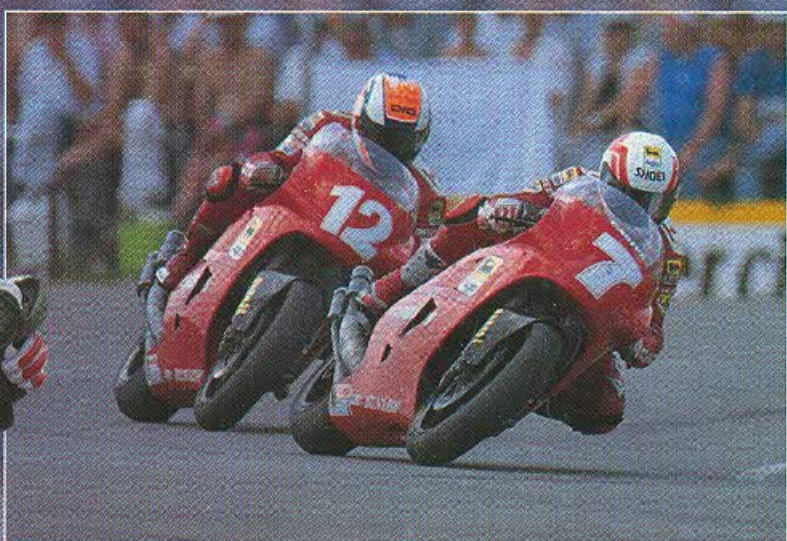


MOTO SPRINT

GP OLANDA
DALLA POLE DI LAWSON
ALLA VALANGA
AZZURRA
IN 125 E IN 250



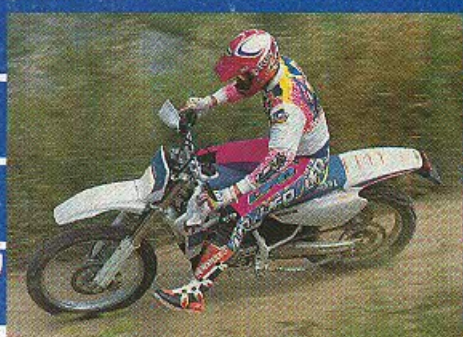
CHE APRILIA, CHE CAGINA CHE ITALIA!

SUPERTEST

FANTIC K-ROO 50

APRILIA RX 50

YAMAHA WR 200 R IN PROVA VERITA'



YAMAHA WR 200 R

PROVA VERITA'

SCHEDA ANAGRAFICA

IDENTIKIT

■ **IMPORTATORE:** Belgarda S.p.A., via Tinelli 67-69, 20050 Cerno di Lesmo (MI), tel. 039/60961.

■ **MODELLO:** WR 200 R.

■ **PREZZO:** 6.679.470 franco Belgarda.

■ **OPTIONAL:** nessuno.

■ **GARANZIA:** non prevista.

■ **VERSIONI CROMATICHE:** bianco-bluross.



TERZA VIA

NON È UNA MOTO DA
CROSS NÉ DA
REGOLARITÀ, MA SE
LA CAVA ALLA
GRANDE IN OGNI
SITUAZIONE

□ *di Carlo Iotti*

NEGLI ultimi tempi si è notato un discreto aumento d'interesse per le gare enduro che ha in parte rinvigorito questa disciplina, trascurata nel recente passato a causa del boom delle competizioni africane. Visto però che affrontare le «roventi» piste desertiche non è così facile, molti amanti delle «ruote artigliate» sono tornati sui propri passi ed hanno riscoperto gli spettacolari percorsi che la nostra penisola ci mette a disposizione.

Anche le Case costruttrici si sono accorte di questa inversione di tendenza, contribuendo alla rinascita «dell'enduro leggero» con nuove «macchine» maneggevoli, affidabili ed estremamente evolute. La Yamaha scende sul campo proponendo una moto particolarmente interessante, rivolta a quegli appassionati che non cercano solo una moto da competizione, ma anche un mezzo sfruttabile, divertente e soprattutto alla portata di tutti sia in termini di guidabilità che di costi. La nuova WR 200 R sfrutta l'avanzata tecnologia delle YZ da cross, mantenendo però un equipaggiamento tale da garantire un più facile utilizzo in fuoristrada ed un maggior comfort nei trasferimenti su asfalto.

L'inedito propulsore deriva da quello della YZ 125, ma ulteriormente affinato per l'uso nell'enduro, con cilindrata portata a 199,7 cm³, e sfrutta un cambio a sei marce della serie WR ovvero Wide Ratio (con ampia spaziatura). □

■ SEMPRE EFFICACE

Sia sui tradizionali sterrati, magari conditi con impegnative mulattiere, che nei percorsi di tipo crossistico, la WR 200 R sorprende per l'ottimo comportamento meccanico e ciclistico



SOLO TRIP

La strumentazione si riduce praticamente al solo trip (in basso). I comandi elettrici (a sinistra) sono divisi in due piccoli blocchetti: quello per il devioluci sull'estremità destra del manubrio ed il pulsante di massa a sinistra. Il comando del gas ovviamente ha l'uscita orizzontale





FINITURE DI ELEVATA QUALITÀ

Nonostante si tratti di un mezzo destinato a subire «maltrattamenti» in fuoristrada, la WR 200 R è assemblata con la classica cura riservata a tutte le Yamaha. Stupisce la resa estetica delle parti in plastica, che anche dopo numerose «uscite» non perdono l'originale brillantezza, come invece avviene per molte enduro



LA TECNICA

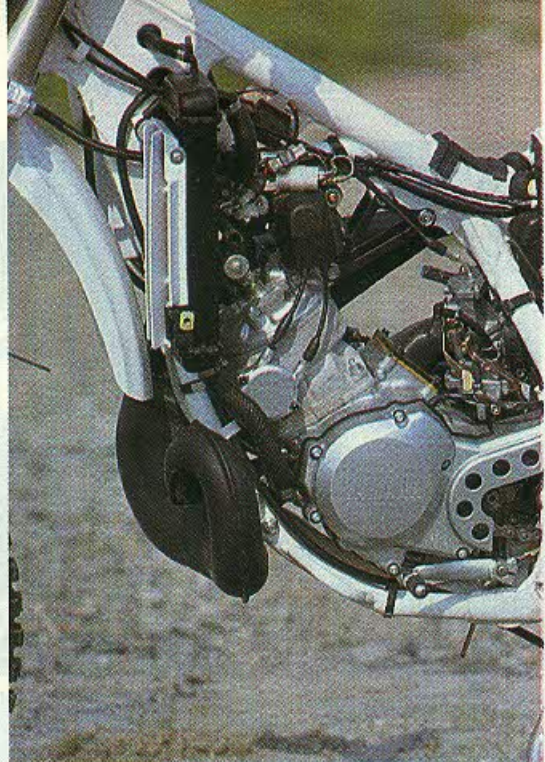
È PROPRIO FIGLIA
DELLE COMPETIZIONI

PER QUESTA brillante enduro la Yamaha ha scelto una cilindrata piuttosto inconsueta con i suoi 200 cm³ ottenuti impiegando un alesaggio di 66,8 mm unito a una corsa di 57 mm (il motore risulta quindi notevolmente superquadro). Il modernissimo monocilindrico munito di cambio a sei marce, al quale il moto viene inviato da una trasmissione primaria a ingranaggi e da una frizione a dischi multipli che lavora in bagno d'olio, ha un rapporto di compressione, misurato «alla giapponese» (ovverosia prendendo in considerazione oltre a quello della camera di combustione il volume del cilindro allorchè il margine superiore del pistone è allineato con quello della luce di scarico), di 6,3:1. La testata è munita di una camera di combustione emisferica con ampia banda anulare di squish e il cilindro ha la canna integrale con riporto superficiale costituito da una miriade di durissime particelle ceramiche disperse in una matrice di nichel applicata galvanicamente.

I condotti di travaso sono cinque (due laterali e uno posteriore). Sulla luce di scarico agisce una valvola parzializzatrice

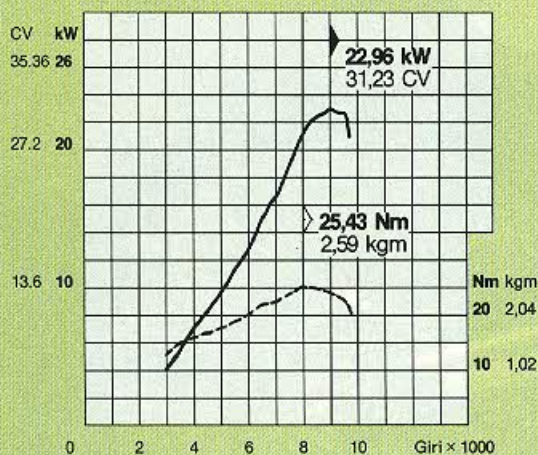
(controllata da una centralina elettronica mediante un servomotore e due cavi flessibili) di tipo rotante. Nella parte superiore del basamento è ricavato il condotto che collega il carburatore alla camera di manovella e nel quale è installato il gruppo lamellare che controlla l'aspirazione. Questo interessante motore ha un imbiellaggio di tipo tradizionale, con un albero a gomiti di tipo composito (tre parti unite per forzamento alla pressa) supportato da due cuscinetti a sfere, ed è dotato di un albero ausiliario di equilibratura. La biella in acciaio da cementazione lavora su rullini ingabbiati sia alla testa che al piede. Il pistone è fuso in lega di alluminio ad elevato tenore di silicio.

Nella parte ciclistica fa bella mostra di sé il compatto telaio a culla continua sdoppiata con elemento tubolare superiore corto e di rilevante diametro e doppia triangolazione posteriore di supporto della sella. La forcella anteriore è a steli rovesciati, che ha una inclinazione di 28° (alla quale corrisponde una avancorsa di 125 mm). Posteriormente lavora un forcellone in alluminio. □



IN COLLABORAZIONE CON BORGHI & SAVERI

IL MOTORE AL BANCO



NOTA: Rapporto motore/banco: 6,06. Braccio: 716 mm - Temperatura: 26 °C - Pressione: 1020 mb - Umidità relativa: 67%. Fattore di correzione: 1,011.

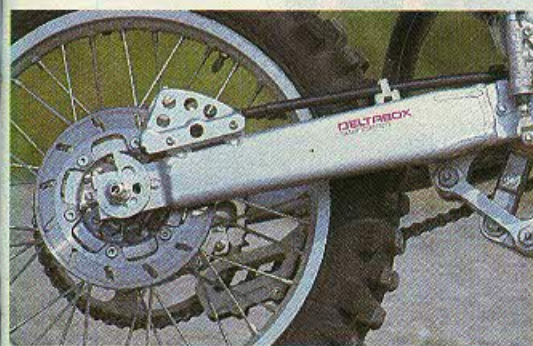
CARATTERISTICHE FONDAMENTALI

Cilindrata unitaria: 199,7 cm³; rapporto corsa/alesaggio: 0,85 velocità media pistone al regime di potenza massima: 17,1 m/s; potenza specifica: 114,97 kW/litro (156,38 CV/litro); potenza per unità di superficie pistone: 0,65 kW/cm² (0,89 CV/cm²); P.M.E. al regime di potenza massima: 7,81 bar; P.M.E. al regime di coppia massima: 7,99 bar.



COME LE YZ

La sezione ciclistica è praticamente coincidente con quella delle YZ da cross: ad un telaio in acciaio con doppia culla inferiore si uniscono infatti una forcella upside-down con steli di 41 mm \varnothing ed un monoammortizzatore oleopneumatico posteriore collegato al forcellone Deltabox dal sistema di azionamento progressivo. Il freno anteriore è di 245 mm \varnothing , quello posteriore di 220 mm \varnothing .



DATI DICHIARATI

LA SCHEDA

MOTORE: monocilindrico a due tempi con contralbero equilibratore. **DISTRIBUZIONE:** regolata dal movimento del pistone con ammissione lamellare. **ALESAGGIO E CORSA:** 66,8 x 57 mm. **CILINDRATA:** 199,7 cm³. **RAPPORTO DI COMPRESSIONE:** 6,3:1. **DIAGRAMMA DI DISTRIBUZIONE:** non dichiarato. **ALIMENTAZIONE:** a miscela olio/benzina super con carburatore Mikuni TM 30 SS. **ACCENSIONE:** Elettronica CDI. **CANDELA:** NGK BR9 ES. **AVVIAMENTO:** a pedale. **IMPIANTO ELETTRICO:** con generatore a 12 V. **RAFFREDDAMENTO:** a liquido, con radiatori in alluminio. Capacità circuito litri 1,2. **TRASMISSIONE:** primaria ad ingranaggi con rapporto 2,833 (51/18). Frizione multidisco in bagno d'olio a comando meccanico e cambio a 6 velocità. Rapporti al cambio: 1) 2,462 (32/13); 2) 1,875 (30/16); 3) 1,412 (24/17); 4) 1,143 (24/21); 5) 0,957 (22/23); 6) 0,818 (18/22). Trasmissione finale a catena con rapporto 4,000 (52/13). **TELAIO:** struttura a monotrave sdoppiata con doppia culla inferiore in tubi di acciaio. Perno di sterzo montato su cuscinetti a rulli conici ed inclinato di 28°, per un'avancorsa di 125 mm. **SOSPENSIONE ANTERIORE:** a forcella upside down teleidraulica con cartuccia interna con steli di 41 mm \varnothing ed escursione di 300 mm. **SOSPENSIONE POSTERIORE:** monoammortizzatore idropneumatico regolabile con sistema di azionamento progressivo, in grado di garantire una escursione di 310 mm. **FRENI:** anteriore a singolo disco fisso di 245 mm \varnothing con pinza flottante a doppio pistoncino; posteriore a disco fisso di 220 mm \varnothing e pinza a singolo pistoncino. **RUOTE E PNEUMATICI:** cerchi in lega leggera di 1,60 x 21 ant. e 1,85 x 18 post. Coperture Dunlop: anteriore 80/100-21" posteriore 100/100-18". **DIMENSIONI E PESO:** interasse 1465 mm; lunghezza 2140 mm; altezza massima 1270 mm; larghezza 835 mm; altezza sella 930 mm; luce a terra 360 mm; peso a secco 102 kg. **CAPACITÀ SERBATOIO:** litri 10 con la riserva.



Tel. 0331/217212
Fax 0331/219430

DISTRIBUTORE
PER L'ITALIA

RK
TAKASAGO CHAIN

LA PAGELLA

UN MOTORE TRATTABILISSIMO E OTTIME SOSPENSIONI

LINEA - Totalmente inedita la linea della WR 200 R, è caratterizzata da un voluminoso serbatoio del carburante ottimamente disegnato in modo da avvolgere uniformemente la parte centrale del telaio senza compromettere la distribuzione dei pesi. I larghi convogliatori d'aria oltre che snellire la zona mediana della WR, proteggono dagli urti il serbatoio che viene sormontato per tutta la sua lunghezza dalla lunga sella. Molto interessante la vista frontale nella quale spicca un'aerodinamica mascherina portafaro perfettamente raccordata al parafango semicircolare; posteriormente troviamo profilatissimi fianchetti che lasciano spazio a comode maniglie, prima di collegarsi al parafanghino di tipo crossistico al quale è stato applicato un «grezzo» portatarga ed un doppio gruppo ottico.

FINITURE - Ormai standardizzate su ottimi livelli anche per macchine destinate al fuoristrada, le finiture sono esaltate in questo caso dalla notevole cura riservata all'assemblaggio delle plastiche e alla fusione delle parti meccaniche. Sono previsti alcuni accessori che completano la WR, rendendola una vera e propria moto da enduro come i parasassi alle manopole, le protezioni agli steli della forcella upside-down, il cavalletto laterale ed un impianto di illuminazione incredibilmente efficace anche sin dai regimi più bassi, nonostante la mancanza della batteria.

COMANDI - I comandi della WR 200 R sono funzionali e ben disposti e chiaramente di estrazione fuoristradistica. Le leve perfettamente sagomate sono abbinate a manopole che offrono un ottimo grip; i comandi elettrici, ridotti al minimo, si dividono sui due lati del manubrio: a destra troviamo il devio-luci ed a sinistra il pulsante di massa facilmente reperibile anche in caso di caduta. I comandi a pedale sono tutti in lega leggera tranne le pedane, giustamente realizzate in robusto acciaio e fittamente seghettate per favorire la guida in piedi.

STRUMENTAZIONE - Un passo avanti è stato fatto in Casa Yamaha: sui modelli

■ CONFIDENZA

È veramente facile instaurare un buon feeling con la WR, il cui peso ridotto, l'equilibrio ciclistico e la confortante erogazione del motore monocilindrico a due tempi rendono poco stressante la guida

WR 125 e 250 non esisteva strumentazione, sulla 200 R invece troviamo un trip-master ben visibile, ma che riporta solo o la distanza parziale o quella totale.

POSIZIONE DI GUIDA - La WR 200 R, nonostante sia un modello intermedio, vanta una posizione di guida sportiva indotta dal perfetto dimensionamento del serbatoio, in grado di favorire il pilota nella guida avanzata. La lunga sella e l'azzeccata disposizione delle pedane, rendono la 200 R una macchina a cui è facilissimo adattarsi. L'impostazione è quindi rivolta ad ottenere il massimo nella guida in fuoristrada, penalizzando, se vogliamo la guida su strada, che per macchine di questo tipo deve comunque limitarsi ai soli trasferimenti.

COMFORT - L'apporto del contralbero equilibratore sul monocilindrico Yamaha, ha notevolmente migliorato il comfort di marcia dimezzando il livello delle vibrazioni, che solitamente, sulle moto da fuoristrada, raggiunge livelli piuttosto vicini alla soglia del fastidio. I pneumatici fortemente tassellati penalizzano comunque la marcia nei trasferimenti su asfalto, dove il pilota è costretto ad «assorbire» le sollecitazioni trasmesse dalla ruota.

MOTORE - Il monocilindrico Yamaha di 199,7 cm³ si distingue per la buona elasticità e per la costanza di rendimento anche dopo un certo numero di uscite in fuoristrada. Anche se non potentissimo (nella prova al banco abbiamo registrato 31,23 Cv alla ruota), vanta una curva d'erogazione estesa e particolarmente regolare; è generoso ai regimi bassi e a quelli intermedi, ed è caratterizzato da una incredibile silenziosità meccanica. Anche la tonalità di scarico è particolarmente contenuta per una moto da fuoristrada come questa. Grazie alla sua «voce educata» la 200 R può quindi percorrere le mulattiere

SEQUE A PAG. 99



montane senza disturbare. L'avviamento a pedale avviene con estrema facilità sia a freddo, azionando per pochi secondi lo starter, che a caldo imprimendo pochissima forza alla leva.

EROGAZIONE - Il motore della WR si è dimostrato estremamente regolare e piacevole; vanta infatti un'erogazione particolarmente lineare senza quelle fastidiose irregolarità, che solitamente contraddistinguono le enduro a due tempi. In fuoristrada si apprezza particolarmente la pronta risposta del propulsore ai bassi regimi, in grado di facilitare estremamente la guida quando si affrontano tortuosi percorsi caratterizzati da continui cambi di direzione. La contenuta curva di potenza fa avvertire in alcuni casi la mancanza di allungo, che nel misto veloce penalizza in parte le prestazioni della 200 Yamaha. Il banco prova ha confermato le nostre impressioni rilevate in fuoristrada: è stato infatti possibile frenare il monocilindrico della WR fin da 3000 giri a gas spalancato, rilevando a quel regime una potenza di 5,60 cavalli alla ruota. Salendo di giri la potenza aumenta in fretta e molto regolarmente; a 8000 giri, dove il propulsore esprime il valore di coppia massima (2,59

kgm), si registrano già 28,96 cavalli. La potenza massima viene espressa a soli 9000 giri con 31,23 cv, successivamente il tiro cala molto gradualmente.

VELOCITÀ - Grazie alla rapportatura distesa, che non limita eccessivamente l'uso su strada, la WR 200 R è stata in grado di far registrare valori discreti ottenuti in pochissimo spazio. Si raggiunge la velocità massima con partenza da fermo in soli 400 metri senza alcuna difficoltà, ed i 129,705 km/h fatti rilevare, rappresentano un'ottima performance per una macchina dall'erogazione così «tranquilla».

RIPRESA - Buona ma non eccezionale la risposta della WR nella prova di ripresa dalla velocità di 50 km/h. La particolare rapportatura che vanta una sesta marcia piuttosto lunga, non aiuta il propulsore a raggiungere in breve tempo il regime ottimale dove effettivamente il monocilindrico Yamaha inizia a spingere. I 15"20 impiegati per percorrere i 400 metri, sono comunque un tempo che rientra nella media.

ACCELERAZIONE - In questo caso ci è stato possibile spremere al massimo il

monocilindrico di 200 cm³ che ha permesso alla WR/R di coprire i quattrocento metri con partenza da fermo in 14"86 uscendo alla velocità massima.

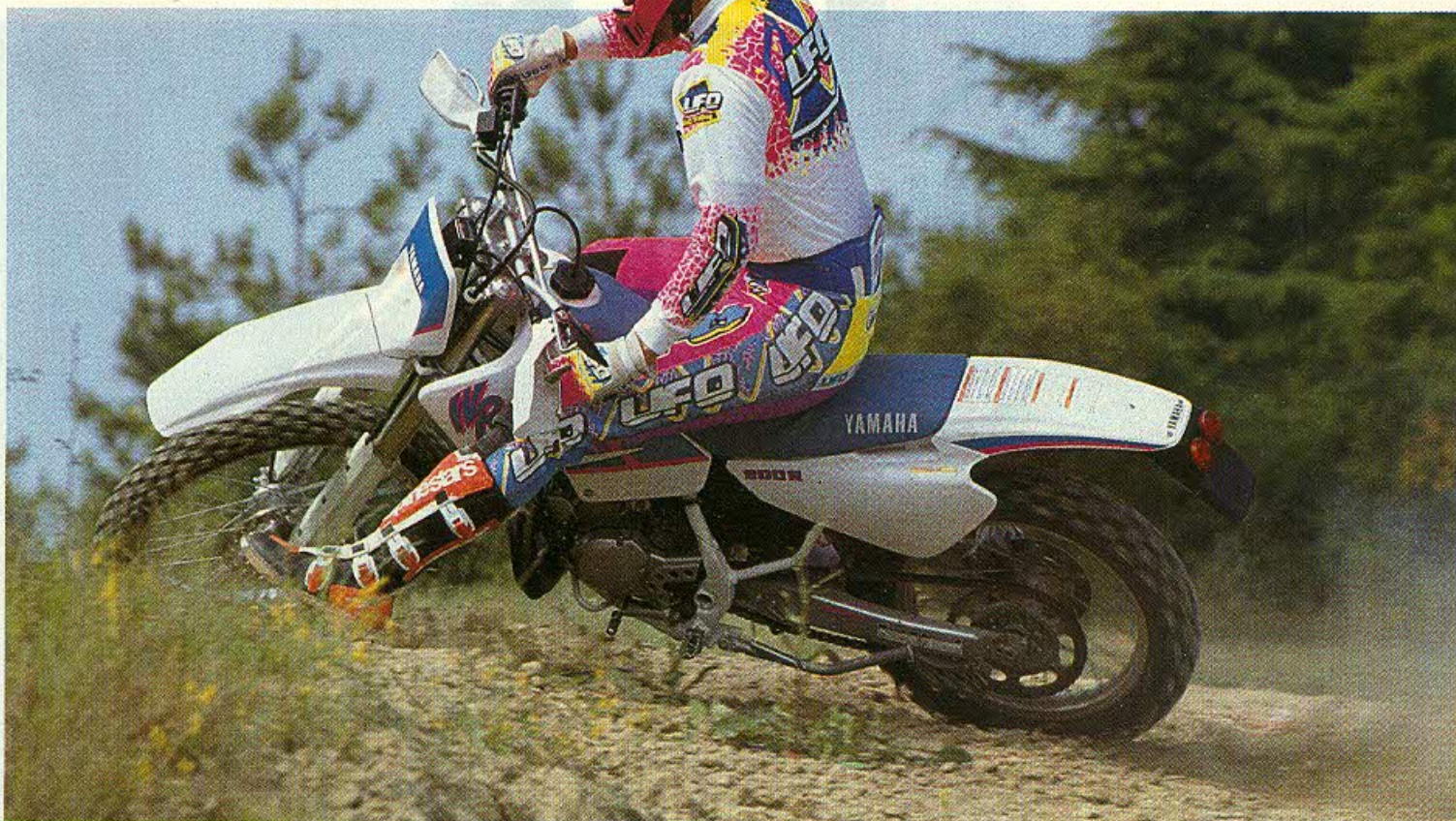
CONSUMO - L'ottima erogazione unita ad un'efficacissima rapportatura permettono alla WR 200 di vantare consumi particolarmente contenuti rispetto alle concorrenti. In media non si scende al di sotto dei 14-15 km/l nei trasferimenti stradali e nelle escursioni in fuoristrada; anche sfruttando al massimo la meccanica, quindi nella guida al limite, la 200 R si mantiene su valori di consumo più che accettabili, garantendo una percorrenza minima di 11,747 km ogni litro di carburante. Le coperture Dunlop che garantiscono un ottimo grip in fuoristrada, si deteriorano piuttosto velocemente soprattutto se si percorrono parecchi chilometri di asfalto ad alta velocità.

FRIZIONE - La frizione della WR 200 R non viene stressata più di tanto in quanto la buona risposta del motore ai bassi regimi, ne fa evitare il continuo utilizzo. Apprezzabile anche la buona modulabilità. Anche nelle partenze «brucianti» la frizione della WR non accusa strappi o cedimenti mantenendo pure dopo varie accelerazioni il registro iniziale.

CAMBIO E TRASMISSIONE - Il cambio della 200 R non si è dimostrato all'altezza
SEGUE A PAG. 100

■ MOLTO AGILE

Nei percorsi guidati la WR 200 R si lascia condurre con estrema facilità, assecondando con risposte immediate le esigenze del pilota



della situazione, accusando poca fluidità negli innesti veloci e nelle scalate al limite. Se invece l'operazione avviene quando il motore non è sotto sforzo, le marce si innescano senza difficoltà e con una buona precisione. La trasmissione finale al contrario, vanta una notevole resistenza agli urti e agli strappi e non accusa problemi neanche dopo varie sedute di prova in fuoristrada.

CARATTERISTICHE DI GUIDA - La Yamaha 200 R è una macchina estremamente divertente e quindi poco impegnativa; portarla al limite comunque non è poi così semplice, ma ci teniamo a sottolineare quanto la 200 R possa risultare sfruttabile anche dai meno esperti grazie ad una ciclistica molto equilibrata e ad un propulsore particolarmente generoso.

La carta vincente della WR è proprio la ciclistica derivata da quella dei modelli YZ da cross.

L'ottima distribuzione dei pesi, estremamente curata per consentire una guida disinvolta in ogni occasione, permette di affrontare qualsiasi percorso senza nessun problema. La 200 R può essere impiegata in pista, tra salti e continui cambi di direzione, oppure nei classici sterrati velo-

ci stile enduro, senza doversi preoccupare di moderare la velocità per paura che la ciclistica non asseconi le intenzioni del pilota. Ottimo il lavoro svolto dalla forcella upside-down e dal sistema ammortizzante progressivo che agisce al retrotreno; è veramente difficile mettere in difficoltà questi due fondamentali organi che nel fuoristrada svolgono un compito gravoso e delicato.

La WR risulta particolarmente bilanciata nei salti; è infatti possibile intervenire in «volo» per modificare l'assetto, alzando o abbassando l'avantreno a seconda delle esigenze. Nei percorsi misti si può apprezzare fino in fondo la grande maneggevolezza di questa moto, che recepisce senza brusche reazioni i cambi di direzione improvvisi, uscendo dalla curva con un progressivo quanto efficace sovrasterzo. Una nota di merito va anche al generoso propulsore che pur senza vantare una potenza superlativa è in grado di riprendere con buon vigore da un basso numero di giri e quindi di arrivare ad esprimere il massimo della sua «forza» molto progressivamente senza brusche e sconvenienti entrate in

coppia che potrebbero causare un'improvvisa perdita d'assetto. Su asfalto la WR 200 R vanta una buona stabilità in velocità e la rapportatura Wide Ratio le permette di mantenere una buona media nei trasferimenti fra uno sterrato e l'altro.

FRENI - L'impianto frenante trasmette un buon feeling al pilota. Il freno anteriore reagisce misuratamente alla trazione applicata alla leva e vanta una grande modulabilità anche in condizioni di fondo scivoloso. Quello posteriore è altrettanto modulabile e blocca solo se è il pilota ad imprimere parecchia forza sul pedale, come quando si vuole effettuare l'ingresso in curva in sbandata.

NOIE ED INCONVENIENTI - Nessun problema ha ostacolato lo svolgimento della nostra prova, ed anche le plastiche che solitamente accusano un rapido deterioramento hanno mantenuto invariato il proprio aspetto.

PREZZO D'ACQUISTO - Particolarmente interessante il prezzo della Yamaha WR 200 R (6.679.470 lire franco Belgarda), inferiore a quello della WR 125 di circa 900.000 lire e di ben 2.000.000 di lire rispetto a quello della WR 250. Chiaramente sia la WR 125 che la WR 250 sono delle moto «pronto gara», ma anche la nuova 200 R può offrire molto a chi ha intenzione di divertirsi in fuoristrada o su una pista da cross. □

■ BILANCIATA

Anche nei salti più impegnativi l'ottima distribuzione dei pesi permette un agevole controllo e facili atterraggi



I NOSTRI RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA

129,705 km/h a 9823 giri/"
Dichiarata — km/h

ACCELERAZIONE DA FERMO

Distanza in metri	Tempo in secondi	Velocità d'uscita km/h
0-100	5"69	98,346
0-400	14"86	129,705
0-1000	31"51	129,705
0-2000	59"27	129,705
	Tempo in secondi	in metri
0-50 km/h	1"74	15
0-100 km/h	5"96	106
0-150 km/h	—	—

RIPRESA DA 50 KM/H

Misurata nel rapporto più lungo

Distanza in metri	Tempo in secondi	Velocità d'uscita km/h
0-100	5"46	84,190
0-400	15"20	127,841
0-1000	31"80	129,705
0-2000	59"56	129,705
	Tempo in secondi	in metri
50-100 km/h	8"16	164
50-150 km/h	—	—

SCARTO TACHIMETRO

Velocità indicata	Velocità effettiva
— km/h	— km/h
— km/h	— km/h
— km/h	— km/h
— km/h	— km/h

SCARTO CONTAGIRI

Regime indicato	Regime effettivo
— giri/"	— giri/"
— giri/"	— giri/"
— giri/"	— giri/"
— giri/"	— giri/"

Condizioni meteorologiche durante i rilevamenti velocistici: T = 24°C; P = 1016 mb; U = 64%; Velocità vento = 2,3 m/s; T carburante = 23°C; Peso specifico carburante = 731 g/l.

RAPPORTI CAMBIO

Rapporto inserito	* Velocità effettiva km/h	Regime effettivo del motore dopo il cambio marcia (giri/"
Prima	41,678	7235
Seconda	54,726	7154
Terza	72,672	7690
Quarta	89,774	7954
Quinta	107,223	8120
Sesta	125,443	—
A 1000 giri/" in VI	13,653 km/h	
Minima in VI	25,466 km/h	

Circonferenza di rotolamento pneumatico posteriore: 2040 mm
* al regime di 9500 giri

DIAMETRO STERZATA

A destra	4,19 metri
A sinistra	4,19 metri

MANEGGEVOLEZZA

Sulla base di 60 metri con birilli distanziati di 6 metri	
5"71	media 37,828 km/h
Sulla base di 120 metri con birilli distanziati di 12 metri	
6"19	media 69,790 km/h

FRENATA

60 km/h	14,86 metri
100 km/h	47,88 metri
140 km/h	— metri

CONSUMO CARBURANTE

	km/litro
Al limite	11,747
In città	14,108
Autostrada	14,105
Extraurbano	16,687
Economy run	24,432
90 km/h costanti	17,846
120 km/h costanti	14,595

CONSUMO LUBRIFICANTE

— cm ³	ogni — km
-------------------	-----------

PESO

Effettivo 117,800 kg Con tutti i liquidi più 5 kg di carburante
Dichiarato 102 kg a secco

CLACSON

A 3 metri	90 db (A)
A 20 metri	72,5 db (A)

RUMOROSITÀ

Scarico	80,5 db (A)
a 3 metri con motore a 2/3 del regime massimo	
Meccanica	82 db (A)
a 50 cm dal motore a 2/3 del regime massimo	

VIBRAZIONI

	a 100 km/h
Pedane	97,5 m/s ²
Manubrio	58 m/s ²
Serbatoio	24 m/s ²

Soglia fastidiosità: 40 m/s²

LA PAGELLA

Linea	9
Finiture	9
Comandi	8,5
Strumentazione	8,5
Posizione di guida	6
Comfort	9
Motore	7,5
Erogazione	8,5
Velocità	9
Ripresa	8
Accelerazione	7,5
Consumo	8,5
Frizione	8,5
Cambio e trasmissione	9
Caratteristiche di guida	7
Freni	9,5
Noie ed inconvenienti	8,5
Prezzo d'acquisto	9,5
TOTALE	9
Voto medio	151
	8,39