametro asp. 36, scarico 32. Albero controrotante antivibrazioni.

Accensione: Nippodenso elettronica a scarica capacitiva (CDI) con doppio pick–up, anticipo automatico variabile.

Carburatori: due Teikei a depressione. Diametro diffusore: 30 mm; getto massimo 155, getto minimo 48, getto avviamento 68, polverizzatore 2,6, valvola gas primario 4,0, spillo conico 5C583/5 e 5x7A 3/5, peso galleggiante 10,5 gr.

Raffreddamento: a liquido permanente con pompa di circolazione e regolazione della temperatura mediante termostato, capacità circuito 1,3 litri, radiatori in alluminio, pompa centrifuga con portata di 32 litri/min.

<u>Lubrificazione:</u> forzata con pompa ad ingranaggi, portata di 9 litri/min. al regime di potenza massima.

<u>Frizione:</u> dischi multipli in bagno d'olio con comando meccanico, 5 molle a spirale con carico di 23,6 kg in sede (22 mm), 7 dischi condotti e 8 conduttori.

Cambio: a 5 rapporti ad ingranaggi sempre in presa con innesti frontali, rapporti: prima 2,38 (31/13), seconda 1,55 (28/18), terza 1,15 (23/20), quarta 0,91 (21/23), quinta 0,76 (19/25).

Trasmissione: primaria ad ingranaggi a denti dritti, rapporto 2,33 (33/77): finale a catena rapporto 3,07 (14/43); rapporti totali di trasmissione nelle varie marce: prima 17,01, seconda 11,08, terza 8,15, quarta 6,50, quinta 5,43; catena Regina Industria 108 perni.

Telaio: monotrave a culla chiusa in tubi a sezione quadrata con rinforzi in lamiera scatolata; inclinazione cannotto di sterzo 27° avancorsa 106 mm.

Sospensioni: forcella Kayaba con steli da 43 mm, foderi in alluminio, escursione 240

mm; forcellone in alluminio, monoammortizzatore Boge regolabile nel precarico molla, escursione ammortizzatore 95 mm, escursione ruota 260 mm.

Ruote e pneumatici: cerchi in lega leggera, ant. 1,85x21", post. 2,50x17". Pneumatici MT 60 e Dunlop Trailmax 90/90-21 ant. e Pirelli MT 60 e Dunlop Trailmax 130/80-17 post.

Freni: ant. Brembo a disco diametro 260 mm, spessore 4,5 mm, pinza flottante a doppio pistoncino parallelo, post. Grimeca a disco diam. 220 mm, spessore 5,5 mm, pinza a singolo pistoncino.

Impianto elettrico: tensione 12 V, generatore Nippondenso 180 W, batteria Yuasa 12 V 5,5 Ah avv. a pedale, 12 V 14 Ah avv. elettrico. Bifaro anteriore CEV-Pagani diam. 100 mm con lampada 12V - 35/35W, posizione 5W; fanale posteriore con lampada 5/21W, indicatori direzione 10W, lampade strumenti n. 4 1,2W.

Dimensioni in mm: lunghezza 2.230, interasse 1.510, larghezza manubrio 850, altezza max. 1.230, sella 890, minima da terra 285.

MANUTENZIONE

Distribuzione: gioco punterie per controllo diagramma 1 mm, gioco funzionamento a fredd asp. 0,05 mm, scarico 0,1 mm.

Accensione: anticipo fisso 7°, anticipo variabile 30° a 4500 giri/min, candela Champion A4 HC distanza tra gli elettrodi 0,5-0,6 m, due fusibili da 15A.

Alimentazione: benzina super, capacità serbatoio litri 12, riserva litri 2.

Carburatori: filtro aria in poliuretano da pulire ogni 2000 km e sostituire ogni 8000 km. Spilli conici alla terza tacca.

Lubrificazione: controllo livello olio ogni 500 km, capacità coppa 2,0 litri (2,2 con filtro), da sost. ogni 4000 km. Lubrificante consigliato Agip 15W40 opp. SINT 2000, filtro da sost. ogni 8000 km.

Pneumatici: pressione di gonfiaggio solo 1,8 ant. e 2,0 post.; indue ant. 1,8 post. 2,2. Pressione di gonfiaggio fuoristrada 1,7 ant. e 1,6 post.

DATI DICHIARATI

Potenza massima: 53 cv a 7.500 giri

Coppia massima: 5,3 kgm a 6.250 giri

Velocità massima: n.d.

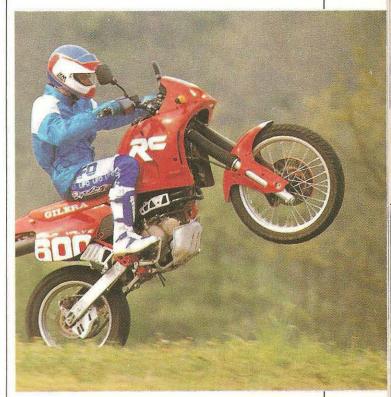
Tempo sui 400 metri da fermo e velocità d'uscita: n.d.

Consumo: 4,3 lt. per 100 km a norme CUNA

Peso: kg 141 (senza avv. elettrico)

RICAMBI (IVA compresa)

Testata L. 1.055.828, valvola aspirazione L. 22.750, cilindro L. 612.255, pistone completo di segmenti L. 151.190, biella L. 302.400, albero motore L. 419.850, carburatore L. 562.250, cartuccia filtro olio L. 8.000, marmitta L.247.500, pignone/corona L. 36.250/54.850, cinghia L. 113.200, batteria L. 112.000, faro ant. L. 79.200, lampeggiatore L. 11.750, specchietto L. 23.200, centralina accensione L. 133.800, telaio L. 531.100, forcella 796.600, forcellone L. 408.500, ammortizzatore L. 242.700, cerchio ant. L. 102.700, cerchio post. L. 102.700, manubrio L. 38.400, leva freno L. 26.000, leva frizione L. 12.500, pedale cambio L. 27.150, pedale freno 38.400, poggiapiedi L. 30.000, strumentazione completa L. 294.500, trasmissione flessibile contachilometri L. 15.700, coppia pastiglie ant. L. 37.500, serbatoio L. 133.700, sella L. 97.000, parafango ant. L. 34.400, parafango post. L. 34.400.



COMMENTO SUL PREZZO

(8.480.000 lire chiavi in mano)
La quotazione si posiziona nella media
dei prezzi ed in generale livellata verso
l'alto. Considerando le prestazioni,
specialmente quelle superiori del motore,
il prezzo si può ritenere corretto ed
equilibrato.

INCONVENIENTI REGISTRATI

Trafilaggi liquido di raffreddamento. Indurimento rubinetto carburante. Allentamento bulloneria.

PREGI

- Potenza ed erogazione motore
- Prestazioni globali
- · Efficienza freni
- Ciclistica

DIFETTI

- Vibrazioni alti regimi
- Scarsa protezione aerodinamica
- Frizione poco resistente
- · Posizione di guida
- Cavalletto laterale insicuro.