

IN GRANDE FORMA

La più venduta delle crossover della Casa bolognese alla prova di affidabilità più dura: 50.000 km percorsi in soli otto mesi, da marzo a novembre 2019.

La Multistrada si è mostrata senza veli e senza peccati. Numero uno della maratona il motore: dall'inizio alla fine del viaggio ha guadagnato oltre 4 CV, non ha consumato olio e, smontato, l'abbiamo trovato in ottima salute.

Un radiatore bucato e un tentativo di furto non l'hanno fermata





NEI SEGRETI DELLA MECCANICA

Eccola qui, completamente smontata, la protagonista del nostro sesto Long Test: prima di lei, in ordine di tempo, Yamaha Tracer 900, Honda Africa Twin 1000, BMW R 1200 RT, Suzuki V-Strom 1000 XT e Kawasaki Versys 650.

I PROTAGONISTI



Il nostro "culo di pietra" Fabio Manenti ha portato la Multistrada ad esplorare gran parte dell'Europa. Una veloce cavalcata che non ha avuto particolari stop se non le doverose soste per i tagliandi tecnici, per godere di tortuose strade e... fermate per il buon cibo



SU E GIÙ PER I PASSI

1 e 2. Fabio e sua moglie Paola si sono sciroppati questi 50.000 km andando alla ricerca, in special modo, di itinerari di montagna.

3. La galleria alta e stretta che conduce alla cava di marmo di Henraux, vicino a Isola Santa, in Garfagnana.

4. I prosciutti sono, rigorosamente, di Sauris, una pausa più che opportuna. I nostri viaggiatori si trovano su **Facebook all'indirizzo "Fabio E Paola Manenti"** dove mostrano, tutto in tempo reale, i loro viaggi su due ruote.

Rispetto alla versione standard, la "nostra" Multistrada è stata equipaggiata con valigie laterali (730 euro), top case (488), cavalletto centrale (228) e sella comfort (228) più alta di 20 mm nei confronti di quella di serie.



1

2



3

PER SERVIRE E PROTEGGERE

Il nostro tester di lungo corso ha avuto come inseparabili "compagni di viaggio" l'abbigliamento di Alpinestars e il casco Arai. Siamo davvero al massimo in fatto di sicurezza e protezione. **2 e 3.** Alpinestars ci ha fornito pure l'airbag Tech-Air Street, il primo al mondo di questo tipo a non essere connesso al mezzo che si sta guidando. L'airbag è contenuto insieme ai vari sistemi di attivazione, gonfiaggio e controllo, in un gilet che va abbinato a una giacca compatibile. **1.** Il Tour-X4 di Arai è un casco destinato alle crossover come la Multistrada perché adatto anche al fuoristrada. In alto, il nostro Manenti sullo sterrato che porta alle grotte delle Trabacche nella campagna di Ragusa, in Sicilia.

DATI TECNICI

MOTORE bicilindrico a L, 4T, alesaggio per corsa 94x67,5 mm, cilindrata 937 cc, rapporto di compressione 12,6:1, distribuzione desmodromica a doppio albero a camme in testa, potenza max 113 CV (83,1 kW) a 9.000 giri/min, coppia max 9,8 kgm (96 Nm) a 7.750 giri/min.

ALIMENTAZIONE iniezione elettronica Bosch, corpi farfallati ride-by-wire di diametro 53 mm; capacità serbatoio carburante 20 litri.

TRASMISSIONE primaria a ingranaggi a denti dritti, rapporto 1,84; finale a catena, rapporto 2,86 (corona 43, pignone 15). Cambio a 6 marce, valori rapporti: 2,466 prima, 1,764 seconda, 1,4 terza, 1,181 quarta, 1,043 quinta, 0,958 sesta.

FRIZIONE multidisco in bagno d'olio, antisaltellamento.

TELAIO traliccio di tubi d'acciaio, piastre laterali in alluminio e motore portante. Inclinazione canotto di sterzo 25°; avancorsa 106 mm.

SOSPENSIONI ant. forcella con steli da 48 mm, tutta regolabile, escursione 170 mm; post. ammortizzatore, tutto regolabile, escursione ruota 170 mm.

RUOTE cerchi in alluminio, anteriore 3,0"x19", posteriore 4,5" x17"; pneumatici Pirelli Scorpion Trail II, 120/70 - 170/60.

FRENI ant. doppio disco flottante da 320 mm con pinze ad attacco radiale Brembo monoblocco a 4 pistoncini; post. disco da 265 mm con pinza flottante Brembo a due pistoncini. ABS Cornering Bosch.

DIMENSIONI (IN MM) E PESO lunghezza 2.280, interasse 1.594, larghezza 1.000, altezza massima (1.483-1.511), altezza manubrio 1.177, altezza sella 840, altezza pedane 364, altezza minima da terra 188; peso in ordine di marcia 227 kg.

COLORI unico, rosso Ducati con cerchi Glossy Black.

PREZZO 14.740 chiavi in mano

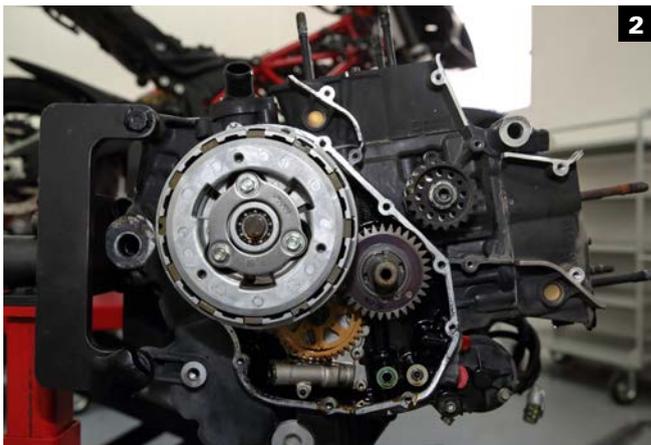
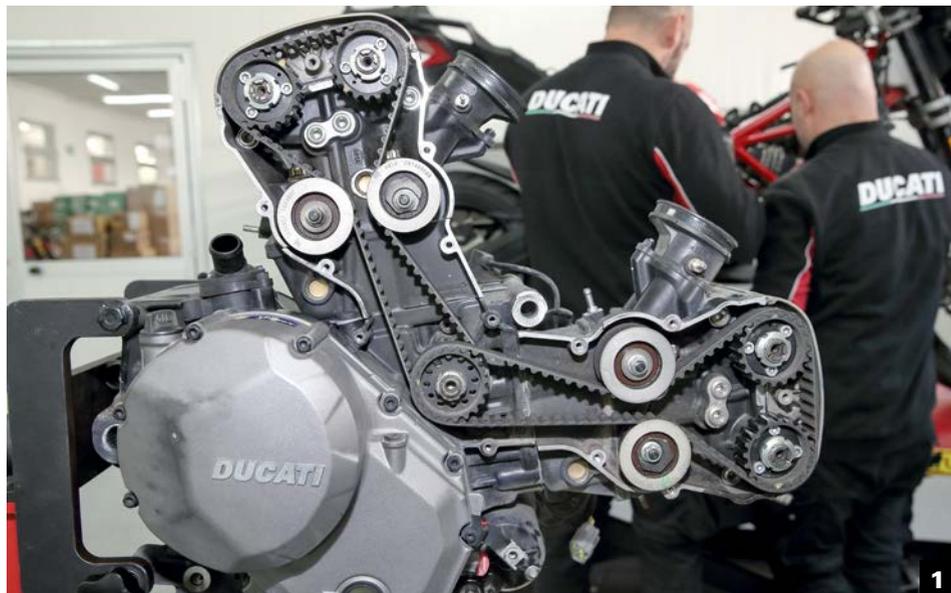
IL MOTORE FATTO A PEZZI



Senza dubbio, il motore della Multistrada è il propulsore più "in forma" tra tutti quelli smontati nei precedenti Long Test. Tutti i vari organi interni sono stati trovati in grande efficienza e abbiamo riscontrato usure minime. La conferma di questo stato di salute meccanica è il record di potenza e coppia massima ottenuto alla fine del nostro test

PRESTO E BENE

Sopra, Leo Serafino, uno dei tecnici del Service di Ducati, rimuove il radiatore. Questa struttura, guidata da Francesco Penazzo, è interna alla fabbrica bolognese. Oltre a servire da "scuola" per l'istruzione e l'aggiornamento professionale dei meccanici delle concessionarie, il Service gestisce i rapporti con i clienti del Marchio bolognese. La "nostra" Multistrada è stata rapidamente ridotta ai minimi termini: nel giro di un'ora il motore era "libero". **1.** Il bicilindrico serve anche da struttura portante per la parte anteriore del telaio. La copertura in plastica delle cinghie della distribuzione è costruita in tre pezzi per facilitare l'ispezione e il cambio delle stesse cinghie. **2 e 3.** Ecco quello che si vede una volta tolti i coperchi della frizione (a sinistra) e dell'alternatore. Non abbiamo trovato residui o sedimenti all'interno dei carter.





5 POCHI RESIDUI

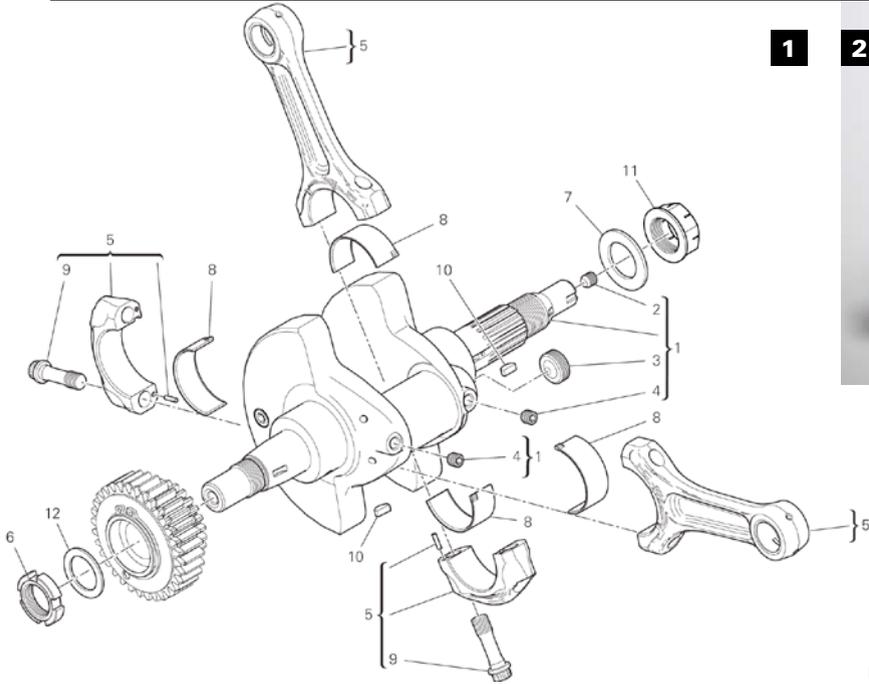
1, 2, 3 e 4. Ecco come appaiono le teste e i pistoni. Davvero minime le tracce di combustione, specialmente per quanto riguarda il cilindro verticale. La ridotta traccia di residui carboniosi deriva dal continuo lavoro di studio sia delle camere di combustione sia del profilo delle fasce, dalle corrette tolleranze tra pistone e cilindro oltre che dal materiale dei guidavalvole. Tutto questo è confermato pure da un consumo praticamente uguale a zero del lubrificante, che non è mai stato aggiunto tra un tagliando e l'altro.

GRAFFI INNOCUI

5. Questo è l'interno del cilindro verticale che presenta solo piccoli graffi che non hanno influito sulle prestazioni. Il meglio in fatto di potenza e coppia massima questo motore lo ha fornito proprio alla soglia dei 50.000 km. 6. Lo stato delle valvole con tracce di incombusti, anche in questo caso, nella norma.



IL MOTORE FATTO A PEZZI



COSTRUITO PER DURARE

1 e 2. Nel disegno e dal vero, l'imbiellaggio del motore Testastretta. Sulle sue spalle le lavorazioni per equilibrarlo. Anche in questo caso nulla da rimarcare, se non il fatto che siamo davanti a dei pezzi assolutamente in salute. **3 e 4.** I cuscinetti lisci (le "bronzine") delle bielle e dell'albero motore sono in gran forma per il chilometraggio trascorso.

5. Un momento delle misurazioni dei cuscinetti lisci eseguite, sotto il nostro controllo, dal tecnico Roberto Colombarini in forze al reparto sviluppo motori.



3

4

5

6 FRIZIONE ROBUSTA

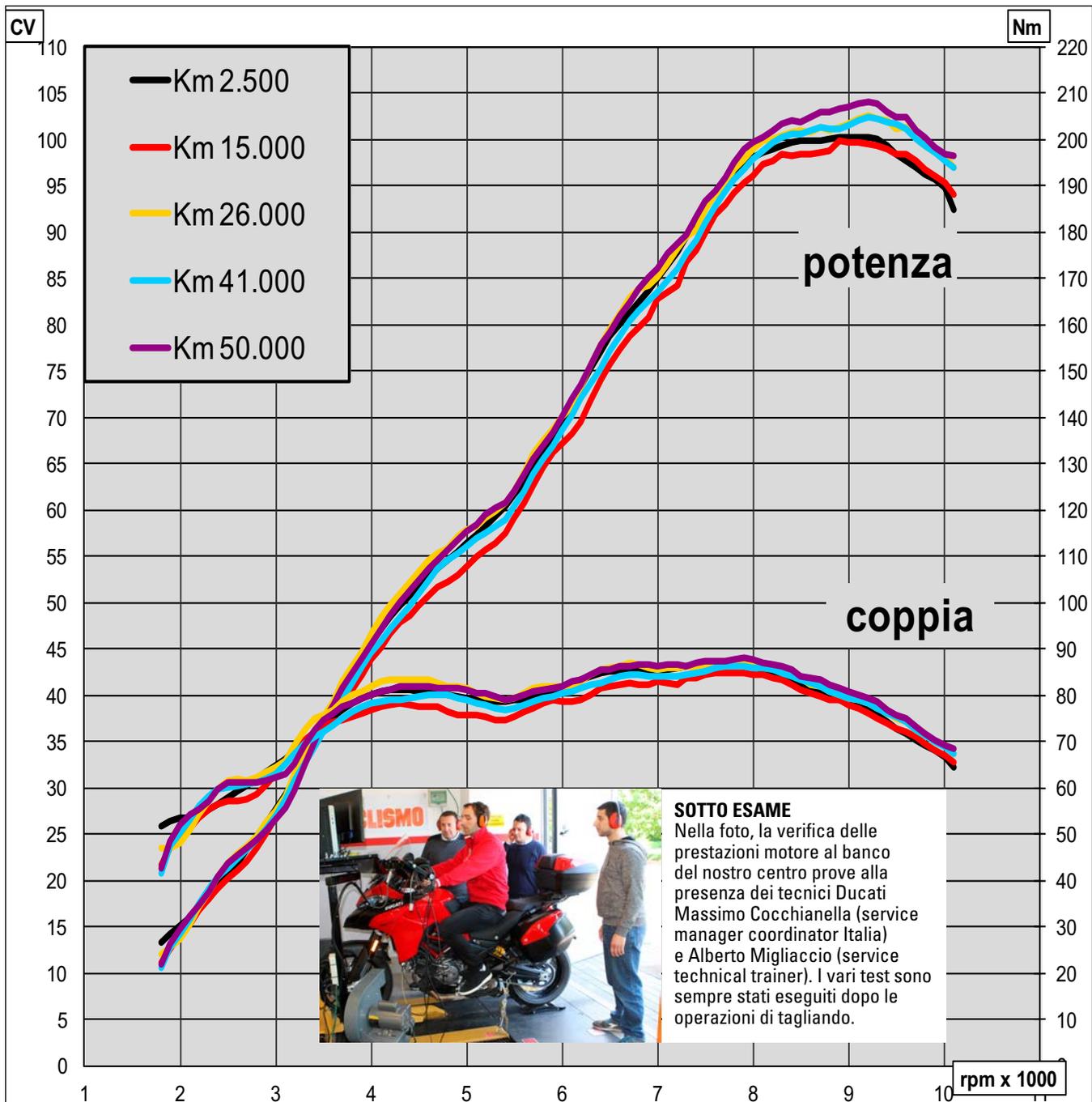
6. In perfette condizioni il gruppo del cambio sia per gli ingranaggi sia per la minima usura delle forchette.

7 e 8. La frizione è stata trovata a punto con un minimo consumo dei dischi mentre sono ottime le condizioni della campana e del mozzetto interno: è la prima volta, tra i motori "aperti" nei vari Long Test, che non troviamo su questi componenti segni di usura o addirittura incavi che impediscono il corretto scorrimento dei dischi.



7

8



SOTTO ESAME

Nella foto, la verifica delle prestazioni motore al banco del nostro centro prove alla presenza dei tecnici Ducati Massimo Cocchianella (service manager coordinator Italia) e Alberto Migliaccio (service technical trainer). I vari test sono sempre stati eseguiti dopo le operazioni di tagliando.

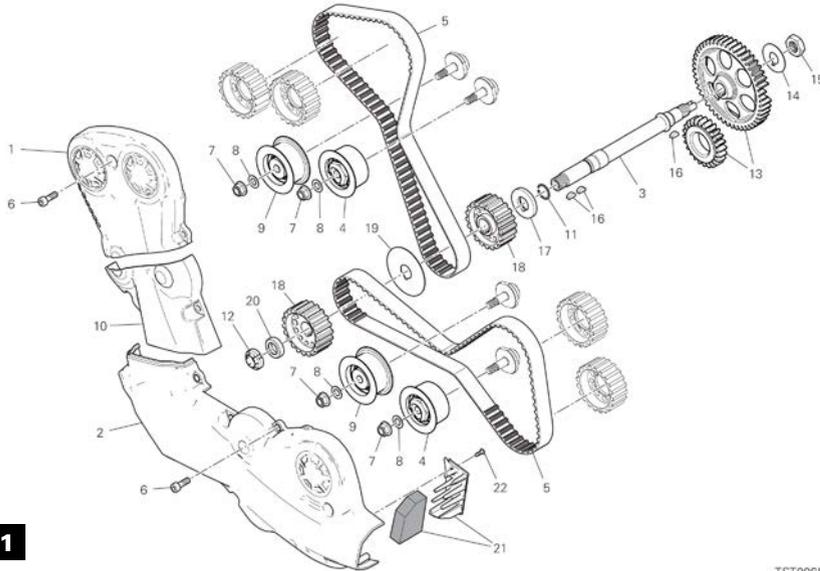
IL CONFRONTO AL BANCO PROVA DINAMOMETRICO

LE PRESTAZIONI DEL MOTORE: IL MASSIMO ALLA FINE

GIRI/MIN	2.000	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000	9.000	10.000
Potenza CV a 2.500 km	15,20	27,64	45,63	56,40	69,45	84,92	97,98	100,16	94,82
Potenza CV a 15.000 km	13,97	26,81	43,79	53,90	67,12	82,75	96,09	99,63	95,38
Potenza CV a 26.000 km	13,71	27,46	46,57	57,87	69,97	85,18	98,97	101,68	98,21
Potenza CV a 41.000 km	14,25	26,94	44,50	56,08	68,52	83,58	97,92	101,57	97,76
Potenza CV a 50.000 km	14,84	26,49	45,56	57,72	70,01	86,05	99,71	103,49	98,47

Il bicilindrico ha aumentato progressivamente la potenza sino a raggiungere il massimo a 50.000 km, segno di un motore in ottima forma anche alla fine del test.

IL MOTORE FATTO A PEZZI



IL DESMO DELL'INGEGNERE

1. Gli assi a camme sono mossi da cinghie dentate (altra idea di Tagliani, realizzata per il motore della Pantah 500 del 1979). Sono più silenziose di altri dispositivi di comando come le catene e gli ingranaggi. Sono state sostituite al secondo tagliando.

2. Questo è il cuore Ducati: la distribuzione desmodromica inventata dall'ingegner Fabio Tagliani e adottata per la prima volta sulla 125 GP del 1956. Il comando a 4 valvole deriva da un progetto dell'ingegner Bordi del 1987

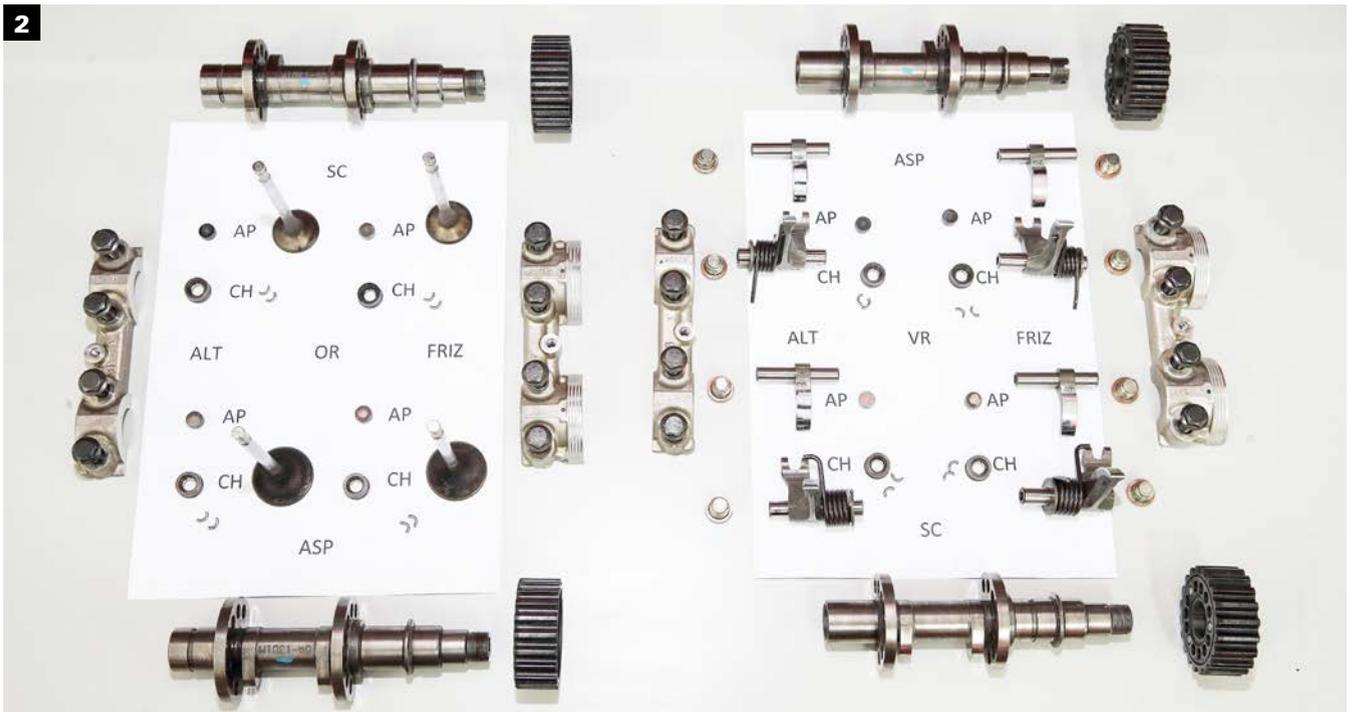
3. Il nostro Riccardi (a sinistra) con l'ingegner Vincenzo De Silvio, nuovo direttore Ricerca e Sviluppo. Da 31 anni in Ducati, un trascorso nel reparto corse, a lui si devono i motori delle 1098 e delle Multistrada.

4 e 5. Il razionale sfruttamento dello spazio con gli assi a camme in evidenza. Al controllo programmato i giochi di funzionamento sono stati riscontrati nella norma. Questi due minuscoli semi-anelli in acciaio bloccano le valvole in posizione.

1

2

TST00657



4



5



LUBRIFICANTE

Pochissimi i segni rossi nel lubrificante prelevato a ogni tagliando e analizzato dal laboratorio Mecoil di Firenze. Nella prima fase d'uso si è vista una quantità di metalli (ferro e alluminio) vicina ai valori di soglia, un dato compatibile con il periodo di rodaggio. Nelle analisi successive l'olio ha dimezzato il numero dei metalli in circolo, rientrando nella norma



NESSUN RABBOCCO

1. La pompa dell'olio trocoidale (riscontrata in ottime condizioni) e il suo ingranaggio in plastica mosso dall'albero motore. 2. Il prelievo lubrificante per il laboratorio Mecoil. Non abbiamo aggiunto anche la minima quantità d'olio per tutti i 50.000 km. In tutti gli altri Long Test, con l'eccezione di quello della Yamaha Tracer 900, abbiamo dovuto periodicamente ripristinare il livello del lubrificante. Sotto, la tabella riepilogativa dei vari prelievi del lubrificante. Il decremento della viscosità è compatibile con l'elevato chilometraggio sostenuto tra un cambio e l'altro.

IL CHECK-UP DELL'OLIO TUTTO A POSTO, O QUASI

		Valori di soglia	15.000	26.000	41.000	50.000
ELEMENTI METALLICI DA USURA	Ferro ppm	60	74	37	31	35
	Cromo ppm	3	1	<1	<1	<1
	Nichel ppm	3	2	<1	<1	3
	Manganese ppm	3	<1	<1	<1	<1
	Alluminio ppm	60	58	49	38	27
	Piombo ppm	10	4	<1	2	2
	Rame ppm	15	7	4	3	2
	Stagno ppm	5	<1	<1	<1	<1
	Argento ppm	3	<1	<1	<1	<1
	Titanio ppm	4	<1	<1	<1	<1
ELEMENTI CONTAMINANTI	Silicio ppm	40	45	18	27	20
	Sodio ppm	15	8	7	8	7
	Potassio ppm	5	3	1	<1	2
	Vanadio ppm	3	<1	<1	<1	<1
ELEMENTI ADDITIVI	Calcio ppm		1.936	2.224	2.258	2.054
	Magnesio ppm		8	10	11	6
	Fosforo ppm		687	698	830	713
	Zinco ppm		818	928	949	797
	Bario ppm		<5	<5	<5	<5
	Boro ppm		39	46	45	64
	Molibdeno ppm		113	140	153	122
PARAMETRI CHIMICI	Ossidazione Abs/cm		13,7	13,8	14	12,6
	Nitrazione Abs/cm		8,8	9,4	10	10
	Solfatazione Abs/cm		17,6	17,2	17,5	16,5
	Glicole %	0,1	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1
	Acqua %	0,2	<0,1	0,1	<0,1	0,2
VISCOSITÀ	Viscosità a 40°C cSt	112-152	86,4	92,6	90,3	84,8
	Combustibile volatile %	6	3,7	4,2	4,7	5,7

GOMME

La gomma **Pirelli Scorpion Trail II** è montata di primo equipaggiamento sulla Multistrada. Ha dimostrato di avere un'ottima rendimento sull'asciutto e restituito elevata sicurezza in condizioni di scarsa aderenza



15.000 KM SULLE SPALLE. E NON SENTIRLI

Sopra, i 3 treni di pneumatici cambiati a 15.000, 26.000 e 41.000 km. Il quarto era montato ancora sulla moto e con questo set di gomme abbiamo percorso i 9.000 km che restavano per arrivare al traguardo dei 50.000.

1 e 2. Il profilo delle Scorpion Trail II da nuove e dopo 15.000 km: come si vede tendono a "scalettare" nella parte esterna, ma non abbiamo avuto problemi in fatto di tenuta di strada anche a questo chilometraggio limite.

3. Il montaggio degli pneumatici è stato fatto direttamente dal Service dell'azienda bolognese. A ricambio Ducati il prezzo di un set è di 357 euro, importo che comprende il costo del montaggio sui cerchi.

CONSUMO E RESA CHILOMETRICA

PNEUMATICO LONGEVO E VINCENTE

(km progressivi sul kontakm)	prima coppia (15.000 km)			seconda coppia (26.000 km)		terza coppia (41.000 km)		quarta coppia (50.000 km)	
	spessore battistrada gomma nuova	spessore battistrada dopo 15.000 km	resa per ogni mm consumato	spessore battistrada dopo 11.000 km	resa per ogni mm consumato	spessore battistrada dopo 15.000 km	resa per ogni mm consumato	spessore battistrada dopo 9.000 km	resa per ogni mm consumato
Anteriore	4,3 mm	2,8 mm	10.000 km	3,1 mm	9.166 km	2,8 mm	10.000 km	3,4 mm	10.000 km
Posteriore	8,5 mm	1,3 mm	2.083 km	4,4 mm	2.682 km	2,8 mm	2.631 km	4,4 mm	2.195 km

Nella tabella qui sopra i chilometri percorsi per ogni coppia di pneumatici usati: due set di gomme sono arrivati al limite di 15.000 km, gli altri due a 11.000 e 9.000 km; la loro diversa percorrenza è stata determinata non tanto da un consumo eccessivo, ma da un tagliando anticipato (a 26.000 km) e dalla naturale scadenza dei 50.000 km. Ricordiamo che gli pneumatici Pirelli Scorpion Trail II hanno vinto la nostra comparativa (pubblicata su *Motociclismo* 10-2018) destinata alle gomme della categoria crossover.

FRENI

Un set di pastiglie posteriori un poco "morbido", un disco pure "antifurto" e due pistoncini che spingono troppo. Ma l'efficacia della frenata combinata è sempre stata garantita dal rendimento del connubio Brembo-Bosch



TROPPIA PRESSIONE A DESTRA

1. Abbiamo cambiato le pastiglie posteriori a 20.000 km, ben prima di quelle anteriori durate sino a 26.000 km. Con il secondo set di pastiglie posteriori siamo arrivati alla fine dei 50.000 km con quasi il doppio del materiale di attrito. È un chilometraggio comunque nella norma: in altri Long Test si è avuto un consumo ben superiore, come sulla BMW RT dove sono resiste solo 10.000 km. **2 e 3.** Sulla Multi abbiamo dovuto cambiare a 21.500 km il disco anteriore di destra perché si è storta la flangia di attacco al mozzo a causa di un tentativo di furto. Il bloccadisco ha fatto il suo dovere e la Multi è rimasta ancora "nostra", e pure l'articolata flangia in lega leggera che rende il disco flottante non si è spezzata, ma ne ha sofferto. **4.** C'è da segnalare una superiore usura della pastiglia esterna, rispetto a quella interna, della pinza anteriore destra. Non c'è connessione con il danno dovuto al furto perché il fenomeno si è registrato sin dall'inizio del test. Probabilmente, si deve ai pistoncini che lavorano su quel lato della pinza radiale: non arretrano prontamente in sede al termine della pressione della leva al manubrio e continuano a premere (seppure di poco) sulla pastiglia.

TRASMISSIONE FINALE

Due catene per coprire 50.000 km sono un risultato nella norma dei nostri Long Test, ma entrambe avrebbero potuto fare complessivamente più strada



DUE PER TUTTO IL VIAGGIO

1 e 2. A 26.000 km abbiamo sostituito la trasmissione finale originale. È stata una mossa preventiva dovendo affrontare l'incognita di un lungo viaggio in giro per l'Europa. In effetti non era ancora il momento di cambiare la catena (una DID 525 HV3) anche se due o tre maglie davano segni di un principio di bloccaggio; per quanto riguarda l'allungamento eravamo ben entro i limiti. **3.** Le condizioni di pignone e corona erano buone. Il secondo kit di trasmissione, sempre un ricambio originale Ducati, è arrivato sino alla fine del test (24.000 km) ed era ancora "in forma". Con una strumentazione si è potuto monitorare, per quanto riguarda il solo allungamento, la sua efficienza, e si è riscontrato un residuo di "vita" prossimo all'80%. A ricambio l'intero kit catena, corona e pignone costa 232 euro.

I SEGNI DELL'ETÀ



▲ La bulloneria, i vari componenti in acciaio e in lega leggera non hanno ossidazione. Ad eccezione del carter destro zona coperchio frizione, deteriorato dal contatto con lo stivale, la vernice di carrozzeria, motore e telaio è in ottimo stato

▼ Qualche incertezza al minimo per il motore (solo alla fine del test), una serratura che salta e gommini delle pedane che si staccano



PUNTI DA MIGLIORARE

Se il motore della Multistrada non ha dato mai segni di "stonature" sia nell'uso sia, come abbiamo visto nelle pagine precedenti, nelle sue condizioni di salute, qualche piccola eccezione nel quadro davvero più che buono del Long Test della poliedrica moto di Borgo Panigale viene dalla verniciatura del carter frizione (1) che si è presto consumata a contatto con lo stivale destro, sia nei gommini di rivestimento delle pedane (2) che sono inseriti a pressione sulle staffe e si sfilano presto: ne abbiamo persi quattro. Le borse laterali in plastica sono agevoli da mettere e togliere, oltre che assolutamente impermeabili, ma alla fine del test si è sfilata la serratura (3) di quella di sinistra. Verso il termine della nostra maratona il motore ha manifestato occasionalmente qualche incertezza procedendo in città ai regimi minimi: un piccolo residuo carbonioso sulla circonferenza esterna delle valvole a farfalla di uno dei corpi di alimentazione (4) impediva la corretta chiusura delle stessa farfalla. Nessun problema di erogazione aprendo di più l'acceleratore.

USURA MOTO E COMPONENTI IL TRAGUARDO FINALE

	2.500 KM	15.000 KM	26.000 KM	41.000 KM	50.000 KM
Potenza max CV-giri/min alla ruota	100,28 - 9.200	99,95 - 8.900	102,60 - 9.200	102,37 - 9.200	104,05 - 9.200
Coppia max Nm-giri/min alla ruota	86,98 - 7.750	84,97 - 7.7500	87,25 - 7.750	86,22 - 7.800	88,01 - 7.900
Usura pastiglie pinza ant dx (lato int.-est.)	0,3 mm - 0,7 mm	1,3 mm - 1,8 mm	1,5 mm - 1,9 mm	0,8 mm - 1,1 mm	1,7 mm - 2,4 mm
Usura pastiglie pinza ant sx (lato int.-est.)	0,4 mm - 0,4 mm	1,3 mm - 1,3 mm	1,6 mm - 1,8 mm	0,9 mm - 0,8 mm	2,1 mm - 1,8 mm
Usura pastiglie post (lato int. - est.)	0,2 mm - 0,6 mm	1,7 mm - 2,0 mm	0,8 mm - 0,6 mm	0,3 mm - 0,7 mm	1,5 mm - 1,8 mm
Usura dischi anteriori dx - sx	0 mm - 0 mm	0,2 mm - 0,2 mm	0,2 mm - 0,2 mm	0,2 mm - 0,3 mm	0,2 mm - 0,3 mm
Usura disco posteriore	0 mm	0,2 mm	0,2 mm	0,3 mm	0,4 mm
Rabbocco olio motore	No	No	No	No	No
Rabbocco refrigerante	No	No	No	No	No
Rabbocco liquido freni	No	No	No	No	No
Registrazione catena di trasmissione	No	Si alla 4° tacca	Si alla 4° tacca	Si alla 4° tacca	No

COSTI GENERALI: 8.446 EURO

COSTO CHILOMETRICO: 0,17 EURO

Tagliandi: 1.457 euro, di cui 730 per la manodopera (al costo medio di 63,4 euro ora) e 727 per il materiale sostituito.

Carburante: 4.053 euro (media consumi 18,5 km/l, 2.702 litri per 1,5 euro al litro, prezzo medio stimato in Italia).

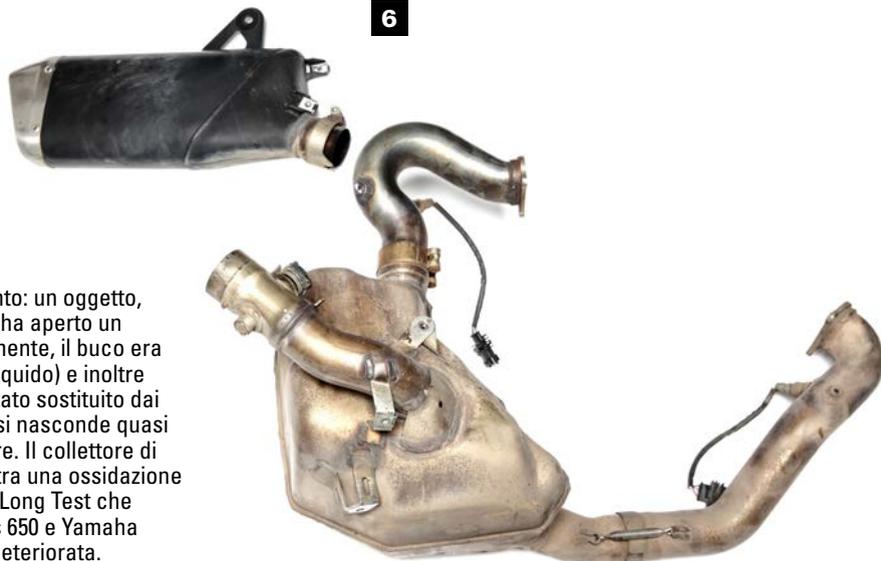
Pneumatici: 1.072 euro complessivi a ricambio Ducati per 3 treni di Pirelli Scorpion Trail II. **Ricambi:** pastiglie freno 360 euro (coppia ant. e due set post), kit trasmissione finale 295 euro (compreso un'ora di manodopera), disco freno anteriore destro 268 euro, rivestimento pedane 14 euro, radiatore di raffreddamento con ventole 927 euro.



5

UN BUCO DI TROPPO E UN CUORE PULITO

5. A 39.483 km si è bucato il radiatore del raffreddamento: un oggetto, probabilmente un sasso sparato dalla ruota anteriore, ha aperto un foro in uno dei canali dove scorre il liquido. Fortunatamente, il buco era di diametro ridotto (si è persa una quantità minima di liquido) e inoltre eravamo vicini alla nostra sede. Successivamente è stato sostituito dai tecnici di Ducati. 6. Il complesso di scarico "a cuore" si nasconde quasi alla vista occupando la zona posteriore dietro al motore. Il collettore di scarico anteriore, quello esposto alle intemperie, mostra una ossidazione superficiale minore di altri esempi visti nei precedenti Long Test che hanno riguardato Honda Africa Twin, Kawasaki Versys 650 e Yamaha Tracer 900. Anche la vernice del silenziatore non si è deteriorata.



6

TUTTI I TAGLIANDI

1.000 KM



15.000 KM



26.000 KM



41.000 KM



SUPER SERVICE

Tutte le operazioni di manutenzione sono state fatte direttamente nel Service di Ducati interno all'azienda ed eseguite dai tecnici della Casa bolognese, scrupolosamente seguiti dagli uomini del nostro centro prove oltre che dai redattori di *Motociclismo*. È stata anche l'occasione di apprezzare la costante attenzione al miglioramento della qualità delle moto che escono dalla fabbrica di Borgo Panigale. L'aver portato la frequenza dei tagliandi a un chilometraggio di 15.000 km (e ora pure la garanzia raddoppiata a 4 anni di vita e chilometraggio illimitato per la famiglia delle Multistrada) è sicuramente indice di grande fiducia nel proprio prodotto. Il costo dei tagliandi della Multi è stato di 1.457 euro, importo che comprende 11,5 ore di lavoro totali, 13,6 litri di lubrificante, 4 filtri olio, 1 filtro aria, due cinghie di distribuzione, due candele di accensione, 2,4 litri di liquido di raffreddamento, 1,38 litri di olio per forcella. Il tagliando più oneroso è stato quello dei 30.000 km (che abbiamo anticipato a 26.000 km solo per motivi logistici e di conseguenza anche quello dei 45.000 km è stato fatto a 41.000 per rispettare la scadenza di 15.000 km) dove è previsto, oltre al cambio dell'olio e del relativo filtro, pure controllo gioco valvole della distribuzione, pulizia filtro interno dell'olio motore, sostituzione delle cinghie di distribuzione, nuove candele e filtro aria.

