

DUCATI PASO 750

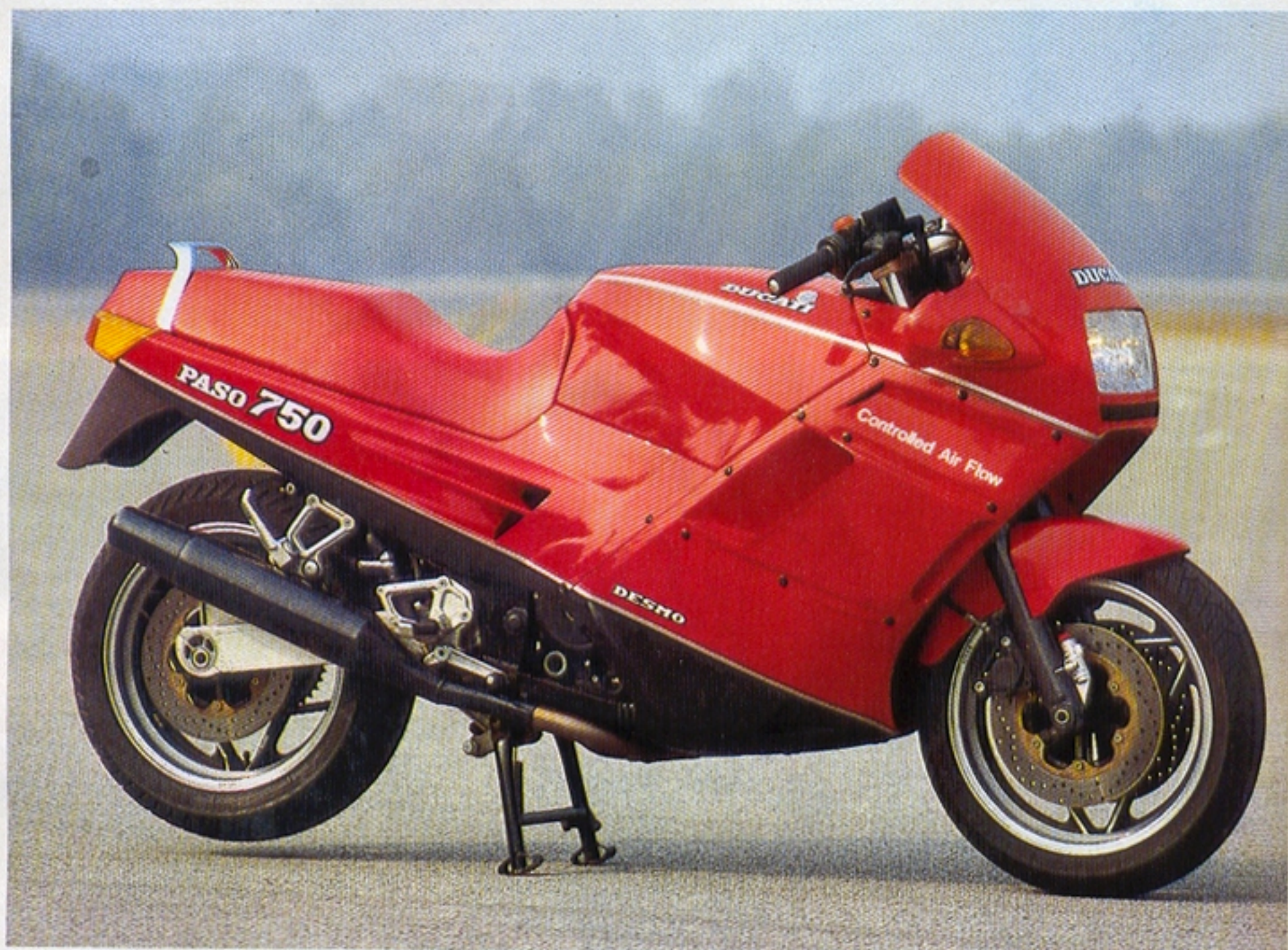
TESTAROSSA DELLE MOTO

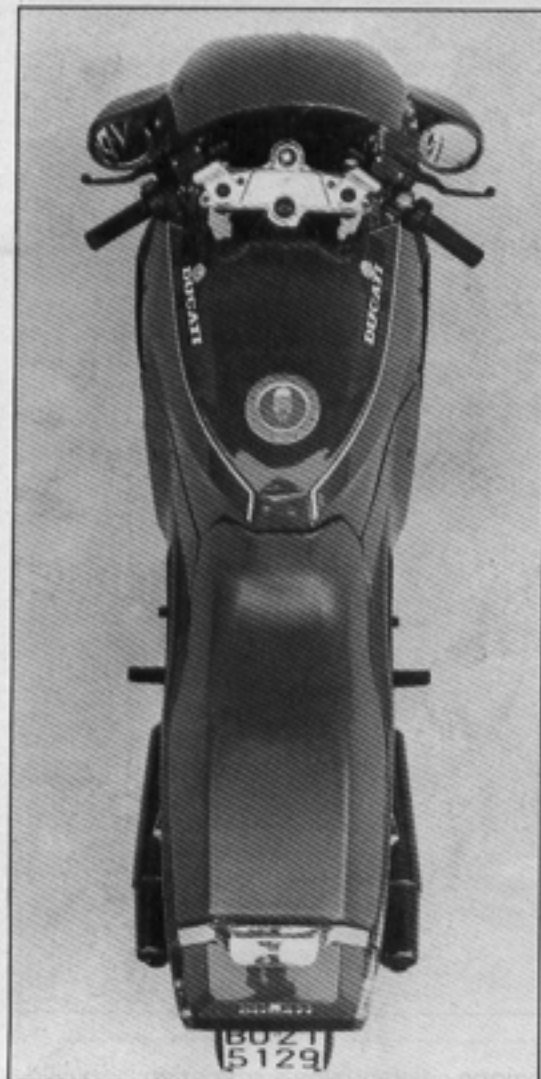
PROVE

È un brillante tentativo di rivitalizzare la scuola sportiva italiana. Punta sul rinnovato bicilindrico Ducati, il nuovo telaio a doppia culla, la vestizione alla Ferrari. Costa 11.203.000 lire. È stabile in velocità e in frenata, pronta nell'erogazione ai medi regimi. Denuncia però scarsa maneggevolezza sul misto e qualche incertezza di carburazione. È dedicata all'indimenticabile Renzo Pasolini.









La rossa fiammante Paso è il frutto di un disegno originale e curatissimo con carrozzeria completamente sigillata e liscia, peculiarità numerose, fascino rinnovato del made in Italy. Nella vista frontale spiccano il grosso faro rettangolare, le orecchie che incorporano i lampeggiatori e gli specchi, l'assenza del plexiglass per il cupolino; da tergo è tutto un trionfo del pneumatico. Non tutte le soluzioni ci vedono compiacenti: tra le braccia e le gambe del pilota (come si vede bene nella foto dall'alto) i volumi sono notevoli ed anche la sella è molto larga. Inoltre chi vorrà abbassarsi in assetto sportivo necessiterà di un periscopio e gli specchi retrovisori sono molto bassi. La carenatura nel suo complesso protegge più la moto del pilota.

Dopo la pubblicazione del primo test sul fascicolo di luglio, le telefonate in redazione sono piovute a martello: a quando la prova completa della Ducati 750 Paso? Qual è la sua velocità massima? Come si guida con tutta quella gommatura?

L'originalissima Ducati che parla in riminese - disegnata dall'estroso Massimo Tamburini e dedicata alla memoria del più

grande campione che Rimini abbia allevato: Renzo Pasolini - la Paso, insomma, ha saputo suscitare un interesse incredibile.

E finalmente eccone la prova completa; forse non è la più tempestiva, ma abbiamo voluto che la «nostra» Paso scendesse realmente dalla catena di montaggio: la produzione è oggi vicina alle 15 unità giornaliere, le vendite in Italia e all'estero

sono già cominciate.

Acquattata sull'avantreno in tutta la sua compattezza, morbida e potente nelle linee, la Paso sembra un grosso felino pronto allo scatto, le zampe ben salde sul terreno; un'impressione di plasticità e potenza che l'enorme appoggio dei pneumatici ribadisce. La carrozzeria sigillata non è più completamente originale (dopo la Bimota DB1, anche la Honda ha segui-



La strumentazione è ricchissima e piuttosto gradevole. Tra il tachimetro ed il contagiri c'è l'orologio (con scala curiosamente mista), a sinistra l'indicatore del livello carburante (da tenere particolarmente sotto controllo, perché manca la posizione di riserva) e a destra il termometro dell'olio. Inferiormente ben nove spie: le frecce dei lampeggiatori (collegati ad un cicalino) e poi la scarsità di benzina, il circuito di ricarica, la pressione dell'olio, il folle, la stampella laterale divaricata, le luci e l'abbagliante. La chiave del quadro prevede la posizione di sterzo bloccato, difficile però da inserire.

Pregi

- Originale carattere estetico
- Fattura pregevole di molti particolari
- Stabilità e appoggio in frenata
- Erogazione progressiva della potenza

Difetti

- Macchinosa accessibilità al motore
- Scarsa protezione della carenatura
- Manovrabilità e precisione sul misto stretto
- Incertezze di carburazione
- Frizione e cambio perfettibili

Commento sul prezzo

(11.203.800 lire «chiavi in mano»)

Certamente cara se paragonata a certe concorrenti a quattro cilindri, più sofisticate nella progettazione e nei materiali, la Paso non pretende tuttavia la stessa penetrazione nei mercati mondiali. A suo credito il carisma Ducati, il look originale e certi pezzi assai preziosi.

Collaudatori: Nico Cereghini, Riccardo Perrone, Eliano Riva · **Prove strumentali:** Centro Analisi Motociclismo di Nerviano e pista Pirelli di Vizzola Ticino · **Grafici:** Piergiorgio Padoan · **Organizzazione e foto:** Carlo Perelli · **Testo:** Nico Cereghini · **Pellicole 3M FILM**



Rimossa la sella volante (assicurata da una serratura posteriore), si può accedere alla batteria, ad alcuni componenti l'impianto elettrico ed alla mediocre trousse degli attrezzi. In evidenza anche la maniglia (lucidata) per il passeggero. Nell'altra fotografia, interessante la possibilità di registrare il precarico dell'ammortizzatore posteriore tramite rinvio idraulico; ma per farlo, occorre rimuovere il lungo fianchetto svitando due viti a brugola. Pregevoli le piastre e i comandi a pedale; faticoloso il parcheggio sul cavalletto centrale.



to questa strada), ma le peculiarità non mancano di certo, tanto che ad ogni parcheggio si formano puntualmente capannelli di gente stupita ed entusiasta.

Da tecnici quali siamo, però, la Paso ci provoca anche una serie di dubbi, legati da una parte alla complessità della costruzione e dall'altra parte alla motorizzazione bicilindrica. Industrializzare un progetto del genere comporta costi e tempi notevoli, che a loro volta si traducono in questo caso in altrettanto notevoli costi e tempi (di manutenzione) per l'utente; fino a che punto tutto ciò è giustificato?

Limitandoci all'osservazione della Paso, non possiamo sottovalutarne i pregi: la finizione superiore agli standard ed il valore di numerosi particolari quali le piastre della forcella ed i semi-manubri, il tappo del serbatoio, le pedane e relativi supporti, i leveraggi della sospensione posteriore e lo stesso poderoso forcellone. Tutti pezzi che rivelano la cura certosina di una costruzione «artigianale».

Anche la posizione in sella sottolinea uno sforzo inedito per la Ducati: le relazioni meno espasperate degli appoggi e la notevole dolcezza dei vari comandi come la frizione e l'acceleratore sono capaci di allettare un'utenza più ampia. Le Ducati dei fachiri sembrano dimenticate.

Parallelamente, il comfort è superiore per merito dell'imbottitura più generosa della sella, delle sospensioni tarate più morbide, delle vibrazioni e della rumorosità generale più contenute.

Tutto bene, dunque, ma con qualche limite: la sella (inclinata e scivolosetta) costringe al tutto-avanti, il piano del manubrio è ancora un po' basso rispetto alla sella, infine gli specchi retrovisori così bassi non funzionano granché. Il passeg-

gero, infine, non è sistemato meglio di quanto offra ad esempio la VFR Honda: ma per la prima volta è degno di considerazione su una Ducati sportiva.

L'approccio dinamico non è dei più felici. Anche se guidare una moto così spettacolare è assai appagante, presto emerge il notevole carico davanti che inibisce la manovrabilità. Intendiamoci, la Paso non può essere considerata una moto troppo pesante: 204 chili a serbatoio vuoto, anche se rappresentano un handicap di 36 kg rispetto alla spartana F1, non sono esagerati per una 750. Ma l'impressione è quella di una notevole inerzia e, di conseguenza, di una certa imprecisione.

A nostro avviso la Paso meriterebbe un appoggio più stretto e rotondo all'avantreno: la gommatura e soprattutto il cerchio anteriori ci sembrano esagerati. Così com'è offre sì una stabilità irreprensibile nei curvoni veloci come in rettilineo ed in frenata, ma impegna eccessivamente nel misto e particolarmente alle basse e medie velocità.

Il problema appare quando, inserita in traiettoria, la moto fatica a trovare un assetto neutro richiedendo al pilota un controllo attento e continuo sul manubrio con leggere correzioni. La situazione migliora con il progredire della velocità fino a che, sul misto veloce, la Paso diventa competitiva. Le inclinazioni in curva sono valide perché la spalla dei pneumatici è ampia e tenace.

Poco manovrabile, quindi, ma con un bilancio finale in attivo: oltre alla stabilità, il miglior contributo ciclistico viene offerto dall'impianto frenante, con potenza eccellente, buona modulabilità ed assetto appoggiatissimo sull'asfalto.

Profondamente rivisto a livello di alimen-

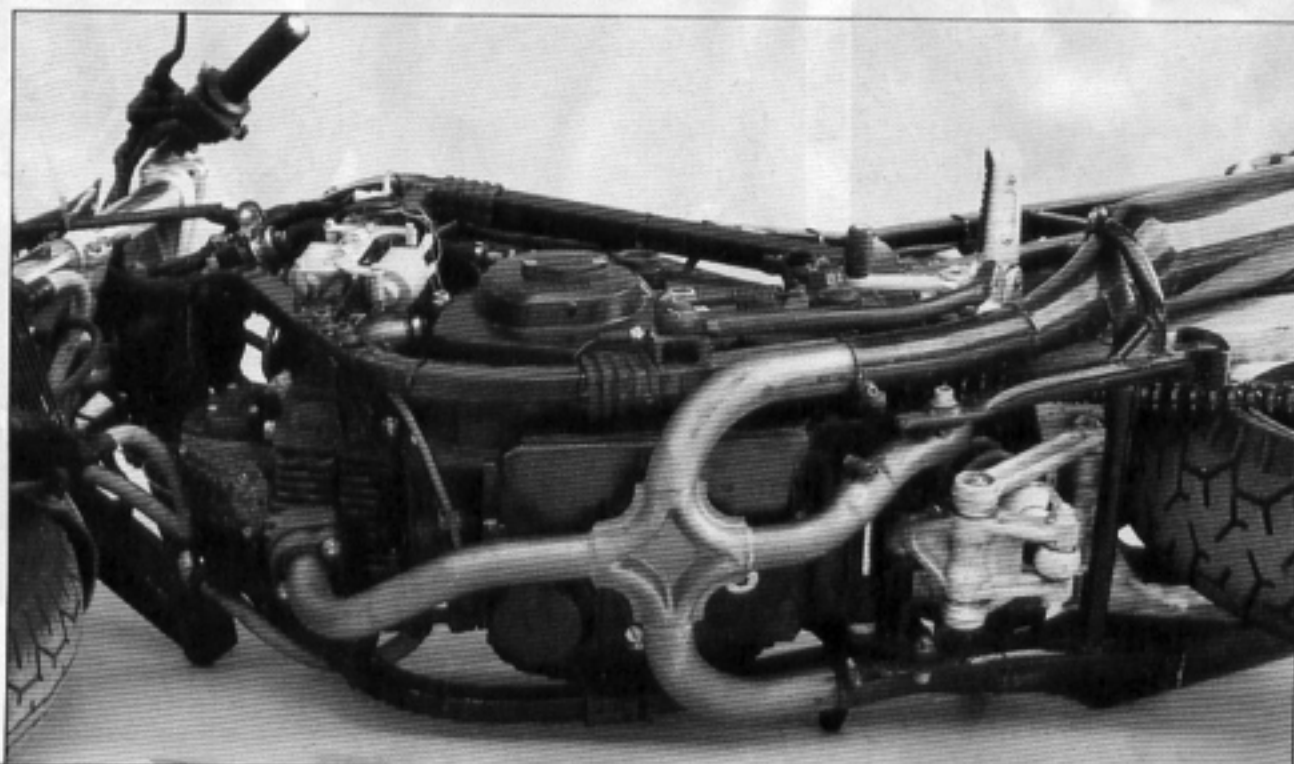
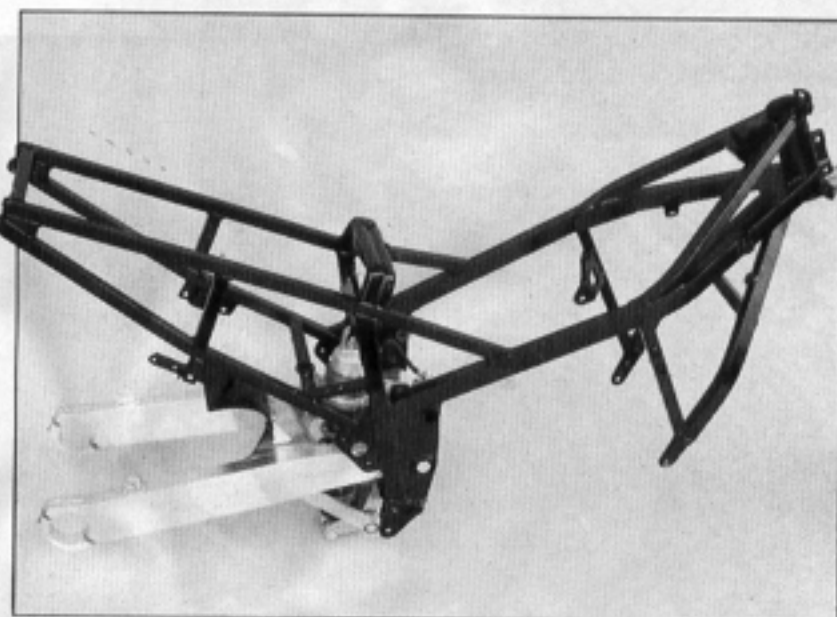
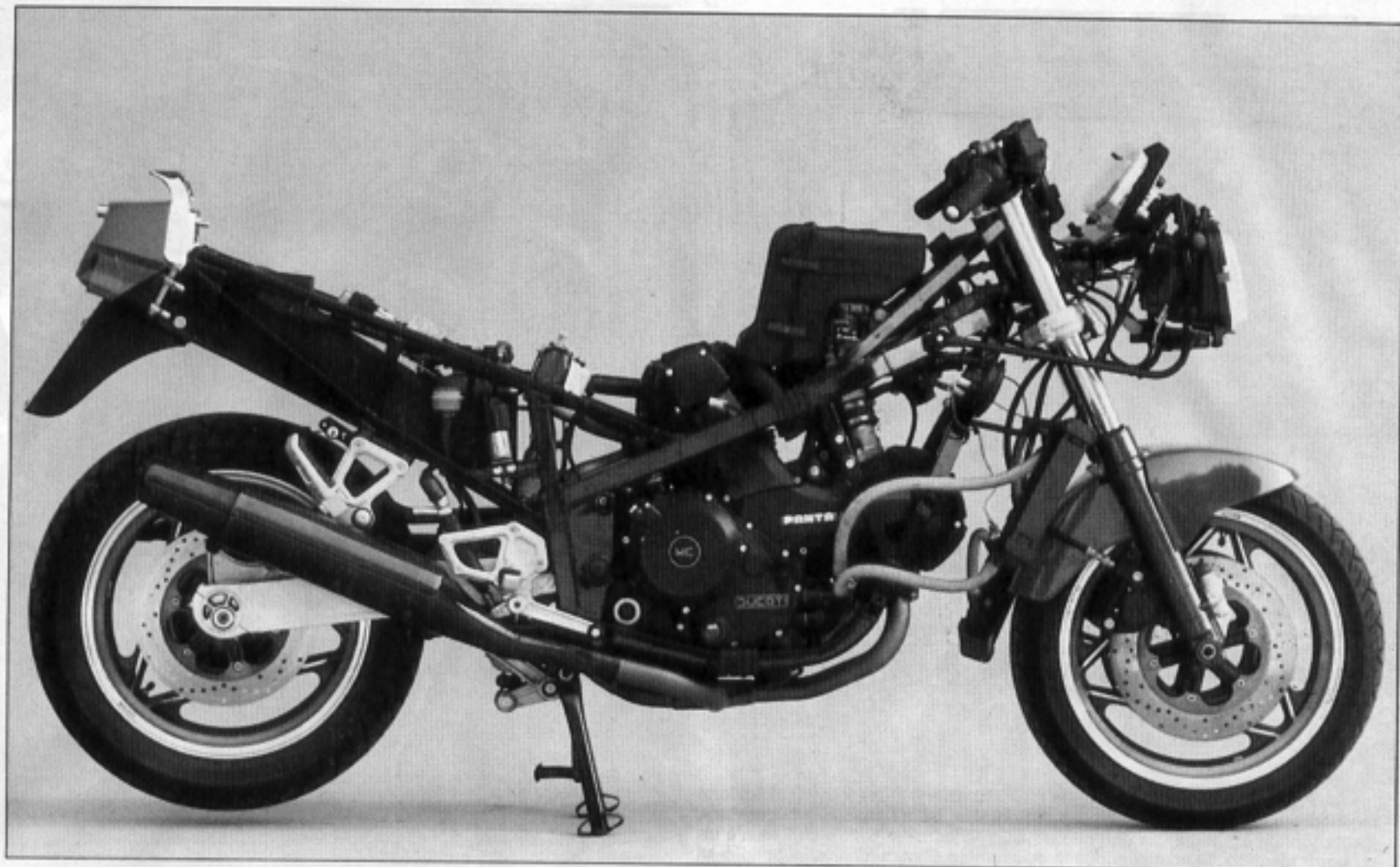
tazione, distribuzione e scarico, il bicilindrico Ducati ha trovato una messa a punto più versatile e proficua: l'erogazione ai bassi e medi regimi è più corposa, la rumorosità di scarico e aspirazione è ridotta, le vibrazioni sono tollerabilissime grazie alla miglior bilanciatura.

Un motore, insomma, più civile anche se ovviamente ha perso un po' di quell'allungo in fuori giri che caratterizzava la corsa F1.

Immediato l'avviamento anche a freddo, celere l'entrata in temperatura, valido il sistema di areazione «canalizzata» dentro le forme sigillate: nessun sintomo di surriscaldamento anche con l'afa, e corretta dissipazione del calore lontano da chi guida.

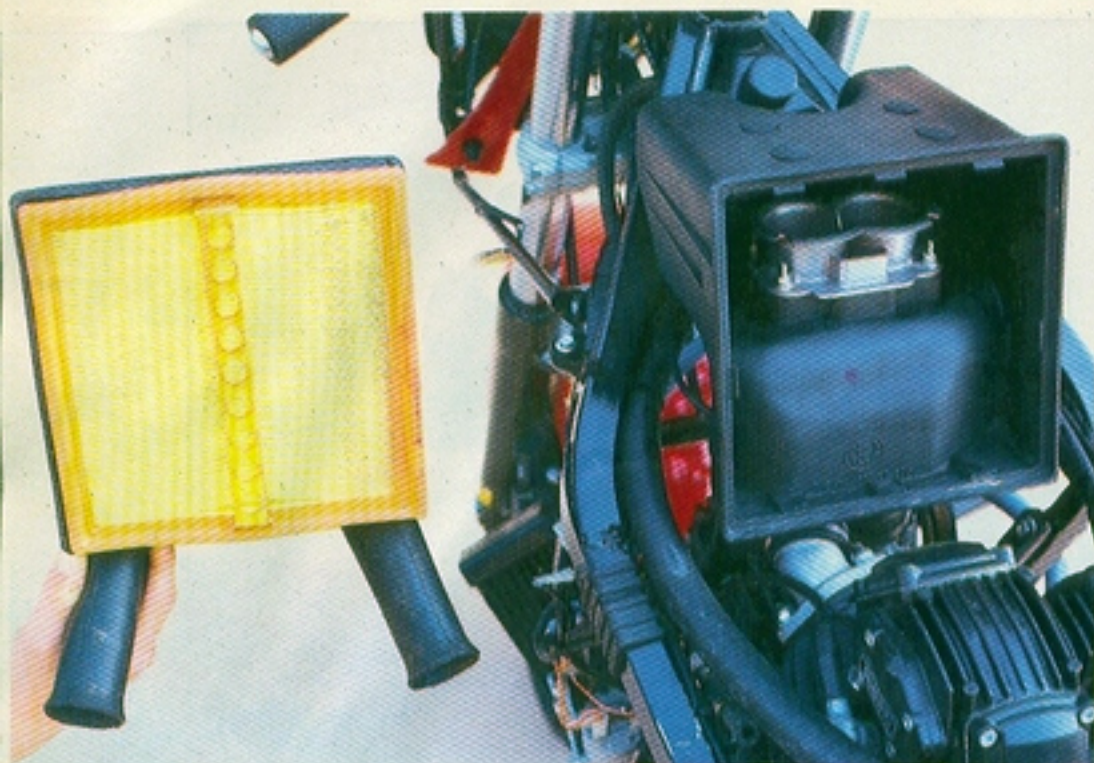
La resa migliore è situabile in due zone: la prima compresa tra i 2.000 ed i 4.000 giri, la seconda dai 5.500 fino ai 9.000 giri, quando il calo deve suggerire il passaggio al rapporto superiore. Da segnalare una difficoltà di progressione intorno ai 4.000 giri e più pesanti incertezze sotto i 2.000 giri; le partenze in città, quando si vuole andar via con calma, sono difficoltose per il concorso di tre fattori: l'irregolarità dell'alimentazione ai regimi molto bassi, lo stacco un po' brusco della frizione e infine la marcata lunghezza della prima marcia. Nel traffico tutto questo è parecchio fastidioso.

Seppur lunga, la spaziatura delle cinque marce è azzeccata. Quando, magari nel misto veloce, il motore fa sentire l'intera scala delle sue note con il variare dei giri e dei rapporti, allora la Paso 750 è veramente una moto personale e unica. Gli innesti del cambio sono abbastanza precisi; la frizione invece ci è parsa un po' delicata nell'impiego al limite.



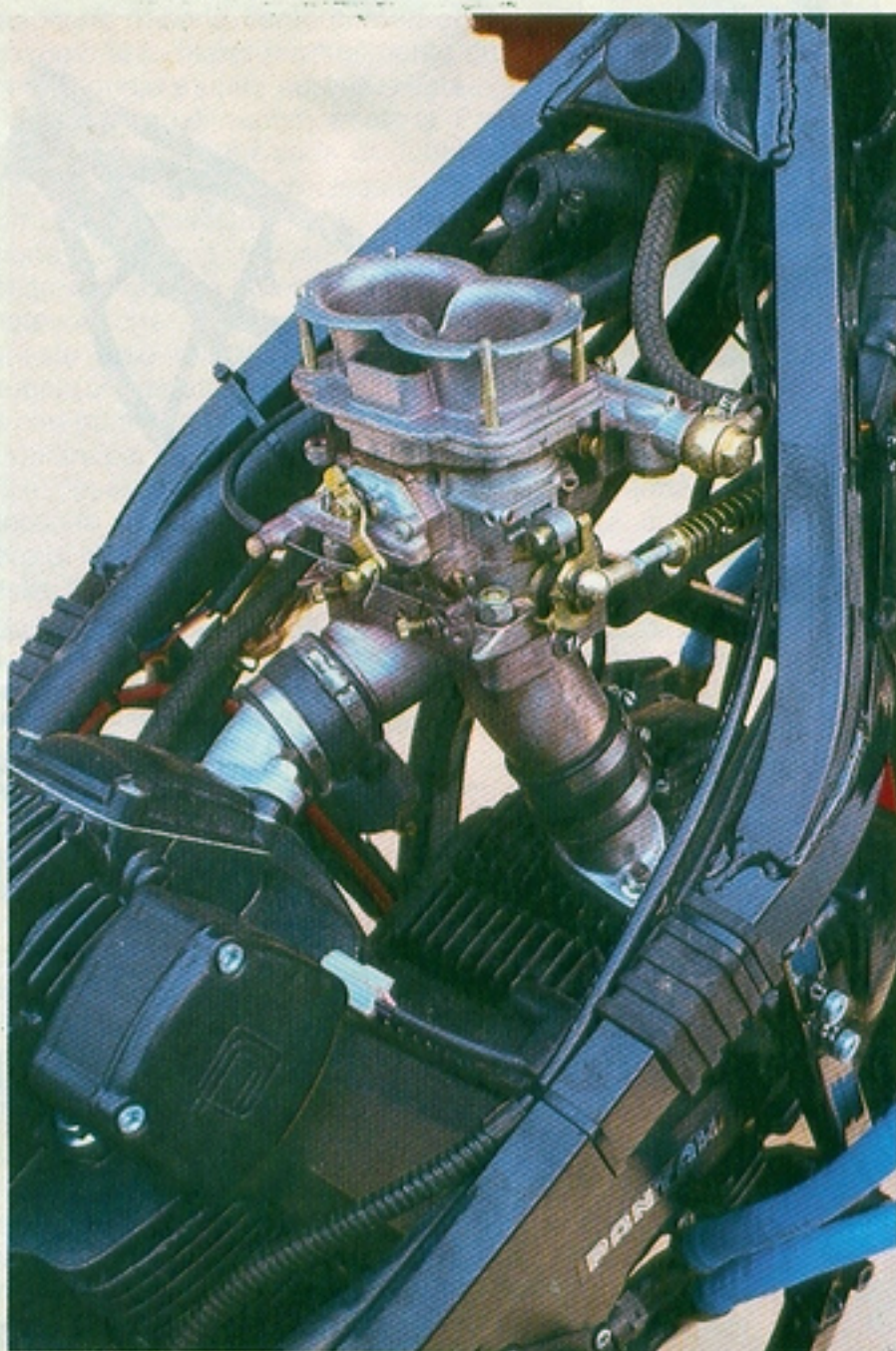
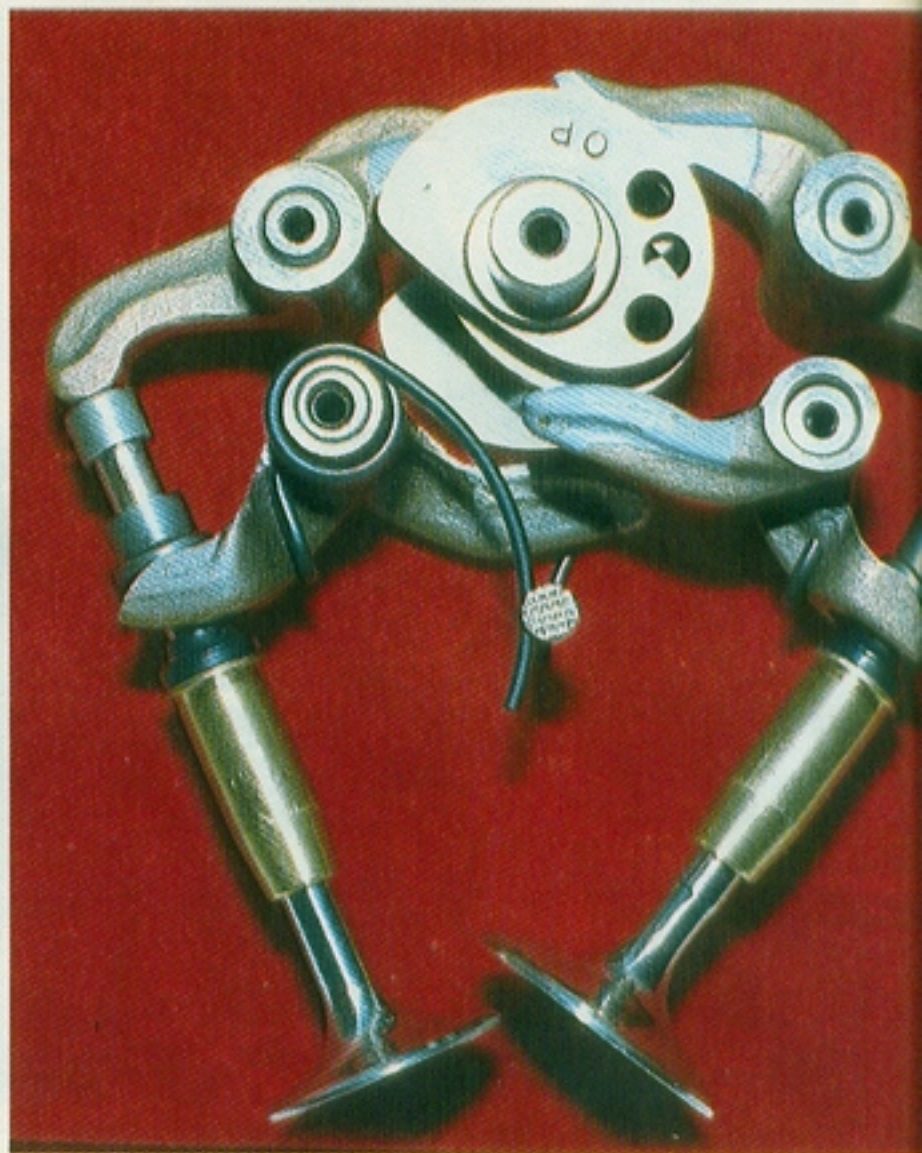
Ecco come appare la Paso, una volta svestita dai sei pezzi della completa carrozzeria fatta del serbatoio in lamiera e delle varie carenature in materiale plastico antiurto. Il telaio, in acciaio al cromomolibdeno, è in tubi quadri a doppia culla perimetrale, con i due tubi inferiori scomponibili per estrarre il motore e buona rettilineità tra canotto e perno forcellone. I due scarichi, come si vede nell'ultima fotografia, confluiscono sotto il motore in un crocevia da cui fuoriescono i gas combusti verso i silenziatori d'uscita.

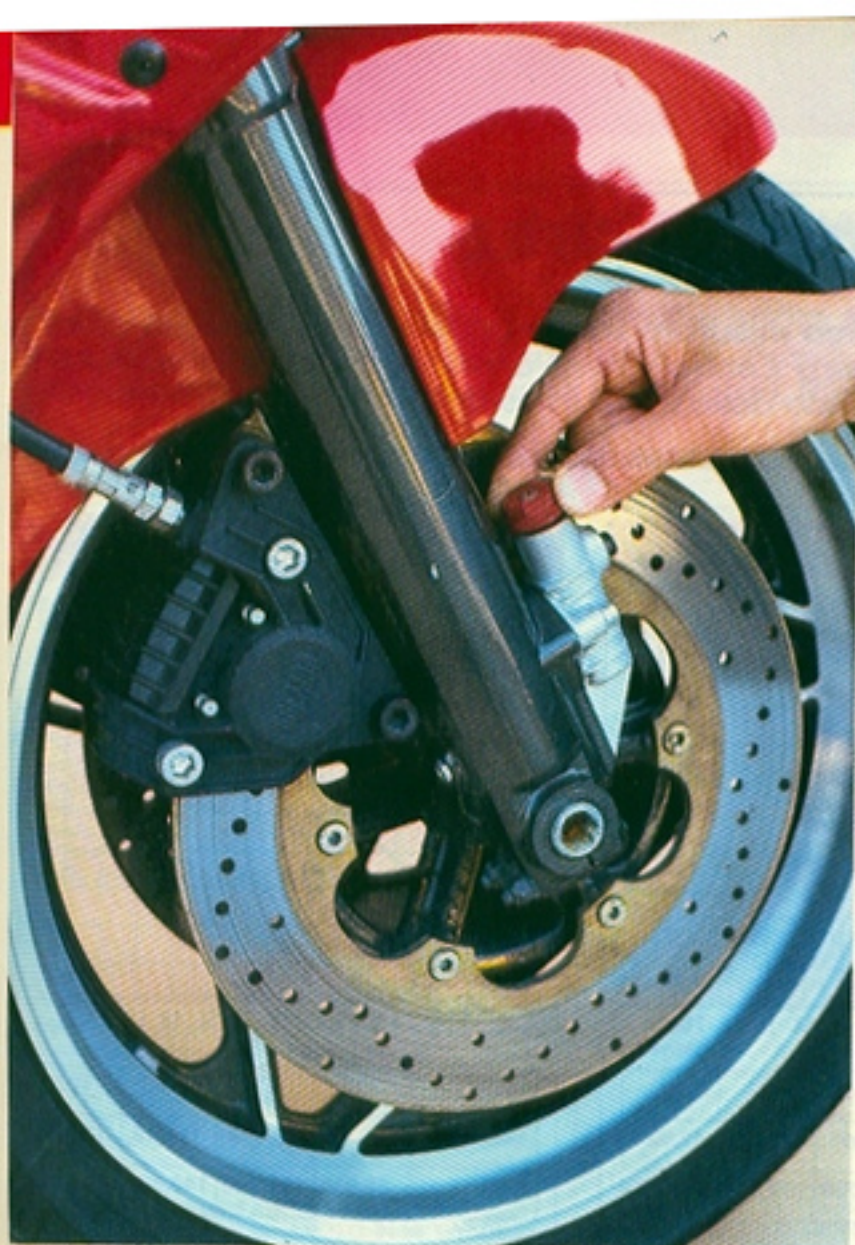
PROVE **DUCATI PASO 750**



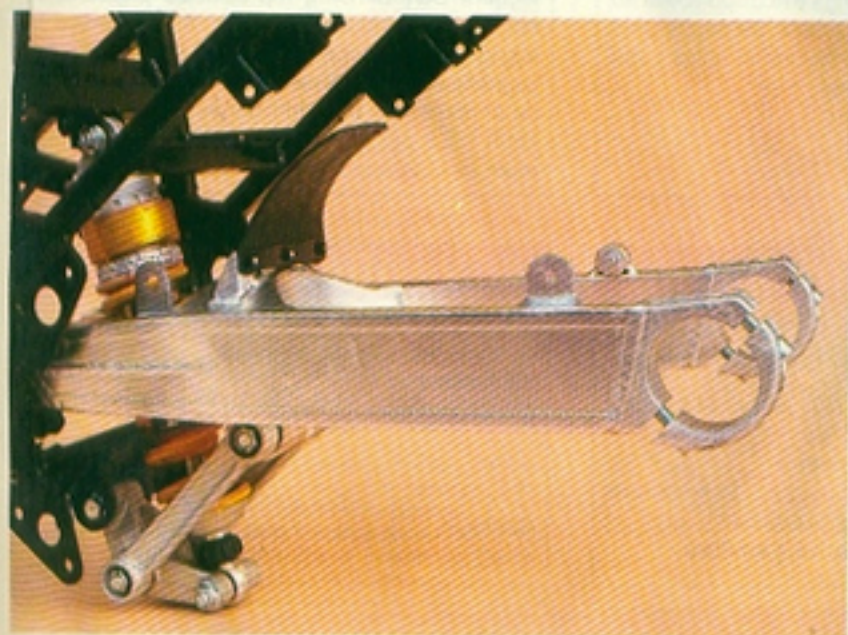
Grande novità della Paso, il carburatore doppio corpo Weber sistemato sopra la V dei cilindri è d'origine automobilistica e verticale. L'accesso al carburatore ed al filtro è tuttavia assai macchinoso: per togliere il serbatoio occorre prima svitare tutte le brugole che lo collegano alle parti di plastica.

Prima tra le particolarità della motorizzazione Ducati, la distribuzione desmodromica è ben raffigurata nella fotografia; nella seconda inquadratura, protagonista è il radiatore dell'olio sul lato sinistro; sull'altro lato ce n'è un secondo identico. Si notino anche le due bobine di accensione, appendici di un impianto elettrico che, sotto la carenatura, è un pò disordinato.

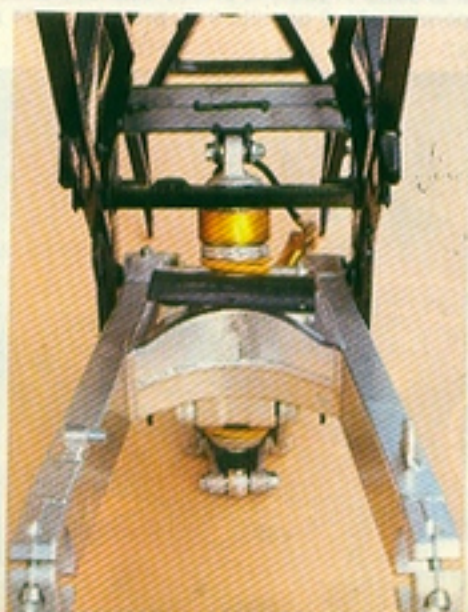




La forcella Marzocchi M1R, dall'interasse notevole e con steli da 42mm, ha le due funzioni (affondamento ed estensione) separate: con unica molla nello stelo sinistro e circuito idraulico nel destro. Esternamente si può intervenire per frenare idraulicamente l'affondamento in frenata. Il cerchio da 16 pollici ha canale da 3,75 e pneumatico da 130 ribassato a 60. I due dischi sono in ghisa e forati geometricamente, con pinze a doppio pistoncino contrapposto.



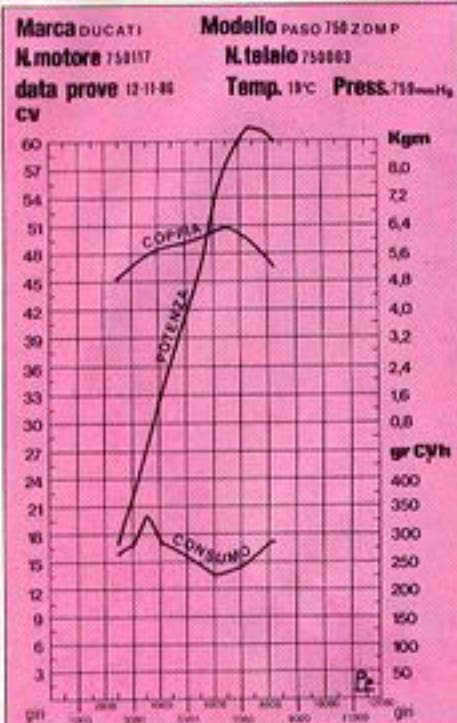
Al retrotreno, pregevole il robustissimo forcellone d'alluminio della sospensione Soft-Damp, completa di elemento Ohlins e leveraggi ugualmente d'alluminio. Anche qui la ruota è da 16, con un superpneumatico radiale (in questo caso Michelin, ma è disponibile anche Pirelli) e terzo disco un po' più piccolo degli anteriori. La registrazione della ruota è per eccentrici e gli scarichi sono notevolmente rialzati.



LA NOSTRA PROVA IN CIFRE

In queste pagine pubblichiamo i risultati che abbiamo misurato con le apparecchiature della pista Pirelli di Vizzola Ticino e con gli strumenti del nostro Centro Prove e Analisi di Nerviano. Sono cifre fondamentali per il più completo e preciso giudizio della moto in esame.

Le analisi del banco

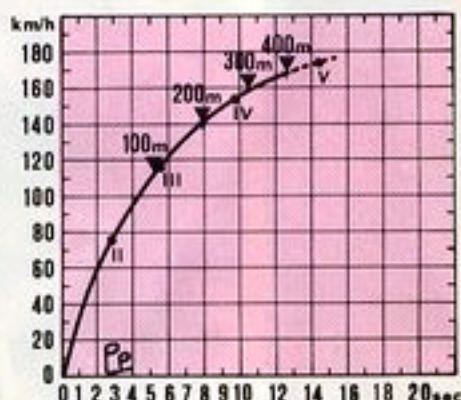


Il grafico e la tabellina sintetizzano i risultati delle severe prove cui abbiamo sottoposto il motore presso il nostro Centro di Nerviano. Le curve caratteristiche tracciate sul grafico esprimono i valori ottenuti alla ruota, che sono quelli più significativi per l'utente. La potenza calcolata all'albero è inferiore a quella dichiarata (meno dieci per cento); quella specifica si attesta in ogni caso su valori notevoli (90 CV/litro) senza pregiudicare la erogazione della coppia, già vigorosa a soli 2500 giri con quasi cinque chilogrammi. Propulsore di caratteristiche generose, in grado di sopportare ampi fuorigiri e capace di un «allungo» formidabile merito del favorevole andamento della curva di coppia oltre il regime di potenza massima e dell'elevato rendimento termodinamico. La necessità di parzializzare il gas a tremila giri dipende soprattutto dalla scelta del carburatore, un adattamento di un modello automobilistico.

I valori più significativi

Rileva-mento	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Consumo gr/CV/h-giri
Alla ruota	61,49-7500	6,38-6500	230-5500
All'albero	67,42-7500	6,99-6500	210-5500
Potenza specifica all'albero: CV/lt	90		
Velocità lineare del pistone: metri/sec. al regime di potenza max	15,38		
Temperatura max sotto candela: °C	205		
Pressione media effettiva: kg/cm ² al regime di coppia max (all'albero)	11,74		
Regime minimo possibile a tutta apertura del gas	3500		
Rapporto peso/potenza (alla ruota): kg/CV	3,32		

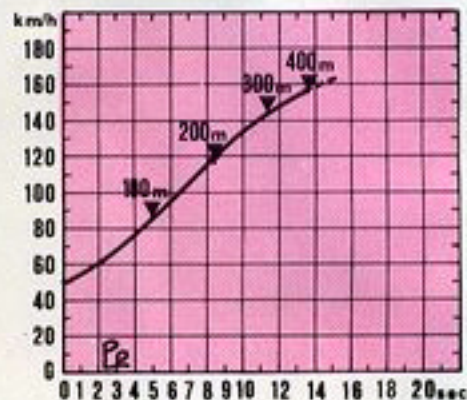
Accelerazione



metri	100	200	300	400
secondi	5,189	7,998	10,417	12,624
kmh	112,230	141,730	159,560	168,220

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 Ducati Paso ha spiccato un tempo di buon valore piazzandosi a 36/100 dalla F1. Non ci si poteva attendere di più, considerando che tra le due 750 Ducati ci sono ben 36 chilogrammi di differenza, che la rapportatura della Paso è oltretutto più lunga e la disponibilità ad allungare in fuorigiri è meno ampia. Da notare però che la frizione ha mostrato sintomi di fatica dopo soli quattro tentativi sulla base.

Ripresa



metri	100	200	300	400
secondi	5,037	8,443	11,219	13,637
kmh	88,650	119,200	146,300	157,890

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. Il risultato è ottimo, vicino a quanto sa esprimere una quattro cilindri fluida come la FZ Yamaha venti valvole. Non è un primato (imbattuta la corta e leggera DB1 Bimota), ma coincide praticamente con la performance della F1. A confermare la miglior progressione della Paso rispetto alla F1, segnaliamo che l'ultima nata si è dimostrata capace di riprendere nella marcia più alta fin da 36,14 km/h (38,8 per la F1), coprendo la base dei 400 metri in 15"26 contro i 15"96 della F1.

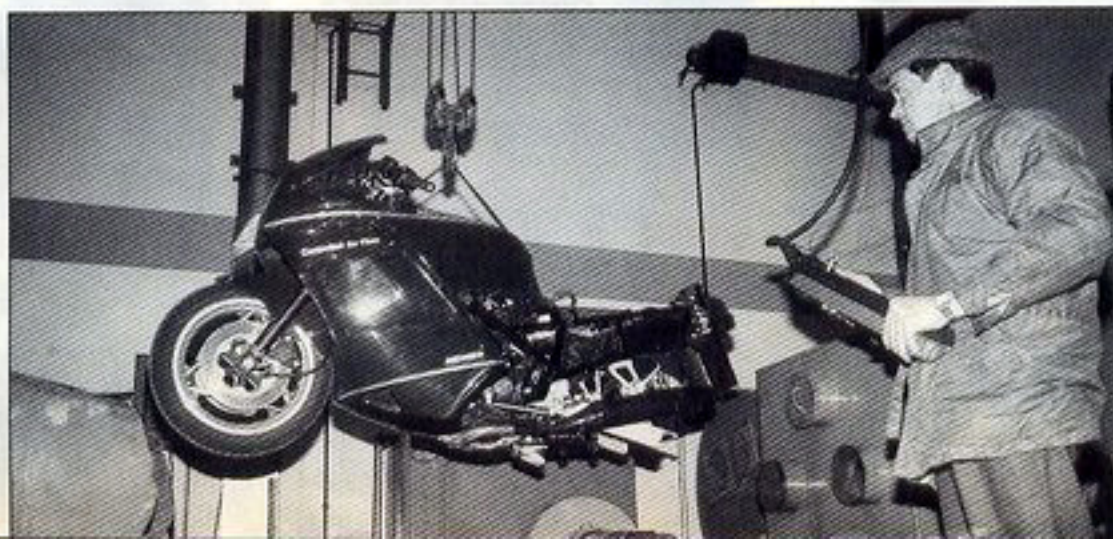
Velocità peso e consumo

Velocità massima in posizione abbassata:
204,2 km/h
 Peso senza carbur.: 204,5 kg (100 ant. e 104,5 post.)
 Consumo in città: 15,2 km/litro
 Consumo fuori città: 16,8 km/litro
 Consumo autostradale (a 130 km/h): 15,9 km/litro
 Consumo massimo: 9,7 km/litro
 Consumo medio della prova: 15,4 km/litro

Verifica strumenti

Tachimetro	indica 50 =	48,3 km/h
	indica 100 =	96,3 km/h
	indica 150 =	145,1 km/h
Contagiri	indica 4.500 =	4.400
	indica 7.500 =	7.200

Le nostre prove strumentali si sono svolte alla pista Pirelli di Vizzola Ticino il 18.10.86 nelle seguenti condizioni ambientali: temperatura 21°C umidità 81% pressione 775 mmHg vento nullo.



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 di confronto.

Dati anagrafici

Costruttore: Ducati Meccanica S.p.A. - via A.C. Ducati 3 - 40100 Bologna - Tel. 051/405049 - Telex 510492 Du-
camec.
Denominazione modello: Paso 750
Data e luogo di presentazione: novembre 1985, Salone di Milano.
Inizio vendite in Italia: settembre 1986.
Gamma colori: rosso.
Forma di garanzia: 6.000 km o 12 mesi.
Prezzo chiavi in mano: L. 11.203.800.
Consegna: 15 giorni.
CV fiscali: 10.
Tassa annua di proprietà: 23.400 lire.

Caratteristiche tecniche

Motore: quattro tempi, bicilindrico a V di 90° con albero trasversale, cilindri in lega leggera con riporto superficiale di carburi di silicio, distribuzione monoalbero e due valvole per ogni cilindro comandata da cinghia dentata in gomma; alesaggio x corsa mm. 88 x 61,5 x 2 = 748,1 cc. Rapporto di compressione 10,1; raffreddamento ad aria con circolazione a depressione, avviamento elettrico; peso motore 60 kg.
Accensione: elettronica a scarica induttiva Kokusan.
Alimentazione: supercarburante N.O. 94-96. Un carburatore Weber doppio corpo 44 DCF 107, diametro diffusore 36 mm., filtro aria a secco.
Lubrificazione: a carter umido, forata con pompa ad ingranaggi Ducati da 33 litri/m; doppio radiatore di raffreddamento.
Frizione: multidisco a secco, con comando idraulico; molla elicoidale da 16,5 kg. sette dischi condotti + sette conduttori, guarnizioni d'attrito Suffix.
Cambio: a cascata, a cinque marce con innesti frontali. Rapporti interni: prima 2,50 (16/40), seconda 1,714 (21/36), terza 1,333 (24/32), quarta 1,074 (27/25), quinta 0,965 (29/28).
Trasmissioni: primaria ad ingranaggi a denti dritti, rapporto 1,972 (71/36); finale a catena, rapporto 2,533 (15/38).
Telajo: perimetrale a doppia culla scomponibile, in tubi d'acciaio al cromo molibdeno (25 Cr Mo 4 normalizzato) a sezione rettangolare e quadrata; interasse 1.450 mm, inclinazione carter sterzo 25°, avanzcorsa 105 mm.; sterzo su cuscinetti a rulli conici.
Sospensioni: forcella Marzocchi M1R teleidraulica con anti-dive, steli da 42 mm. e foderi d'alluminio, escursione 140 mm. Sospensione posteriore progressiva Soft Damp con elemento Ohlins oleopneumatico CA 2508 con regolazione idraulica esterna, escursione 78 mm (ruota 136); forcellone d'alluminio (Anticorodal 100 bonificato), infulcrato nel carter motore mediante cuscinetti a rulli e sfere.
Ruote e pneumatici: cerchi Osmar in lega leggera con sei razze a delta: 3,75x16 ant. e 5,00x16 post.; pneumatici radiali tubeless Pirelli o Michelin: anteriore 130/60 ZR 16, posteriore 160/60-ZR16.
Freni: a disco Brembo, con coppia anteriore da 280 mm. (spessore 5 mm.) e singolo post. da 270 (spessore 6,4), con pinze fisse a doppio pistoncino contrapposto.
Impianto elettrico: tensione 12 V, batteria Yuasa YB 14LA2 12V-14Ah, generatore Ducati Energia da 300 W.

motorino avviamento Nippodensu 0,7 Kw, faro ant. CEV 319 (271x125 mm.) con lampada H4 55/60 W, lampada posiz. 4 W, due lampade post. 5/21 W, lampeggiatori 21W, avvisatore acustico Marelli, Candele Champion RA6YC.
Dimensioni in mm: lunghezza max mm. 2.000, larghezza manubrio 700, altezza manubrio 900, altezza max 1.100, altezza sella 780, altezza pedane 400, luce a terra 170.

Rifornimenti e manutenzione

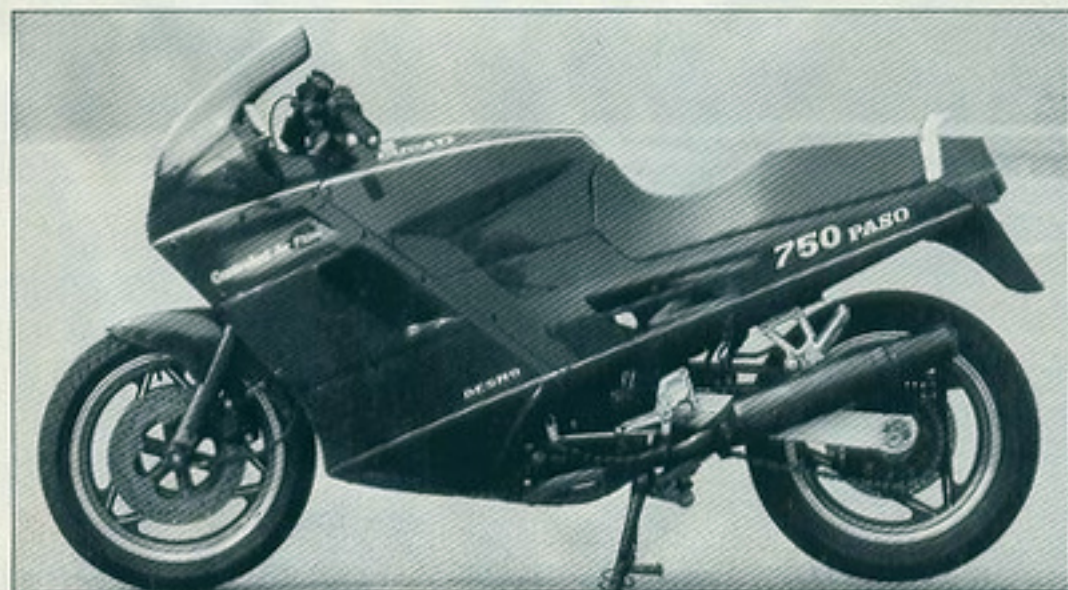
Distribuzione: diagramma: aspirazione apre 39° prima del PMS e chiude 80° dopo il PMI, scarico apre 80° prima del PMI e chiude 38° dopo il PMS. Gioco punterie per controllo diagramma 0,20; gioco valvole a freddo: aspirazione 0,08 mm., scarico 0,10.
Accensione: anticipo fisso 6°; variabile 6° fino a 1.700 giri, progressiva fino a 32° da 1.700 a 2.600 giri; distanza tra gli elettrodi candela 0,6 mm., due fusibili da 15 Ah + tre da 7,5 Ah.
Alimentazione: capacità serbatoio carburante 22 litri, di cui 4 con illuminazione lampada riserva.
Carburatore: getto max 142, getto minimo 60, getto avviamento F7/110, getto pompa ripresa 35, getto freno aria 160; filtro aria da pulire ogni 5.000 km e sostituire ogni 10.000.
Lubrificazione: capacità coppa 3,5 litri, olio raccomandato Castrol GTX2 da controllare nel livello ogni 1.000 km e sostituire ogni 3.000. Cartuccia da pulire ogni 5.000 km.
Sospensioni: forcella: capacità olio per stelo 350 cc., raccomandato olio tipo 11 (Castrol TQF) da sostituire ogni 20.000 km.
Pneumatici: pressione gonfiaggio: anteriore 2,3, posteriore 2,5-2,6.

Quanto costano i ricambi

Ecco i prezzi di vendita al pubblico, IVA compresa, delle parti di ricambio di più probabile sostituzione: testa L.338.660 - valvola aspirazione L. 12.980 - valvola scarico L.12.980 - carburatore L.261.960 - cartuccia filtro L.8.730 - cinghia distribuzione L.24.990 - cilindro L.154.580 - pistone completo di segmenti L. 117.290 - coppia bielle L. 133.170 - albero motore L. 552.240 - pacco frizione L.188.420 - marmitta L.174.640 - pignone/corona L.46.390 - catena L.109.150 - batteria L. 83.270 - faro ant. L.220.660 - lampeggiatore con specchietto L.65.370 telaio L.535.720 - forcella L.553.420 - forcellone L.472.000 - ammortizzatore L.598.260 cerchio ant. L. 259.600 - cerchio post. L.292.640 - manubrio L.106.190 - leva freno L.21.800 - leva frizione L.21.800 - pedale cambio L.20.400 - pedale freno L. 21.400 - poggiatesta L. 21.000 - gruppo cruscotto L.290.280 - trasmissione flessibile contagiri 8500-trasmissione flessibile contagiri L.9.440 - coppia pastiglie L.23.780 - serbatoio L. 365.800 - sella L. 120.360 - parafranghi ant. L. 54.040 - post. L. 17.000.

I dati dichiarati dalla fabbrica

Potenza massima: 73,44 CV a 7.900 giri
Coppia massima: 7,65 Kg/m a 6.350 giri
Velocità massima: 200 km/h
Tempo sui 400 metri da fermo e velocità di uscita:
Consumo (norme CUNA): 17,5 Km/litro
Peso: 195 Kg a secco.



Le 750 bicilindriche 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. nel marcia più alta km/h	Velocità max. km/h	Consumo medio km/l	Peso senza benzina kg	Prezzo chiavi in mano lire	Prova sul fascicolo
BIMOTA	DB1	88x61,5x2 748,1	50,48-7750	5,61-3500	12,835	160,714	12,985	157,895	43,165	190,2	16,1	172	15.870.000	4-1986
DUCATI	Paso	88x61,5x2 748,1	61,49-7500	6,38-6500	12,624	168,220	13,637	157,890	36,14	204,2	15,4	204,5	11.203.800	12-1986
DUCATI	F1	88x61,5x2 748,1	65,33-9250	5,71-7250	12,264	174,760	13,627	163,640	38,88	214,6	15,5	168	10.983.000	1-1986

*Prezzi F.F. IVA compresa