

MOTOCICLISMO

Giugno 1989 - Anno 76 - Lire 4.500

3
REPORT

Voglia di 125

LA MOTO DEL 2000

Il calvario della patente

PROVE

- Ducati Paso 906
- Yamaha
750 Super Ténéré
- Honda Shadow 600
- Gilera SP 01
e Top Rally 125
- Aprilia AF 1, Red Rose
e Tuareg 50

Tecnica da corsa

MOTOCICLISMO
75
ANNI



Prove

MOTOCICLISMO



YAMAHA SUPER TÉNÉRÉ

DESERT CONNECTION

È la più recente proposta dell'industria giapponese per chi sogna avventurose escursioni in terre africane. Vanta motore bicilindrico a 10 valvole e ciclistica da ammiraglia autostradale. Peso ed ingombro un po' elevati. È molto potente ma anche docile, costa lire 10.450.050 f.i.

Prove strumentali:

CENTRO ANALISI
MOTOCICLISMO
DI NERVIANO
E PISTA PIRELLI
DI VIZZOLA TICINO

Testo:

MARCO RICCARDI
Foto:
CARLO PERELLI,
BIAGIO MAGLIENTI
KEL EDGE

Collaudatori:

MAURIZIO GISSI,
BIAGIO MAGLIENTI
E MARCO RICCARDI
Grafici:
MAURIZIO SAPORITI



La Yamaha è stata la prima a cogliere con successo il concetto della moto-avventura proponendo nel 1976 la XT 500 una monocilindrica semplice, essenziale e versatile — ancora oggi in produzione senza vistose differenze dal modello originale — adatta all'impiego poliedrico: dalla strada perfettamente asfaltata alle dune del deserto africano. Ed è ancora merito della Casa giapponese l'aver saputo trasferire il fascino dell'Afri-

ca e dei suoi rally realizzando ad immagine e somiglianza delle moto impegnate nella Dakar, la XT600 Z, universalmente conosciuta come Ténéré. Questa enduro è stata la capostipite di una nuova generazione di entrofuoristrada caratterizzate dalle dimensioni super di serbatoio e carenatura. Una filosofia abbondantemente ripresa anche nelle cilindrata minori.

Da qualche anno il concetto dell'enduro si è spostato verso un uso tipicamente stradale richiedendo



moto sempre più veloci e potenti, con una grande capacità di carico anche per l'uso in coppia. Nascono così potenti bicilindriche come la BMW GS 80 vera antesignana della categoria, la Cagiva Elefant e la Honda Africa Twin diretta discendente della blasonata NXR 750, quattro volte vincitrice consecutivamente alla Dakar.

Per soddisfare la crescente richiesta degli amanti dell'enduro veloce anche la Yamaha ha finalmente sviluppato la sua bicilindrica: la

XTZ 750 ovvero la Super Ténéré. La metamorfosi rispetto alla monocilindrica XT600Z è radicale, non solo — ovviamente — per quanto riguarda il motore ma anche per il resto. La Ténéré monocilindrica ha grande serbatoio e carenatura estesa ma le sue forme e le sue dimensioni sono ancora contenute se paragonate alla maxi-taglia della Super 750. Così anche le prestazioni sono decisamente "maggiorate" specialmente la velocità di punta e la potenza.

Il concetto che ha guidato i tecnici Yamaha nella scelta dell'architettura del motore bicilindrico parallelo è stato quello di ottenere un propulsore molto leggero e poco ingombrante per migliorare la maneggevolezza di queste grosse enduro. Scartata la soluzione a V longitudinale per l'eccessiva lunghezza di questo motore, la soluzione giudicata ottimale è stata quella del bicilindrico parallelo. Rispetto al V però il bicilindrico deve scontare la maggiore larghezza. Nel caso del moto-

Prova YAMAHA SUPER TÉNÉRÉ

Decisamente curata nell'aerodinamica, la linea è ovviamente improntata allo stile "dakariano" ed in particolare a quello della Yamaha monocilindrica di Franco Picco. In evidenza a fianco del doppio faro i fori dei condotti che portano aria fresca sotto il serbatoio, nella zona di aspirazione. Evidente anche il maggior ingombro sul lato destro ed il conseguente spostamento delle pedane dovuto ai doppi tubi di scarico ed al grosso silenziatore.

Cruscolto semplice e completo ma anche elegante nel disegno e ben protetto dietro il plexiglass del cupolino. I due grandi strumenti semi-circolari servono tachimetro (a sinistra) e contagiri. Al centro il termometro del liquido di raffreddamento, alle estremità le varie spie di servizio. Sempre al centro il pulsante per azzerare il parziale dei contachilometri.

Per meglio caricare i bagagli il portapacchi in lega leggera si trova sullo stesso piano della sella ed è provvisto di quattro ganci per le corde elastiche. Nel suo interno è ricavato un piccolo vano (chiuso da un coperchio con serratura) per riporre gli attrezzi. Il portapacchi supporta solo cinque chili, una "portata" piuttosto limitata per i "globetrotter". Notare le grandi maniglie, ottimo appiglio per il passeggero e gli spostamenti della moto.

Dietro le fiancatine fissate a pressione ed a vite, si trovano (a destra) i serbatoi dell'olio per la lubrificazione e quello (più piccolo) per il liquido del freno a disco posteriore. Sul lato opposto, la batteria, i fusibili, il serbatoio del liquido di raffreddamento e la pompa a depressione che invia la benzina ai carburatori.



re Super Ténéré il raffreddamento liquido e la catena di distribuzioni spostata alla estrema destra hanno ridotto al minimo l'ingombro. Per rendere il motore oltremodo compatto e per abbassare il baricentro sempre a vantaggio di una migliore maneggevolezza, i cilindri sono stati inclinati di 45 gradi verso l'avanti, gli alberi che supportano le masse antivibrazioni sono stati posti vicinissimi all'albero motore ed il cambio ha gli ingranaggi piazzati secondo un piano verticale.

Anche la parte ciclistica è stata strutturata a questo scopo con un telaio studiato al calcolatore particolarmente compatto e rigido, con una distribuzione delle masse equamente divisa tra avantreno e retrotreno.

Non è facile inserirsi in un settore così concorrenziale come l'enduro di grossa cilindrata ma la Super Ténéré ha le carte in regola per ben figurare a confronto con le dirette rivali. In primo luogo la carenatura è veramente efficiente, la migliore tra



le enduro. Anche alle massime andature protegge efficacemente dal vento della corsa. Il motore è oltremodo potente ed anche elastico. Ne deriva facilità di mantenere elevate medie autostradali con un buon livello del confort. La posizione in sella non soddisfa però completamente e richiede un certo rodaggio prima di diventare naturale. La sella è alta, sin troppo; anche i piloti più alti faticano a porre entrambi i piedi a terra. È una posizione non certo sacrificata o affaticante ma il

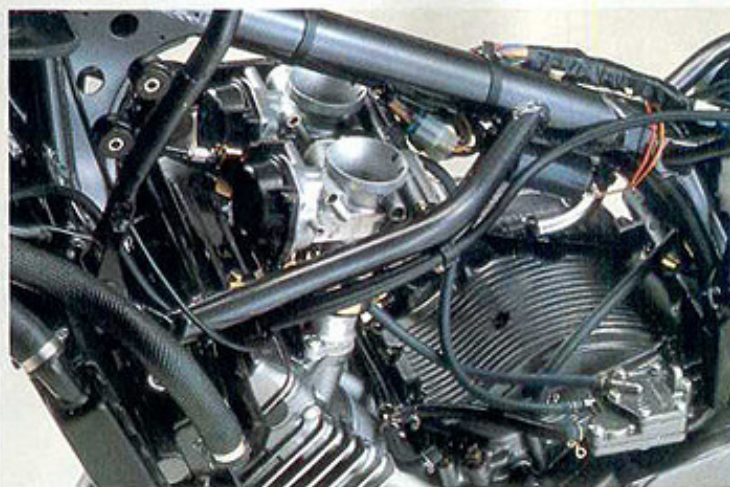
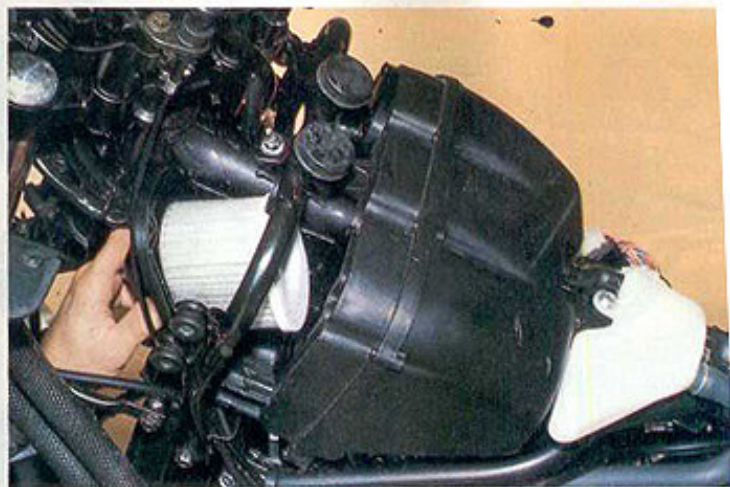
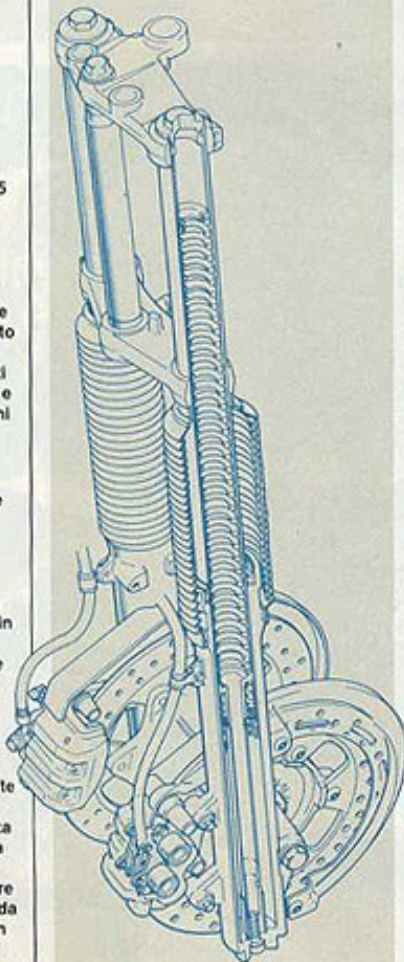


Prova YAMAHA SUPER TÉNÉRÉ



Come per le sportive FZ la cassetta del filtro è piazzata appena sopra il motore, a cavallo del trave superiore del telaio: ogni carburatore respira da un filtro indipendente a cartuccia di carta. L'intera cassetta del filtro ha una capacità "polmonare" di ben 6,5 litri. Dietro questa cassetta è visibile il serbatoio dove decantano i vapori d'olio provenienti dal motore prima di essere riciclati nei filtri. Questo serbatoio evita possibili imbrattamenti degli elementi filtranti e conseguenti alterazioni della carburazione.

La Super Ténéré è la prima enduro ad avere un doppio disco anteriore in luogo di quello singolo di grosso diametro. Il doppio disco assicura una adeguata frenata in tutte le condizioni anche se la sua azione non è pienamente modulabile ed il comando alla leva risulta troppo "spugnoso". I dischi sono abbondantemente forati per motivi di leggerezza e resistenza al "fading". La forcella deriva — al pari della sospensione posteriore — da quella della YZ da cross, con steli da ben 43 mm di diametro. Il disegno illustra le pinze a doppio pistoncino e la disposizione degli organi della forcella.



pilota è piazzato in alto sulla sella con le gambe un po' troppo divaricate per la larghezza del serbatoio. Inoltre la gamba destra si trova eccessivamente spostata per la presenza dei tubi di scarico, e quando si viaggia veloci il vento tende a spostare ulteriormente la gamba dalla pedana facendo perdere l'appoggio. Aggredendo la strada è il manubrio, questa volta, che si dimostra troppo largo per poter dare la necessaria confidenza con la moto. Col passare dei chilometri, assuefandosi alla particolare posizione in sella, la guida diviene più sciolta e facile permettendo così di sfruttare il notevole potenziale della Super Ténéré.

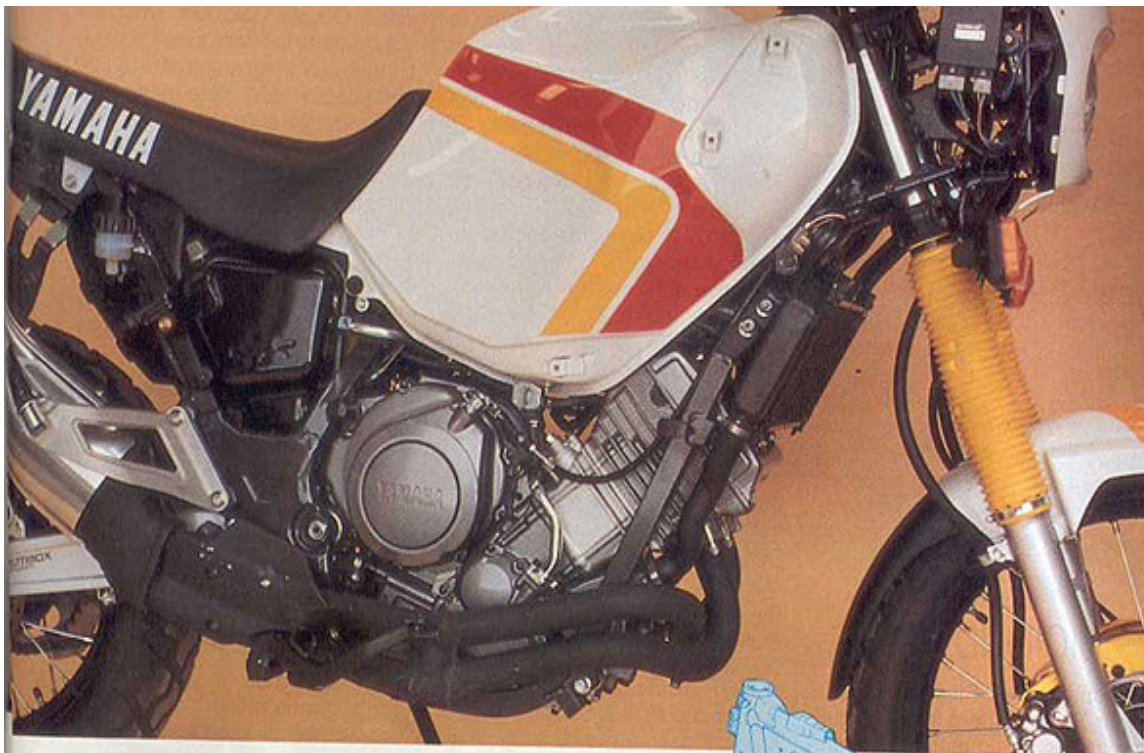
Opposta la situazione nel fuoristrada dove il largo manubrio permette un migliore controllo nella guida in piedi insieme al buon equilibrio della moto.

Il serbatoio è ancora d'impaccio nelle situazioni difficili ma la grossa Ténéré non è certo fatta per affrontare le mulattiere bergamasche ma si esprime meglio negli spazi più aperti come ha saputo dimostrare sulle piste dell'Alto Egitto nei dintorni di Luxor, dove siamo stati invitati dalla Yamaha per un probante test che comprendeva molto asfalto, fa-

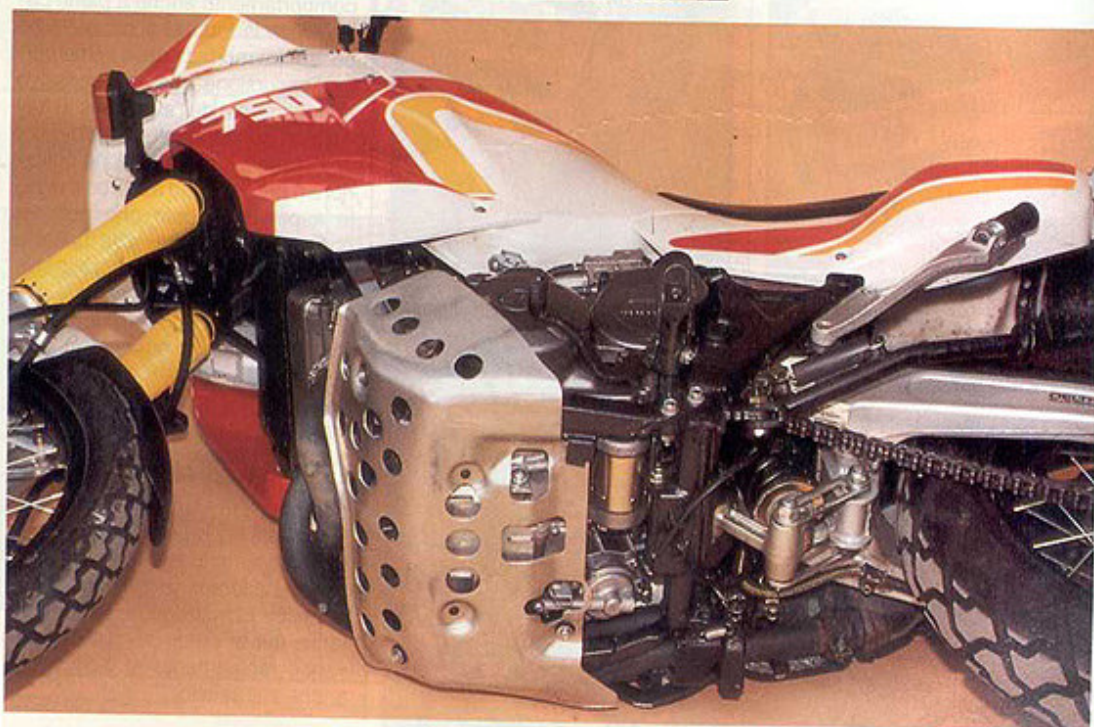
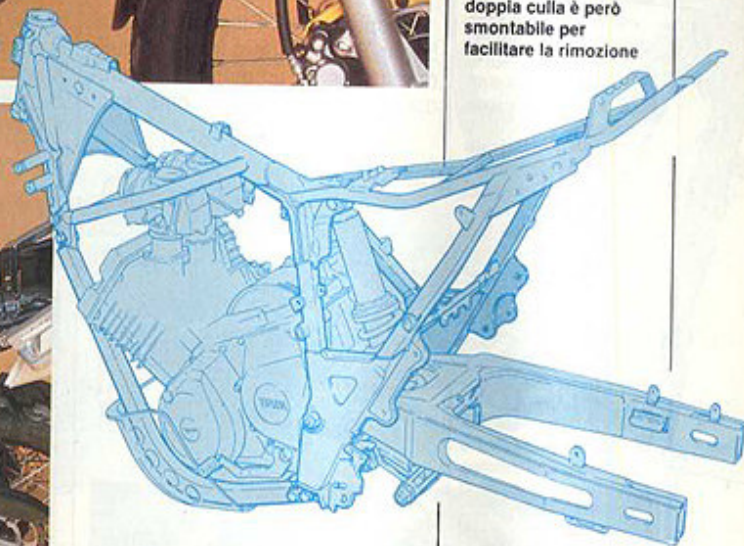
cili sterrati ma anche insidiose carovaniere e banchi di sabbia.

SULLE TRACCE DI PICCO

Due giorni e settecento chilometri per scoprire la grandiosità dei templi di Luxor e Karnak, nonché il fascino misterioso delle tombe della valle dei Re con una escursione nel deserto, con guida d'eccezione Franco Picco, per saggiare le doti fuoristrada della moto che sarà l'anti-Honda alla prossima Dakar. Sessanta chilometri di pista dura per assuefarsi al peso della moto ed alla notevole potenza prima di affrontare gli ultimi dieci chilometri di sabbia molle e profonda. Dietro le tracce scavate da Picco la Super Ténéré non si è trovata proprio a suo agio ma con un po' di mestiere, seguendo i preziosi consigli del vicentino, questi ultimi, difficili chilometri sono stati percorsi senza troppi problemi. La Super Ténéré non è fatta per il fuoristrada impegnativo. I pneumatici sono più che dotati per l'asfalto ma accusano poco "grip" in fuoristrada. Il peso notevole, si fa realmente sentire ma arretrando il corpo, aiutandosi col



Spogliarello parziale e totale per evidenziare la forma del serbatoio e la struttura del telaio. Il serbatoio si protende in avanti e verso il basso per sfruttare al massimo lo spazio a favore della capienza, oltre a contribuire ad abbassare il centro di gravità a vantaggio della maneggevolezza. Il disegno mostra la fisionomia del telaio in tubi d'acciaio a sezione tonda e quadra integrati da robuste piastre in lamiera (sempre d'acciaio); i bracci inferiori della culla abbracciano lateralmente i cilindri per consentire al motore una posizione più avanzata che si traduce in una migliore distribuzione dei pesi ed in una riduzione dell'interasse. La doppia culla è però smontabile per facilitare la rimozione



del motore dal telaio. Il grande scudo in lega leggera è particolarmente esteso in larghezza per difendere efficacemente il motore ed i tubi di scarico. Per il cambio olio il libretto "uso e manutenzione" prevede lo smontaggio dello scudo, una operazione abbastanza rapida che richiede la rimozione di sole tre viti. Nella vista da sotto si notano anche il motorino d'avviamento (il cilindro dorato), il coperchio del filtro olio (posto più sotto) ed i leveraggi della sospensione posteriore.

Prova **YAMAHA SUPER TÉNÉRÉ**

La sospensione posteriore è una versione leggermente modificata del famoso Monocross montato sulle YZ. Il forcellone viene realizzato in lamiera di acciaio stampata e saldata. La struttura è particolarmente dimensionata nella zona di attacco dell'ammortizzatore

dolcissimo motore e mantenendo un'andatura di almeno 80 km/h, la ruota anteriore galleggia sulla sabbia.

Questo è il trucco, il segreto per evitare di "remare" continuamente e pericolosamente con lo sterzo impedendo così alla ruota anteriore di infilarsi troppo profondamente nella sabbia.

SUPER BICILINDRICO

Anche se non è leggerissima la Super Ténéré è però facile da guidare grazie ad un motore davvero docile nella erogazione della sua

grande potenza, la maggiore tra le enduro da noi provate. Nessun sobbalzo, legato ai ruvidi monocilindrici, anche insistendo con una marcia troppo lunga all'uscita di una curva. Un gran bel motore, ampiamente dotato in fatto di coppia e di potenza anche dalle minime aperture di acceleratore e sufficientemente rapido nell'acquistare i giri. Flessibile ai bassi regimi, il bicilindrico spinge forte appena varcata la soglia dei 6.000 giri con una notevole progressione che sembra inarrestabile anche dopo aver varcato la "zona rossa" sul contagiri. Questo grande vigore è nettamente percepibile in tutte le marce, tanto che la quinta sembra rapportata sin corta. In realtà il rapporto finale spinge la Super Ténéré oltre la soglia dei duecento orari tachimetrici (185,9 per la precisione), la maggiore velocità mai riscontrata nelle nostre prove per una enduro. Peccato che questo ottimo curriculum venga macchiato da una certa dose di vibrazioni generate dalla particolare disposizione a 360° del manovel-

lismo. Queste vibrazioni, smorzate solo in parte dai contralberi di equilibratura, si manifestano oltre i 5.500 giri scaricandosi sulle pedane e parzialmente sulle manopole. Restano comunque in limiti accettabilissimi e sono inferiori a quelle della maggior parte dei monocilindrici.

Rispetto alla moto provata in anteprima sul fascicolo di marzo, la nostra Super Ténéré presenta un cambio "legnoso" ed impreciso con frequenti impuntamenti a caldo o quando si esegue la manovra senza troppi complimenti. Corretta invece la frizione, sempre modulabile e precisa nello stacco anche dopo essere stata pesantemente maltrattata nella sabbia del deserto.

Nonostante la posizione di guida "real enduro" e la sofficità della sospensione anteriore la stabilità della Super Ténéré non ha nulla da invidiare alle migliori realizzazioni stradali: assolutamente rigoroso l'avantreno scervo da ondeggiamenti di sterzo anche a 180 km/h con una sensazione di solidità, anche nei curvoni, sconosciuta alle classiche entrofioristrada. Sulle strade strette e tortuose la guida diventa però più faticosa — sempre rispetto alle mono enduro — ed occorre forzare maggiormente la curva per essere realmente veloci. Il maggior peso rispetto alle mono si avverte specialmente nei tornanti e nelle rapide inversioni di inclinazione ma, anche in questo caso, il motore occorre in aiuto con la sua erogazione generosa e sempre pronta. Quando il ritmo diventa meno frenetico la Super Ténéré è facile da condurre, equilibrata e certamente più maneggevole di molte stradali 750.

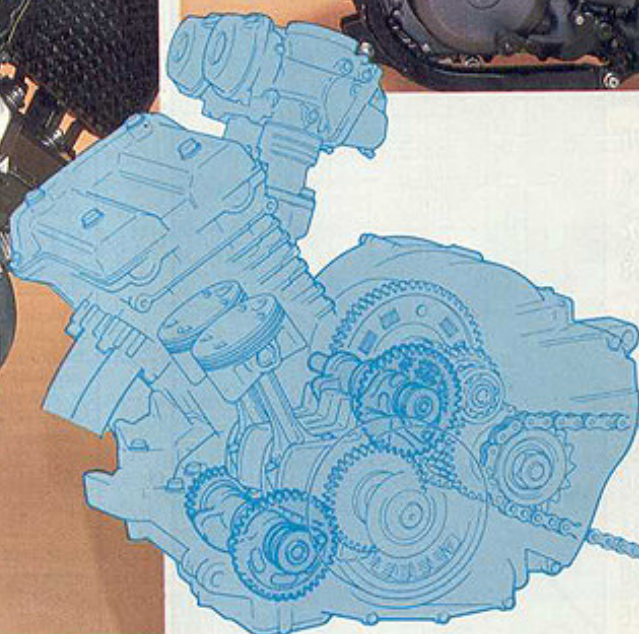
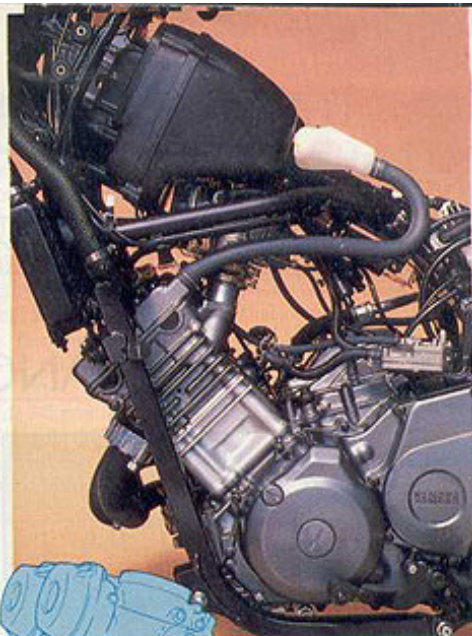
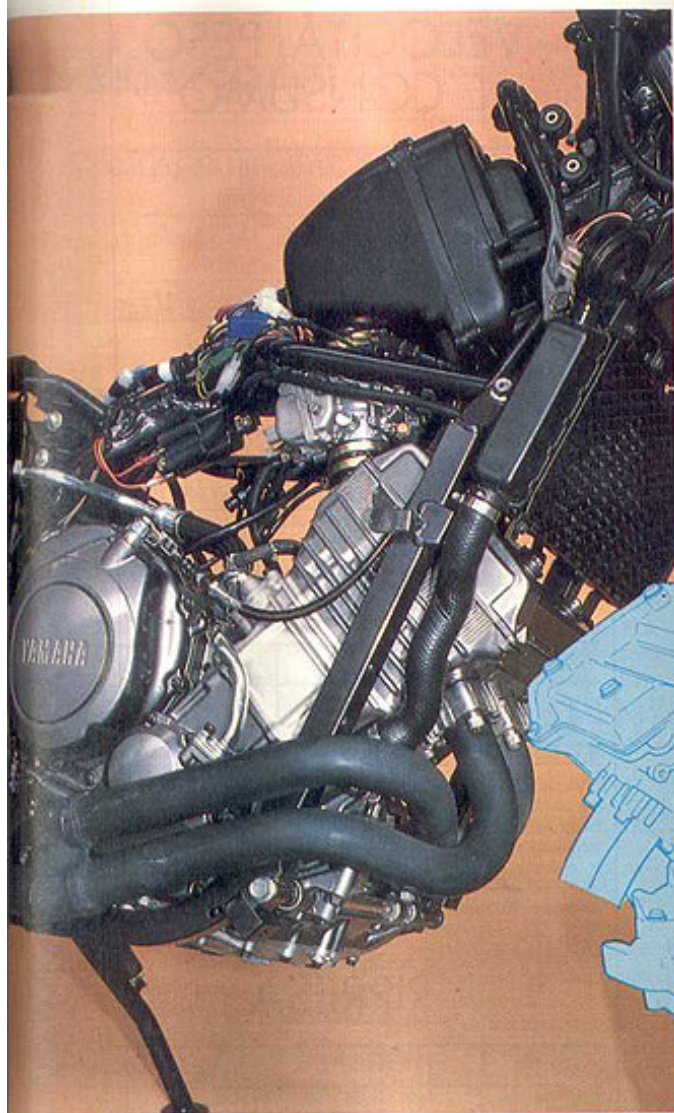
Le sospensioni offrono un buon comportamento anche a pieno carico; solo la forcella si dimostra un po' troppo morbida nella prima parte d'escursione con un eccessivo affondamento dell'avantreno in frenata e conseguenti perturbazioni dell'assetto. La sospensione posteriore è più rigida ed assorbe meglio le asperità peccato che non sia possibile intervenire sulla taratura dell'idraulica per adeguarla allo stile di guida ed al peso del pilota.

L'adozione di un doppio disco anteriore non avvantaggia la frenata della Super Ténéré come la soluzione tecnica potrebbe far pensare. Il comando è "spugnoso" e la pressione esercitata sulla leva non è proporzionale alla reale decelerazione. Mentre per il disco posteriore il pedale è posizionato troppo all'interno della moto impedendo un rapido azionamento. Utilizzando gli stivali da fuoristrada la presa è più facile ma si perde sensibilità arrivando rapidamente al bloccaggio anche sull'asfalto.



dove è necessario sostenere il maggiore sforzo. L'ammortizzatore ed i leveraggi sono piazzati molto in basso per abbassare il centro di gravità. Ogni leveraggio è realizzato in lega leggera con i perni dotati di ingrassatori. Il disco posteriore ha il medesimo diametro degli anteriori ma è maggiorato nello spessore (da 4 a 5 mm) e la pinza, protetta da un carterino in lega, ha doppio pistoncino premente.





L'inedito bicilindrico parallelo raffreddato a liquido è stato realizzato in esclusiva per la Super Ténéré ma, probabilmente, verrà utilizzato anche per future moto da turismo. Questo raffinato bicilindrico utilizza gran parte della tecnologia dei motori FZ: cilindri inclinati in avanti di 45 gradi, distribuzione bialbero con le famose cinque valvole per cilindro, carburatori montati praticamente in verticale per avere condotti di aspirazione rettilinei. Per il manovellismo i tecnici Yamaha hanno scelto la soluzione a 360° con i pistoni che viaggiano paralleli. Questo tipo di architettura ha richiesto l'adozione di un doppio albero controrotante per ridurre le vibrazioni generate. Per limitare l'ingombro dei cilindri, la catena di distribuzione viene spostata all'estremità degli assi a camme mentre la lubrificazione è a carter secco con l'olio contenuto in un apposito serbatoio sotto la sella al posto della consueta coppa sotto il motore. La manutenzione di questo motore è praticamente ridotta al solo controllo dell'accensione e ai periodici cambi d'olio. La catena di distribuzione viene tesa automaticamente ed il gioco delle valvole va controllato ogni 42.000 km!

Le enduro bicilindriche a confronto

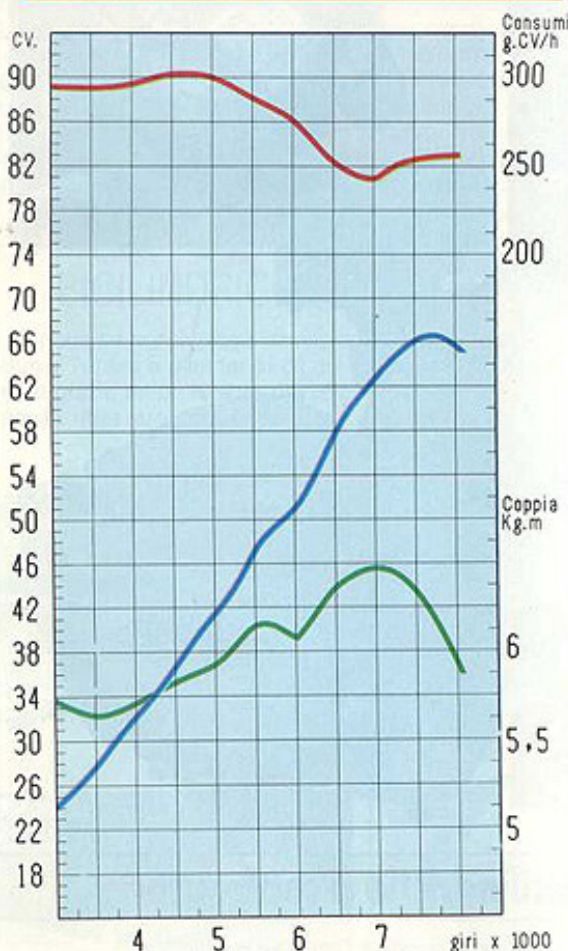
Dati rilevati dal nostro Centro Analisi e Prove di Nerviano

Marca	Modello	Alesaggio, corsa, cilindrata esatta	Potenza max. alla ruota CV a giri	Coppia max. alla ruota kgm a giri	400 metri da fermo secondi	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 chiavi in mano	Prova sul fascicolo
BMW	R 80 GS	84,8x70,6 797,5	46,84 6.250	6,06 4.000	13,569	155,17	14,594	139,53	29,95	168,5	14,5	207	11.010.000	6-1988
BMW	R 100 GS	94x70,6 979,9	57,62 6.750	7,21 3.750	13,005	165,14	13,786	151,26	34,29	178,3	14	208	12.790.000	6-1988
CAGIVA	ELEFANT 750	88x61,5 748	51,84 8.000	5,42 6.000	13,501	153,85	13,475	150	29,95	174,5	15	195	9.299,82*	8-1987
HONDA	AFRICA TWIN XRV 650	79x66 647	47,56 7.750	5,21 5.750	13,404	151	14,396	141,62	36,51	170,5	15,5	203	10.105.000*	7-1988
HONDA	TRANSALP 600 V	75x66 583	47,04 8.000	5,02 6.000	13,461	152,54	14,081	145,16	31,63	172,2	16	184	9.095.000*	4-1987
HONDA	XLV 750 R	79,5x75 749,5	50,34 7.000	5,47 6.250	14,308	146,38	17,278	129,49	37,03	175,5	14,5	208	9.195.000*	11-1984
YAMAHA	SUPERTÉNÉRÉ XTZ 750	87x63 749	66,35 7.750	6,47 7.000	12,881	165,14	14,437	140,62	35,93	185,9	14,5	215	10.450.050**	6-1989

* Prezzo franco concessionario ** Prezzo franco fabbrica o franco importatore

In queste pagine pubblichiamo i dati fondamentali della moto in esame e i risultati delle nostre prove strumentali. Per queste prove, che si svolgono alla pista Pirelli di Vizzola Ticino e presso il nostro Centro Analisi e Prove di Nerviano, utilizziamo catene Regina Industria, olio Castrol e banchi dinamometrici Borghi e Saveri tipo FA 50/30 e FA 200/30. Le caratteristiche tecniche, le norme di manutenzione e il costo delle principali parti di ricambio, la eventuale disponibilità di optional sono riportati così come ci sono stati trasmessi dai costruttori o dagli importatori. Trattasi nell'insieme di informazioni fondamentali per un completo giudizio sulla moto in esame.

LE ANALISI DEL BANCO



Rilevamento	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Consumo gr/CV/h-giri
Alla ruota	66,35-7.750	6,47-7.000	245-7.000
All'albero	72,75-7.750	7,09-7.000	223-7.000
Potenza specifica all'albero: CV/lt			97,13
Velocità lineare del pistone: metri/sec. al regime di potenza max			16,01
Pressione media effettiva: kg/cm ² al regime di coppia max (all'albero)			11,89
Regime minimo possibile a tutta apertura del gas			3.000
Rapporto peso/potenza (alla ruota): kg/CV			3,24

Il grafico e la tabellina sintetizzano i risultati delle severe prove cui abbiamo sottoposto il motore presso il nostro Centro di Nerviano. Le curve caratteristiche tracciate sul grafico esprimono i valori ottenuti alla ruota, che sono quelli più significativi per l'utente. La prova al banco dinamometrico ha confermato la generosa potenza e la grande trattabilità del nuovo bicilindrico Yamaha. Già a 3.000 giri la potenza supera i 23 cavalli; ancora di più è significativo il valore della coppia, ben 5,7 kgm. Buono il dato del consumo specifico mentre discreto il valore della pressione media effettiva. Nei limiti di assoluta sicurezza la velocità lineare del pistone.

VELOCITÀ, PESO. E CONSUMO

Vel. max in pos. abbass.: 185,9 km/h (ind. ~ 202 a 8.350 giri)
Vel. max in pos. rialzata: 183,3 km/h (ind. ~ 197 a 8.250 giri)
Peso senza carburante: 215 kg (101 ant. e 114 post.)
Consumo in città: 13 km/litro
Consumo fuori città: 15 km/litro
Consumo autostradale (a 130 km/h): 14,5 km/litro
Consumo massimo: 12,5 km/litro
Consumo medio della prova: 14,5 km/litro

ACCELERAZIONE

metri	100	200	300	400
secondi	5,317	8,162	10,621	12,881
kmh	112,33	140,67	153,15	165,14

In questa classica prova con partenza da fermo sui 400 metri, eseguita come al solito con carico di 80 kg (pilota 75, carburante 5), la Super Tènére ha stabilito il nuovo record della categoria enduro infrangendo la barriera dei 13 secondi relegando la seconda della classe, la BMW GS 100, a quasi due decimi di secondo che diventano sei se confrontati con la Honda Africa Twin. Rispetto alla Tènére monocilindrica il divario sale ad un secondo e mezzo con una velocità d'uscita superiore di quasi venticinque chilometri ora.

RIPRESA

metri	100	200	300	400
secondi	5,153	8,733	11,749	14,437
kmh	84,15	112,51	133,56	140,62

Anche questa prova è stata fatta con carico complessivo di 80 kg, sulla distanza di 400 metri iniziandola però dalla velocità di 50 Km/h nella marcia più alta per verificare le doti di tiro del motore. Nonostante la notevole elasticità di marcia la Super Tènére non è riuscita a bissare l'ottimo comportamento della prova d'accelerazione ponendosi nelle posizioni centrali, sullo stesso piano della diretta rivale la Honda Africa Twin. La Super Tènére è stata penalizzata da una rapportatura finale distesa sul "lungo" e dal notevole peso. Rispetto alla mono Tènére il miglioramento si quantifica in otto decimi in meno e otto chilometri ora in più. A conferma della "rotondità" del suo motore la Super Tènére si è dimostrata capace di riprendere nella marcia più alta fin da 35,93 km/h.

VERIFICA STRUMENTI

Tachimetro: indica 50 = 49,45 km/h
indica 100 = 95,24 km/h
indica 150 = 144 km/h
Contagiri: indica 4.000 = 3.850 giri
indica 8.000 = 7.800 giri

Le nostre prove strumentali alla pista Pirelli di Vizzola Ticino si sono svolte il 29/4/89 nelle seguenti condizioni ambientali: temperatura 15°C, umidità 55%, pressione 1.020 mbar, vento assente.

DATI ANAGRAFICI

Costruttore: Yamaha Motor Company Ltd, 2500 Shingai, Iwata-Shi-Shizuoka Ken - Tel. 0583/21111 - Telex 00720463751 - Giappone

Importatore: Belgarda S.p.A. - via Tinelì 67/68 - 20050 Gerno di Lesmo (Milano) - Tel. 039/6982712 - Telefax 039/6983012 - Telex 314598 Valtecl.

Denominazione modello: XTZ 750 Super Ténéré.

Data e luogo di presentazione: Novembre 1988, Salone di Parigi.

Inizio vendite in Italia: Aprile 1989.

Gamma colore: bianco/arancio/giallo e bianco/blù/giallo.

Forma di garanzia: un anno totale Yamaha, più due anni formula YES.

Prezzo: lire 10.450.050 franco importatore.

Consegna: pronta.

CV fiscali: dieci.

Tassa annua di proprietà: lire 28.600.

Optional disponibili: —

CARATTERISTICHE

Motore: bicilindrico quattro tempi parallelo fronte marcia, con cilindri inclinati di 45 gradi. Distribuzione bialbero con cinque valvole per cilindro diametro asp. 26 mm, scar. 28 mm. Alesaggio x corsa 87 x 63 x 2 mm - 749 cc. Rapporto di compressione 9,5:1. Doppio contralbero antivibrato comandato da ingranaggi. Avviamento elettrico.

Raffreddamento: a liquido con termostato e radiatore in alluminio. Pompa centrifuga comandata da ingranaggi.

Accensione: elettronica digitale con anticipo automatico elettronico. Candele NGK DP8EA-9.

Carburatori: due Mikuni BDST38 a depressione, diametro venturi 38 mm, getto massimo 142,5, getto minimo 42,5, getto avviamento 70, getto freno aria 1,7, polverizzatore 2,0, spillo conico 5C19-3.

Lubrificazione: a carter secco con olio contenuto in un serbatoio separato. Doppia pompa olio trocoidale di mandata e di recupero.

Frizione: dischi multipli in bagno d'olio con otto dischi conduttori e sette condotti. Sei molle ad elica cilindrica.

Cambio: cinque rapporti con ingranaggi sempre in presa ed innesti a denti frontali. Valori rapporti interni: 2,846 in prima, 1,850 in seconda, 1,429 in terza, 1,174 in quarta, 1,037 in quinta.

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi a denti dritti, rapporto 1,718 (67/39). Secondaria a catena Daido 520VC2, rapporto 2,875 (corona 46, pignone 16). Valori totali di trasmissione: 14,056 in prima, 9,137 in seconda, 7,057 in terza, 5,798 in quarta, 5,121 in quinta.

Telaio: monotrave in tubi quadri e tondi d'acciaio con culla smontabile. Inclinazione canotto 26,5°, avancorsa 101 mm.

Sospensioni: forcella teleidraulica con steli da 43 mm di diametro e 235 mm di escursione. Forcellone in lamiera stampata a sezione rettangolare montato su rullini. Sospensione posteriore Monocross con monoammortizzatore pneumatico regolabile nel precarico della molla, escursione ammortizzatore 82 mm, ruota posteriore 215 mm.

Ruote e pneumatici: cerchi in lega leggera da 1,85-21 ant. e 3,00-17 post. Pneumatici Bridgestone da 90/90-21 ant. e 140/80-17 post.

Freni: anteriore doppio disco da 245 mm di diametro, posteriore disco singolo da 245 mm di diametro. Pinze anteriori a quattro pistoncini, pinza posteriore a doppio pistoncino.

Impianto elettrico: tensione impianto 12V, batteria da 12V14Ah, generatore da 350 watt, lampade faro ant. 35/35W, fanale posteriore 21/5W, lampade segnalatori di direzione 21W.

Dimensioni in mm: lunghezza 2.285, interasse 1.505, altezza massima 1.355, larghezza massima 815, altezza sella 865, altezza minima da terra 240.

MANUTENZIONE

Distribuzione: gioco di funzionamento valvole a freddo: aspirazione 0,15-0,20 mm, scarico 0,25-0,30 mm con controllo ogni 42.000 km.

Accensione: anticipo 43° a 6.000 giri. Distanza fra gli elettrodi candela 0,8-0,9 mm.

Alimentazione: carburante tipo super. Capacità serbatoio litri 26 di cui 5 di riserva.

Carburatori: vite aria aperta di due giri. Spillo conico alla terza tacca. Filtro aria in carta da pulire ogni 10.000 km.

Raffreddamento: capacità circuito litri 1,7 di miscela al 50% di soluzione antigelo e 50% acqua, da sostituire ogni due anni.

Lubrificazione: capacità impianto litri 4,1 di olio SAE 20W40 tipo SE o SF con cambio ogni 6.000 km. Sostituzione filtro ogni cambio d'olio.

Pneumatici: pressioni di gonfiaggio: a solo 2,3 ant. e post.; con passeggero 2,3 ant. e 2,5 post.

RICAMBI (IVA compresa)

Testa L. 1.633.010, valvola aspirazione L. 15.290, valvola scarico L. 15.290, filtro aria L. 52.770, filtro olio L. 11.660, albero motore L. 1.655.290, pacco frizione L. 131.120, marmitta L. 722.200, faro anteriore L. 99.950, lampeggiatore L. 33.320, vetro lampeggiatore L. 5.000, specchietto L. 58.550, stelo forcella L. 311.000, ammortizzatore L. 588.340, cerchio ant. L. 361.150, cerchio post. L. 272.270, manubrio L. 41.650, leva freno L. 18.620, leva frizione L. 13.920, pedale cambio L. 33.320, pedale freno L. 58.310, serbatoio L. 1.222.130, sella L. 208.300.

DATI DICHIARATI

Potenza massima: 70 CV a 7.500 giri

Coppia massima: 6,7 kgm a 6.750 giri

Velocità massima: 185 km/h

Tempo sui 400 metri da fermo e velocità di uscita: —

Consumo: 7,8 litri ogni 100 km norme CUNA

Peso: 195 kg a secco



PREGI

- Prestazioni motore
- Stabilità
- Estetica aggressiva
- Carenatura protettiva
- Tenuta pneumatici su asfalto

DIFETTI

- Posizione di guida
- Comando cambio impreciso
- Vibrazioni alti regimi
- Modulabilità freni
- Peso elevato

COMMENTO SUL PREZZO

(10.450.050 franco importatore)

Al prezzo vanno aggiunte le spese di messa in strada e di immatricolazione che portano il costo vicino agli undici milioni. Una quotazione allineata alle altre bicilindriche enduro, se si esclude la BMW GS 100, più cara di quasi due milioni. Il prezzo è giustificato dalla qualità dei componenti e dalle ottime prestazioni del motore.

INCONVENIENTI REGISTRATI

Nessuno