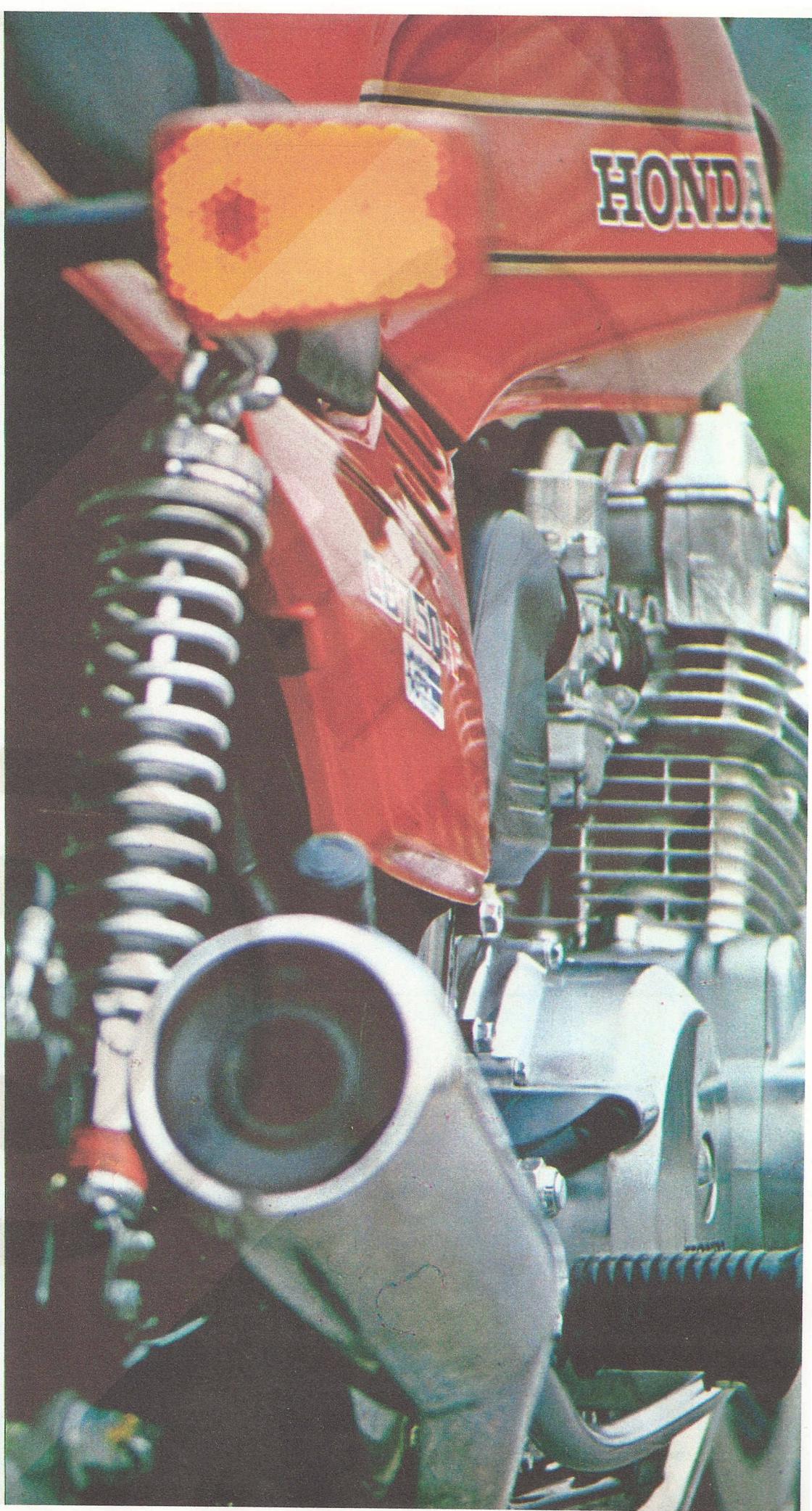


# nuova portiva de luxe a prezzo ragionevole

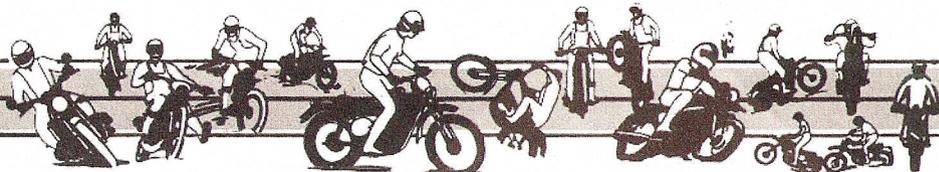
La grande casa nipponica ha recentemente affiancato alla 750 K quattro cilindri bialbero sedici valvole la versione F che costa un po' di più (pur restando abbondantemente sotto quota cinque milioni) ma offre prestazioni più brillanti ed una linea più sportiva. Inoltre consuma leggermente meno ed ha il freno posteriore a disco anziché a tamburo. Accusa tuttavia qualche vibrazione, avvertibile anche dal passeggero. Impeccabili comandi e finitura.

*La Honda CB 750 in dinamica azione e inquadrata da fermo per mettere in evidenza l'aggressivo trombone dello scarico « quattro in due ».*



# HONDA

CB  
750F



● Già nella prova del modello 750 K pubblicata sul fascicolo di agosto 1980, era apparso evidente il temperamento sportiveggiante del nuovo motore bialbero a sedici valvole.

Tuttavia l'estetica era dichiaratamente turistica, con serbatoio panciuto e profilo di coda bombato.

Per accontentare le esigenze degli utenti più sportivi, che dal loro mezzo ideale pretendono oltre l'estetica e le prestazioni anche un'agilità che raramente una 900 o 1000 possono dare, l'Honda ha quindi messo in vetrina, tra la numerosissima schiera dei suoi modelli, anche la versione sportiva della 750 K denominandola F ed ispirandola all'estetica di successo della 900, di cui ricalca sommariamente le linee.

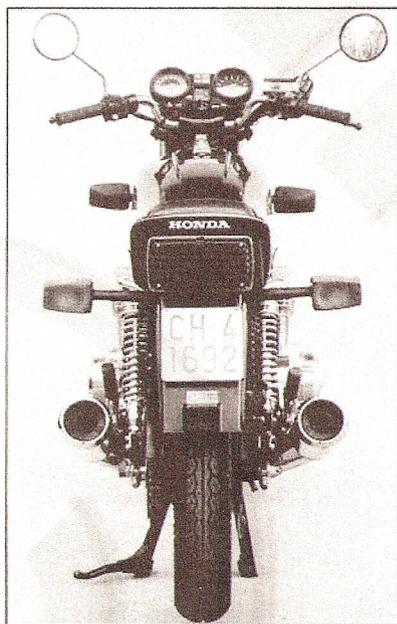
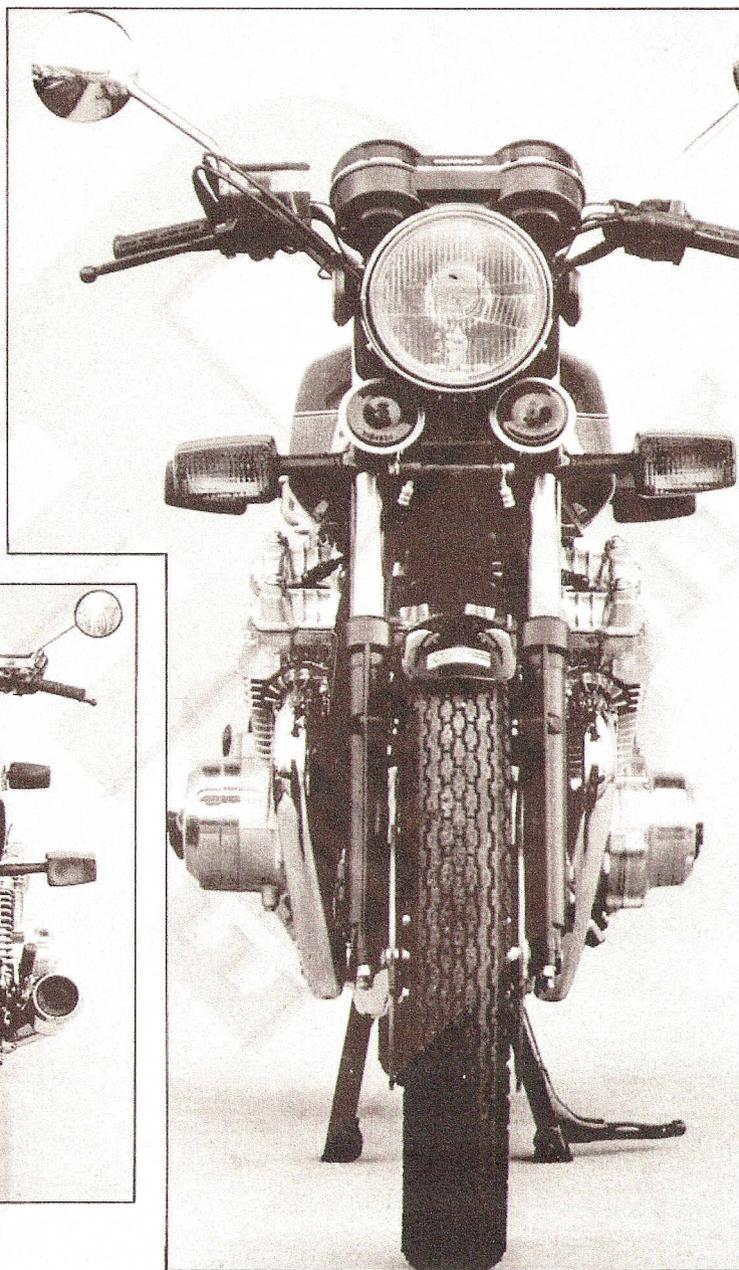
Una scelta ovvia e gradita in quanto, scorrendo i modelli delle 750 sul mercato, una quattro cilindri di prestazioni sportive e di meccanica avanzata come questa nuova F non era facilmente reperibile; una grave lacuna per una classe di cilindrata così classica per il motociclista esperto.

Ma oltre l'estetica che cosa distingue questa nuova creazione dalla versione per così dire « base »?

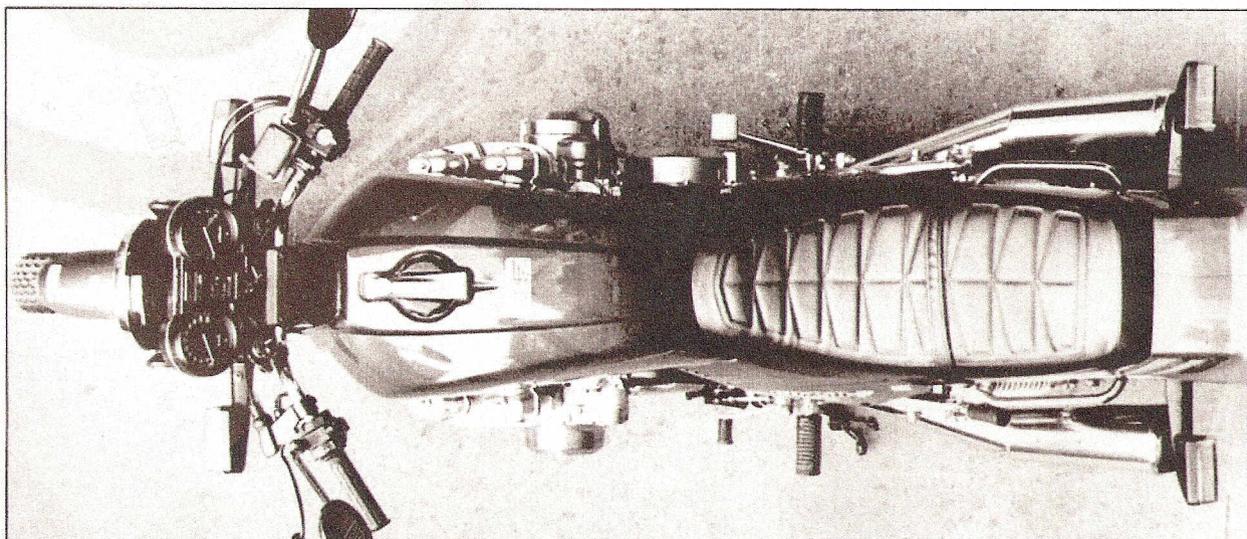
Il motore, pur appesantito di un chilo al tetto di 88 chili, offre una potenza leggermente superiore a quella del K ma una coppia leggermente inferiore (vedi tabella a pagina 105), questo nonostante l'adozione di un sistema di scarico « quattro in due » anziché « quattro in quattro ». Il peso totale è sceso di quattro chili a 232 chili, in gran parte per merito delle due marmitte in meno.

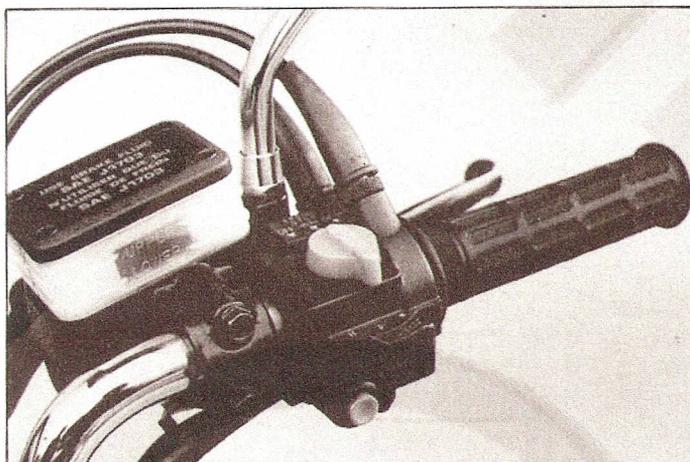
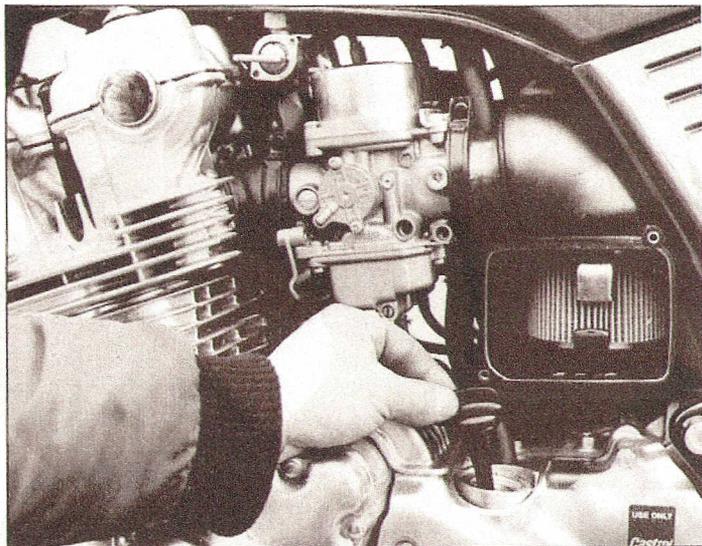
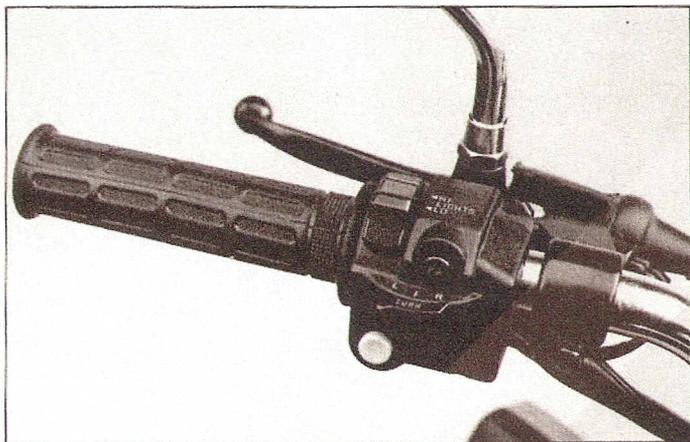
Freni e parte ciclistica hanno inve-

*Nelle sue linee essenziali la nuova Honda 750 F è quasi una copia della 900 F: unica differenza il manubrio un po' più largo. La linea filante e sportiva ci sembra una delle più riuscite in senso europeo di tutta la produzione Honda. Tutta la moto (motore, ciclistica ed accessori) godono della esperienza decennale che la Casa nipponica ha maturato in merito a queste quadricilindriche, raggiungendo livelli di finitura e funzionalità difficilmente superabili.*



*Nei fotocolori di pagina accanto ancora una inquadratura da fermo e una ripresa in movimento che evidenziano la linea della pluricilindrica giapponese e le sue possibilità di «piega»*





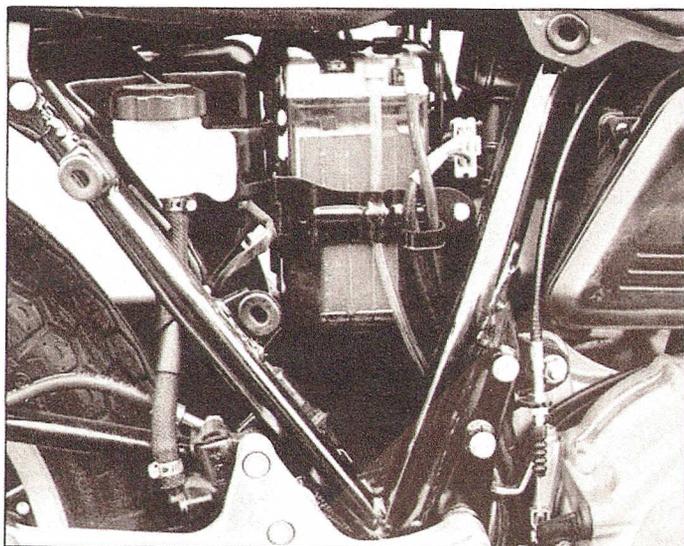
*Il tappo benzina a balonetta con serratura a ponte consente egualmente l'applicazione della borsa sul serbatoio nonostante la lieve sporgenza.*

*Come sulla 900, il comando del gas è a doppio cavo sin dalla manopola ed ha l'uscita in alto come sulle moto da fuoristrada. La Casa dichiara l'adozione di una pompa dei treni di nuovo disegno. La funzionalità e la praticità dei comandi elettrici al manubrio è impeccabile.*

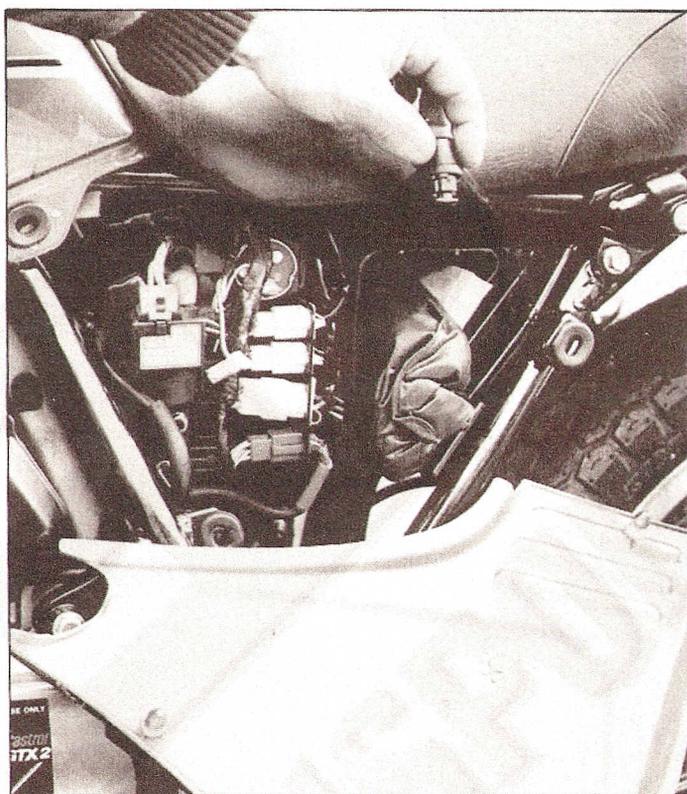


*Il dito indica il comodo tirante per lo starter di avviamento. Agevolmente raggiungibili anche i fusibili dell'impianto elettrico. Gli strumenti di bordo sono ben leggibili in ogni condizione e piuttosto precisi. Il tachimetro sovrastima del 6% la velocità reale.*





L'astina di controllo livello olio è in plastica termoresistente. Ben accessibile la cartuccia di carta del filtro aria. Quantunque la messa a punto di questo motore a sedici valvole sia laboriosa e quindi costosa, la tenuta nel tempo delle regolazioni è molto più consistente di quanto sinora offerto dai precedenti quattro cilindri Honda. La piccola manutenzione è limitata al controllo tensione catena finale, al livello olio ed alla pulizia del filtro aria. L'assenza dell'avviamento ausiliario a pedivella impone un costante controllo del livello elettrolitico della batteria che è facilmente esplorabile sotto la fiancatina destra dove si vede anche il serbatoio per il freno idraulico posteriore. La « tasca » dei ferri è invece accessibile dal fianco sinistro.



ce conosciuto modifiche più sostanziali.

Pompa e pinze del sistema frenante anteriore a doppio disco sono diverse, inoltre posteriormente il freno a tamburo è stato rimpiazzato da un sistema a disco per potenziare la frenata in velocità.

L'interasse della moto è stato allungato di un centimetro a 1520 mm, ma l'avancorsa è stata ridotta a 112 mm nel tentativo di trovare un miglior compromesso tra stabilità nel veloce e maneggevolezza. Forcella ed ammortizzatori hanno subito ritocchi per altro non molto significativi. Il rapporto finale di trasmissione è stato allungato a 2,566 cambiando pignone e corona (18/46).

La nuova Honda 750 F è certamente una moto accattivante già da ferma.

Il motore leggermente inclinato in avanti come un centometrista quando si appresta a partire, le linee snelle e filanti contornate da finiture ed acces-

sori di ottimo livello, stuzzicano l'appetito più di quanto possano fare altre moto, magari più sportive nella sostanza, che tuttavia sono rimaste indietro sul piano evolutivo.

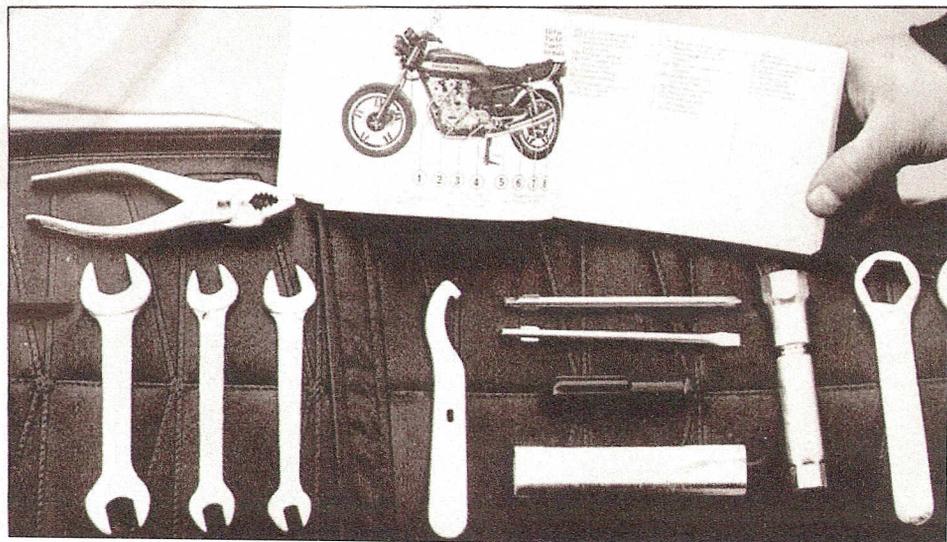
Chiunque osservi una vecchia Honda 750 a fianco di quest'ultimo modello, non può certamente affermare che dieci anni siano trascorsi per niente: sicuramente l'estetica, la funzionalità e le prestazioni del motore rapportate al consumo, confermano un progresso consistente.

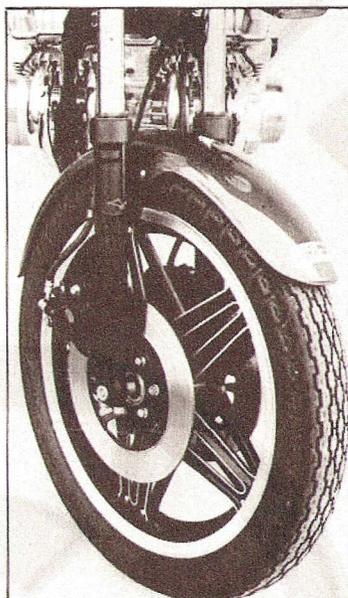
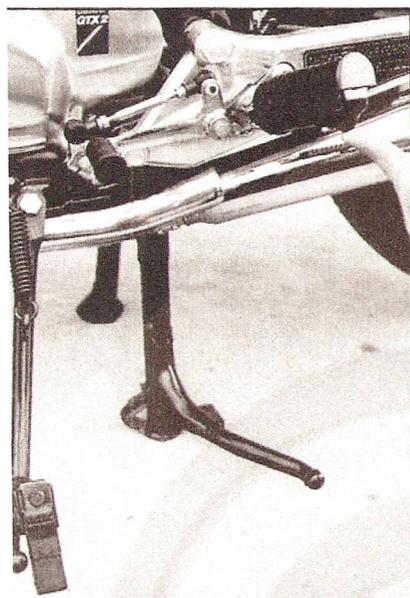
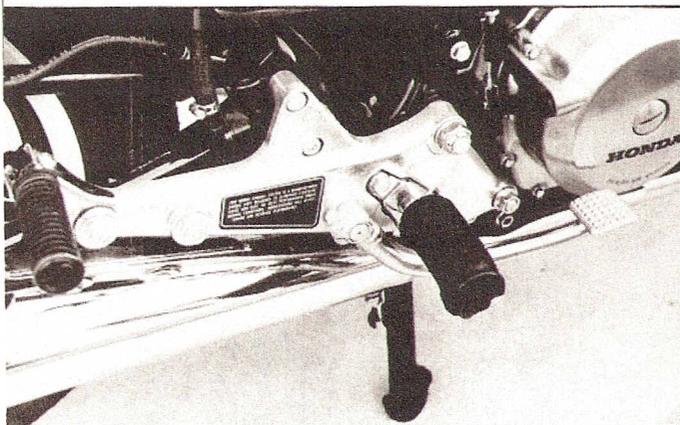
Completamente convinti di questo lo si diventa appena in sella ed alla prima serpentina. Le vecchie 750 era-

no delle autentiche divoratrici di chilometri, ma specialmente i primi modelli erano piuttosto pesanti da portare sul misto. Quest'ultima nata ha invece il pregevolissimo dono di una maneggevolezza certamente sconosciuta alla sua categoria, non disgiunta a caratteristiche di tenuta in velocità assai prossime alla sorella maggiore di 900 centimetri cubi.

Con le sospensioni ben tarate e con le gomme a posto la Honda 750 F (come la sua consorella K) offre caratteristiche di guida e stabilità più che adeguate alle pretese di un mezzo da turismo veloce, senza incontrollabili

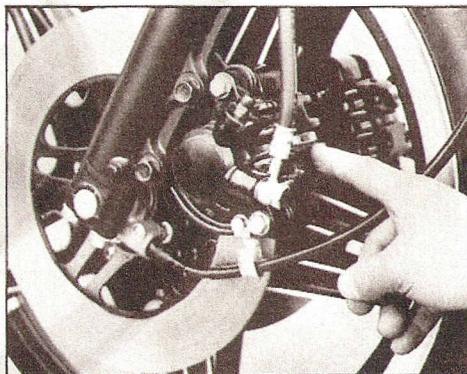
La dotazione dei ferri di bordo è rimasta sulla qualità e quantità di sempre. Purtroppo il libretto di uso e manutenzione (che trascura alcuni dati abbastanza importanti) è scritto in quattro lingue tra le quali non figura quella italiana.



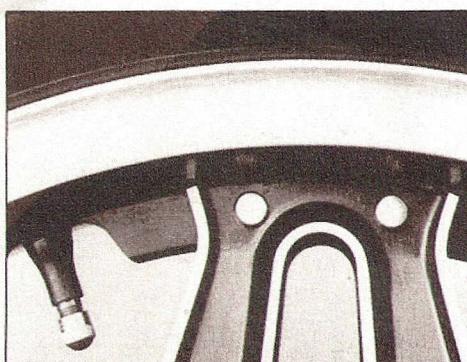


*Le grosse piastre d'alluminio che supportano le pedane sono piacevoli, robuste e ben rifinite. Hanno tuttavia il difetto di amplificare a livello del passeggero le vibrazioni che questo motore sprigiona ai regimi intermedi, senza mai sconfinare nell'intollerabile. Queste piastre servono di supporto a numerosi elementi, tra i quali anche la pompa del freno a disco posteriore coi relativi comandi. La grossa frizione è regolabile in tre punti: al manubrio, al tirante fissato al telaio ed attraverso la finestra centrale coperta da vitone in alluminio. Bene i comandi a pedale.*

*I nuovi pneumatici Dunlop adottati dall'Honda hanno un profilo che favorisce lo scorrimento e la maneggevolezza. Per evitare un eccessivo logorio del battistrada la mescola è piuttosto dura e necessita di un certo tempo di riscaldamento prima di offrire la massima aderenza. Può avvenire così che nella stagione fredda o sul bagnato si avvertano lievi sbandamenti della ruota. Le pinze sono di nuovo disegno ed hanno una piccola finestra trasparente per il controllo di usura delle pastiglie.*



*Il pneumatico tubeless è distinguibile non solo dalla scritta, ma anche dalla particolare appendice per il gonfiamento. Sono pneumatici che richiedono un cerchio particolare ed offrono maggiori garanzie di raffreddamento in velocità e di antiatfluscamento in caso di foratura. Si ha poi un discreto risparmio di peso. Molto raffinato il marchio Honda sui rivetti di fissaggio delle nuove razze ai cerchi in lega; sistema di accoppiamento che aveva dato qualche problema in passato.*



inneschi di serpeggiamenti in curva che possano indurre l'utente a richiedere l'intervento di uno specialista.

L'Honda 750 F in particolare offre a nostro avviso uno dei migliori cocktail del mercato, grazie anche alle vaste possibilità del motore che appare indifferentemente disponibile ad un impiego sportivo o turistico. L'idea del compromesso trapela anche evidente dalla posizione di guida buona per controllare e giusta per non stancare, con un manubrio di foggia a metà strada tra la 750 K e la 900 F.

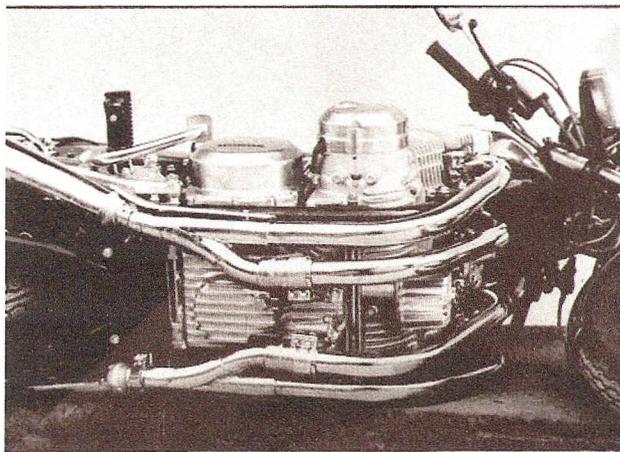
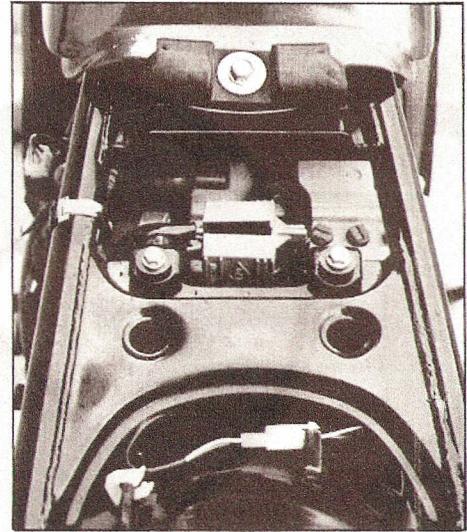
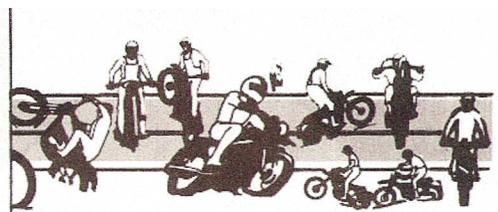
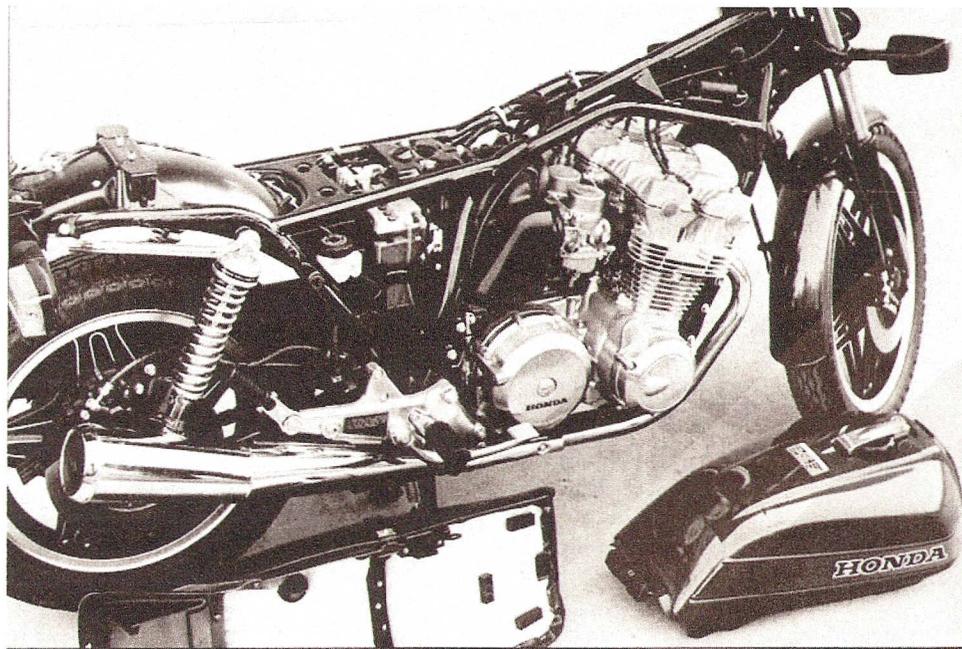
Gli unici insulti al comfort derivano da alcune fastidiose vibrazioni a medio regime e dalla scivolosità della sella rialzata posteriormente che ad ogni frenata scarica sul pilota il povero trasportato. Anche il rumore meccanico della distribuzione sedici valvole con doppio asse a camme in testa ai regimi intermedi di ripresa spesso non è gradevole, quasi a ricordare la sgradita ipotesi di un guasto alla testata.

Per il motore vale il giudizio già espresso nella prova precedente: un propulsore ideale per un tipo di guida piuttosto sportiva, scattante ed incline a prendere giri con rapidità. Quest'ultima caratteristica è stata in parte attenuata dall'allungamento del rapporto finale che tuttavia ha positivamente influito sul consumo e sulla velocità massima.

La frenata è un altro punto a favore di questa nuova moto. La nuova pompa e le nuove pinze dell'impianto anteriore offrono prestazioni di grande livello, potenziate dall'adozione di un disco posteriore che ovviamente accetta meno maltrattamenti del vecchio impianto a tamburo.

Le sospensioni invece non hanno fatto grandi progressi rispetto alla K. In particolare gli ammortizzatori posteriori sembrano affondare troppo facilmente sotto carico e sono certamente il punto più debole di tutta la moto.

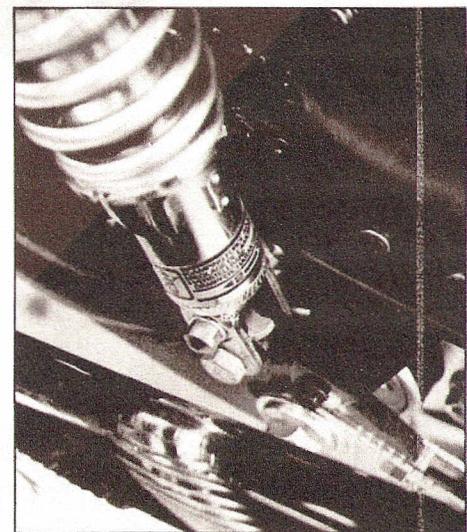
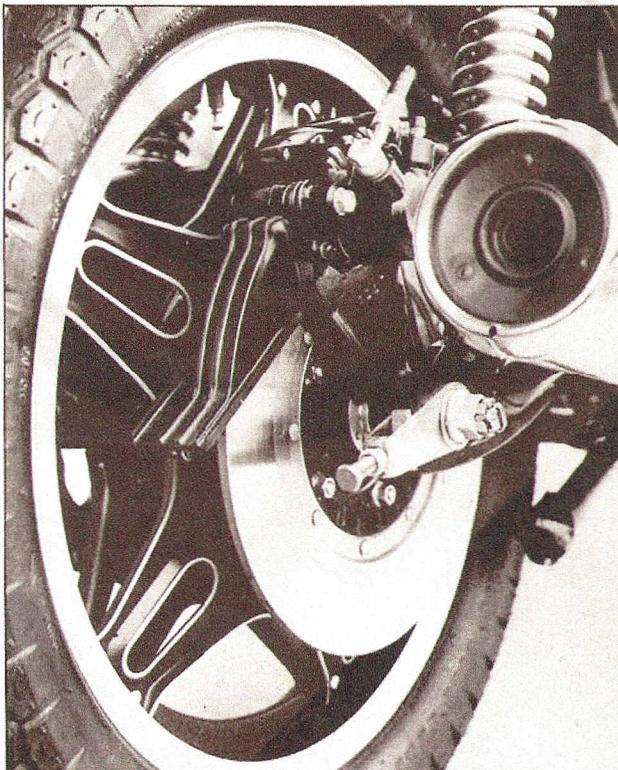
Il costo di 4.600.000 lire IVA compresa, se non subirà violente metamorfosi, è un altro punto a favore della nuova Honda 750 F che si inserisce così tra la concorrenza senza troppi sbalzi, pur offrendo una meccanica di altissimo livello. Le nostre conclusioni sono quindi per un giudizio sostanzialmente favorevole di moto versatile, stimolante e ben equipaggiata sia di motore che di ciclistica.



*In dieci anni di storia il telaio della Honda 750 è profondamente mutato nelle sue linee, costantemente alla ricerca del miglior compromesso maneggevolezza-stabilità. Gli elementi più trasformati sono stati il traliccio sotto il serbatoio e la zona del canotto di sterzo, oltre ai continui aggiustamenti dell'angolo di incidenza di sterzo, dell'avancorsa e dell'interasse. Le maggiori trasformazioni sono tuttavia avvenute sul motore, ed in questo l'Honda tradisce la sua tradizionale attitudine allo sviluppo più della meccanica che della ciclistica.*



*Una delle sostanziali differenze tra Honda 750 K ed F è la adozione di un freno a disco posteriormente, con pinza di nuovo disegno. Notare la raffinatezza del paraspruzzi in plastica applicato sul disco. La catena a lubrificazione sigillata consente ora un chilometraggio aumentato prima di dover procedere alla registrazione della tensione. Una valida spia di intervento sulla catena è il rumore che deriva dal carter in rilascio per strisciamento del ramo superiore della catena contro il paracatena.*



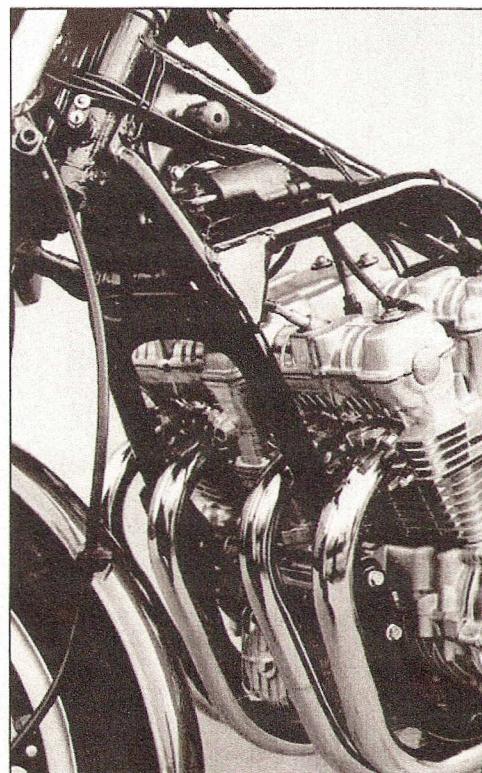
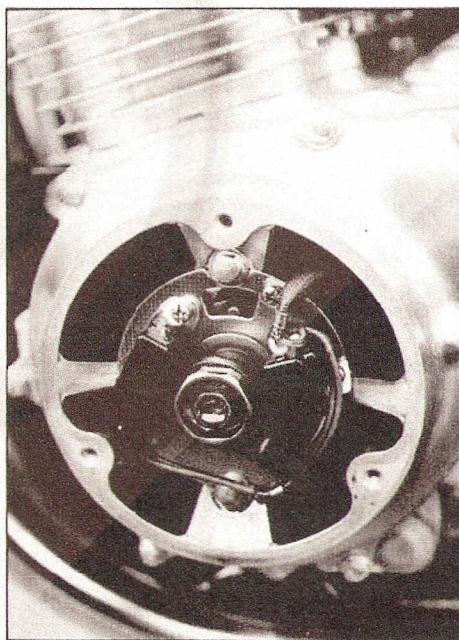
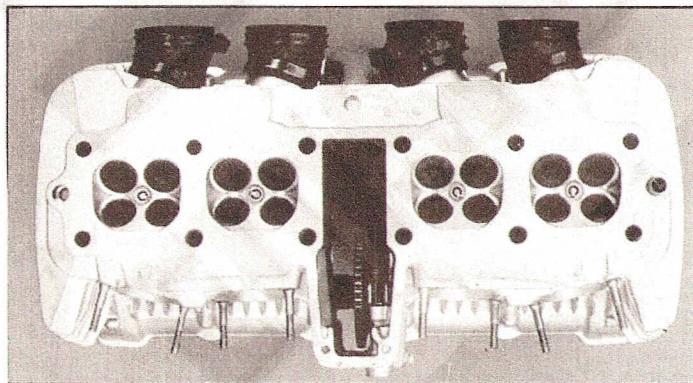
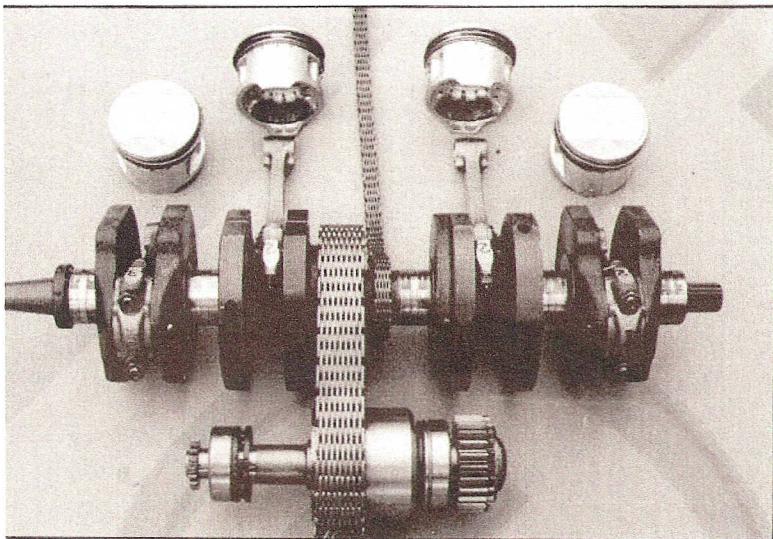
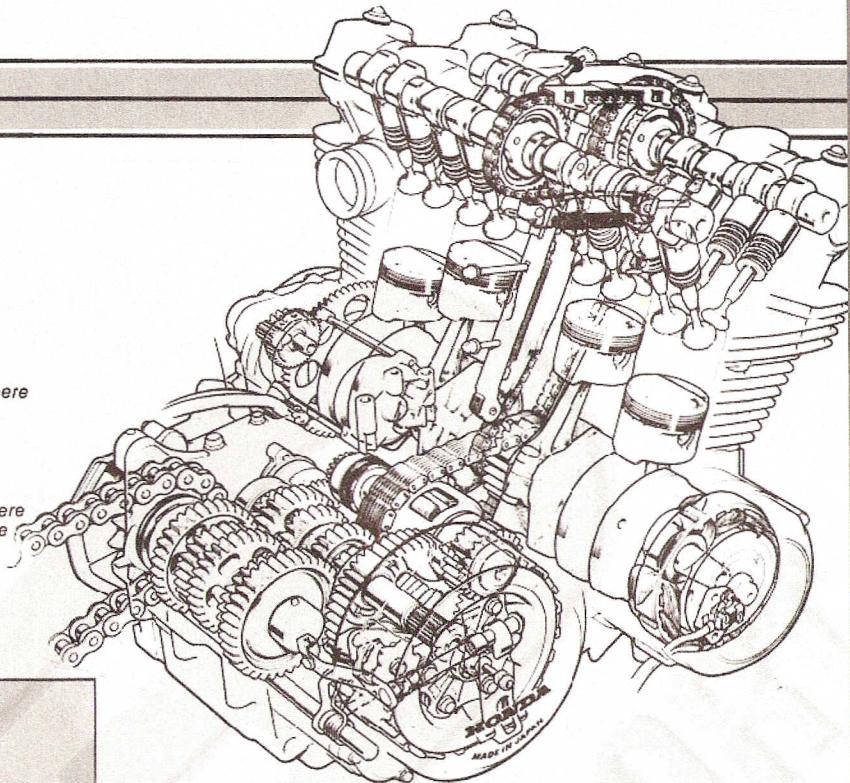
*Gli ammortizzatori, di qualità non eccezionale, sono regolabili sia in merito al carico delle molle, sia nell'effetto ammortizzante. Quest'ultima regolazione è ottenibile utilizzando l'apposita chiave come si vede nella foto ed utilizzando la levetta regolabile su due posizioni all'estremità inferiore. E' necessario un periodo di pratica prima di apprezzare utilmente i vantaggi delle varie regolazioni.*

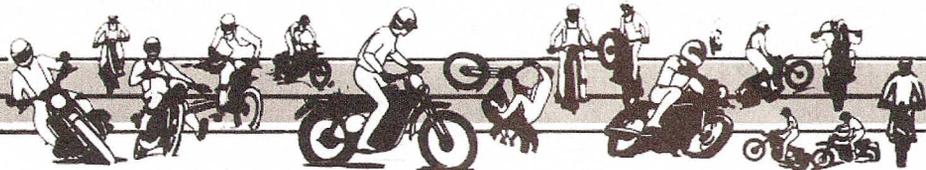
# HONDA

CB  
750F

## Come è fatto il motore

Lo schema di queste quattro valvole è piuttosto tradizionale e supercollaudato. Gli assi a camme aprono direttamente le valvole tramite i bicchierini rovesciati con le solite pastiglie inframmezzate per la regolazione del gioco. La distribuzione è mossa da un sistema a doppio giro di catena Hy-Vo sul genere di quella utilizzata anche per la trasmissione primaria. Le due catene della distribuzione richiedono quindi altrettanti tenditori. Nelle foto e nei disegni sono illustrati anche le camere di scoppio, l'imbiellaggio, l'alternatore, l'accensione elettronica ed i carburatori a depressione Keihin da 30 mm con pompetta di accelerazione. La necessità di dover disperdere una maggiore quantità di calore ha imposto una coppa capace di 4,5 lt di olio mantenuto in circolazione da una pompa trocoidale con portata di 41 litri di olio a 7000 giri.





## 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 tabella di confronto, desunta per la massima parte dai risultati delle nostre prove, per offrire il più completo quadro della moto in esame.

### Il prezzo dei ricambi

Prezzi IVA compresa: • testa L. 820.460 • valvola aspirazione (lamelle) L. 9.585 • valvola scarico L. 17.845 • accensione elettronica L. 67.130 • catena distribuzione L. 43.235 • tendicatena distribuzione L. 62.650 • blocco cilindri L. 596.795 • pistone completo di segmenti L. 36.865 • biella L. 71.600 • albero motore L. 671.300 • pacco frizione L. 61.950 • marmitta L. 246.145 • pignone/corona L. 21.425/69.280 • catena L. 125.310 • batteria L. 87.000 • faro ant. L. 75.345 • lampeggiatore L. 28.865 • specchietto L. 17.800 • candela L. 3.940 • telaio L. 1.039.715 • forcella (un braccio completo) L. 273.540 • forcellone L. 180.245 • ammortizzatore L. 126.825 • ruota ant. (completa) L. 393.360 • ruota post. L. 478.905 • manubrio L. 34.285 • leva freno ant. L. 11.910 • leva frizione L. 10.915 • leva cambio L. 31.325 • pedale freno post. L. 36.975 • pedana L. 22.470 • trasmissione flessibile frizione L. 10.295 • cavo contagiri L. 7.510 • trasmissione flessibile contagiri L. 6.565 • coppia pastiglie ant. (cad.) L. 21.130 • coppia pastiglie post. (cad.) L. 20.875 • serbatoio L. 408.980 • sella L. 208.825 • parafanghi ant. L. 86.545, post. L. 74.560.



Confronto fotografico tra le due Honda 750 quattro cilindri sedici valvole, la CB 750 K (col « quattro in quattro ») e la CB 750 F (col « quattro in due »). La prima è stata presentata in occasione del salone di Colonia 1978, la seconda è comparsa agli inizi dell'ottanta, senza alcun battesimo ufficiale.

## Le 750 quattro cilindri a confronto

Per offrire una rapida panoramica del settore, la tabella riporta i principali dati di tutte le 750 quattro cilindri disponibili sul nostro mercato e da noi sinora provate (manca solo la Kawasaki Z 750 E). I prezzi sono quelli in vigore al momento di andare in stampa.

Marca	Modello	DATI RILEVATI DAL NOSTRO CENTRO ANALISI E PROVE DI NERVIANO								Prezzo f.f. o f.i. IVA compresa	Prova sul fascicolo
		c.c.	Potenza max. alla ruota in CV a giri	Coppia max. alla ruota in Kgm a giri	400 metri da fermo	Velocità di uscita	Velocità max.	Consumo medio km/litro	Peso kg		
HONDA	CB 750 K	748	68,01-9000	5,84-7000	12,577	169,811	195	14,7	245	4.265.000	8-1980
HONDA	CB 750 F	748	68,74-9250	5,67-7500	12,459	169,810	204	15,8	241	4.600.000	2-1981
SUZUKI	GSX 750 E	747	67,36-8750	5,74-6500	12,602	169,811	204,5	14	239	4.394.250	8-1980

## La carta d'identità

### Dati anagrafici

**Costruttore:** Honda Motor Company, Ltd - No. 27-8, 6 Chome, Jingumae, Shibuya-ku Tokyo - telex 0072/122678.  
**Importatore:** I.A.P. Industriale, via Kenia 72, 00144 Roma - tel. 06-5920341 - telex 613202.  
**Denominazione modello:** CB 750 F.  
**Data di presentazione:** settembre 1980.  
**Gamma di colori:** nero-argento.  
**Forma di garanzia:** 12 mesi (1 tagliando gratuito a 1000 km).  
**Prezzo f.f. (o f.i.) IVA compresa:** 4.600.000.  
**CV fiscali:** 10.  
**Tassa annua di circolazione:** 19.350.

### Caratteristiche tecniche

**Motore:** quattro tempi quattro cilindri verticali e paralleli in linea trasversale fronte marcia raffreddato ad aria. Alesaggio e corsa 62x62x4=748 cc. Compressione 9,0:1. Distribuzione a 16 valvole con doppio asse a camme in testa comandato da un doppio giro di catene. Diametro valvole 25 mm asp. e 22 sca. inclinate fra loro di 63°. Diagramma di distribuzione: asp. 5°-35°, sca. 35°-5°.  
**Accensione:** a batteria con sistema elettronico IP ad anticipo automatico misto transistorizzato. Candela NGK DR8ES o ND X27ESR-U.  
**Carburatori:** quattro Keihin a depressione da 30 mm Ø con pompa di ripresa. Getto massimo 102, getto minimo 68.  
**Lubrificazione:** a carter in umido, con l'olio contenuto nella sottocoppa del carter. Pompa

troccoidale a doppia mandata: 41 litri/min. e 18 litri/min. a 7000 giri.

**Frizione:** multidisco a bagno d'olio con molle elicoidali. Sette-otto dischi divisi tra conduttori e condotti con guarnizioni di attrito in sughero.

**Cambio:** con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali. Rapporti interni: prima 2,533 (15/38); seconda 1,789 (19/34); terza 1,391 (23/32); quarta 1,160 (25/29); quinta 0,964 (28/27).

**Trasmissioni:** primaria a catena HY-VO ed ingranaggi. Riduzione primaria 2,381. Trasmissione finale a catena autolubrificante e rapporto di riduzione finale 2,556.

**Telaio:** a doppia culla con tubi in acciaio. Cannotto di sterzo su cuscinetti a rulli conici inclinato di 27° 30' ed avanzorsa 112 mm.

**Sospensioni:** forcelle teleidraulica Showa con steli da 35 mm Ø ed escursione 160 mm. Forcellone in acciaio montato su cuscinetti ad aghi. Ammortizzatori Showa FVQ con pre-carico della molla regolabile su cinque posizioni ed ammortizzamento in rilascio regolabile su tre posizioni, in compressione su due posizioni. Escursione ammortizzatori 110 mm.

**Ruote e pneumatici:** cerchi componibili in alluminio. Pneumatici tubeless Dunlop F11 o Bridgestone S703 3,25H19 anteriore e Dunlop K127 o Bridgestone S710 4,00H18 posteriore.

**Freni:** tre freni a disco (due anteriori) da 276 mm Ø per 5 di spessore con pinza flottante e dimensione utile pista frenante 38x51 mm.

**Impianto elettrico:** alternatore da 260 Watts a 5000 giri. Motorino avviamento elettrico Mitsuba 12 V, 0,8 kw. Batteria Yuasa 12 V 14 Ah.

**Faro alogeno anteriore DOT H4** con lampada bifuce da 60/55 W. Lampada posizione 12 V 4 W. Doppio bulbo posteriore posizione/stop 12 V 5/21 W. Lampade segnalatori di direzione 12 V 21 W. Lampade di servizio 12 V 3,4 W.  
**Dimensioni (in mm):** lunghezza 2260, interasse 1520, larghezza manubrio 785, altezza massima 1135, altezza sella 810.

### Rifornimenti e manutenzione

**Distribuzione:** gioco punterie per controllo diagramma 1 mm. Gioco valvole a freddo 0,06-0,13 sia ammissione che scarico.

**Accensione:** anticipo fisso 10°, automatico 30° a 3100 giri. Distanza fra gli elettrodi candela 0,6-0,7 mm. Fusibile principale da 30 A, altri fusibili 10 A.

**Alimentazione:** carburante raccomandato tipo super. Serbatoio litri 20 di cui 4,5 di riserva. **Carburatori:** regime di rotazione del motore al minimo 1000±100 giri. Filtro aria in carta da sostituirsi ogni 12.000 km. Vite aria aperta di un giro e mezzo.

**Lubrificazione:** capacità coppa motore: 4,5 litri Olio Castrol GTX da sostituirsi dopo i primi 1000 km e poi ogni 6000. Sostituzione cartuccia ogni cambio d'olio.

**Sospensioni:** contenuto di olio per stelo 177 cc di lubrificante per trasmissioni automatiche.

**Pneumatici:** pressioni di gonfiaggio a solo: 2,0 ant. e 2,25 post. Con passeggero 2,25 ant. e 2,8 post.



## La nostra prova in cifre

In questa pagina 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.

### Velocità, peso e consumo

Velocità max. in posizione abbassata: 204 km/h  
 Peso a secco: 241 kg (112 ant. e 129 post.)  
 Consumo in città: 13,8 km/litro  
 Consumo fuori città: 17,8 km/litro  
 Consumo autostradale: 15,7 km/litro  
 Consumo medio: 15,8 km/litro

### Verifica strumenti

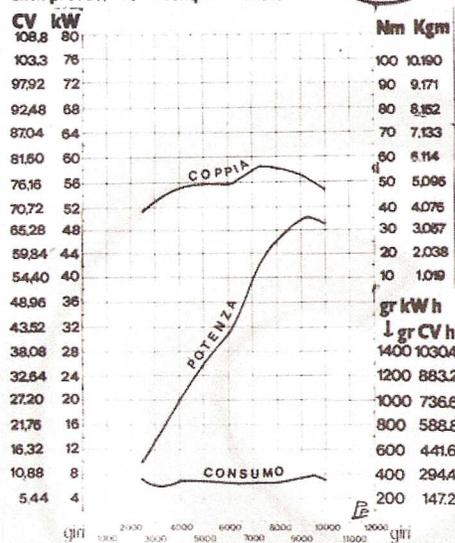
Tachimetro } segna 50 = 44,110 km/h  
 } segna 100 = 90,000 km/h  
 } segna 150 = 144,000 km/h  
 Contagiri } segna 9400 = 9000 giri  
 } segna 4600 = 4500 giri

### Le analisi del banco

Marca **HONDA** Modello **CB 750F**

N.motore E3120755 N.telajo 2121186

data prove 17-12-80 Temp. 27° Press. 757

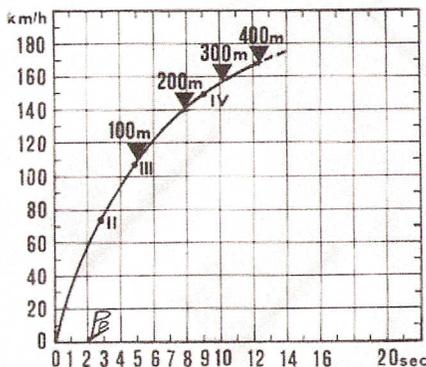


### I MIGLIORI VALORI

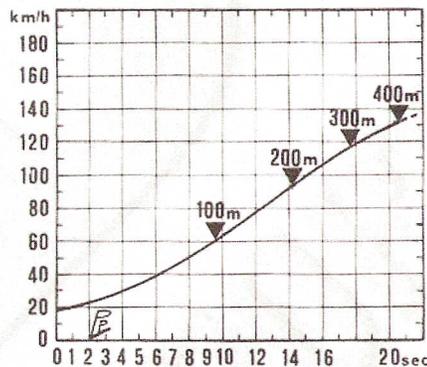
Rilevamento	Potenza CV-giri	Coppia kg-m-giri	Consumo gr/CV-h-giri
alla ruota	68,74-9250	5,67-7500	241,5-7250
all'albero	79,77-9250	6,54-7500	209,4-7250

Il grafico e la tabellina sintetizzano i risultati delle severe prove cui abbiamo sottoposto il motore presso il nostro Centro di Nerviano. La potenza specifica in CV/litro (indicata come di consueto all'albero motore) è risultata precisamente di 106,6, valore leggermente superiore a quello della CB 750 K. Ottima la resistenza ai fuorigiri e ai cali di potenza. La coppia si mantiene sostanziosa e costante su un arco di 4500 giri. E' possibile frenare il motore col gas tutto aperto sin da 3000 giri, al di sotto di tale valore tende a spegnersi. Rispetto alla versione K si è dimostrato più potente ma con minore coppia ed un miglior risultato nel consumo.

### L'accelerazione sui 400 metri



### La ripresa dalla minima



metri	secondi	kmh
100	5,040	
200	7,844	140,620
300	10,262	
400	12,459	169,810

metri	secondi	kmh
100	9,600	
200	14,258	94,240
300	17,717	
400	20,632	132,350

In questa classica prova con partenza da fermo, eseguita con un carico complessivo di 80 kg (75 pilota, 5 carburante), si è riscontrato un miglioramento di un decimo nel tempo finale rispetto alla versione K, dovuto alla maggior potenza e al minor peso.

Anche questa si è svolta sui 400 metri e con un carico di 80 kg ma iniziandola dalla minore velocità possibile alla marcia più alta per verificare le doti di tiro del motore. Il tempo impiegato è superiore di circa due secondi rispetto alla versione K poiché il rapporto finale è stato allungato. La velocità di entrata (18,670 km/h) è tra le più basse da noi riscontrate. Nella foto, un momento delle prove di maneggevolezza alla pista Pirelli.

### I dati dichiarati dalla fabbrica

Potenza massima: 79 CV DIN a 9000 giri  
 Coppia massima: 6,5 kgm DIN a 8000 giri  
 Velocità massima: 200 km/h  
 Tempo sui 400 m da fermo e velocità di uscita: 12,3 sec.  
 Consumo: —  
 Peso: 232 kg

