

Che sballo IL BUGGY HARD TRACK

È prodotto in Cina e modificato sulle specifiche dell'importatore italiano. Motore da auto e mobilità da vero off road: il divertimento è assicurato

Se lo considerate poco più di un giocattolo vi sbagliate di grosso. Il Kiff 800 non è certo un fuoristrada tradizionale, non è un veicolo derivato da un quad e non è neppure un buggy come lo si intendeva una volta. Il Kiff 800 viene prodotto in Cina e nasce come veicolo fuoristrada da uno specifico progetto. E bisogna ammetterlo, al di là dello scetticismo iniziale, chi lo ha provato ne è rimasto entusiasta. Anzitutto Kiff 800 non è un giocattolo per bambini viziati - grandi o piccoli visto che si può guidare a 16 anni - ma un autentico veicolo omologato quadriciclo con misure piuttosto

importanti. Infatti è lungo 3 metri e 13 centimetri e largo 1,57, quanto basta per trasportare comodamente due persone adulte. E poi il motore è il Chery 3 cilindri a benzina di 800 cc, con distribuzione a 4 valvole per cilindro, che sviluppa 53 CV a 6000 giri/min in versione libera da off-road, e limitato a 20 CV a 5500 giri/min. in quella omologata quadriciclo stradale.

Questo motore è stato prodotto in 6 milioni di unità per gli impieghi più diversi, dalla autotrazione al lavoro agricolo, e questa è la migliore garanzia di affidabilità. Il cambio, inoltre, è un vero gruppo a 4 marce sincronizza-

te e retromarcia, per garantire prestazioni da autentica automobile.

La struttura è composta da un telaio longitudinale a longheroni con carrozzeria in metallo, mentre in plastica sono i soli parafranghi neri, antiurto e facilmente smontabili in caso di rottura. Le sospensioni sono a 4 ruote indipendenti con quadrilateri sovrapposti, dotate di ammortizzatore con molla coassiale progressiva e taratura regolabile. L'impianto frenante è ben dimensionato, perché si avvale di freni a disco sulle quattro ruote e tubazioni di tipo aeronautico per resistere ai peggiori maltrattamenti. A proposito di ►



SPORTIVO E AUTENTICO OFF-ROAD

Nella foto grande, il Kiff 800 ha un assetto adatto anche allo sterrato veloce. Qui sopra. Il verricello elettrico fa parte della dotazione di serie ed è montato all'interno di un piccolo bull-bar. I parafanghi sono in plastica facilmente sostituibili. La carrozzeria è invece in metallo. I terminali di scarico sono due ed escono a lato del motore, in posizione rialzata.



La tecnica

CORPO VETTURA Carrozzeria tipo spyder in acciaio, telaio in acciaio separato a longheroni e traverse, 2 posti.

MOTORE Posteriore trasversale, quattrottempi benzina; tre cilindri in linea; cilindrata 800 cc; versione stradale omologata: potenza max 20 CV a 5500 giri/min.; versione off-road 53 CV a 6000 giri/min.; distribuzione a 12 valvole; iniezione elettronica.

TRASMISSIONE Trazione posteriore. Cambio a 4 marce + RM.

SOSPENSIONI Anteriori e posteriori a ruote indipendenti con doppi bracci

oscillanti sovrapposti, ammortizzatori idraulici telescopici, molle elicoidali a passo variabile con taratura regolabile in relazione alle esigenze dell'utente.

FRENI Anteriori e posteriori a disco.

DIMENSIONI E PESO Lunghezza/larghezza/altezza [mm] 3130/1575/1565; cerchi in lega leggera 14", pneumatici 27x8-14 anteriori, 27x11-14 posteriori; peso a vuoto 530 kg; peso massimo ammesso 799 kg.

PRESTAZIONI Versione stradale 20 CV: circa 90 km/h; versione off-road 53 CV: oltre 120 km/h.

TEST KIFF 800 SPECIAL

maltrattamenti, l'importatore italiano Autoespert ha sottoposto il Kiff alle prove più gravose e prolungate. Solo dopo averne verificata l'affidabilità ha deciso di importarlo nel nostro paese, chiedendo alcune modifiche agli attacchi delle sospensioni che sono state accolte dalla casa produttrice.

La dotazione di serie comprende i cerchi in lega leggera col diametro di 14 pollici che montano pneumatici fortemente tassellati: davanti misurano 27x8-14 e dietro hanno una dimensio-

ne 27x11-14 leggermente maggiore. Ma ancor più stupisce scoprire che il verricello elettrico a 12 Volt da 3000 Lbs è anch'esso di serie!

La meccanica appare dunque ben dimensionata e il motore è decisamente generoso per un veicolo che pesa solo 530 kg, a vuoto, e questa è la cosa certamente più importante. Ma il Kiff 800 è anche bello da vedere, con una carrozzeria che richiama nella calandra e nel frontale la più classica delle fuoristrada. Mancano le porte di accesso

ma salire a bordo è facile, aiutandosi con la grossa pedana antisdrucchiolo ricavata nella fiancata. L'abitacolo non è così spartano come si sarebbe portati a credere. I sedili sono anatomici, trattengono bene il corpo e sono anche comodi. Sopra la testa c'è un roll-bar rivestito di materiale plastico mentre le mani impugnano un volante sportivo bicolore.

La plancia è sormontata da quattro strumenti circolari e la dotazione di serie comprende la radio MP3, gli





BADA ALLA FUNZIONALITÀ
 Qui accanto, le sospensioni a quattro ruote indipendenti hanno gli ammortizzatori di tipo motociclistico, con la ghiera per regolare facilmente il precarico della molla. Gli attacchi dei bracci delle sospensioni al telaio sono dotati di ingrassatore. Sotto, i due ganci di manovra posteriori sono pieghevoli. Il vano della ruota di scorta può essere chiuso da un guscio in fibra di vetro con serratura e diventare un bagagliaio. Più in basso, la meccanica è protetta contro gli urti.



specchi laterali con lampeggiatore laterale, la presa accendisigari 12V, una capote di facile installazione con porte laterali. A richiesta si può avere anche l'impianto di riscaldamento. La Autoespert ha poi provveduto a disegnare e a fare realizzare in Italia un hard-top rigido chiuso con tanto di porte e un guscio posteriore dotato di serratura, da montare sul vano della ruota di scorta, per disporre di un autentico bagagliaio.

A stupire nella guida su strada sono

UNA PASSIONE ANTICA

Quella di Gian Antonio Gemmi per le gare di fuoristrada e per gli sport del motore in genere è una vecchia passione. Una passione che è diventata anche una attività commerciale e che prende il nome di Autoespert. Oltre ai sidecar Ural, la Autoespert importa il Kiff 800, che viene personalizzato con il marchio italiano. Autoespert: Via Castelleone, 61 - 26100 - Cremona. Tel. 037237324 - Fax. 037220229 <http://www.autoespert.it>, mail: info@autoespert.it



la maneggevolezza e la stabilità, che rendono il veicolo agile e per niente goffo nel traffico. Sembra di essere al volante di una vera automobile, con cambio e frizione dall'inserimento ineccepibile e con una frenata sempre pronta. L'unico neo nella guida su strada si avverte nelle manovre da fermo e nelle curve più strette, perchè le due ruote motrici posteriori sono ►

TEST KIFF 800 SPECIAL



Il Kiff è dotato di serie di capote con porte chiuse da cerniera. La capottina si mette e si toglie in pochi minuti. La strumentazione è al centro della plancia mentre il serbatoio della benzina è nel vano anteriore. Sotto, la plancia con gli altoparlanti; i sedili anatomici sono di serie.

sempre in presa senza differenziale, per avere una maggiore trazione in fuoristrada. In questo caso si avverte il battistrada che sforza sull'asfalto, ma ciò non pregiudica la maneggevolezza. In compenso, una volta lasciato l'asfalto, la trazione e la motricità risultano molto esaltate.

Il peso complessivo contenuto, il motore sull'asse posteriore e la trazione posteriore con le due ruote sempre in trazione assicurano una inaspettata

capacità di avanzare su qualsiasi terreno e anche su forti pendenze. Il motore è elastico e in prima si va praticamente ovunque superando agevolmente passaggi trialistici. I 20 CV della versione omologata sono più che sufficienti per divertirsi e arrampicare in sicurezza; certo con la versione in allestimento off road da 53 CV la musica cambia.

Il rapporto peso potenza diventa particolarmente favorevole, l'accelerazione è decisa e sullo sterrato si viaggia

forte, con un assetto che rimane inaspettatamente preciso e sincero. In sintesi il Kiff 800 è un veicolo poliedrico a cui è difficile dare una precisa identità. Sarà proprio l'utente a farlo acquistandolo come fuoristrada estremo oppure come seconda vettura.

O magari come veicolo al servizio quegli enti che abbiano bisogno di muoversi nella natura, per sorvegliare o lavorare sul territorio.

Testo e foto di Eugenio Martignola

