

Prove

MOTOCICLISMO



CAGIVA K7 125

CONTRO CORRENTE

La nuova enduro di Casa Cagiva si presenta sotto una veste assolutamente inedita e fuori dai tradizionali canoni delle moto da fuoristrada. Vanta il motore della C12 S.P. e alcune interessanti soluzioni come il forcellone "cavo". Lo sterzo è impreciso e le finiture potrebbero essere migliorate. Costa L. 5.190.000 ff.

Prove strumentali:

CENTRO ANALISI
MOTOCICLISMO DI
NERVIANO E PISTA
PIRELLI DI VIZZOLA
TICINO

Testo:

GIANCARLO
ZAMAGNI

Foto:

LE BARDE e
CARLO PERELLI

Collaudatori:

MARCO CERINI,
PIETRO MICCHELI e
GIANCARLO
ZAMAGNI

Negli ultimi due anni il Gruppo Cagiva ha prodotto un notevole sforzo mirato ad elevare il livello qualitativo della propria produzione. Abbiamo così assistito da una parte all'aggiornamento di modelli già esistenti con componenti di primo piano e direttamente derivati dalle corse, dall'altra allo sviluppo e progettazione di nuove moto costruite con materiali e tecnologie d'avanguardia. La prova di questo lavoro è rappresentata dalle 125 introdotte sul mercato dalla Casa varesina nell'estate 1990.

Mentre la Mito si stacca completamente dalla precedente produzione Cagiva soprattutto sotto il profilo costruttivo, questa nuova enduro, denominata K7, rappresenta un prodotto rivoluzionario dal punto di vista estetico.

La K7 si inserisce nel filone delle enduro agili e potenti, ispirate, per impostazione estetica e tecnica, alle moto da cross, confermando così la tendenza ad un certo disinteresse per i voluminosi serbatoi stile Parigi-Dakar. È questo un settore in cui non è facile inserirsi, sia per la confermata preferenza dei sedicenni per le moto stradali, sia per la presenza di modelli già affermati e di assoluto valore come l'Aprilia RX o l'Honda CRM.

ESTETICA INEDITA

È forse per questo motivo che la Cagiva ha progettato e costruito un modello che si discosta completamente dalle moto della concorrenza e che è in grado di colpire, positivamente o negativamente, chiunque la guardi.

Le parti innovative della K7 possono essere individuate nell'avantreno e nell'accostamento dei colori. Il primo è caratterizzato dalla grossa tabella portanumero blu-scuro e, soprattutto, dai due "bracci" laterali (fissati tramite bulloni e facilmente removibili) che prolungano il serbatoio e fungono da supporto per il gruppo ottico anteriore. Le viste frontali e laterali risultano completamente condizionate dalla nuova collocazione dei due fari e la parte anteriore al manubrio risulta "vuota" e contrasta con la forma piena e rotonda del serbatoio. Risulta comunque chiara l'intenzione degli stilisti della Casa di Schiranna: una volta "eliminato" il telaio che supporta il gruppo ottico, la moto assume le linee di una moto da cross in piena regola.

Più tradizionale, invece, la parte posteriore con il bel codino che integra il fanale e con lo scarico di tipo racing. La serigrafia sul serbatoio richiama gli accostamenti dei colori: il logotipo Cagiva è in blu scuro co-



...the most important thing is to have a good sense of direction. It's not just about the speed, but about the control. The rider must be able to balance the bike on a single wheel, a skill that takes years of practice to master. In this sport, the difference between a good rider and a great one is often just a matter of a few milliseconds.

...the most important thing is to have a good sense of direction. It's not just about the speed, but about the control. The rider must be able to balance the bike on a single wheel, a skill that takes years of practice to master. In this sport, the difference between a good rider and a great one is often just a matter of a few milliseconds.

La nuova forma proposta dalla K7 è ben evidenziata nella vista da tre quarti. Il gruppo ottico anteriore è supportato da un telaio facilmente asportabile. Gli indicatori di direzione, invece, sono

me le tabelle portanumero, mentre la scritta K7 ritorna ai colori viola e verde, rispettivamente di sella e telaio. Quest'ultimo deriva direttamente da quello della N90, modificato solo in alcune misure per meglio adattare la K7 all'uso fuoristrada.



direttamente fissati alla grossa tabella portanumero. Nella vista dall'alto risaltano ancora una volta le appendici laterali che si prolungano fino a oltre il manubrio, e il vivace colore della sella, che arriva a sfiorare il tappo del serbatoio.

La strumentazione è ridotta al solo tachimetro-contachilometri e al trip per le gare da enduro ma la sistemazione troppo defilata e inclinata non ne permette una buona visibilità. Le spie di servizio sono sistemate sul supporto del manubrio (indicatori di direzione, luce abbagliante, riserva olio e batteria). Anche in questo caso la posizione e la scarsa luminosità delle lampade rendono difficoltosa la lettura, soprattutto di giorno.



Il telaio è un classico monotrave con tubi a sezione rettangolare verniciati di un colore verde brillante. L'avancorsa è salita a 111 mm e l'escursione della forcella, ora tradizionale e non più a steli rovesciati, è di 260 mm. Anche l'escursione dell'ammortizzatore posteriore è stata aumentata al pari della lunghezza e dell'interasse; invariata, invece, l'inclinazione del canotto di sterzo. La novità maggiore è comunque rappresentata dal forcellone in lega leggera pressofusa riempito con uno stampato in materiale sintetico che, oltre a svolgere funzioni estetiche, ha permesso un alleggerimento del forcellone stesso.

La cura costruttiva è buona, mentre sono da migliorare gli accoppiamenti tra le varie parti. Anche la disposizione dei vari cablaggi dell'impianto elettrico non raggiunge l'accuratezza riscontrata sulla Mito. Benché questo particolare possa sembrare secondario per l'utilizzo a cui è destinata la moto, sarebbe auspicabile una precisione più elevata nella disposizione degli organi secondari, per facilitare anche le operazioni.

Il motore ha subito importanti modifiche: è stato utilizzato quello della C12 Sport Production (la ottavo di litro varesina destinata alle competizioni) con l'adozione del carburatore da 34 mm, in luogo di quello da 37. Il cambio rimane a sette marce ma è stato accorciato il rapporto di trasmissione finale per consentire una migliore utilizzazione della potenza nel fuoristrada. I carter, come sulla Mito ridisegnati nella forma e riverniciati, rappresentano, dal punto di vista estetico, l'unico richiamo alle moto stradali.

Completano il quadro la distribuzione lamellare, la valvola allo scarico con comando elettronico e la miscelazione separata.

L'impostazione crossistica della K7, con l'abbondante escursione della forcella, fa sì che l'altezza della sella da terra sia abbastanza elevata così da creare qualche problema ai più piccoli di statura. Il manubrio è ben progettato e posto secondo una giusta inclinazione che consente una facile impugnatura. L'assetto conferma la propensione al fuoristrada: la sella, sufficientemente imbottita, arriva a sfiorare il tappo del serbatoio e tende a "spingere" in avanti il pilota. L'insieme sella-serbatoio risulta abbastanza compatto favorendo così i rapidi spostamenti del corpo; le ginocchia si inseriscono bene e godono di una sistemazione adatta anche all'uso su strada. La disposizione dei comandi è corretta e le leve risultano facilmente raggiungibili: i comandi a pedale possono essere azionati senza difficoltà anche con gli stivali. Peccato solamente che il perno del forcellone sporga leggermente dalla parte del cambio, così da disturbare i movimenti della cavaglia soprattutto quando si è impegnati nei salti o si sta in piedi sulle pedane.

GUIDA GRATIFICANTE

Affrontando gli sterrati meno impegnativi la K7 mette in evidenza le sue migliori qualità. Le dimensioni contenute e il peso ridotto rendono la moto molto maneggevole e sempre facilmente controllabile. Nei percorsi guidati si riesce sempre a trovare la giusta traiettoria, aiutati anche dall'ottimo comportamento dei pneumatici. Rispetto all'Aprilia RX e alla Honda CRM, la K7, proprio per la minore lunghezza e il minore interesse, risulta più maneggevole ma perde in precisione di sterzo. Infatti, nell'impostare i curvoni velo-



ci, l'avantreno subisce continui alleggerimenti, dovuti anche alla notevole potenza del motore, che compromettono la precisione della guida. Per ovviare a questo inconveniente, la moto deve essere condotta dolcemente, dosando nella maniera opportuna acceleratore e freni: in questo modo la K7 risulta assai divertente e in grado di competere anche con moto più specialistiche. Il lavoro delle sospensioni in queste condizioni è positivo, soprattutto quello dell'ammortizzatore posteriore, ben dimensionato, che permette di assorbire anche i colpi più violenti senza arrivare praticamente mai al fondo corsa. La loro efficacia, soprattutto quella della forcella, diminuisce decisamente con l'aumentare delle difficoltà affrontate.

Conducendo la moto su percorsi quali le mulattiere, la K7 mantiene inalterate le sue doti di guidabilità, superiori a quelle delle altre moto della categoria, ma evidenzia una certa tendenza al fondo corsa da parte della forcella. E le cose peggiorano ulteriormente se si affronta un vero e proprio campo da cross. Sui salti minori o sulle cunette ravvicinate la moto riesce a districarsi senza problemi, ma se si affrontano grossi salti, una taratura un po' troppo morbida della forcella nella prima parte della corsa fa sì che questa arrivi facilmente al tampona-



Il filtro dell'aria è a scheda in materiale sintetico tipo spugna. È sistemato nell'apposita scatola posta sulla sinistra. Il coperchio è fissato tramite tre viti ed è facilmente raggiungibile: non è necessario smontare neanche la fiancatina. A conferma del diffuso uso della plastica, si può notare come anche il carterino copripignone, per motivi di costi e di peso, sia in questo materiale.

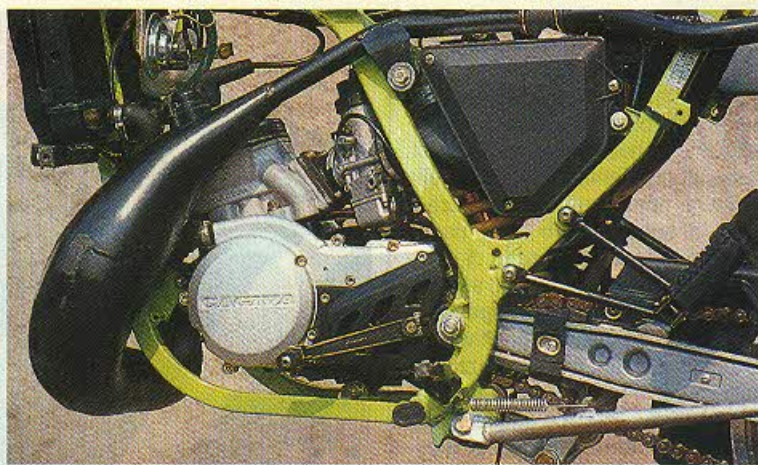
La linea generale della moto risulta piacevole. Tutte le sovrastrutture sono in materiale plastico e "perdonano" eventuali cadute in fuoristrada riducendo al minimo i costi di manutenzione e ricambi. L'insieme risulta caratterizzato positivamente dalla scelta dei colori, anche se il viola della sella è un po' troppo forte e non si integra perfettamente con gli altri colori.



Il motore ha subito importanti modifiche rispetto a quello utilizzato sulla N90. Si tratta del propulsore Sport Production adattato all'uso fuoristradistico con l'adozione del carburatore da 34 mm e con l'accorciamento della trasmissione finale. Fra le caratteristiche peculiari la potenza e l'erogazione, mentre i consumi, proprio per l'adozione del carburatore più grosso, sono decisamente aumentati. La tonalità dello scarico è metallica, da vera racing, ma è sufficientemente contenuta, mentre la fumosità è elevata. Da notare anche il nuovo disegno dei coperchi del carter che conferiscono al motore una linea più moderna e grintosa.

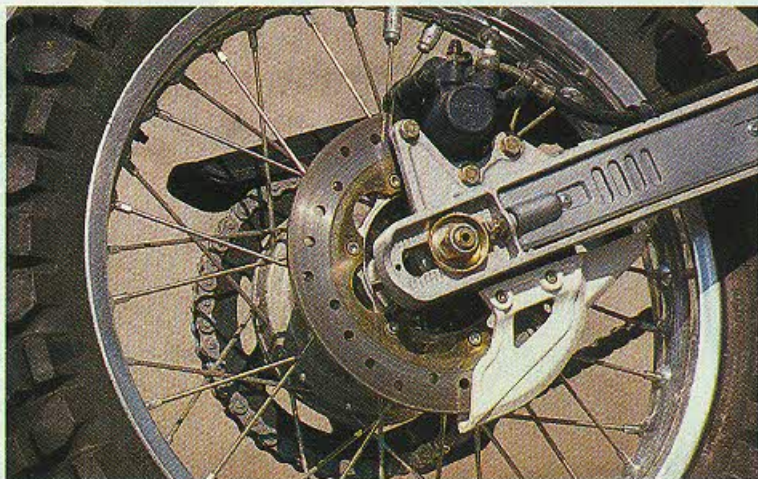
All'avantreno troviamo un disco fisso da 260 mm servito da una pinza flottante. Ottimo il comportamento sia in strada sia in fuoristrada. La forcella è del tipo tradizionale a perno avanzato con steli da 40 mm. Il parafrangente, attaccato alla ruota, rappresenta uno dei pochi elementi di derivazione stradale. Il retrotreno è caratterizzato dall'interessante forcellone "cavo" ottenuto da fusione in lega leggera riempito con uno stampato in materiale plastico. Belli e pratici gli eccentrici per la regolazione della catena. Il disco posteriore, molto efficace nell'uso in fuoristrada, è da 220 mm ed è protetto nella parte inferiore da un piccolo carterino.

mento. L'ammortizzatore continua, invece, a difendersi egregiamente, anche se un eccessivo riscaldamento del serbatoio separato peggiora leggermente il rendimento. Ottimo il comportamento dei freni: anche dopo lunghe sollecitazioni non perdono la loro efficacia. Quello posteriore è potente e modulabile e permette di far derapare la moto per affrontare nelle migliori condizioni le curve, mentre l'anteriore svolge un'efficace azione di assestamento e permette rapide decelerazioni su strada.



Su asfalto la K7 conferma le stesse caratteristiche evidenziate nel fuoristrada. La moto è molto maneggevole in qualsiasi condizione e permette di districarsi al meglio anche nel caotico traffico cittadino. La leg-

gerenza dell'avantreno, accoppiata a pneumatici espressamente studiati per il fuoristrada, innesca alle massime velocità scuotimenti dello sterzo che possono essere facilmente controllati spostando il peso



del corpo in avanti. Il comfort non è elevato e su strada si risente anche della mancanza di una strumentazione adeguata. Il passeggero può contare su una sufficiente porzione di sella che lo spinge però sulle spalle del pilota, in maniera comunque non fastidiosa.

MOTORE SFRUTTABILE

Le caratteristiche del motore della K7 sono quelle ormai note del collaudato propulsore a sette marce di Casa Cagiva. L'adozione del carburatore da 34 mm non ha intaccato l'ottima erogazione anche grazie all'accorciamento della rapportatura finale che, a scapito della velocità massima (comunque elevata), consente di sfruttare a qualsiasi regime l'elevata potenza a disposizione. Sui percorsi asfaltati è possibile limi-

tare l'uso del cambio, e anche in settima marcia si può aprire il gas fin dai regimi più bassi. Nel fuoristrada, invece, la potenza del motore permette di districarsi dalle situazioni più difficili, offrendo ampie occasioni di divertimento sia in uscita dalle curve sia affrontando le salite più impegnative.

Nonostante la presenza dell'albero controrotante, le vibrazioni si fanno sentire a livello di manubrio e sella, caratteristica comune alle moto di questo tipo. Il reparto trasmissioni può contare su un cambio molto preciso, sia nel passare al rapporto superiore sia in scalata.

La frizione resiste bene agli sforzi a cui è sottoposta, permette di cambiare anche senza l'utilizzo della leva, ma manifesta una certa durezza a livello di comando e una scarsa modulabilità.

L'avviamento è a pedale ma lo sforzo richiesto è veramente limitato: il

motore, sia a freddo sia a caldo, parte senza problemi e raggiunge velocemente la temperatura di esercizio ottimale. Elevata la fumosità di scarico; forse a causa di una taratura leggermente "grassa" del miscelatore, il motore non riesce a "bruciare" completamente l'olio, con una fastidiosa espulsione del residuo dallo scarico che arriva ad imbrattare la fiancatina.



Il telaio deriva direttamente da quello della Cagiva N90 presentata lo scorso anno, ma ha subito alcune modifiche per essere adattato ad un uso più specialistico. Le misure molto contenute conferiscono alla moto grandi doti di maneggevolezza. Si tratta di un classico telaio monotrave sdoppiato in tubi quadrati e rettangolari d'acciaio. Il disegno ricorda da vicino quello delle moto da cross. La triangolazione posteriore supporta il gruppo sella e sulla destra si trova il serbatoio dell'olio, facilmente raggiungibile togliendo la fiancata. Il radiatore, in alluminio, è diviso in due parti poste alle estremità del trave discendente. Nel particolare possiamo vedere l'andamento dei tubi e la sistemazione, in realtà un po' approssimativa, dei vari cablaggi dell'impianto elettrico. La culla inferiore del telaio presenta due rinforzi ma non prevede alcuna protezione.



Le 125 enduro sportive a confronto

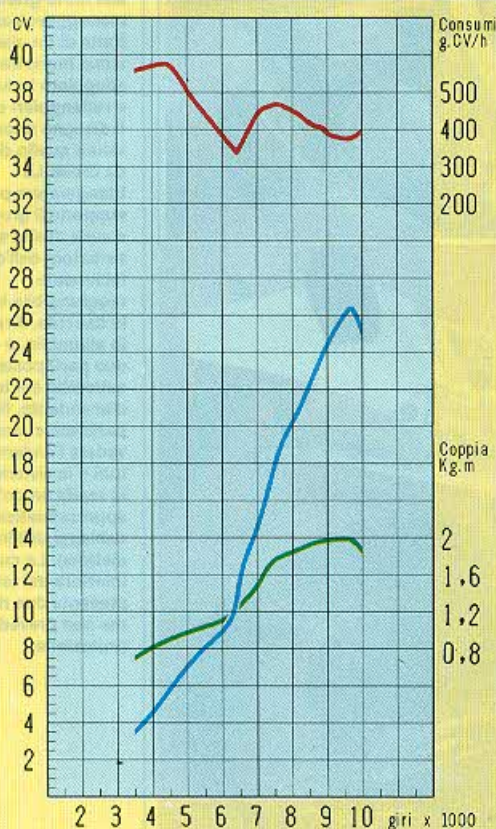
Dati rilevati dal nostro Centro Analisi e Prove di Nerviano

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
APRILIA	RX	54x54,5 124,8	33,27 11.000	2,17 11.000	15,529	126,76	17,553	120,81	36,36	130,5	16,5	120	6.100.000	1-1990
CAGIVA	K7	56x50,6 124,63	26,37 9.750	1,97 9.500	16,255	124,14	20,642	91,37	39,47	134	13	123	5.190.000*	11-1990
GILERA	RC TOP RALLY'89	56x50,5 124,38	28,50 9.750	2,10 9.500	16,092	124,14	21,482	82,19	42,25	140	16	126	5.190.000	9-1989
HONDA	CRM	54x54,5 124,8	23,84 9.250	1,85 9.250	16,084	123,29	18,514	108,43	36,88	131,5	17	127	5.111.000**	2-1990

*franco fabbrica **franco concessionario

In queste pagine pubblichiamo i dati fondamentali della moto in esame e i risultati delle nostre prove strumentali. Per queste prove, presso il nostro centro Analisi e Prove di Nerviano, utilizziamo banchi dinamometrici Borghi e Saveri tipo FA 50/30 e FA 200/30. Utilizziamo pure catene Regina Industria e Olio Castrol. Le caratteristiche tecniche, le norme di manutenzione, la eventuale disponibilità di 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	26,37-9.750	1,97-9.500	334-6.500
All'albero	29,20-9.750	2,18-9.500	301-6.500
Potenza specifica all'albero: CV/lt			234,35
Velocità lineare del pistone: metri/sec. al regime di potenza max			16,44
Pressione media effettiva: kg/cm ² al regime di coppia max (all'albero)			10,99
Regime minimo possibile a tutta apertura del gas			3.500
Rapporto peso/potenza (alla ruota): kg/CV			4,66

Il grafico e la tabellina sintetizzano i risultati delle prove cui abbiamo sottoposto il motore presso il nostro Centro di Nerviano. Le curve caratteristiche tracciate sul grafico esprimono i valori ottenuti alla ruota. Ottimo il rendimento del motore Cagiva, derivato direttamente da quello della C 12 SP. La buona erogazione è confermata dall'assenza di improvvisi cali di rendimento. La potenza può essere utilizzata ad iniziare da 4.500 giri, ma è sopra i 7.000 che il motore comincia a spingere veramente. Poi la progressione continua fino a 9.750 giri dove è fissata anche la potenza massima. Elevato il consumo specifico.

VELOCITÀ, PESO E CONSUMO

Velocità massima in posizione abbassata: 134 km/h (indicata 137)
Velocità massima in posizione rialzata: 131 km/h (indicata 135)
Peso senza carburante: 123 kg (57 ant. e 66 post.)
Consumo in città: 14 km/litro
Consumo fuori città: 15 km/litro
Consumo fuoristrada: 10 km/litro
Consumo massimo: 10 km/litro
Consumo medio della prova: 13 km/litro
Consumo medio olio lub. sep.: 0,85 litri per 1.000 km

ACCELERAZIONE

metri	100	200	300	400
secondi	6,305	10,019	13,259	16,255
km/h	79,25	107,14	116,55	124,14

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 K7 nonostante l'elevata potenza non è riuscita ad ottenere un tempo proporzionale. Questo a causa delle difficoltà in partenza dovute alla scarsa modulabilità della frizione e l'eccessiva tendenza all'impennata.

VERIFICA STRUMENTI

Tachimetro: indica 50 = 53,1 km/h
indica 100 = 96,77 km/h

Le nostre prove strumentali si sono svolte alla pista Pirelli di Vizzola Ticino il 23/06/90 nelle seguenti condizioni ambientali: temperatura 24°C, umidità 55%, pressione 1.032 mbar, vento debole laterale.

RIPRESA

metri	100	200	300	400
secondi	6,410	11,752	16,952	20,642
km/h	61,20	73,17	82,33	91,37

Anche questa prova è stata eseguita 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. In questo caso la prestazione ottenuta dalla K7 è fra le peggiori della categoria. La diversa spaziatura dei rapporti a causa dell'adozione del cambio a sette marce sono fra i motivi della scarsa prestazione. Buona, invece, la velocità minima nella marcia più alta: 39,47 km/h.



DATI ANAGRAFICI

Costruttore: Cagiva Motor Italia S.p.A. - via G. Macchi, 144 - 21010 Schiranna (VA) - Tel. 0332/311240 - Telex 380280 - Fax 0332/313543.

Denominazione modello: K7

Data e luogo di presentazione: giugno 1990.

Inizio vendite in Italia: luglio 1990.

Gamma colori: bianco/grigio

Forma di garanzia: 12 mesi o 6.000 km compreso manodopera.

Prezzo: 5.190.000 lire IVA compresa franco fabbrica.

Consegna: pronta.

Tassa annua di proprietà: 16.300 lire.

CARATTERISTICHE

Motore: monocilindrico due tempi verticale; cilindro in alluminio con canna trattata al Gilnil. Ammissione lamellare nel cilindro, valvola allo scarico CTS con comando elettronico. Contralbero antivibrazioni comandato da ingranaggi. Alesaggio x corsa: 56x50,6 mm = 124,63 cc; rapporto di compressione 5,9:1. Diagramma di distribuzione: travasi 130° 30', scarico 192° 30' (valvola CTS chiusa) e 192°30' (valvola aperta). Avviamento a pedale.

Raffreddamento: a liquido con circolazione forzata con pompa, capacità circuito 1,2 litri.

Accensione: elettronica Kokusan a scarica capacitiva con anticipo variabile elettronico. Candela Champion N84.

Carburatore: Dellorto VHSB 34 ES, diffusore da 34 mm, getto massimo 152, getto minimo 40, getto avviamento 60, polverizzatore 266 DQ, valvola gas 50, peso galleggiante g. 3,5, spillo conico K 43.

Lubrificazione: separata con pompa Mikuni a portata variabile secondo il numero dei giri e l'apertura dell'acceleratore.

Frizione: multidisco a bagno d'olio con comando meccanico; sei dischi condotti e sette conduttori.

Cambio: sette rapporti con ingranaggi sempre in presa ed innesti frontali. Rapporti interni: in prima 2,727 (denti 30/11), in seconda 1,857 (26/14), in terza 1,411 (24/17), in quarta 1,142 (24/21), in quinta 0,956 (22/23), in sesta 0,863 (19/22), in settima 0,818 (18/22).

Trasmissione: primaria ad ingranaggi a denti elicoidali, rapporto 3,25 (65/20), finale a catena Regina Industria 135 RX 5/8" x 1/4", rapporto 3,384 (corona 44, pignone 13). Rapporti totali di trasmissione: in prima 30,000, in seconda 20,428, in terza 15,529, in quarta 12,571, in quinta 10,522, in sesta 9,500, in settima 9,000.

Telaio: monotrave sdoppiantesi all'altezza dello scarico; tubi a sezione rettangolare e quadrata. Canno di sterzo inclinato di 27° 30', avancorsa 111 mm.

Sospensioni: forcella telcraulica Mar-

zocchi a perno avanzato; precarico molla regolabile; steli da 40 mm, escursione 260 mm. Forcellone in lega leggera. Sospensione posteriore Soft-Damp con monoammortizzatore Marzocchi regolabile nel precarico della molla; escursione ruota 270 mm.

Ruote e pneumatici: cerchi in lega leggera da 1,85x21 ant. e 2,5x18 post. Pneumatici Pirelli MT 1790/90 ant. e 120/80 post.

Freni: anteriore Brembo a disco fisso da 260 mm con pinza flottante a doppio pistoncino; posteriore Brembo a disco fisso da 220 mm con pinza fissa a doppio pistoncino contrapposto.

Impianto elettrico: tensione 12V, batteria 12V 4 Ah, generatore da 170 W, lampade faro ant. 2x25 W, lampada posizione 5 W, lampade segnalatori di direzione 10 W, lampade spie 1,2 W lampade fanale post. 5 W, luce stop 21 W.

Dimensioni in mm: lunghezza 2.100, interasse 1.390, larghezza manubrio 870, altezza manubrio 1.340, altezza sella 940, altezza minima da terra 360.

MANUTENZIONE

Accensione: anticipo fisso 20° prima del punto morto superiore. Candela Champion N 84, distanza fra gli elettrodi candela 0,5 mm. Quattro fusibili da 15 A (due riserva).

Alimentazione: carburante tipo super, capacità serbatoio litri 14 di cui 3 di riserva.

Carburatore: vita aria aperta di 1 giro e mezzo. Filtro aria spugna cellulare.

Lubrificazione: 0,8 litri di olio motore Agip FI Supermotoroil SAE 15 W 50 da sostituirsi ogni 5.000 km. Olio raccomandato per lubrificazione separata Agip 2T Racing Plus.

Sospensioni: capacità olio per stelo forcella 420 cc di lubrificante Marzocchi SAE 7,5 da sostituirsi ogni 10.000 km.

Pneumatici: pressioni di gonfiaggio a freddo: a solo 1,5 ant. e 1,8 post.; con passeggero 1,5 ant. e 2,2 post.

DATI DICHIARATI

Potenza massima: <i>n.d.</i>
Coppia massima: <i>n.d.</i>
Velocità massima: 135 Km/h.
Tempo sui 400 metri da fermo e velocità d'uscita: <i>n.d.</i>
Consumo: 25 Km/l.
Peso: 120 kg a secco

RICAMBI (IVA compresa)

Testa L. 142.800, lamelle L. 41.650, carburatore L. 220.150, cartuccia filtro L. 16.245, cilindro L. 511.700, pistone completo L. 87.465, biella L. 106.210, albero motore completo L. 312.375, pacco frizione L. 54.740, marmitta L. 208.250, pignone L. 24.990, corona L. 53.550, catena L. 97.104, batteria L. 33.320, faro anteriore L. 69.735, lampeggiatore L. 15.235, specchietto L. 24.055, telaio L. 743.750, forcella L. 773.500, forcellone L. 428.400, ammortizzatore L. 214.200, cerchio anteriore L. 107.100, cerchio posteriore L. 130.900, manubrio L. 93.715, leva freno L. 22.375, leva frizione L. 17.715, pedale cambio L. 34.675, pedale freno L. 35.300, poggiatesta L. 14.950, contachilometri L. 142.800, trasmissione contachilometri L. 11.665, coppia pastiglie freno L. 37.235, serbatoio L. 220.150, sella L. 116.620, parafrangente anteriore L. 26.420, parafrangente posteriore L. 24.755.



COMMENTO SUL PREZZO

(lire 5.190.000 lire franco fabbrica)

Anche aggiungendo i costi di immatricolazione, la quotazione rimane interessante, in linea con quella dell'Honda CRM, ma decisamente inferiore a quella dell'Aprilia RX, dirette concorrenti della K7. Come sulle dirette rivali manca l'avviamento elettrico ma le finiture sono su un livello leggermente inferiore.

INCONVENIENTI REGISTRATI

Spannamento della vite che blocca il pignone all'albero del cambio con conseguente danneggiamento dell'albero stesso.

PREGI

- Maneggevolezza
- Pneumatici
- Freni
- Erogazione potenza

DIFETTI

- assemblaggio componenti poco preciso
- Imprecisione sterzo
- Taratura troppo morbida della forcella
- Frizione poco modulabile