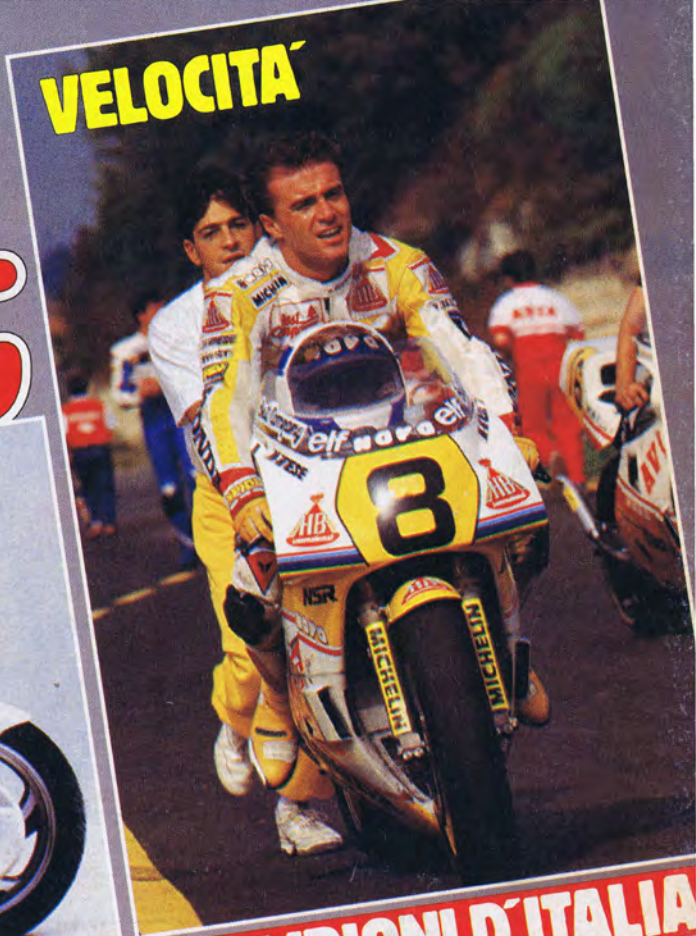
moto sprint 42

VELOCITA'



NOVITA' 1989

HONDA PC 800 PACIFIC COAST

I CAMPIONI D'ITALIA

SETTIMANALE - N. 42 (605)
Anno XIII - 19/25 ottobre 1988
L. 2.200
Sped. in abb. post. gr. II/70

PROVA TOTALE COMPARATA

QUATTRO CONTRO

GILERA 500 ER
KAWASAKI KLR 570
SUZUKI DR 600 F DJEBEL
YAMAHA XT 600 4V

GILERA 500 ER
KAWASAKI KLR 570
SUZUKI DR 600 F DJEBEL
YAMAHA XT 600 4V

ACQUA E

SAPONE

A qualcuno piacciono truccatissime, ad altri al naturale Per questi ultimi ecco una comparativa fra le enduro «pure»

Claudio Braglia - foto **Gheo**

GILERA
DAKOTA
ELECTRIC STARTER
POWER-DRIVE

570
Kawasaki
KLR
uni-trak

C'È GIÀ chi le chiama, raramente con comprensione, più frequentemente — soprattutto i fuoristradisti dell'ultima ora — quasi con una punta di disprezzo: «parenti povere» dell'enduro. Ed anche se si potrebbe discutere a lungo sui sentimenti che l'hanno ispirata, la sostanza della citata definizione, che a nostro avviso va interpretata in senso positivo, non cambia. In questa nostra anacronistica e ben poco illuminata epoca, ove l'irrazionale è la norma e le cose logiche ormai così rare da far discutere come le mosche bianche, siamo arrivati ad impensabili limiti di deformazione della fisionomia motociclistica. Le sportive per le strade di tutti i giorni potrebbero tranquillamente essere schierate (e nessuno se ne accorgerebbe) al via di un gran premio, mentre addirittura le enduro sono diventate più dei monumenti celebrativi delle grandi avventure fuoristradistiche che veicoli adatti davvero a godersi lo sterrato: sono pesanti, surdimensionate, carenate come le stradali da granturismo, spesso persino troppo potenti, dotate di scarsa maneggevolezza e sovraccariche di accessori. In un momento in cui soprattutto per questioni di moda i mostri con le ruote artigliate imperversano, ci fa piacere che esistano ancora le cosiddette «parenti povere», quelle che mantengono i più logici principi ispiratori della filosofia enduro: leggere ed essenziali, libere da ridondanti sovrastrutture, con tutto quanto serve, ma niente più, per godere della pratica fuoristradistica; sono rigorosamente monocilindriche a quattro tempi e costano cifre abbordabili, soprattutto se si considera che in svariati casi non sono di tanto superiori a quelle delle 125 enduro e stradali dell'ultima sofisticatissima generazione.

GILERA 500 ER

UNICA PROPOSTA NAZIONALE DI QUESTA PROVA, LA GILERA HA UN LOOK VIVACE E MODERNO ANCHE SE UN PO' TROPPO ISPIRATO ALLA SCUOLA NIPPONICA. IL CRUSCOTTO, A SINISTRA, OSPITA UNA STRUMENTAZIONE COMPLETA DEL TERMOMETRO DEL LIQUIDO REFRIGERANTE. DI BUON LIVELLO È ANCHE LA SITUAZIONE DEI COMANDI ELETTRICI E MECCANICI AL MANUBRIO

LA LINEA DELLA KAWASAKI KLR 570 È A «V» APERTA, CONVERGENTE NEL POSTO GUIDA; MOLTO PIÙ «SCATENATA» È LA COLORAZIONE. NEI COMANDI E NELLA STRUMENTAZIONE, A SINISTRA, LA KAWASAKI SI PRENDE UN VANTAGGIO RISPETTO ALLE RIVALI SOPRATTUTTO PER COMPLETEZZA E SCELTA GRAFICA OLTRECHÉ PER LA PRATICITÀ IN OGNI CONDIZIONE D'IMPIEGO

KAWASAKI KLR 570

Hanno nomi familiari, XT, KLR, DR, XL, tutte rigorosamente giapponesi, ed assieme ad una miriade di emulatrici occidentali dell'ultima ora hanno fatto la storia dell'enduro moderno. Sono ancora terribilmente divertenti e godibili anche se non così versatili come le più recenti proposte da entrofuoristrada, ma ci si passa volentieri sopra, visto che le superstiti, dopo anni di evoluzione, si sono affinate ed hanno raggiunto livelli di efficacia prossimi a quelli di macchine più specialistiche per competizioni rallistiche. Per valutare se i valori in campo siano sempre analoghi al passato, abbiamo messo a confronto ancora una volta la crema della categoria giapponese (elenco da cui manca la Honda che non ha più in catalogo una macchina semplice come la XL, sostituita dalla più sofisticata NX 650 Dominator dotata di avviamento elettrico e cilindrata maggiorata), con una recente outsider economica di produzione italiana, che dipingono un quadro completo di questa ormai ristretta categoria. Si tratta della Kawasaki KLR 570, versione semplificata e decisamente più a buon mercato della celebre KLR 600 (dalla quale si differenzia per la mancanza dell'avviamento elettrico, pur conservando la raffinata meccanica monocilindrica bialbero raffreddata a liquido), della Suzuki DR 600 S Djebel (vale a dire la versione con accessori «africani» della spartana DR 600 S in versione base) e, per concludere con le giapponesi, della supercollaudata XT 600 4V, qualificatissima figlia delle capostipiti delle enduro moderne. La contendente, di storia nettamente più recente, è la Gilera 500 ER, derivata dalla Dakota, della quale è versione più semplice ed agile, pur restando dotata della raffinata meccanica monocilindrica raffreddata a liquido con distribuzione bialbero comandata da chinghia, e provvista di frizione con comando idraulico.

LINEA - Anche se non freschissima, la Yamaha continua a piacerci parecchio per l'agilità delle sue linee essenziali, motivate in primo luogo da esigenze di funzionalità. Nella sua più recente versione convince anche per

SEGUE A PAG. 45

600
DJEBEL
SUZUKI
FULL FLOATER

YAMAHA
XT
600
4-VALVES
MONO CROSS

l'originale colorazione blu, bene accoppiata col grigio del propulsore. Pulita e lineare la Gilera trasmette una piacevole sensazione di sostanza, ha un look vivace e moderno, anche se svolge senza particolare personalità il tema dell'enduro alla giapponese.

Senza dubbio enormemente più originale è la gibbosa Suzuki, dominata dall'avantreno imponente sormontato dalla curiosa mascherina portafaro dotata di parabrezza in plexiglass, e soprattutto dal voluminoso serbatoio.

La Kawasaki conserva il suo piacevole look a V molto aperta, convergente nel posto guida, da motoleggera enduro, apprezzabile perché sobrio ed elegante e per questo poco in tono con la eccessivamente vivace quanto ardita livrea.

FINITURE - Considerando la quota di commercializzazione inferiore ai 6.000.000 (un lodevole record di questi tempi), la Kawasaki KLR è quella che offre il miglior rapporto qualità/prezzo. La KLR eccelle infatti nei comandi e nella strumentazione, ed ha assemblaggi curati, forcellone e stampella laterale in alluminio ed un bel portapacchi dotato di borsetta.

Oltre che meglio verniciata, la Yamaha (che costa circa 500.000 in più), appare più curata nei cablaggi e nei montaggi delle parti meno in vista. Vanta inoltre cerchi belli e robusti nonché utili accessori come la cartella paradisco ed i parasassi alle manopole.

In fatto di equipaggiamento primeggia la Suzuki che costa come la Yamaha. Anche se la DR appare un po' meno curata nella costruzione di meccanica e ciclistica (ed inoltre non vanta il freno a disco posteriore della XT), si fregia di una sfilza di accessori da fare impallidire le regine d'Africa, fra i quali il solido portapacchi posteriore in alluminio della DR Big. La Gilera viene purtroppo proposta ad una quota di commercializzazione meno favorevole delle concorrenti (ma ha la possibilità di adottare l'avviamento elettrico optional): ha un motore accuratamente costruito e verniciato, un bel portapacchi in alluminio e plastica, ma scade nella qualità delle decorazioni, e di componenti come il paracoppa ed il tappo del serbatoio.

COMANDI - Al vertice come sempre la Kawasaki, che gode di una ottima organizzazione al manubrio, con comandi elettrici di rara funzionalità, e poi frizione ed acceleratore dolcissimi. Inoltre non scade nei comandi a pedale e vanta belle piastre in lega leggera di supporto alle pedane del passeggero. Ottimi anche i comandi al manubrio della Yamaha con una conformazione dei blocchetti elettrici solo di un pelo meno razionale, ma con una analoga positiva situazione nei comandi a pedale.

Decisamente spartani i comandi a pedale della Gilera, anche se vanta le pedane del pilota accuratamente montate elasticamente. La situazione migliora al manubrio che schiera ottimi comandi Cev-Domino dell'ultima generazione e qualitativamente prossimi ai migliori giapponesi. Estremamente eterogenea infine la Suzuki che offre comandi al manubrio di ottima qualità, anche se di disegno non particolarmente riuscito, e comandi a pedale grossolani ed eccessivamente spartani.

STRUMENTAZIONE - È ancora la KLR 570 ad offrire la situazione più positiva, con un cruscotto ben fatto e completo anche di termometro del liquido refrigerante ed indicatore del livello carburante. Analoga la strumentazione della Gilera con la stessa dotazione, anche se appare meno felice sul piano della realizzazione e della grafica.

Più «poveri» sono i cruscotti di Yamaha e Suzuki col solo tachimetro/contachilometri e contagiri, più poche, essenziali spie luminose. In testa per precisione la Suzuki, ben seguita da Gilera e Kawasaki, mentre è un po' meno attendibile quella della Yamaha. □

SUZUKI DR 600 F DJEBEL

UN LOOK DECISAMENTE PERSONALE È QUELLO DELLA SUZUKI DJEBEL, DOMINATO DALL'IMPONENTE AVANTRENO SORMONTATO DALLA MASCHERINA PORTAFARO DOTATA DI PARABREZZA IN PLEXIGLASS. LA STRUMENTAZIONE È PRECISA ANCHE SE NON MOLTO COMPLETA; DI BUONA QUALITÀ ANCHE I COMANDI AL MANUBRIO

ELEGANTE NELLA SUA COLORAZIONE BLU, LA YAMAHA XT 600 È UN CLASSICO CHE DA ANNI RISCUOTE SUCCESSO. DA RILEVARE ANCHE LA NOTEVOLE CURA COSTRUTTIVA NEI DETTAGLI. I BLOCCHETTI DI COMANDO AL MANUBRIO SONO DI BUONA QUALITÀ; MENO ECCITANTE LA STRUMENTAZIONE CHE NON È NEPPURE PRECISISSIMA

YAMAHA XT 600 4V

LA TECNICA

Sotto tanta apparente semplicità, si «nascondono» propulsori e ciclistiche raffinati

ANCHE se l'architettura generale delle enduro della nostra prova è, come del resto appare logico aspettarsi, piuttosto simile, le soluzioni tecniche alle quali i progettisti hanno fatto ricorso per realizzare i vari propulsori differiscono in misura non certo trascurabile. I motori sono tutti monocilindrici, è vero, ma tanto per cominciare due di essi sono raffreddati ad aria mentre gli altri due sono raffreddati ad acqua (Gilera e Kawasaki). Anche per quanto riguarda la distribuzione vi sono delle differenze sostanziali, benché in tutti i casi vengano impiegate quattro valvole. Mentre infatti il Suzuki e lo Yamaha adottano un solo albero a camme in testa (che aziona le valvole tramite bilancieri a tre bracci, con registri a vite e pattini cromati) gli altri due motori in esame sono dei bialbero. La principale differenza tra di essi sta nel fatto che nel Kawasaki gli eccentrici agiscono su delle punterie a bicchiere mentre nel Gilera azionano dei bilancieri a dito (anche in questo caso con riporto di cromo duro sul pattino e registri filettati).

Le camere di combustione sono sempre a tetto con l'unica «differenza» del Suzuki che si distacca leggermente da questa conformazione e che, in aggiunta, adotta due candele al posto di una sola collocata centralmente. Ulteriori differenze si ritrovano nel sistema impiegato per comandare la distribuzione: fanno infatti ricorso a una catena i tre «mono» giapponesi mentre quello di Arcore utilizza una cinghia dentata piazzata sul lato sinistro, che aziona anche la pompa dell'acqua.

UMIDITÀ - Anche scendendo dalla testata verso il basamento si scoprono tra questi motori, tutto sommato assai simili esteriormente, delle differenze tecniche certamente importanti. I due motori raffreddati ad aria sono dotati di canna in ghisa riportata, con bordino di appoggio superiore, mentre il propulsore Kawasaki utilizza una canna «umida» (ovverosia lambita direttamente sull'esterno dall'acqua di raffreddamento) anche in questo caso in ghisa, «appoggiata» in alto e dotata di due anelli di tenuta in gomma sintetica nella parte inferiore. La Gilera fa invece ricorso a una canna integrale dotata di riporto superficiale al nichel-carburo di silicio, soluzione senza dubbio più cara alla scuola tecnica europea.

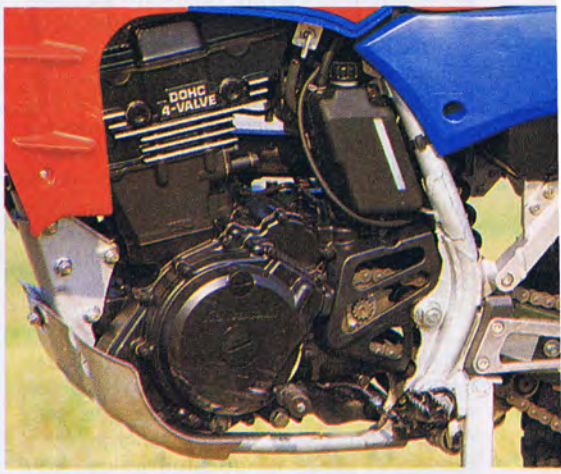
Oltre all'impiego di una cinghia dentata il propulsore di Arcore può essere considerato sotto un certo aspetto di impostazione generale abbastanza «automobilistica» anche per il fatto, piuttosto inconsueto nel panorama delle attuali enduro, di avere un albero a gomito fucinato in un sol pezzo con biella a cappello e cuscinetti a guscio sottile (quelli di banco sono costituiti da due grosse bronzine anulari mentre quello di biella è formato da due «semigusci»). Pure la pompa dell'olio, a ingranaggio interno, è di chiara «derivazione» auto (anzi il propulsore della Gilera è per il momento l'unico ad impiegarla in campo motociclistico). Hanno l'albero a gomito composito, con cuscinetti di banco e di biella a rotolamento i tre motori giapponesi, nei quali la biella è (ovviamente) del tipo con testa in un sol pezzo. La pompa dell'olio in tutti e tre è del tipo trocoidale; mentre però il Suzuki e il Kawasaki hanno l'olio nella coppa, il circuito di lubrificazione del propulsore Yamaha è a carter secco. Da segnalare che (particolarità davvero interessante) la pompa dell'olio della Gilera viene azionata dalla corona della trasmissione primaria, subito dietro la quale è collocata.

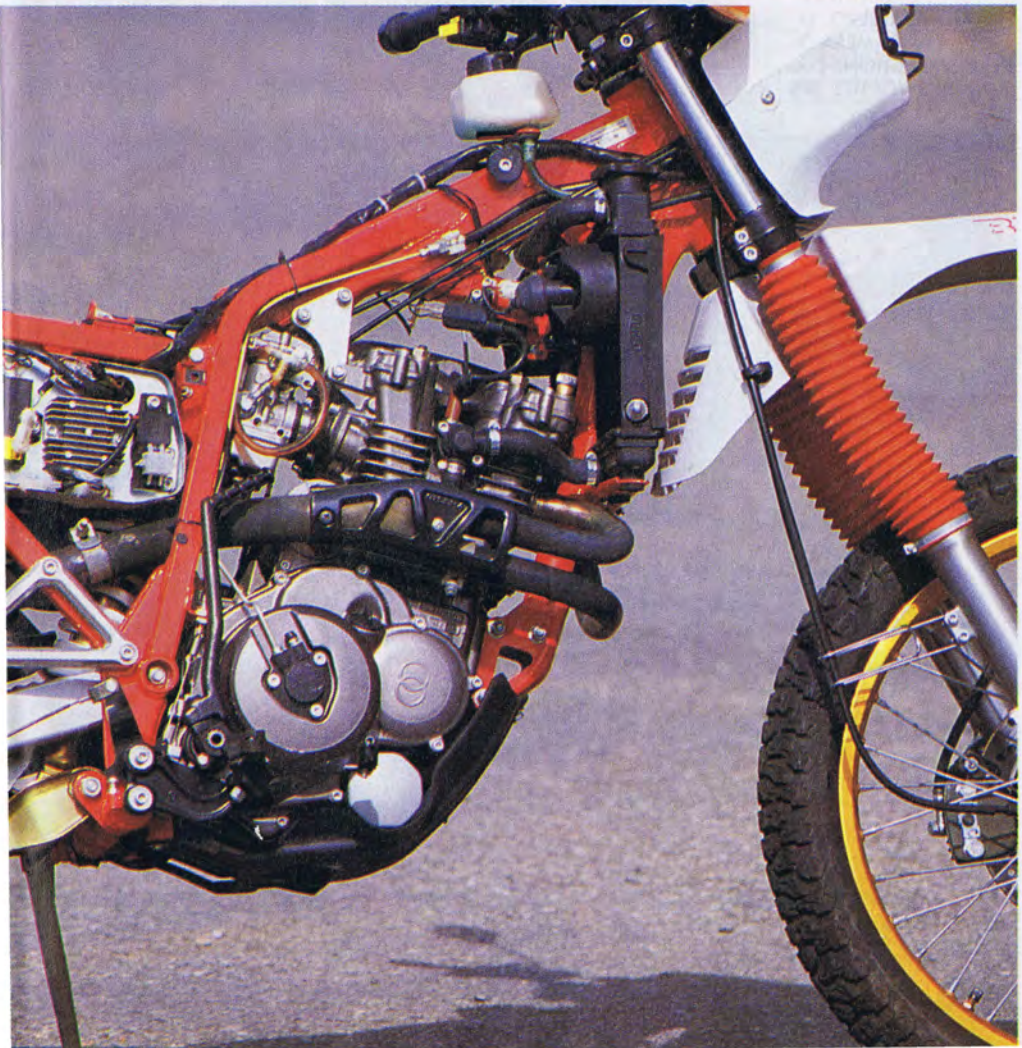
VIBRAZIONI - Trattandosi di monocilindrici di rilevante cilindrata è logico che tutti i motori in esame siano dotati di un sistema per ridurre a valori trascurabili le vibrazioni. Anche in questo settore ci sono delle differenze sensibili. Impiegano infatti due alberi di equilibratura (azionati da una catena posta sul lato sinistro e dotata di un sistema di tensionamento) sia il propulsore Kawasaki che il Suzuki; hanno invece un solo equilibratore, collocato nella parte superiore del basamento, subito dietro la zona di appoggio del cilindro, sia il Gilera che lo Yamaha (in entrambi il comando è a ingranaggi).

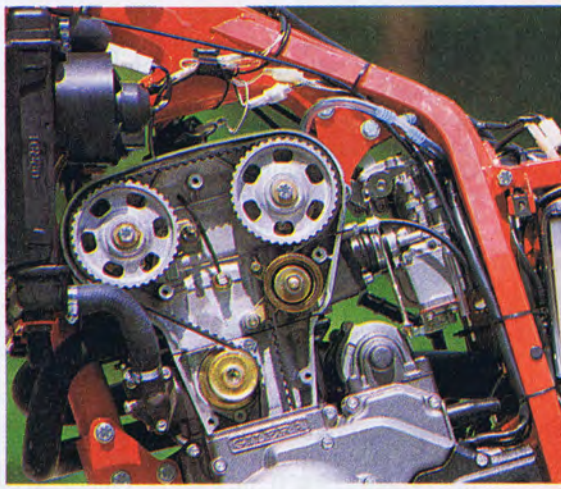
Soluzioni assolutamente identiche vengono invece impiegate da tutti i costruttori per quanto riguarda la trasmissione. Lo schema adottato prevede infatti sempre una primaria a ingranaggi che aziona una frizione a dischi multipli in bagno d'olio la quale a sua volta muove un cambio del tipo in cascata con ingranaggi sempre in presa e denti di innesto frontali, a cinque rapporti. Il basamento infine si «apre» sempre secondo un piano verticale.

A livello di alimentazione va segnalata

PIUTTOSTO SIMILI NELL'ARCHITETTURA E NELLE SCELTE DI FONDO SONO I PROPULSORI KAWASAKI, QUI SOTTO, E GILERA, IN BASSO: SONO ENTRAMBI DEI MONO A QUATTRO TEMPI CON RAFFREDDAMENTO A LIQUIDO E QUATTRO VALVOLE PER CILINDRO. LA DISTRIBUZIONE DELLA KLR 570 È AZIONATA DA CATENA, MENTRE IL MOTORE ITALIANO SFRUTTA UNA CINGHIA DENTATA. IL TELAIO DELLA GIAPPONESE È A CULLA SEMPLICE CHIUSA IN TUBI D'ACCIAIO, MENTRE I TECNICI ITALIANI LO HANNO CHIUSO INFERIORMENTE CON IL BASAMENTO CHE DIVENTA COSÌ PARTE INTEGRANTE DELLA STRUTTURA







la adozione di parte di Gilera e Yamaha di carburatori doppi (in pratica uno per ogni condotto di aspirazione, anche se nella moto giapponese la vaschetta a livello costante è una sola).

CICLISTICA - Al contrario di quanto accade per il propulsore, la parte ciclistica delle moto della nostra prova è realizzata generalmente con schemi estremamente simili tra di loro. Il telaio è sempre in tubi di acciaio a culla singola che si sdoppia inferiormente al motore (ma nel Gilera è il basamento del propulsore a chiudere inferiormente la culla e a formare quindi parte integrante della struttura del veicolo). La triangolatura

SEGUE A PAG. 48

posteriore che supporta la sella è imbullonata alla struttura principale del telaio nel Gilera e nel Kawasaki. Nello Yamaha gli elementi tubolari superiore e anteriore del telaio fungono anche da serbatoio dell'olio.

A livello di sospensioni, anteriormente viene sempre impiegata una forcella telescopica a perno avanzato, con escursione molleggiante assai considerevole. Posteriormente il forcellone oscillante, dotato di bracci a sezione rettangolare, è collegato all'unico elemento ammortizzante-molleggiante centrale (disposto in posizione pressoché verticale al centro della triangolatura posteriore del telaio) da un sistema di leveraggi che assicura la progressività variabile della sospensione. Nel «reparto» freni da segnalare l'adozione di un disco posteriore da parte della Yamaha (le altre moto lo hanno a tamburo); anteriormente, come logico, viene sempre impiegato un disco, di diametro compreso tra i 220 mm (Kawasaki) e i 267 mm (Yamaha).

BANCO - La «vocazione» enduristica dei propulsori esaminati appare evidente dai risultati delle prove al banco dinamometrico. La potenza specifica non può logicamente essere molto elevata, trattandosi di grossi monocilindrici che non possono certo raggiungere regimi di rotazione paragonabili a quelli dei plurifrazionati per non fare arrivare la velocità del pistone a valori troppo elevati e per non sottoporre a sollecitazioni eccessive gli organi del manovellismo e quelli della distribuzione. Inoltre non si deve dimenticare che questi motori sono destinati ad essere impiegati in motociclette nelle quali è importante disporre di una considerevole elasticità e di una grande trattabilità.

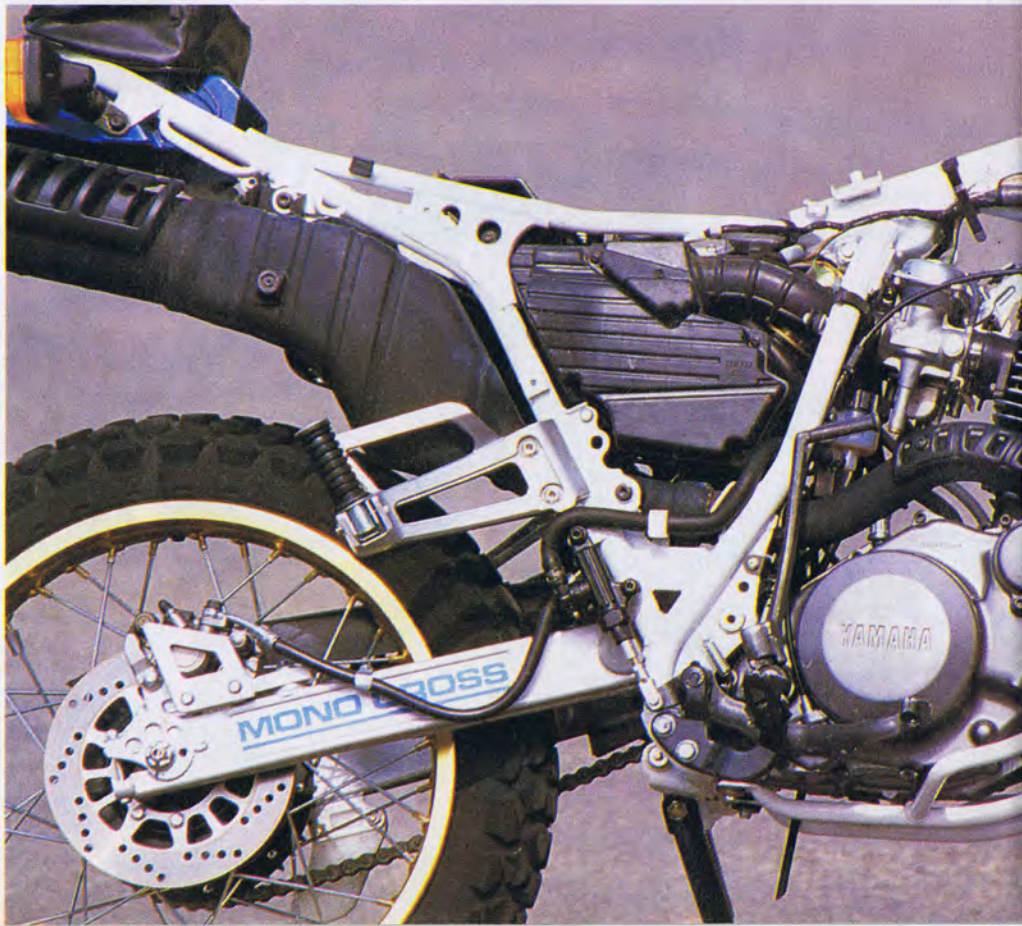
Il valore più alto in questo caso viene raggiunto dalla Gilera con 53 kW/litro, seguita nell'ordine da Suzuki (48,3 kW/l), Kawasaki (48 kW/l) e Yamaha (46,35 kW/l). Ragionevole in tutti i propulsori è la velocità media del pistone: si va infatti dai 17,020 m/s della Gilera ai 19,550 m/s della Suzuki.

Anche le Pressioni Medie Effettive di questi motori tradiscono l'intenzione dei progettisti di mantenere su livelli di tutta sicurezza le sollecitazioni. Al regime di potenza massima il valore più elevato viene raggiunto dalla Gilera con 9,22 bar e quello più contenuto dalla Kawasaki con 7,94 bar.

Al regime di coppia massima è sempre la Gilera a primeggiare con 10,46 bar mentre la Suzuki raggiunge 8,84 bar (le altre due moto hanno valori intermedi). A livello di andamento delle curve va segnalato l'ampio campo di utilizzazione di tutti i propulsori e la forte coppia della Yamaha che addirittura supera i 40 Nm a soli 2500 giri/min! **Massimo Clarke**

IL MOTORE DELLA SUZUKI È UN MONOCILINDRICO A QUATTRO TEMPI CON DISTRIBUZIONE MONOALBERO. LA CAMERA DI COMBUSTIONE È A DOPPIO VORTICE

UN CLASSICO IL MONOCILINDRICO A QUATTRO TEMPI CON RAFFREDDAMENTO AD ARIA DELLA YAMAHA XT 600. LA DISTRIBUZIONE È MONOALBERO CON 4 VALVOLE



SCHEDE TECNICHE

	GILERA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
Motore	quattro tempi	quattro tempi	quattro tempi	quattro tempi
Cilindri	1	1	1	1
Distribuzione	bialbero/cinghia	bialbero/catena	monoalbero/catena	monoalbero/catena
N. valvole x cilindro	quattro	quattro	quattro	quattro
Raffreddamento	a liquido	a liquido	aria	aria
Alesaggio e corsa (mm)	92x74	96x78	94x85	95x84
Cilindrata (cm³)	491,9	564	589,8	545
Rapp. di compressione	9,5:1	9,8:1	8,5:1	8,5:1
Diagramma di distribuzione	non dichiarato	asp.: 19°-69° scar.: 55°-25°	asp.: 32°-68° scar.: 70°-30°	asp.: 28°-68° scar.: 64°-32°
Carburatori	Dellorto	Keihin CVK 40	Mikuni VM 38	Teikei Y 27 PV/1
Lubrificazione (pompa)	carter umido (ingranaggi)	carter umido	carter umido (trocoidale)	carter secco (trocoidale)
Capacità coppa olio (litri)	2,2	2	2,6	2,4
Accensione	elettronica	elettronica	elettronica	elettronica
Impianto elettrico	gereratore 12V-190W	12V	generatore 12V-195W	12V
Candele	Champion A5YC	NGK DP8 EA	NGK DP9 EA-9	NGK DPR 7 EA-9
Avviamento	elettrico e a pedale	a pedale	a pedale	a pedale
Trasmissione primaria	ingranaggi a denti dritti	ingranaggi a denti dritti	ingranaggi (29-67)	ingranaggi (74-31)
Trasmissione finale	a catena	a catena	a catena	a catena (15-39)
Frizione/tipo (comando)	multidisco in bagno d'olio (idraulico)	multidisco in bagno d'olio (meccanico)	multidisco in bagno d'olio (meccanico)	multidisco in bagno d'olio (meccanico)
N. marce	5	5	5	5
Rapporto 1.	2,384	2,437	2,416	2,583
Rapporto 2.	1,555	1,529	1,626	1,588
Rapporto 3.	1,142	1,181	1,263	1,200
Rapporto 4.	0,913	0,954	1,000	0,955
Rapporto 5.	0,030	0,791	0,826	0,792
Telaio	monotrave in tubi d'acciaio	monoculla in tubi d'acciaio	doppia culla in tubi d'acciaio montante quadrato	doppia culla tubolare in acciaio
Sospensione anteriore	forcella teleidraulica	forcella teleidraulica	forcella teleidraulica	forcella teleidraulica
Escursione (mm)	240	230	240	235
Sospensione posteriore	monoammortizzatore progressivo	monoammortizzatore progressivo	monoammortizzatore progressivo	monoammortizzatore progressivo
Escursione (mm)	220	230	222	235
Ruote	a raggi con cerchi in lega leggera	a raggi con cerchi in lega leggera 90/90x21" 130/80x17"	a raggi con cerchi in lega leggera 1,85x21" 2,50x17"	a raggi con cerchi in lega leggera 1,00x21" 2,50x18"
Freno anteriore (mm)	disco ∅ 260	disco ∅ 220	disco	disco ∅ 269
Freno post. (mm)	tamburo ∅ 140	tamburo ∅ 130	tamburo	disco ∅ 220
Lunghezza (mm)	2210	2240	2215	2210
Larghezza (mm)	910	875	875	885
Altezza (mm)	1450	—	1235	1230
Interasse (mm)	1480	1470	1465	1440
Altezza sella (mm)	860	870	910	860
Luce a terra (mm)	260	280	275	265
Peso a secco (kg)	149	138	136	140
Capacità serbatoio (litri/riserva)	22 (3,5)	11,5	21	13
Prezzo (Lit)	6.805.000 (con avv. a pedale)	5.989.200	6.527.400	6.450.000

SU STRADA

La DR 600 è crossistica, la XT 600 è equilibrata, la KLR è facile, la Gilera è positiva

POSIZIONE DI GUIDA - L'impostazione più versatile, che è poi anche quella più turistica, è caratteristica dalla Kawasaki, che offre una sella bassa e mantiene il busto eretto e non offre problemi ad avanzare, grazie alla ottimale raccordatura di sella e serbatoio, ma risulta troppo infossata ed inserita nella macchina. All'estremo opposto si colloca la Suzuki che piace tanto ai crossisti soprattutto per via del manubrio basso con le estremità «cadenti», per la sella alta ed il ben sagomato serbatoio, che per quanto sia voluminoso non impone coercizioni nella guida.

A metà si collocano Yamaha e Gilera: la prima si fa apprezzare per l'impostazione rilassata, il corretto dislivello fra manubrio e sella, la posizione centrata delle pedane e la sella bassa indicata per i neofiti, che però ha la controindicazione di risultare troppo vicina alle pedane. Sempre eclettica ma più tendente alla posizione turistica è la Gilera, che offre una impostazione in sella un po' arretrata corredata di pedane avanzate e di un manubrio poco distanziato dal posto guida. Inoltre la sella, per la sua accentuata inclinazione verso il serbatoio, «spinge» un po' sul sedere.

COMFORT - Tutte decisamente agili e ben manovrabili, le quattro enduro della nostra prova offrono una elevata accessibilità e facilità di guida, anche se la sensazione di maggior maneggevolezza la si prova in sella a Kawasaki e Yamaha, mentre soprattutto la Suzuki, più specializzata, in senso fuoristradistico, non è particolarmente indicata per i neofiti. Il comfort di marcia più elevato è quello caratteristico della Kawasaki che vibra pochissimo nel campo dei mono, ha sospensioni soffici e, grazie al posto guida incavato garantisce anche un certo riparo aerodinamico.

Duttilissima ed estremamente intuitiva, la Yamaha offre sospensioni ad ampia escursione che filtrano bene le asperità. Inoltre non affatica particolarmente sul piano aerodinamico se non si superano i 130 km/h, ma è afflitta da vibrazioni che si manifestano dai 5000 giri in su, soprattutto a livello di pedane e sottosella. La Suzuki vibra un po' meno della Yamaha, ma in compenso è più impegnativa e caratterizzata da una taratura delle sospensioni più rigida, mentre la Gilera (che presenta una taratura relativamente morbida della forcella e più rigida per l'ammortizzatore posteriore), è afflitta da vibrazioni (e risonanze della carrozzeria) avvertibili su manubrio e sottosella da 6000 a 8000 giri, che comunque tendono a scemare a velocità stabilizzata.

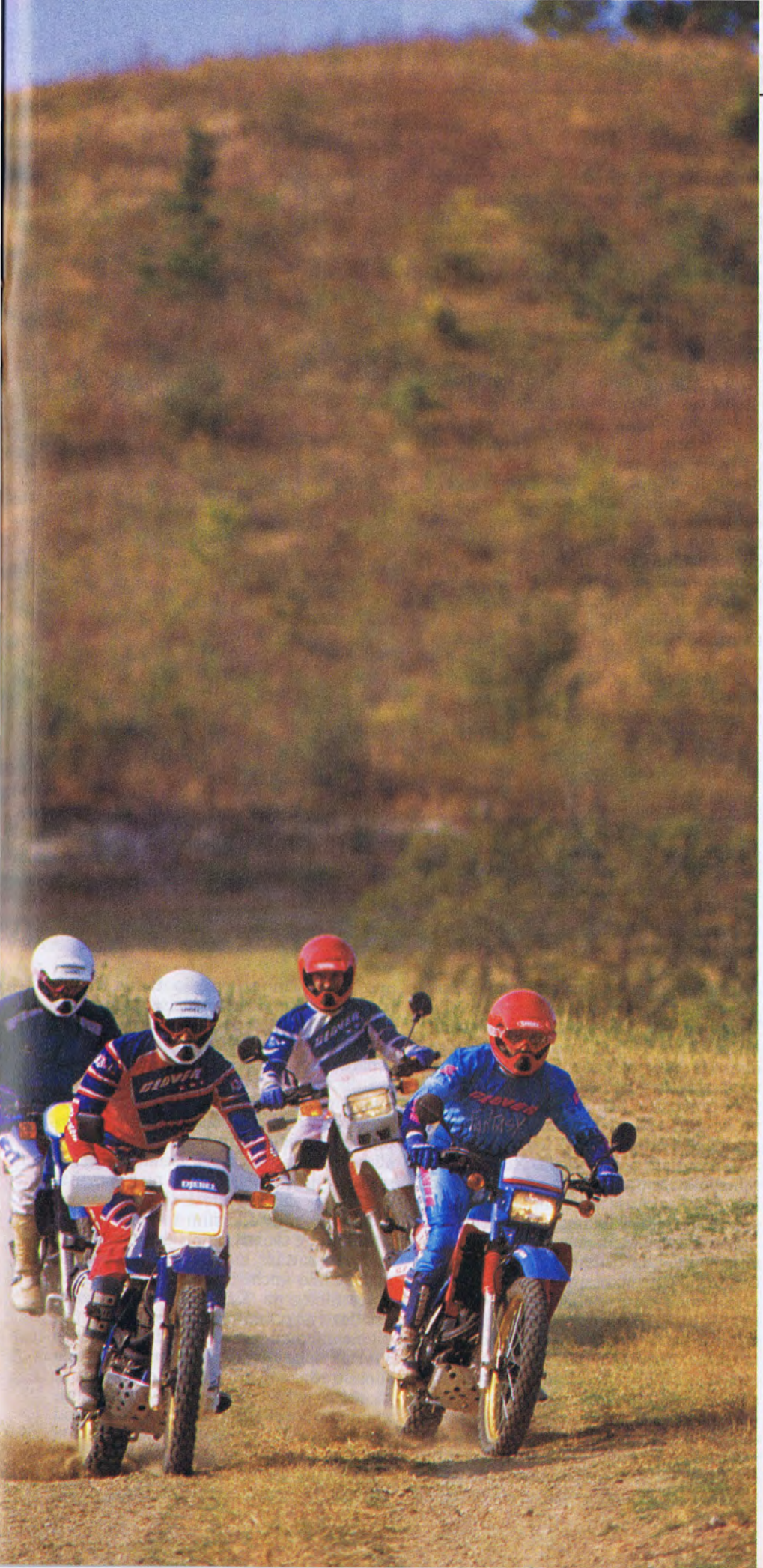
MOTORE - Pieno ed esuberante a tutti i regimi, il monocilindrico Suzuki convince per la sua forza e le sue prestazioni. Dotato di una sostanziosa voce di scarico, accusa una evidente rumorosità meccanica soprattutto a caldo e richiede qualche attenzione in più della media nella procedura di avviamento, soprattutto se si spegne a caldo.

Sempre vigoroso in fase intermedia e soprattutto pronto e completamente sfruttabile, il mono Yamaha ha un pelo meno grinta in alto del Suzuki ma è più sostanzioso e regolare ai bassissimi regimi. Inoltre è meno rumoroso e si avvia più facilmente.

Il bialbero Gilera ha sorpreso sul piano del rendimento visto che a dispetto dei circa 100 cm^3 di svantaggio, ha fornito prestazioni più che dignitose e proporzionalmente più brillanti delle concorrenti più grosse (anche se alla fine costa come una 600...). Ha tanta grinta e si avvia lestamente sia con, che senza l'avviamento elettrico e richiede un limitato uso dello starter, ma risulta un po' rumoroso di aspirazione. Il più silenzioso e facile da avviare è il raffinato motore Kawasaki, che offre una curva di erogazione ampia ed un grande allungo, ma delude nella fascia medio bassa di erogazione.

EROGAZIONE - Ampiezza e sostanza della curva di erogazione vanno a braccetto sulla Suzuki che riprende con forza già da 3000 giri e successivamente con una progressione piena e gustosa porta con pendenza costante ai circa 7000 giri della potenza massima.

Proporzionalmente analoga la curva del monocilindrico Gilera che sorprende anche per la prontezza del tiro ai regimi medio bassi, anche se per rendere al meglio deve ruotare oltre i 5500 giri. Ottimo l'allungo fin verso i 7500-8000 giri e nel caso prenda la voglia di andare



oltre, il limitatore di giri blocca comunque ogni impeto a quota 8250.

Molto più spostata verso il basso l'erogazione della Yamaha, che sa recuperare giri con forza fin da 1500-2000 giri (da dove si può già spalancare tutto l'acceleratore) e prosegue poi con costante sostanza e senza impennate della curva di coppia fin verso i 7000 giri di strumento.

La curva di erogazione più ampia è quella della Kawasaki che sa riprendere fluida anche da poco più di 1000 giri ed allunga fin verso i 7500 giri, ma risulta carente di vigore in basso. La più elevata potenza massima è quella della Suzuki, che vanta un cavallo e passa di vantaggio su Yamaha e Kawasaki mentre ovviamente più distanziata, ma non di tanto, è la Gilera. La Yamaha si prende la rivincita fornendo la coppia formidabile, migliore di tutti, di quasi 4,7 kgm a soli 5500 giri.

VELOCITÀ - Anche se sovraccarica di ogni genere di accessorio la Suzuki ha ottenuto la più elevata prestazione velocistica del lotto, anche se in effetti è praticamente coincidente con la velocità massima colta da Yamaha e Kawasaki. Si tratta di prestazioni estremamente soddisfacenti, perché sempre conseguibili con lanci brevissimi, inferiori al chilometro dalla partenza.

Staccata di circa una decina di km/h è la Gilera che per scelta è stata dotata di una rapportatura corta per garantire brillanti doti di spunto e ripresa a dispetto della cilindrata relativamente contenuta.

RIPRESA - La Yamaha XT 600 ha ottenuto facilmente la miglior prestazione in ripresa in virtù della notevole coppia che si ritrova. Ma ci sembra rimarchevole che la sua più seria contendente sia stata la Gilera che grazie alla ottima sostanza di erogazione ed alla rapportatura relativamente corta è riuscita ad abbattere il muro dei 15" sui 400 metri da 50 km/h nel rapporto più lungo ed a regolare addirittura «sua maestà» Suzuki (che poi si rifà un paio di centinaia di metri più avanti...) che non è andata oltre i 15"25 sulla stessa base. Ancor più distanziata la Kawasaki che per quanto fornisca una ripresa fluidissima e priva di incertezze, come abbiamo detto manca di forza ed accusa uno svantaggio di oltre 8/10" sulle migliori.

ACCELERAZIONE - È stata una bella lotta in accelerazione ma alla fine ha avuto la meglio la Suzuki con 13"95 sui 400 metri da fermo (ma che fatica con-

SEGUE A PAG. 52

trollarne le esuberanti impennate allo spunto), con velocità di uscita di quasi 151 km/h effettivi, che ha regolato di un soffio la Yamaha anch'essa sotto al muro dei 14" sulla base di 400 metri da fermo e con velocità di uscita di quasi 150 km/h effettivi. Sono invece necessari 14"01 alla Kawasaki per coprire la stessa base, mentre la Gilera, anche a causa del più sfavorevole rapporto peso/potenza del lotto (è infatti la più pesante del gruppo), non è andata più in là di 14"56 con velocità di uscita di oltre 140 km/h.

CONSUMI - Al vertice nei consumi si collocano Yamaha e Suzuki che a fasi alterne hanno fornito le migliori percorrenze chilometriche sui vari percorsi tipo. In media con entrambe si coprono 18-19 km/litro e la Suzuki prevale, anche se lievemente, nella prova ER con quasi 29 km/litro ed alla velocità costante di 90 km/h con 23,8 contro i 23,7 km/litro della Yamaha. In tutte le altre situazioni la XT fornisce percorrenze chilometriche più sostanziose.

Meno brillanti in questo senso i raffinati mono bialbero raffreddati a liquido, in particolare la Gilera, dalla cui minor cilindrata ci aspettavamo di più in questo ambito: è risultata carente nella prova ER ed a velocità costante, ma si è rifatta nella prova extraurbana e nell'impiego al limite ove si mantiene sopra agli 11 km/litro, quando le altre scendono anche sotto ai 10 km/litro.

Inoltre consuma poco olio (165 cm^3 per mille chilometri come la Yamaha), mentre Suzuki e Kawasaki richiedono una quantità di lubrificante circa doppia.

FRIZIONE - Per dolcezza del comando e modulabilità eccellono Yamaha, Suzuki e Kawasaki, accomunate da un rendimento analogo anche perché sanno trasmettere pure una elevata sensibilità sotto sforzo, anche se tutte e tre hanno una certa tendenza a «gonfiare» se stressate a fondo, che risulta più evidente per la Kawasaki che è in compenso caratterizzata dalla più gustosa progressività di intervento.

La frizione idraulica della Gilera richiede uno sforzo superiore per l'azionamento ed ha il pregio di non trascinare a freddo, ma accusa fastidiosi strappi quando le si chiede il massimo, come nelle brillanti partenze allo sprint.

CAMBIO E TRASMISSIONE - Eccelle la Suzuki che vanta un cambio preciso, rapido e silenzioso, ma un pelo troppo sensibile sul comando. L'unità della Kawasaki ha più o meno le stesse buone caratteristiche ma col lieve handicap di una corsa più ruvida in salita di rapporti per cui il comando va sempre accompagnato bene col piede. Analogo il discorso per Yamaha e Gilera che però accusano nell'uso gravoso un evidente irruvidimento, in particolare con la ER siamo spesso incappati in qualche imperfezione nell'aggancio dei rapporti. Ottime in tutti i casi le trasmissioni finali, con una certa tendenza ad acquisire gioco solo per Yamaha e Suzuki.

GUIDA - Le quattro enduro della nostra prova si sono dimostrate in grado di affrontare anche l'impiego fuoristradistico più duro, con una sola evidente limitazione dovuta alle coperture che devono evidentemente conciliare anche le esigenze di aderenza su asfalto: per questo sono di compromesso ed accusano evidenti limiti soprattutto su fondo pesante o manti erbosi bagnati. In generale si tratta di veicoli manovrabilissimi contraddistinti da raggi di sterzo estremamente contenuti, ma soprattutto maneggevoli sia a bassa che a media velocità, mentre con l'aumentare della velocità, anche per l'incremento dell'azione giroscopica della ruotona anteriore da 21", le magnifiche quattro offrono una accentuata inerzia che si oppone alla variazione di traiettoria e direzione.

STABILITÀ - Sul piano della completa godibilità la Yamaha XT 600 4V resta la più efficace del lotto, perché ben sfruttabile sino all'ultimo CV anche senza essere dotati di grande esperienza, vale a dire l'enduro più propedeutica della categoria. Equilibrata in ogni frangente gode di ottime sospensioni, morbide nella prima fase di escursione e progressivamente più frenate nella seconda, che reagiscono lodevolmente sullo sconnesso tormentato e limitano i fondocorsa all'atterraggio dai salti. L'avantreno garantisce reazioni sempre controllate ed il retrotreno sempre stupendo e ben gestibile nella guida in sovrasterzo grazie alla progressiva azione dell'erogazione. Efficace anche su asfalto, l'unico neo della XT resta la sensibilità dell'avantreno alle elevate velocità, che causa qualche oscillazione specie se si guida a busto eretto.

Altrettanto eclettica ma più turistica, la Gilera è solida nella guida, ma non va condotta con eccessiva forza poiché il retrotreno gommato con una sottodimensionata Pirelli MT 40 è incline alla scodata anche su asfalto, con la complicità della prontezza di erogazione. Su strada la ER è imprecisa alle alte velocità: superati i 130 km/h si manifestano infatti ondeggiamenti tali che sconsigliano di diminuire rapidamente la velocità ed inoltre nelle rapide variazioni di traiettoria l'assetto si scompone. Fuoristrada, scarsa trazione delle coperture a parte, le

cose vanno molto meglio tanto che si inserisce nelle svolte medie e strette con piacevole prontezza. Le sospensioni sono buone incassatrici, ma quella posteriore «spara» un po' sulle buche secche.

Sulle prime la Kawasaki conferma quella grande precisione e coerenza in traiettoria che l'ha resa famosa come la più stabile delle enduro su asfalto: grazie alle eccellenti coperture Dunlop K 750, segue con la precisione di una sportiva stradale le curve lente e veloci, con un avantreno contraddistinto da un grande equilibrio, e si arriva a pieghe incredibili, tali da grattare a terra con le piccole pedane! Ed anche alla massima velocità in rettilineo la KLR 570 non accusa oscillazioni o imprecisioni di sorta. La bilanciata maneggevolezza di cui è depositaria, viene fuori nell'impiego sportivo fuoristrada, ove a dispetto della taratura morbida delle sospensioni risulta estremamente redditizia e coerente anche se al prezzo di qualche violento «fondo-corsa».

La Suzuki infine è la più qualificata del gruppo in senso fuoristradistico. Tra-

smette una elevata sensazione di sicurezza ed efficienza che si basa su sospensioni sempre ben controllate che garantiscono grande rigore dell'avantreno sulle asperità. Per sfruttarne l'elevato potenziale è però necessario un po' di «manico», soprattutto quando il grosso serbatoio è pieno: in questo caso si sbilancia, diventa impegnativa e va condotta di forza e con determinazione. Su strada è altrettanto efficace grazie anche all'apporto delle coperture IRC che vanno forse meglio su asfalto che non sullo sterrato, ma anche per la Djebel non manca una certa sensibilità di avantreno sul veloce.

In chiusura di queste note ci preme sottolineare come nella prova speciale fuoristrada che abbiamo realizzato a contorno della nostra prova comparativa abbiamo registrato dei risultati a sorpresa, anche se il percorso crossistico piuttosto lento e sassoso non ha permesso di porre tutti i valori in campo ed ha penalizzato soprattutto la Suzuki, che si è poi rifatta in un secondo confronto effettuato a serbatoio vuoto e su percorso più veloce. Sorprendentemente hanno primeggiato Yamaha e Gilera (che ricordiamo, è la più turistica e quella con la cilindrata più bassa), seguite da vicino dalla Kawasaki, ed è strano come proprio quella che sembrava la più efficace abbia spuntato i tempi peggiori, anche se di poco. La prova è stata però effettuata a serbatoio pieno, il che ha penalizzato la Suzuki più di ogni altra.

FRENI - Non è solo per la maggior qualificazione tecnica (disco sia all'avantreno che al retrotreno) che l'impianto frenante della Yamaha si dimostra superiore a quello delle avversarie, ma soprattutto per questione di feeling. La sensazione di sicurezza e progressività di intervento è tanta come pure la sensibilità sui comandi, anche se sulle prime sembra quasi che la risposta sia poco pronta. La XT 600 è al vertice della categoria per spazi di arresto, bene affiancata in questo caso dalla Gilera che a dispetto del maggior peso, si produce in decelerazioni molto potenti, anche se richiede una maggior trazione sulla leva di comando. Peccato che il tamburo posteriore abbia corsa lunga e pecchi di modulabilità.

Al contrario la Kawasaki ha un disco anteriore che morde bene ed è anche molto progressivo, ma dà l'impressione di essere più efficace di quello che poi comunicano gli spazi di arresto misurati, allineati alla media delle concorrenti. Meno modulabile ed incline a perdere efficacia, il tamburo posteriore. La Suzuki infine è in coda per gli spazi di arresto. Strano perché la potenza del disco sembra anche elevata, ma evidentemente non è sempre bene amministrabile. Anche il tamburo posteriore, di modesta efficacia, non migliora più di tanto la situazione.

NOIE ED INCONVENIENTI - Svolta in tempi brevi e con ritmi frenetici, questa nostra ennesima prova confronto ha sottolineato quanto siano collaudati i prodotti enduro sul mercato, dal momento che i «danni» sono stati davvero contenuti per tutte le contendenti. Per la XT 600 abbiamo verificato solo l'allentamento di un paio di viti di fissaggio del portapacchi e, come avevamo già rilevato per la precedente versione, un evidente aumento di rumorosità degli organi della distribuzione. Per la Suzuki abbiamo rilevato un allentamento dell'impianto di scarico, parallelamente ad un certo aumento di rumorosità del tendicatena della distribuzione e la fastidiosa tendenza a spegnersi con un «cioff» nel corso delle soste a motore acceso.

La Kawasaki invece ha accusato la rottura del comando a levetta dello starter, l'allentamento delle pedane posteriori oltre alla «cottura» dei collettori di scarico ed alla rottura del supporto di uno specchio.

Per la Gilera, infine, parallelamente al cedimento delle staffe portapedane del pilota ed alla vulnerabilità della leva del cambio (problema già riscontrato anche sulla grossa XR-T 600), abbiamo verificato trafilaggi dal tappo del carburante e dal carburatore, ed un calo dell'efficienza della batteria.

CONCLUSIONI - Nel tirare le somme di questa articolata prova confronto ci preme sottolineare come la progenie della antesignana della categoria — la serie XT —, dopo tanti anni di proficue evoluzioni sia ancora globalmente la migliore del lotto. La XT 600 4V è infatti un misurato cocktail di ingredienti amalgamati con armonia. Si tratta di una macchina fortemente eclettica che si adatta brillantemente a quell'ampia gamma di differenti impieghi per i quali è stata concepita. Maneggevole e leggera sa destreggiarsi con rara efficacia e senza richiedere un eccessivo impegno di guida su strada e fuoristrada, ma soprattutto il suo solido telaio e la sua potente frenata assecondano una meccanica che a distanza di anni è ancora un punto di riferimento per tutti.

Considerando il divario di cilindrata con le concorrenti «gialle», la outsider italiana di questa prova si è difesa più che dignitosamente. Enduro «cittadina» dalle spiccate attitudini turistiche ha sorpreso nella guida sportiva fuoristrada ove si è dimostrata più efficace delle titolate concorrenti nonostante le sensazioni di scarsa efficienza che trasmette sulle prime. Soprattutto per specialisti del fuoristrada la Suzuki Djebel ha ribadito la forza della sua meccanica (è la più veloce ed anche la più brillante in accelerazione), contornata da una ciclistica solidissima con sospensioni molto ben tarate per lo sterrato affrontato sportivamente, con una particolare predilezione per il misto medio-veloce.

Anche se stilisticamente datata l'operazione costruita attorno alla KLR 570 (privata dell'avviamento elettrico e semplificata) ha colpito nel segno avendo condotto ad un veicolo sempre efficace quanto godibile. □

I NOSTRI RILEVAMENTI

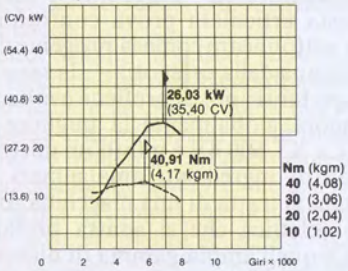
LA RISPOSTA AL BANCO

	GILERA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
Rapp. motore/banco	2,78	2,83	3,27	2,72
Braccio (mm)	716	716	716	716
Temperatura (°C)	22	15	15	26
Pressione (kPa)	101,6	102,0	102,0	101,5
Umidità relativa (%)	38	60	58	32
Fattore di correzione	1,012	1,000	1,000	1,022
Potenza massima alla ruota kW (CV)/giri	26,03(35,40) 6900	27,07(36,82) 7250	28,45(38,69) 6900	27,58(37,51) 6100
Coppia massima alla ruota Nm (kgm)/giri	40,91(4,17) 5750	39,04(3,98) 5750	43,46(4,43) 5750	45,81(4,67) 5500

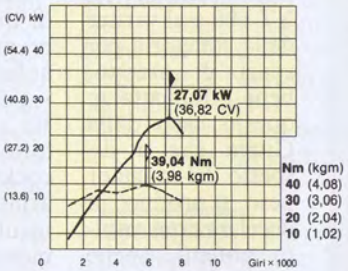
I DATI DICHIARATI DALLA CASA

Potenza massima all'albero (CV/giri)	44/7250	4	—	45/6500
Coppia massima all'albero (kgm/giri)	4,7/6000	—	—	5,1/5500

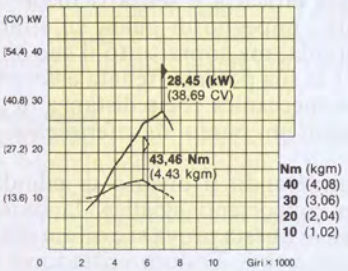
GILERA



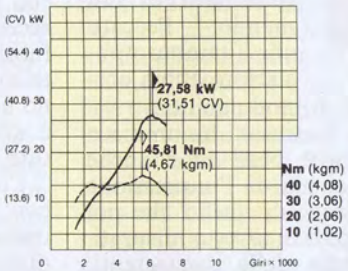
KAWASAKI



SUZUKI



YAMAHA



VELOCITÀ MASSIMA

	GILERA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
Dichiarata (km/h)	—	165	170	165
Effettiva (km/h)	154,115	163,603	163,896	163,512
Indicazione tachimetro	~ 157	> 175	> 165	> 170
Indicazione contagiri	7600	8100	~ 7500	6500

ACCELERAZIONE DA FERMO

	GILERA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
0-100 m	5"88 96,895	5"71 101,391	5"70 101,102	5"72 102,888
0-200 m	9"16 121,496	8"86 125,201	8"85 125,309	8"85 125,816
0-300 m	11"96 132,643	11"54 140,004	11"50 141,399	11"53 139,629
0-400 m	14"56 140,403	14"01 149,010	13"95 150,770	13"98 149,861
0-1000 m	28"92 154,115	27"82 163,603	27"63 163,896	27"72 163,512

RIPRESA DA 50 KM/H

	GILERA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
0-100 m	5"58 74,208	5"70 70,303	5"62 73,221	5"54 75,006
0-200 m	9"26 106,200	9"58 100,916	9"40 104,402	9"19 106,316
0-300 m	12"26 124,606	12"85 119,002	12"50 124,311	12"23 125,827
0-400 m	14"99 134,202	15"64 132,041	15"25 134,816	14"93 135,496
0-1000 m	29"91 151,366	30"52 153,815	29"63 159,133	29"28 160,934

SCARTI STRUMENTI

VELOCITÀ INDICATA (km/h)	40	60	80	100	120	140	160	180	200
GILERA	37,009	57,115	76,035	96,301	114,536	135,611	—	—	—
KAWASKI	38,212	57,361	76,907	95,364	116,129	136,986	154,618	—	—
SUZUKI	34,710	52,670	75,830	96,635	118,865	139,365	—	—	—
YAMAHA	39,393	58,727	78,432	97,194	116,961	136,266	—	—	—

REGIME INDICATO (giri/l)	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10000
GILERA	1933	2966	3923	4946	6009	7066	8094	—	—
KAWASKI	1902	2880	3730	4701	5755	6802	7820	—	—
SUZUKI	1955	3006	4035	5062	6103	7661	—	—	—
YAMAHA	1959	2856	3911	4959	5992	7168	—	—	—

RUMOROSITÀ

	SCARICO A 3 m (db/A)	MECCANICA A 50 m (db/A)	A 7 m IN ACCEL. DA 2/3 (db/A)
GILERA	81,5	77,5	84,5
KAWASAKI	86,5	77	89,5
SUZUKI	86,5	80,5	92,5
YAMAHA	83	80	88,5

DIAMETRO DI STERZATA

	A DESTRA (m)	A SINISTRA (m)
GILERA	5,17	5,15
KAWASAKI	4,84	4,90
SUZUKI	4,52	4,70
YAMAHA	4,17	4,18

CONSUMO CARBURANTE (km/l)

MOTO-PERCORSO	GILERA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
Al limite	11,299	9,743	10,645	10,316
Montagna	14,505	13,643	14,441	14,806
Autostrada	16,203	14,933	15,900	16,206
Città	17,439	15,416	16,333	17,005
Extraurbano	20,016	17,442	17,803	19,954
Economy run	25,270	26,432	29,166	27,426
A VELOCITÀ COSTANTE (km/l)				
90 km/h	20,408	20,416	21,099	23,739
120 km/h	17,391	16,492	16,944	17,956

CONSUMO LUBRIFICANTE

	GILERA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
cm³ x 1000 km	165	290	260	165

PROVA SPECIALE

Lunghezza totale 22,4 km suddivisi in 3 giri di fuoristrada duro. 4 collaudatori-piloti hanno effettuato un turno di guida su ciascuna moto.

	TEMPO TOTALE	MEDIA (km/h)
YAMAHA	34'18"	39,183
GILERA	34'19"	39,164
KAWASAKI	34'20"	39,145
SUZUKI	34'24"	39,069

FRENATA

VELOCITÀ km/h	SPAZIO D'ARRESTO IN m			
	GILERA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
40	7,35	7,81	7,93	7,00
60	14,95	18,31	18,01	14,28
80	27,30	30,00	28,81	27,02
100	41,07	45,06	44,83	41,11
120	55,16	63,22	62,69	55,33
140	75,60	90,11	89,24	74,61
160	—	—	—	—

PESO EFFETTIVO

	GILERA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
In ordine di marcia (kg)	170,100	150,900	152,400	155,800
Peso dichiarato (kg)	—	141	142	140

LIVELLO CLACSON

	A 3 m (db/A)	A 20 m (db/A)
GILERA	96	77,5
KAWASAKI	98,5	83,5
SUZUKI	103,5	78,5
YAMAHA	100,5	79

PROVA DI MANEGGEVOLEZZA

	CON BIRILLI A 6 m		CON BIRILLI A 12 m	
	TEMPO	MEDIA (km/h)	TEMPO	MEDIA (km/h)
GILERA	6"37	33,909	6"41	67,395
KAWASAKI	6"43	33,592	6"48	66,667
SUZUKI	6"45	33,488	6"38	67,712
YAMAHA	6"56	32,927	6"81	63,437

VIBRAZIONI

a 130 km/h (in m/s²)	PEDANE	MANUBRIO	SERBATOIO
GILERA	57,5	65	57,5
KAWASAKI	55	35	32,5
SUZUKI	70	40	37,5
YAMAHA	62,5	45	40

CONDIZIONI METEOROLOGICHE: Pressione atmosferica: 101,3 kPa - Temperatura: 19°C - Umidità relativa: 48% - Velocità del vento: 1,8 m/s - Densità del carburante: 733 g/l - Temperatura del carburante: 19°C.

Tutte le PROVE AL BANCO sono realizzate presso la

BORGHI & SAVERI

di Pieve di Cento, produttrice di Banchi Prova per ogni tipo di motore