

MOTOCICLISMO

1987 APRILE ANNO 73 LIRE 3500

4 ENDURO 125 A CONFRONTO

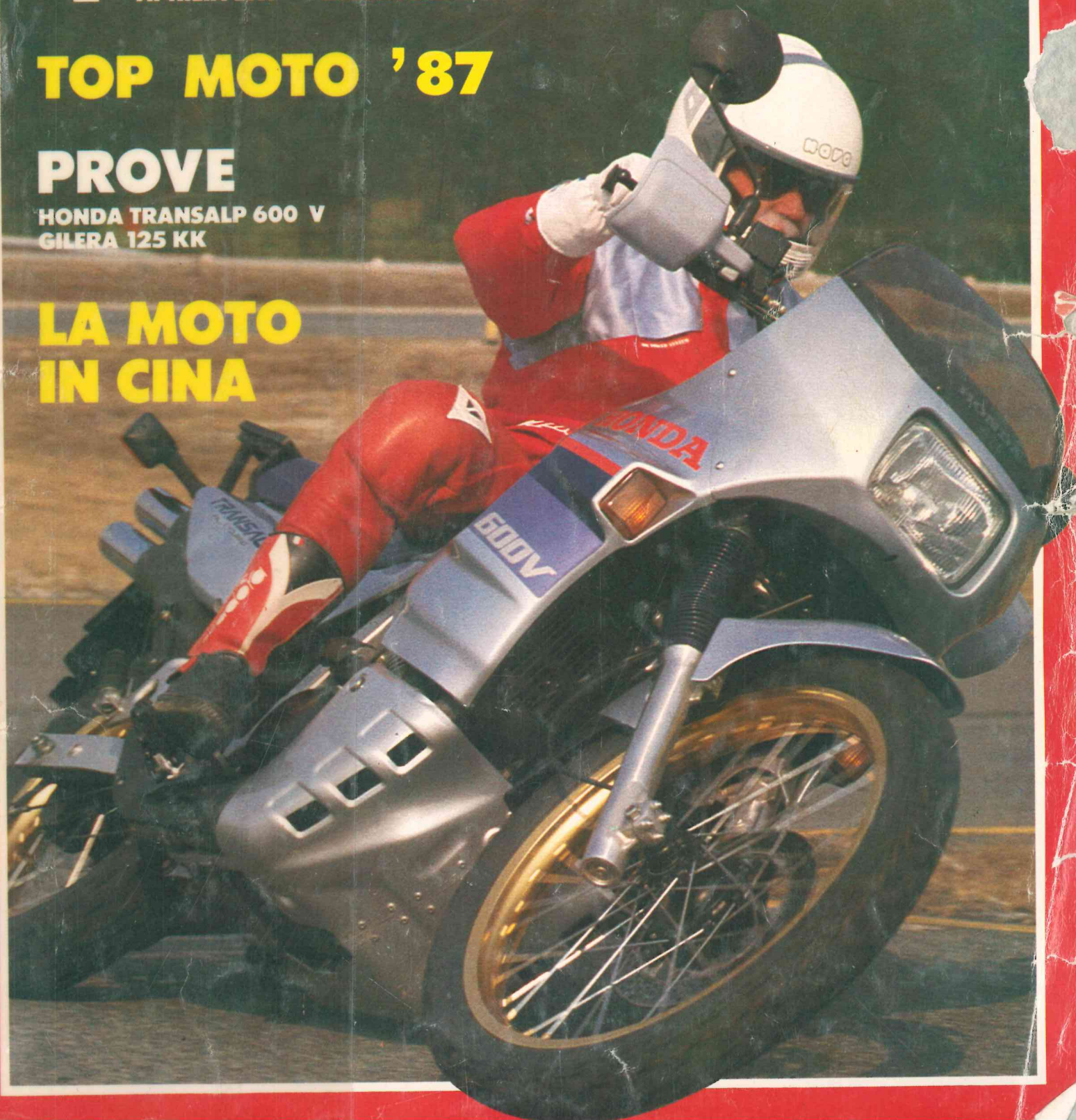
APRILIA ETX — CAGIVA ELEFANTRE — GILERA ER — MALAGUTI RUNNER YPVS

TOP MOTO '87

PROVE

HONDA TRANSALP 600 V
GILERA 125 KK

LA MOTO IN CINA





E LA HONDA CREÒ LA TRANSALP

PROVE

È la caposcuola di una nuova razza di moto. Trae origine dalle Honda vincitrici nella Parigi-Dakar. È dotata però di numerosi attributi granturistici. Diventa così un mezzo di polivalenza finora sconosciuta. È anche di forme molto attraenti. Interessante il prezzo: 8.295.000 lire. Ha scarsa autonomia e potrebbe frenare meglio.





Con la Transalp nasce una nuova tipologia di moto la cui originalità risiede nell'aver fuso con razionalità e buon gusto la vocazione fortemente stradale con una certa predisposizione ad affrontare il fuoristrada. Le sovrastrutture pertanto sono disegnate per assolvere fondamentalmente le esigenze granturistiche con la scelta di opportuni componenti per agevolare la marcia su sterrato. Se si esclude il largo manubrio con i paramani, quasi tutto lascia intendere che si tratta di una moto per veloci trasferimenti autostradali: il parafango anteriore attillato alla ruota, l'ampio cupolino, le linee avviate e continue della carena, che integra il cruscotto, la strumentazione, i segnalatori di direzione e il faro, denotano un attento studio aerodinamico per offrire confort e riparo ai passeggeri. L'esteso paracolpi, la ruota tassellata di grande diametro, i comandi a pedale, il portapacchi, lo scarico rialzato e naturalmente il largo manubrio lasciano intendere potenziali evoluzioni fuoristradistiche.

Di nessuna moto come della Transalp si è saputo tutto e si è parlato tanto ancor prima di averla in carne e ossa.

Solo pochissimi sono rimasti insensibili all'eclettica potenzialità della sua formula: gli sportivi fanatici che non vedono altro che due corti mezzi manubri sulla testa della forcella, qualche trialista che pratica a oltranza il fuoristrada tentato al massimo da un'enduro nuda e cruda, e gli irriducibili delle grosse gran turismo che trovano la Transalp un po' smilza.

Per tutti gli altri è stato amore alla prima foto, innanzitutto per l'estetica. L'accettazione della linea è una motivazione istintiva ma decisiva nell'acquisto di una moto. La storia motociclistica è zeppa di moto valide ma poco attraenti (trasformatesi in un buco commerciale) e anche di casi esattamente contrari.

Una moto deve essere imperativamente gradevole da osservare, deve piacere al proprietario e destare ammirazione negli altri. Se la moto è rimirata e additata, il proprietario ne viene enormemente gratificato, ed è fiero di essere invidiato.

La Transalp suscita queste reazioni non solo negli appassionati e non, ma curiosamente anche presso i concessionari delle marche concorrenti che la vorrebbero esposta nelle loro vetrine per attirare il pubblico.

Quasi tutti ritengono la Transalp una specie di superfuoristrada, l'evoluzione esasperata di questo tipo di moto. Ed infatti le origini risalgono alle vittoriose NXR 750

Pregi

Motore eccellente
Estetica e finizione
Confort
Facilità di guida
Tenuta di strada
Sicurezza

Difetti

Scarsa autonomia autostradale
Frizione debole
Frenata migliorabile

Commento sul prezzo

La quotazione (L. 8.295.000) è molto interessante, perché superiore di appena un milione a quella della più completa enduro, rispetto alla quale la Transalp offre soluzioni meccaniche ed estetiche più raffinate. Inoltre è inferiore di circa un milione a quella della GS 80, oggi troppo scarna e poco aggiornata per essere una valida concorrente.

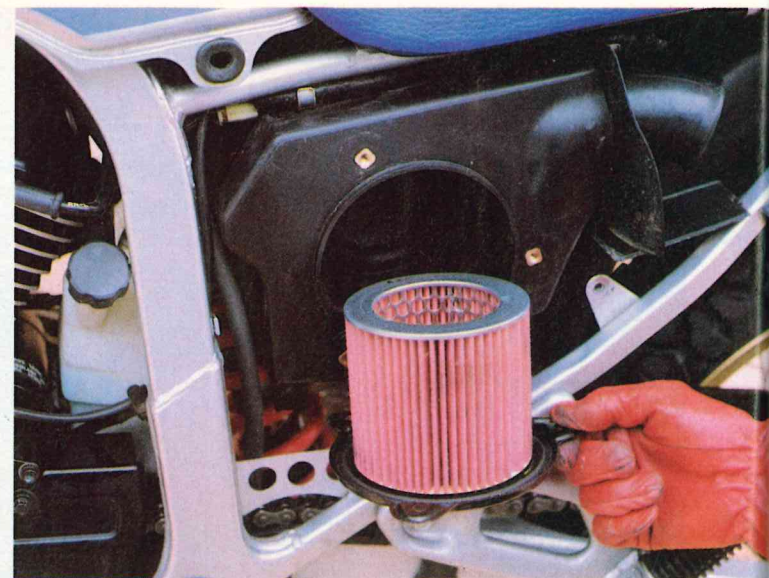
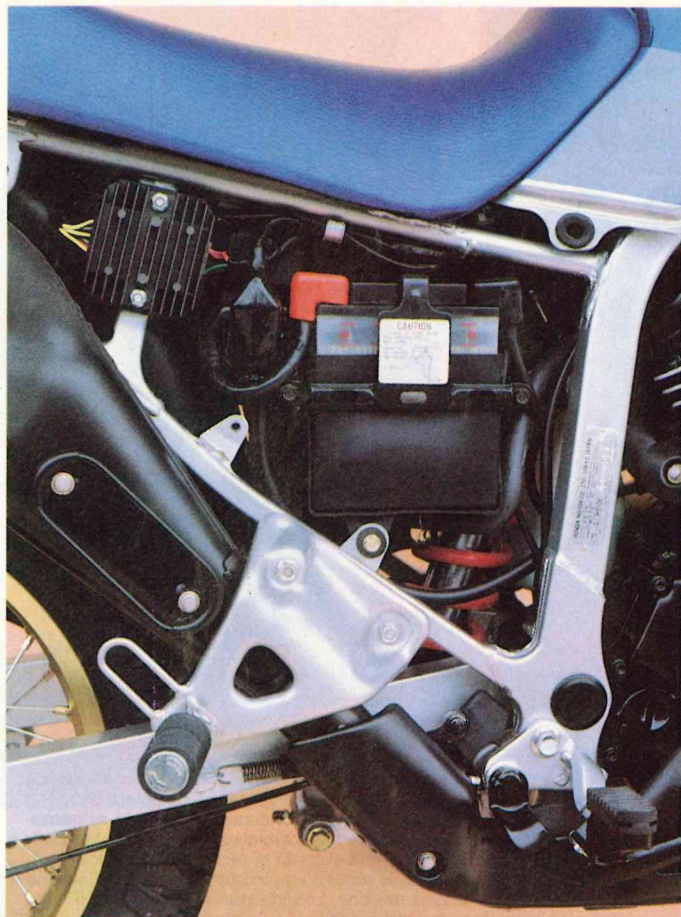
Inconvenienti registrati nel corso della prova

Nessuno.

Collaudatori: Nico Cereghini, Carlo Perelli, Riccardo Perrone, Eliano Riva e Paolo Tamburi. **Prove strumentali:** Centro Analisi Motociclismo di Nerviano e pista Pirelli di Vizzola Ticino. **Grafici:** Piergiorgio Padoan. **Organizzazione e foto:** Carlo Perelli. **Testo:** Paolo Tamburi. **Pellicole:** Scotch.



La strumentazione, semplice e ben leggibile, offre tutte le informazioni essenziali per tenere sotto controllo il funzionamento del motore e la guida. Il cruscotto è integrato in una plancia di materiale plastico grigio che riveste l'interno della carena. L'effetto estetico non è proprio quello che si può desiderare però la soluzione è pratica (si pulisce facilmente), leggera (materiale sintetico), resistente (non si graffia).



Pochi e rapidi i controlli di routine: asportando la fiancatina destra (montata a pressione) nella triangolazione del telaio sono sistemati la batteria (con i livelli dell'elettrolita in evidenza) e il regolatore di tensione. All'altezza del forcellone si trova il tappo con astina per il livello del lubrificante nella coppa. Dall'altra parte invece si accede alla voluminosa scatola filtro con elemento a cartuccia di carta. Dietro il cilindro posteriore è collocato il serbatoio di espansione e rabbocco per il liquido di raffreddamento.

Il paracolpi inferiore continua le linee della parte superiore della carena per invitare senza salti il deflusso dell'aria. Per lo scarico dell'olio motore e la sostituzione del relativo filtro (indicato dalla mano) bisogna toglierlo, operazione assai rapida svitando quattro viti. In evidenza anche l'articolazione della sospensione Pro-Link.

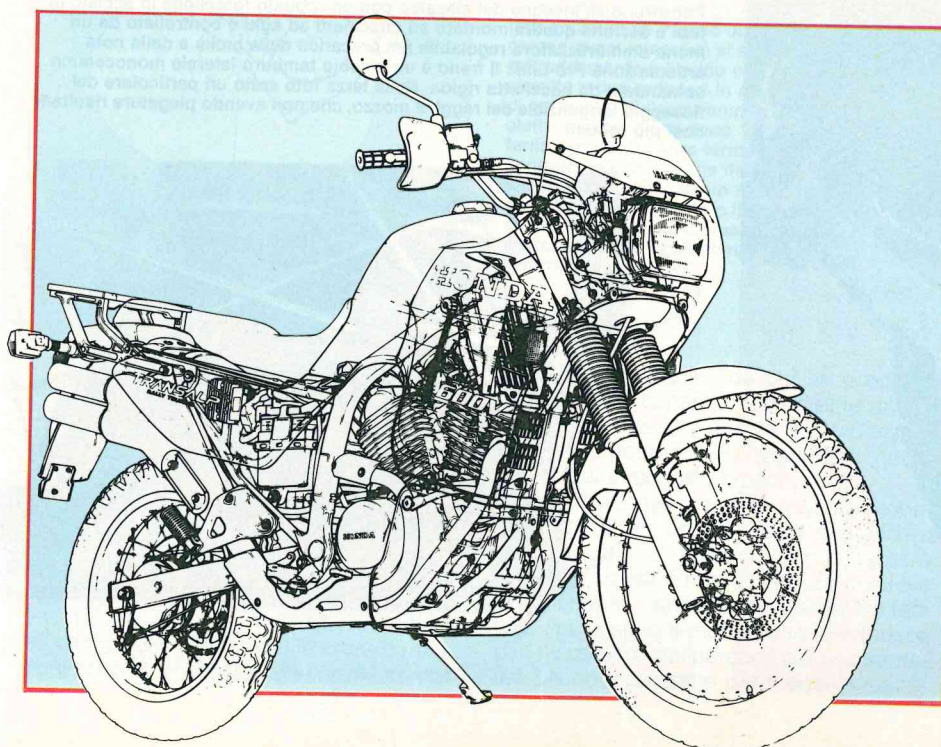
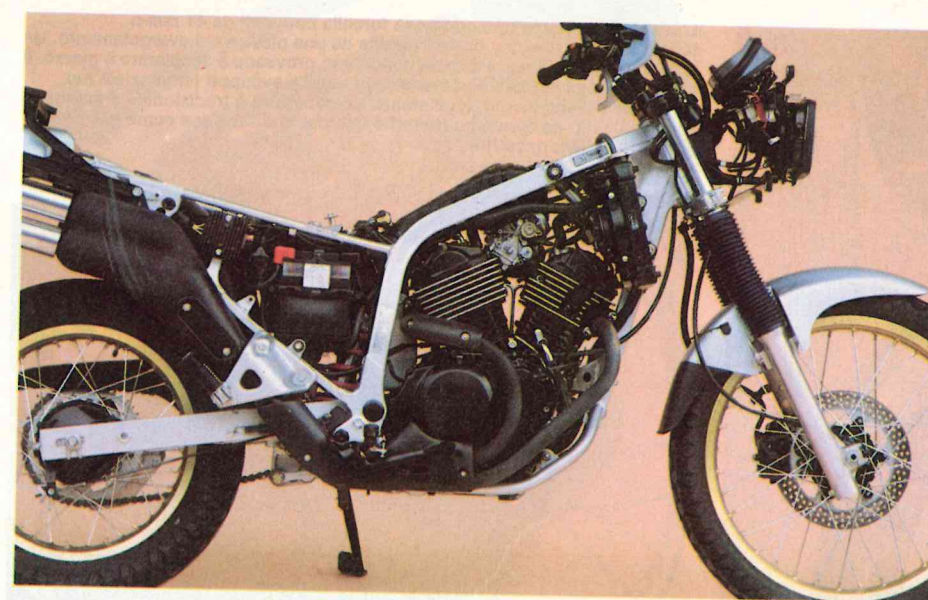
della Parigi-Dakar. Al contrario la Transalp rappresenta il primo modello di una nuova «razza» di moto universale, costituisce un evento storico come lo sono state la Honda CB750 Four o la Yamaha XT500.

Montando in sella già se ne apprezza l'altezza ridotta rispetto alla tradizionale enduro anche se nettamente più alta di qualsiasi stradale; la posizione di guida è meno fuoristradistica di quanto non faccia credere il largo manubrio sistemato in basso e in avanti. Il pilota si trova perfettamente a suo agio qualunque sia la taglia e i comandi sono rapidamente azionabili: sicura la presa sulle manopole, morbide le leve, raggiungibili istintivamente tutti i pulsanti.

Avviato il motore siamo ansiosi di giocare, la prima carta sull'autostrada. Passato il casello, i centocinquanta sono subito lì, dopo pochi secondi e il motore sembra girare in souplesse, nonostante il contagiri sia a quota settemila. Le poche vibrazioni avvertibili sono così discrete che la visione nei retrovisori è sempre nitida; la silenziosità meccanica unitamente a quella di aspirazione e scarico, e il riparo offerto dalla carena infondono una notevole sensazione di sicurezza e di padronanza.

Non passano che duecento chilometri e siamo già in riserva: la cosa ci contraria un pochino e getta una piccola ombra sulla qualità gran turistiche di questa moto nuova formula.

Per contro la stabilità della Transalp non ha nulla da invidiare alle migliori stradali:



sterzo fermo, retrotreno incollato, nessun ondeggiamento a centottanta di strumento, tanto che si può guidare con una sola mano. La protezione della carena è buona e solo dopo i centoquaranta la sua efficacia comincia a decrescere; gambe e piedi sono sufficientemente al riparo anche dagli schizzi d'acqua. I centocinquanta si possono tenere all'infinito anche se l'affidabilità meccanica della Transalp è tutta da verificare. A priori il motore ispira fiducia, sensazione dettata dall'esperienza e dal sapere che è tecnicamente assai simile a quello della VT500 che non ha mai lamentato problemi di robustezza.

Dall'autostrada passiamo alla strada veloce che ci permette di valutare meglio le qualità del motore, soprattutto l'elasticità e la ripresa. Il ritmo è sostenutissimo: la Transalp divora l'asfalto con la facilità di una velocissima gran turismo; i sorpassi sono rapidi e sicuri, effettuati con il rapporto più lungo, senza mai sentire la necessità di scalare una marcia.

Il motore bicilindrico, qualunque struttura abbia (a V, parallelo, boxer) è per eccellenza il motore da moto e questo fin dalla notte dei tempi. È un motore che ha del carattere, molto di più di un quattro anche se meno di un mono; ha fluidità di erogazione, certo meno di un quattro ma molto di più di un mono; è il migliore compromesso fra efficacia, piacere e costo. Quello della Transalp è poi un eccezionale esempio di regolarità e progressione: sopporta di procedere in quinta a 1500 giri e di spalancare brutalmente il gas dai 2500, senza recalcitrare, per salire fino ai 9000 con una vivacità entusiasmante.

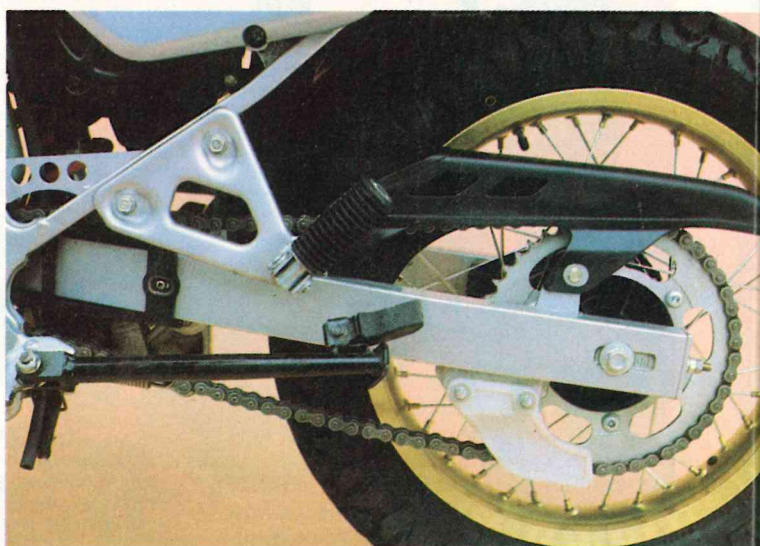
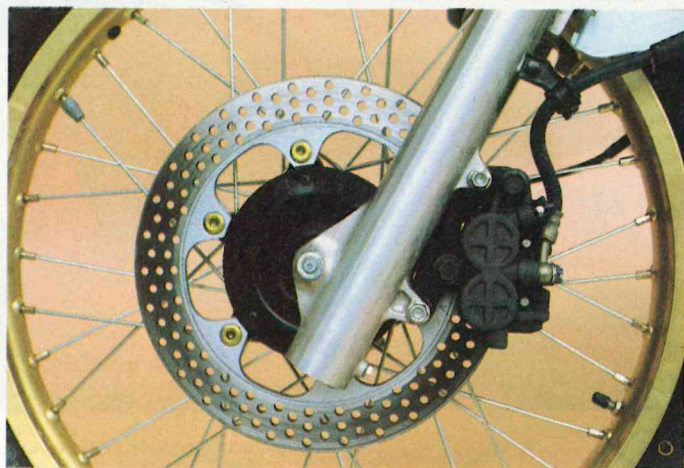
Sulle strette e tortuose strade pedemontane che il gelo e la pioggia dell'inverno hanno trasformato in un probante «gruviera» per le sospensioni, la Transalp ha bisogno di una guida più accorta e impegnata rispetto alla classica entrofioristrada: è certamente maneggevole, molto di più della maggioranza delle stradali, ma non ha l'agilità delle mono, soprattutto nelle «esse» in rapida successione. La Transalp necessita di una guida decisa da applicare al manubrio che impegna fisico e mente per essere efficaci e veloci; se il ritmo si calma, diventa fluida e piacevole ma meno divertente di una enduro. All'uscita delle curve lente o dei tornanti manca un po' di prontezza rispetto ad un mono e quando ci si lancia oltre i 150 quasi quasi si desidera un po' di coppia in più.

La Honda ha volutamente limitato la cilindrata a seicento, ma ci si può aspettare una versione «gonfiata» appena la con-

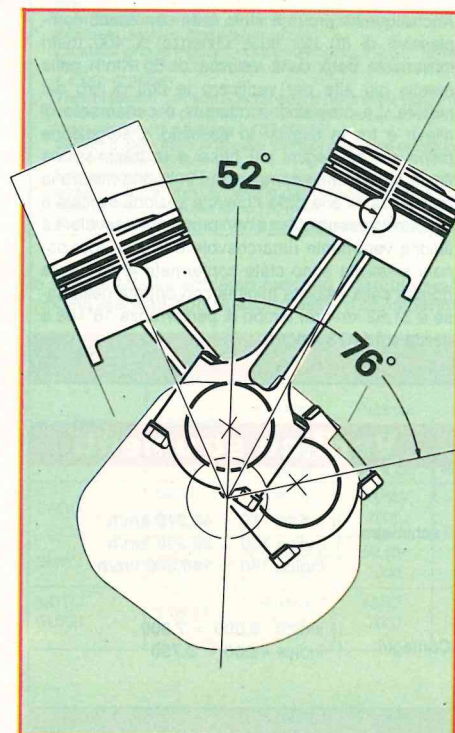
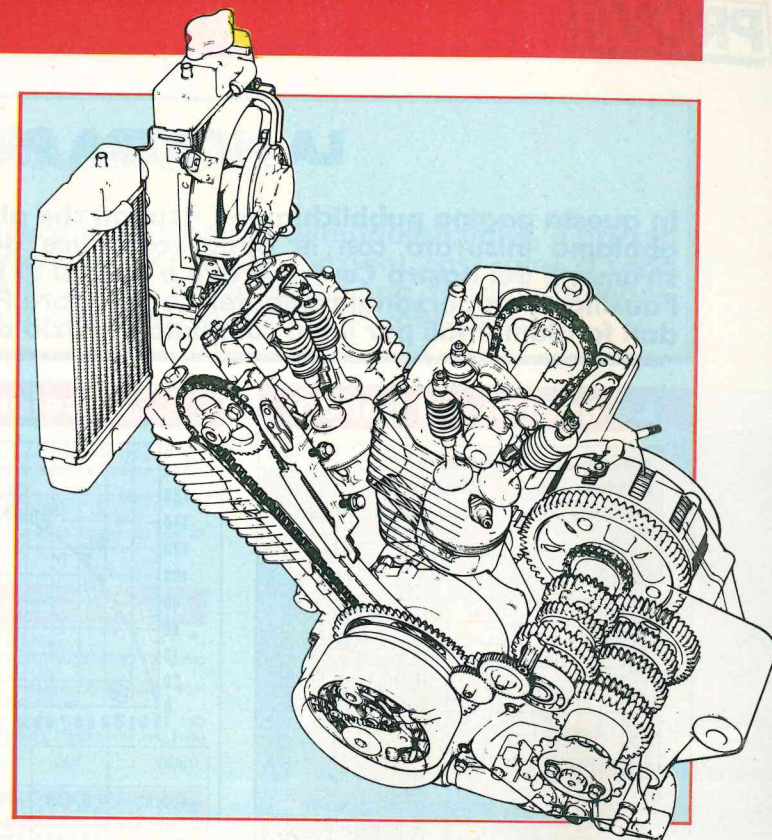
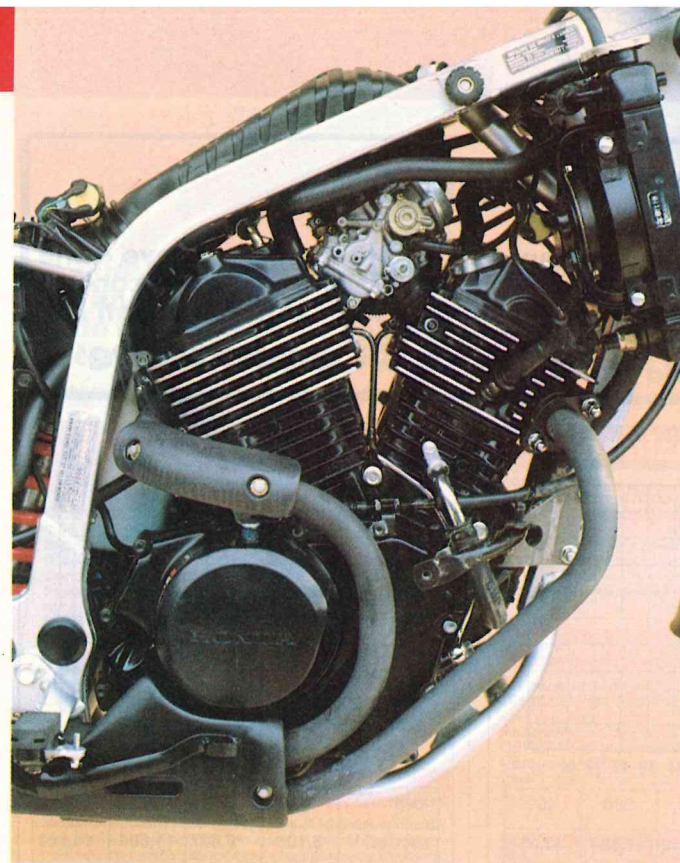
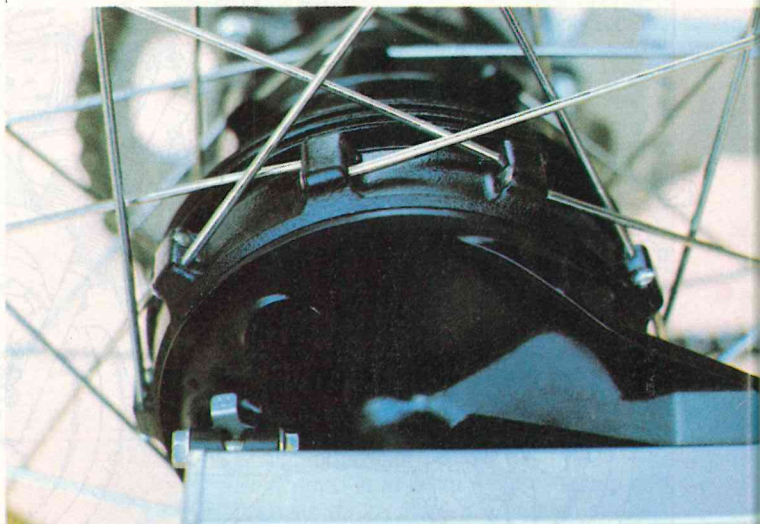
Disegnato con l'aiuto del computer il telaio ha una struttura semplice e originale. È un falso monoculla sdoppiato in quanto la struttura portante è costituita dalle due travi superiori alla cui rigidità concorre anche il motore sul quale è fulcrato lo stesso forcellone. Un controtelaio, saldato al primo, sostiene la sella e gli eventuali bagagli. In questo modo si è ottenuta una costruzione molto leggera e resistente usando acciaio legato. Nella trasparenza una visione della sistemazione razionale e accessibile dei vari componenti, nonostante l'adozione di una carenatura estesa.



L'avantreno sfoggia una poderosa forcella con steli da 41 mm a funzionamento teleidraulico e irrigidita da una piastra antisvergolamento. Un disco forato con pinza a doppio pistoncino provvede a decelerare il mezzo. Il cerchio in lega leggera è sostenuto da raggi a sviluppo tangenziale per prevenire l'allentamento degli stessi. La copertura è tradizionale e munita di camera d'aria: ne avremmo preferito una del tipo tubeless come già visto sulle monocilindriche RM.



Retroreno all'insegna del classico con un robusto forcellone in acciaio in tubi a sezione quadra montato su cuscinetti ad aghi e controllato da un mono-ammortizzatore regolabile nel precarico della molla e dalla nota articolazione Pro-Link. Il freno è un piccolo tamburo laterale monocamra comandato da bacchetta rigida. Nella terza foto sotto un particolare del fissaggio tangenziale dei raggi al mozzo, che non avendo piegature risultano così più robusti.



Stretto e compatto, il propulsore adotta soluzioni semplici e raffinate: distribuzione monoalbero con tre valvole per cilindro (due di aspirazione e una di scarico), alimentazione a due carburatori a depressione sistemati nel centro del V, doppia accensione elettronica con anticipo variabile e soprattutto l'originale disposizione delle teste di biella sfalsate di 76 gradi, accorgimento che ha permesso di eliminare le vibrazioni del primo ordine (le più fastidiose e distruttive) senza l'impiego di ulteriori masse bilanciatrici che avrebbero complicato e appesantito la costruzione. I due cilindri formano un V stretto di 52 gradi e per mantenere sotto controllo le temperature di funzionamento (posizione defilata dei cilindri e la loro chiusura all'interno di una carena quasi integrale) si è ricorsi al raffreddamento a liquido con circuito a due radiatori in alluminio, di cui quello di destra munito di elettroventola a comando termostatico. Un altro termostato controlla la circolazione del fluido nell'intero circuito per un rapido riscaldamento a freddo e il mantenimento della temperatura di esercizio con le rigide temperature invernali.

correnza avrà replicato con modelli simili: infatti è imminente la presentazione di una Cagiva Superelefant 750, mentre per l'autunno si attende qualcosa da parte di Suzuki, Yamaha e BMW con una grossa GS mille. Ritornando alla Transalp, sulle secche buche bituminose le sospensioni lavorano convenientemente: morbide in compressione sono un po' troppo rapide in estensione. In assoluto sono più soffici e efficaci quelle adottate sulle enduro ma in ogni caso la Transalp resta la più confor-

tevole delle stradali, da cui ha ereditato una discreta capacità decelerante anche se il disco anteriore manca di mordenza e il tamburo posteriore si rivela poco modulabile e di intervento brusco. La neve, ancora presente a quote modeste, non ci ha consentito di saggiare a fondo le qualità fuoristradistiche che però non ci sono sembrate all'altezza di quelle di un'enduro, innanzitutto per la limitata luce libera sotto il motore che interferisce con gli ostacoli dei percorsi più accidentati e secondariamente per il peso e per la

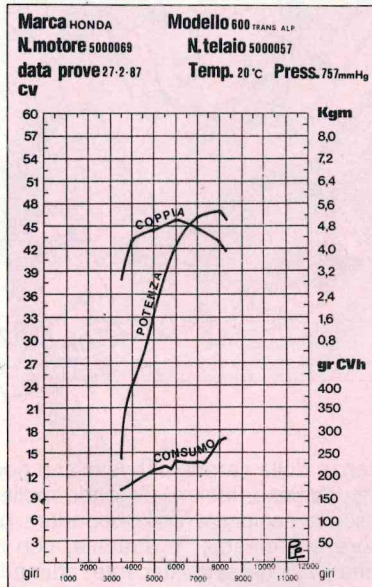
presenza della carena che lasciano poca libertà d'azione. Inoltre, su fondo molle o erboso, la scolpita della copertura posteriore, marcatamente stradale, non offre una trazione soddisfacente; ottima invece la tenuta di entrambi gli pneumatici in condizioni asciutte e bagnate. Nell'impiego normale frizione e cambio non sembrano lamentare particolari inconvenienti anche se sono perfezionabili. La prima è morbida nell'azionamento e progressiva nell'innesto; durante gli strapazzi alla pista Pirelli ha denunciato qualche sintomo di cedimento; lasciatala riposare ha ripreso però integralmente la sua funzionalità. Il secondo è caratterizzato da una corsa breve del pedale, da innesti senza impuntamenti, ma in scalata non dimostra precisione assoluta. Infine la rapportatura finale corta assicura una guida brillante con l'uso del cambio e rilassante alle andature turistiche. A questo punto quali conclusioni si possono trarre? La Transalp non è certo un'enduro; invece è dotata di qualità stradali sorprendenti e dovrebbe soddisfare quanti cercano una moto veramente polyvalente. In città è sciolta, su autostrada può mantenere indefinitamente una elevata velocità di crociera, su strada ha le stesse caratteristiche delle più quotate gran turismo mentre nel misto stretto si presta a una guida deconcentrata ma anche cattiva da mettere in difficoltà fior di sportive. Poi, per prima, la Transalp consente di scoprire stradine dove non si oserebbe rischiare di avventurarsi con una stradale tradizionale. L'insieme di queste qualità dovrebbero decretarne il successo che va a scapito delle classiche gran turismo, delle enduro e anche delle sportive. Ed è proprio questo il nocciolo del nuovo corso motociclistico aperto da questa formidabile moto.

LA NOSTRA PROVA IN CIFRE

In questa pagina pubblichiamo i risultati che abbiamo ottenuto durante le nostre prove e che abbiamo misurato con le apparecchiature della pista Pirelli di Vizzola Ticino e con gli strumenti del nostro Centro Prove e Analisi di Nerviano. Questi dati sono stati analizzati con l'ausilio di un personal computer Commodore PC 20. Sono dati fondamentali per il più completo giudizio della moto.



Le analisi del banco

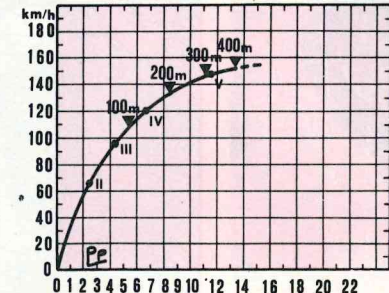


Il grafico e la tabellina sintetizzano i risultati delle severe prove cui abbiamo sottoposto il motore presso il nostro Centro di Nerviano utilizzando un banco dinamometrico Borghi e Saveri tipo 200/30. Le curve caratteristiche tracciate sul grafico esprimono i valori ottenuti alla ruota, che sono quelli più significativi per l'utente. Praticamente confermati i valori dichiarati: il propulsore della Transalp si è rivelato potente ma soprattutto dotato di una coppia sostanziosa e omogeneamente distribuita su tutto l'arco dei giri. Molto più trattabile su strada di quanto non faccia apparire la prova al banco (regime minimo possibile a tutta apertura a 4000 giri) ha dimostrato di essere robusto, ben equilibrato e poco sollecitato. Notevolissimo il grado di messa a punto con un rendimento elevatissimo e consumi specifici da autentico primato.

I valori più significativi

Rilevamento	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Consumo gr/CV/h-giri
Alla ruota	47,04-8000	5,02-6000	186-4000
All'albero	52,10-8000	5,56-6000	168-4000
Potenza specifica all'albero: CV/lt	90		
Velocità lineare del pistone: metri/sec. al regime di potenza max	17,6		
Temperatura max sotto candela: °C	85		
Pressione media effettiva: kg/cm² al regime di coppia max (all'albero)	11,98		
Regime minimo possibile a tutta apertura del gas	4000		
Rapporto peso/potenza (alla ruota): kg/CV	3,91		

Accelerazione



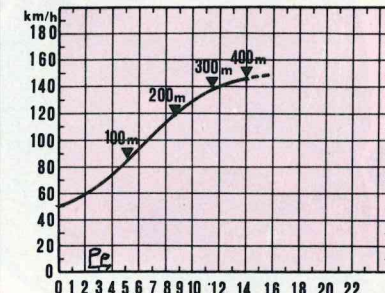
metri	100	200	300	400
secondi	5,418	8,442	11,034	13,461
kmh	108,430	133,330	146,270	152,540

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 Transalp ha fatto registrare un risultato brillante che avrebbe potuto essere ancora migliore se la frizione non avesse denunciato sintomi di cedimento. La notevole potenza del motore, le marce giustamente scalate, la prontezza del propulsore a prendere i giri consentono accelerazioni grintose e vivaci: ai duecento metri si sfiorano i centoquaranta all'ora mentre all'uscita della base la velocità supera i centocinquanta, livello assai vicino alle sette e mezzo quattro cilindri di qualche anno fa. Nella foto sotto, la Transalp ha sollevato le «brame proverecce» dei nostri collaudatori, di cui vediamo un sestetto alla pista Pirelli in scalpitante attesa del turno di prova.

Velocità peso e consumo

Velocità massima: 172,2 Km/ora
Peso senza carbur.: 184 kg (87 ant. e 97 post.)
Consumo in città: 14 km/ltro
Consumo fuori città: 20 km/ltro
Consumo autostradale (a 130 km/h): 16 km/ltro
Consumo massimo: 11 km/ltro
Consumo medio della prova: 16 km/ltro

Ripresa



metri	100	200	300	400
secondi	5,124	8,627	11,504	14,081
kmh	86,770	118,120	139,980	145,160

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. La prestazione ottenuta è certamente di rilievo e tra le migliori in assoluto. L'erogazione piena sin dai regimi più bassi e la trasmissione finale corta hanno compensato in buona misura la resistenza all'aria della notevole sezione frontale e il rapporto peso/potenza non proprio favorevole. La fluidità veramente rimarchevole e la sua eccezionale elasticità sono state confermate anche dalla ripresa dalla velocità minima con entrata nella base a 31,63 km/ora, tempo di percorrenza 16"189 e uscita a 141.73 km/ora.

Verifica strumenti

Tachimetro | indica 50 = 46,270 km/h
indica 100 = 95,240 km/h
indica 150 = 146,340 km/h
Contagiri | indica 8.000 = 7.500
indica 4.000 = 3.750



Le nostre prove alla pista Pirelli di Vizzola Ticino si sono svolte il 7 marzo 1987 nelle seguenti condizioni ambientali: temperatura 0°C; umidità 70%; pressione 765 mm Hg; vento 1,5 m/s a favore. Per le nostre prove vengono utilizzati: * Catene Regina Extra - * Olio Castrol.

I DATI FONDAMENTALI

In questa pagina riportiamo le caratteristiche tecniche, le norme di manutenzione, il prezzo di vendita, il costo delle principali parti di ricambio ed altre informazioni, così come ci sono state comunicate dai costruttori o dagli importatori. Riportiamo anche una dettagliata tabella con i dati numerici di maggior interesse tra la moto provata e le sue concorrenti.

Dati anagrafici

Costruttore: Honda Motor Co. Ltd. No 27-8 Chome, Jingumae, Shibuya-ku Tokyo, Japan - Tlx 007222587.
Importatore: Honda Italia Industriale S.p.A., - via Kenia 72, 00144 Roma - Tel. 06/547941.
Denominazione modello: Transalp 600V.
Presentazione (data e luogo): ottobre 1986, Salone di Parigi.
Inizio vendite in Italia: marzo 1987.
Gamma colori: bianco/azzurro - grigio/azzurro.
Forma di garanzia: un anno integrale, due anni su motore e cambio.
Prezzo: L. 8.295.000 lire chiavi in mano.
Consegna: immediata.
CV fiscali: 7.
Tassa annua di proprietà: 24.400.

Caratteristiche tecniche

Motore: bicilindrico a V longitudinale di 52 gradi, raffreddato a liquido; distribuzione monoalbero con sei valvole comandata da catena silenziosa. Alesaggio/corsa 75x66 mm x 2 = 583 cc; compressione 9,2.
Accensione: due candele per cilindro, impianto transistorizzato CDI.
Carburatore: due Mikuni a depressione con diffusore da 32 mm.
Lubrificazione: a carter umido con pompa trocoidale.
Frizione: dischi multipli a bagno d'olio.
Cambio: cinque rapporti; riduzione interna: 1-2,571 (2 14/36); 2-1,778 (2 18/32); 3-1,381 (2 21/29); 4-1,125 (2 24/27); 5-0,961 (2 26/25).
Trasmissioni: primaria a ingranaggi a denti diritti, rapporto di riduzione 1,888 (2 36/68). Secondaria a catena con giunti torici, rapporto di riduzione 3,133 (47/15).
Telaio: doppio trave in acciaio con tubi a sezione rettangolare. Interasse 1530 mm.
Sospensioni: forcella oleopneumatica con steli da 41 mm, corsa ruota 200 mm; forcellone con monoammortizzatore sistema Pro-Link, corsa ruota 190 mm.
Ruote e pneumatici: cerchi in lega leggera con raggi a svi-

luppo tangenziali; pneu con camera d'aria ant. 90/90x21; post. 130/80x17.
Freni: anteriore a disco forato, diametro 276 mm, pinza a doppio pistone; posteriore a tamburo monocamma, diametro 130 mm.
Impianto elettrico: tensione 12V; alternatore 350 W; batteria 12V-12Ah; lampada faro allo jodio H4 60/50 W.
Dimensioni (in mm): lunghezza 2265; larghezza 865; altezza 1265; altezza sella 850.

Rifomimenti e manutenzione

Carburante: 18 litri di cui 3,5 per la riserva.
Distribuzione: diagramma asp. 10-40) sca. 40-10; gioco valvole 0,1 mm.
Accensione: anticipo fisso 10; massimo 30. Candele: NGK DPRBE-9 o Nippon Denso X24EPR-U9.
Carburatori: Keihin tipo FOA; getto max 128 (ant.), 130 (post.); getto minimo 38 (ant. post.). Regime minimo 1000 giri.

Quanto costano i ricambi

Ecco i prezzi di vendita al pubblico, IVA compresa, delle parti di ricambio di più probabile sostituzione: - testa L. 629.000 - valvola aspirazione L. 18.000 - valvola scarico L. 39.000 - catena distribuzione L. 118.000 - cilindro L. 426.000 - pistone completo di segmenti L. 114.000 - biella L. 133.000 - albero motore L. 565.000 - pacco frizione L. 80.000 - marmitta L. 487.000 - pignone/corona L. 99.000 - catena L. 136.000 - faro ant. L. 222.000 - forcella L. 1.030.000 - ammortizzatore L. 730.000 - cerchio ant. L. 315.000 - cerchio post. L. 340.000 - manubrio L. 66.000 - pedale cambio L. 22.000 - pedale freno L. 60.000 - poggiatesta L. 30.000 - strumenti L. 430.000 - coppia pastiglie L. 58.000 - coppia ceppi L. 22.200 - serbatoio L. 684.000 - sella L. 302.000 - parafranghi ant. L. 117.000 - post. L. 75.000 - fianchetto L. 74.000 - cupolino L. 330.000 semicarina dx/sxl L. 171.000 - scudo paramotore L. 390.000 - portapacchi L. 212.000 radiatore L. 425.000 - elettroventola L. 234.000.



I dati dichiarati dalla fabbrica

Potenza massima: 55 CV a 8000 g/m³
Coppia massima: 5,4 Kg a 6000 g/m³
Velocità massima: 173 Km/h
Peso: 174 Kg (a secco)

In queste tabelle abbiamo raccolto i dati più significativi delle enduro e delle stradali bicilindriche che più si avvicinano alle caratteristiche della Transalp. I modelli elencati non possono essere considerati veri e propri concorrenti, comunque la tabella comparativa evidenzia i «numeri» delle prestazioni.

Le Enduro

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. nel marcia più alta km/h	Velocità max. km/h	Consumo medio km/lt	Peso senza benzina kg	Prezzo chiavi in mano lire	Prova sul fascicolo
CAGIVA	Elefant 650	82x61,5x2 649,5	48,55-7500	4,94-6250	13,669	148,760	14,793	140,625	31,800	172,400	15,2	189	7.830.000	11-1985
BMW	R 80 GS	84,8x70,6x2 797,5	50,13-7000	5,75-4750	13,527	152,540	-	-	20,150	169	16	179	9.190.000	3-1981
MOTO GUZZI	V 65 TT	80x64x2 643,4	43,42-7000	5,08-4000	14,126	151,261	13,662	146,342	23,659	163,400	15	175	6.348.000*	7-1985

Le Stradali

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. nel marcia più alta km/h	Velocità max. km/h	Consumo medio km/lt	Peso senza benzina kg	Prezzo chiavi in mano lire	Prova sul fascicolo
BMW	R65	82x61,5x2 649,5	44,71-7500	4,88-4000	14,193	150,000	15,984	127,660	27,910	171,5	16,15	194	7.800.000	10-1986
CAGIVA	ALA AZZURRA	82x61,5x2 649,5	46,59-8250	4,62-5750	13,272	159,290	-	-	34,480	191	16,20	183,5	6.692.000	12-1984
HONDA	TRANSALP 600V	75x66x2 583 cc	47,04-8000	5,02-6000	13,461	152,54	14,081	145,16	31,630	172,2	16	184	8.295.000	4-1987
MOTO GUZZI	V 65	80x64x2 643,4	45,34-7250	4,51-6500	13,680	148,160	-	-	24,880	171,7	16,4	177	5.934.000*	11-1982

* Prezzi F.C.