

**P**ROVA  
HONDA  
XLV 1000  
VARADERO



# Tutte le strade del mondo

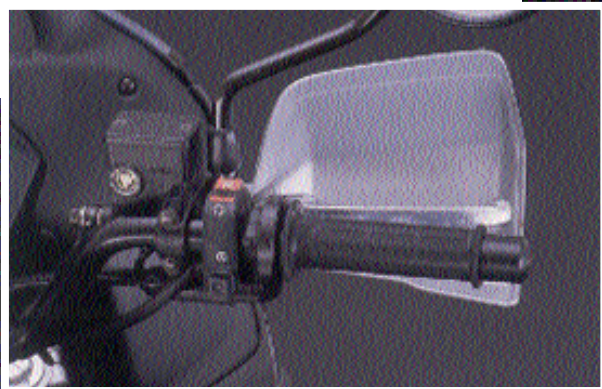
di Maurizio Gissi - foto Carrstudio e Gigi Soldano

Le maratone africane hanno donato alla moto di tutti i giorni quell'aria avventurosa che l'ha resa affascinante, ma non solo: sono servite a reinventare la moto da turismo nel più ampio senso del termine. Maxi serbatoi, manubri larghi, carenature protettive e motori potenti sono importanti in un raid, ma - con gli opportuni ritocchi - diventano perfetti quando si tratta di viaggiare comodi in lungo e in largo, e non per forza in Nord Africa, con bagagli e passeggero al seguito. Naturalmente esistono anche le gran turismo stradali pure, ma vuoi mettere l'appeal di una moto che proietta subito la mente nei grandi spazi? Honda, con l'Africa Twin, e BMW,

con la R 1100 GS, offrono da alcuni anni delle eccellenti moto per viaggi a 360°, che il pubblico apprezza. E così, sempre Honda, rilancia il filone con la nuova XLV 1000 "Varadero", una bicilindrica dal raffinato motore derivato dalla sportiva VTR ed equipaggiata al meglio per viaggiare comodi su ogni percorso stradale. La Varadero è infatti una sorta di maxi Transalp "stradalizzata", più che una cresciuta Africa Twin, pensata per chi adopera la moto ogni tempo macinando confortevolmente i chilometri su asfalto. Pur senza disdegnare il richiamo di un bello sterrato, ovviamente. È in vendita a 19 milioni, interessanti gli optional proposti.

## QUANDO IL LOOK AVVENTUROSO SPOSA IL TURISMO

L'aspetto ricorda quindi le maxi enduro, giocando con l'importanza dei volumi di quelle moto laddove questo torna utile per offrire un serbatoio di grande autonomia (25 litri), per avere un manubrio largo che renda manovrabile un peso giocoforza alto (sulla bilancia la Varadero segna 238 kg a serbatoio vuoto) e per adottare una sella confortevole anche per il passeggero. Ecco così ottenuta una posizione di guida comoda, una carenatura protettiva, con tanto di utili paramani al manubrio, senza l'anonimato di una GT da guidare in giacca e cravatta. "Adventure Sport" è la definizione che Honda ha dato a questo modello (porta il nome di una famosa spiaggia cubana), capace di trasmettere l'emozione di una due ruote nata per attraversare i deserti. E alle ultime Honda che corsero, e vinsero, la Paris-Dakar, l'estetica della Varadero si ispira: inconfondibili il





#### COMODITÀ DA GRANDI VIAGGI

Sopra, si apprezza la comodità del posto guida: sella imbottita, serbatoio con ampie svasature, paramani al manubrio e cupolino alto per proteggere il casco. Gli strumenti analogici hanno due display per contakm e ora. Manca l'indicatore carburante (c'è la spia riserva). Particolare il rialzo sulla sella; scarichi ellittici per sporgere meno.



grande cupolino (con indicatori di direzione integrati) che si fonde al serbatoio sviluppato in altezza e i silenziatori che escono alti dalle larghe fiancate. Ma la Varadero ha una linea più filante dei mezzi "africani", con **una aerodinamica ben studiata che consente di raggiungere brevemente i 200 orari effettivi, restando in posizione seduta**, con un livello di protezione dell'aria inconsueto per casco e busto. Richiami all'off road sportivo sono anche il guscio paracaratter o la verniciatura color magnesio del motore, ma basta osservare le ruote integrali, i pneumatici poco scolpiti, o il generoso dimensionamento dell'impianto frenante a tre dischi per accorgersi che la ciclistica è in funzione dell'impiego su asfalto. A facilitare la guida, sugli sterrati, sono la ruota davanti di grande diametro (19"), la forcella di escursione più che stradale, il manubrio largo e il motore alto da terra.

Proprio perché è dedicata a un pubblico adulto, assai eterogeneo, e perché è destinata a durare nel tempo, la Varadero finisce però per avere una linea relativamente accattivante. E anche le tre colorazioni disponibili sono serieose; il serbatoio è sempre color argento, in nero opaco sono il parafrangente davanti, la parte alta del cupolino, il guscio paramotore in plastica e parte delle fiancatine. I pannelli laterali del cupolino e delle fiancatine possono così essere in nero, arancio o rosso diversificando i modelli.

Il manubrio in tubo d'acciaio è su attacchi in gomma e alle sue estremità accoglie i comandi elettrici delle recenti Honda: pratici, completi (c'è anche il lampeggio rapido) e con quasi tutte le funzioni concentrate a sinistra. Lo starter a levetta è sopra al comando frizione e la leva del freno è registrabile nella distanza dall'acceleratore. Gli specchi retrovisori hanno linea superata, ma grazie alla loro posizione alta garantiscono una perfetta visuale. Si rivelano molto utili i paramani che proteggono da pioggia e freddo; e se poi si viaggia molto in inverno in optional ci sono le manopole riscaldate. Altri accessori dedicati al turismo sono la coppia di valigie rigide (35 litri l'una) e il bauletto da 45 litri, il cavalletto centrale, il lucchetto a U da sistemare nel sottosella, lo schienalino per il passeggero e il telo coprimoto. Il cruscotto di chiara lettura prevede tre elementi rotondi e le tradizionali spie; nei quadranti principali di tachimetro e contagiri sono ricavati due display digitali che indicano l'ora e il contachilometri totale e parziale. Al centro c'è il termometro dell'acqua, mentre **manca l'indicatore del livello benzina, utile su una moto da turismo** e qui sostituito dalla spia della riserva. La lunga e comoda sella biposto ha un rialzo centrale che impedisce al passeggero di scivolare in avanti quando si frena forte.

È utile il portapacchi in speciale resina che incorpora gli appigli laterali per il passeggero; nel codino c'è un piccolo portaoggetti, però manca un vano all'interno della carenatura che si rivelerebbe utile in più occasioni. Le rifiniture sono quasi sempre a un livello elevato, e di qualità è l'equipaggiamento nel quale spicca il potente doppio faro a vetro liscio e parabole complesse.



## LA PIÙ SPORTIVA GRAZIE AL MOTORE DELLA "VTR"

**N**on ci stancheremo mai di ribadire che il bicilindrico a V è la configurazione più "motociclistica" che ci sia; fra le molte ragioni della sua diffusione, la versatilità d'impiego è forse la più importante. Così come Transalp e Africa Twin hanno ereditato il propulsore da una versione stradale, la VT 500 E, così la Varadero è stata equipaggiata con un V2 di indole sportiva: quello della VTR 1000 in vendita dal '97. Il sei valvole della 750 Africa Twin non era insomma sufficiente a spingere una veloce turismo a tutto campo, mentre l'otto valvole bialbero della VTR forniva prestazioni in abbondanza. Nel suo adattamento alla Varadero, infatti, il V-twin di 996 cc è stato depotenziato e addolcito nell'erogazione, ottenendo comunque i maggiori risultati velocistici della sua categoria grazie ai suoi 87 cv alla ruota.



**È FACILE REGOLARE IL RETROTRENO**  
A lato si notano il volantino per il precarico molla e la staffa pedane fissata al motore, i cui carter reggono anche il forcellone. Sotto, la pinza a 3 pistoncini del sistema Dual CBS.



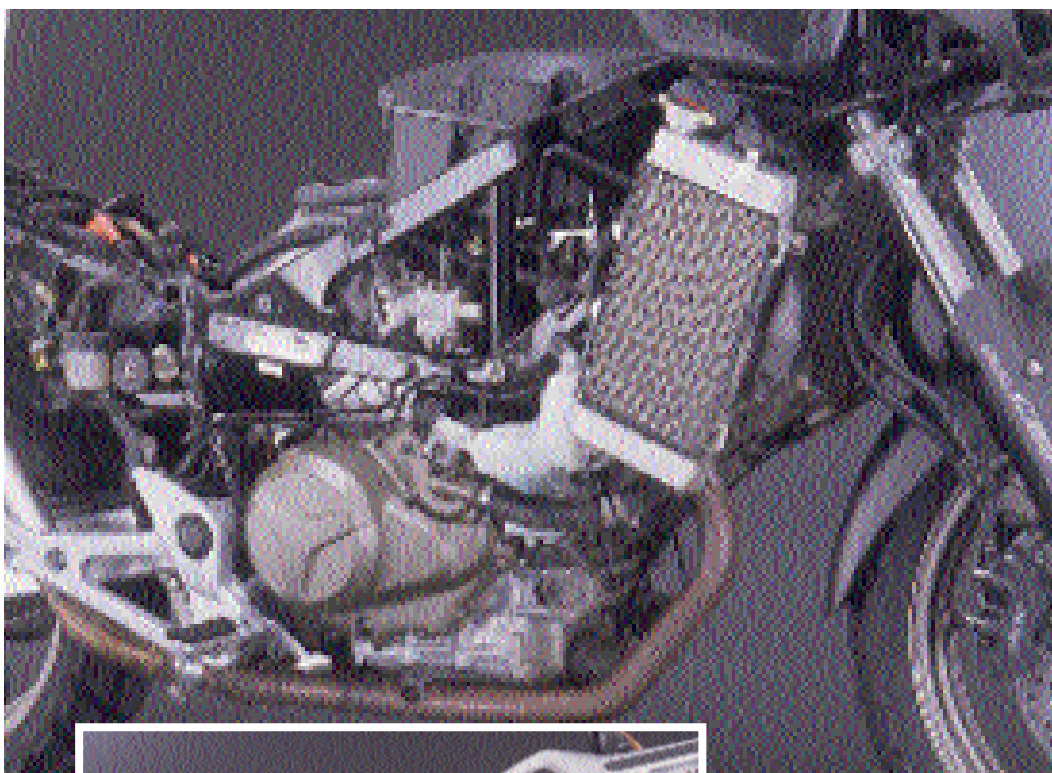
## LA RUOTA DAVANTI È DA 19" MA LA CICLISTICA È STRADALE

Senza il voluminoso serbatoio si apprezzano meglio le dimensioni ciclistiche della Varadero. Il telaio è a traliccio superiore in tubi di acciaio a sezione rettangolare. I tre freni a disco del sistema "combinato" CBS garantiscono una frenata efficace e facile.



## È DEDICATA A CHI AMA VIAGGIARE

La linea di accessori opzionali è destinata al turismo. Si comincia con valigie e bauletto con attacchi dedicati, ci sono poi le manopole riscaldabili, il cavalletto centrale, il lucchetto a U, lo schienalino posteriore e il telo coprimoto.



## UN MOTORE DI ORIGINE SPORTIVA CHE VA FORTE

A lato, nel sottosella sono ricavati un vano che si estende nel codino e l'alloggiamento per il lucchetto. Sopra, il motore V-twin di 90° è quello della VTR, con carburatori più piccoli, camme e accensione diverse e con i medesimi radiatori laterali. Grazie a questa origine è il più potente fra i V2 della sua categoria.

La configurazione a V di 90° con bielle su unico perno di manovella garantisce un ottimo bilanciamento dinamico e quindi basse vibrazioni potendo anche ruotare a regimi di giri elevati. Il raffreddamento a liquido è garanzia di affidabilità e in più il bicilindrico ex-VTR ha la particolarità del robusto carter motore in grado di sostenere il forcellone (così il telaio è più piccolo e leggero) e ha i radiatori dell'acqua disposti lateralmente al fine di ridurre la lunghezza della moto e di avanzare il motore. Piccolo limite dei radiatori così disposti è che nelle soste al semaforo, sotto la pioggia, il calore che sale fa appannare gli specchi retrovisori. Rispetto al gemello VTR, **il V2 è stato modificato nella massa volante, cresciuta per enfatizzare la coppia** laddove non serve una rapida risposta all'acceleratore, nel diagramma di distribuzione, nell'accensione digitale e nell'alimentazione.

I quattro alberi a camme hanno così una fasatura meno spinta e rivolta a far rendere il motore maggiormente ai medi regimi, sono sempre azionati da catena silenziosa e comandano direttamente le otto valvole di grande diametro servendosi di punterie a bicchierino. L'accensione a programmazione tridimensionale considera anche il grado di apertura delle valvole carburatori oltre al regime di giri. Due piccole candele per ogni camera di scoppio garantiscono poi una combustione migliore. I due carburatori a valvola piatta e apertura a depressione hanno diffusori da 42 mm contro i 48 mm della versione VTR, questo perché vengono impiegati più raramente a piena apertura con guadagno nella regolarità di alimentazione ai bassi e medi regimi. Una circuitazione di "aria secondaria" completa la combustione dei gas a valle delle valvole di scarico riducendo così il titolo delle emissioni inquinanti. **Un'ultima variazione ha riguardato la rapportatura del cambio, scesa da sei a cinque marce** in funzione di un impiego più tranquillo e di una velocità inferiore.

La particolare ciclistica della Varadero verte su di un compatto telaio a traliccio superiore in tubi rettangolari d'acciaio; in estrusi d'alluminio è invece il forcellone fulcrato direttamente al motore che muove la sospensione progressiva e che offre 155 mm di corsa alla ruota. Venti millimetri in più sono per l'escursione della forcella, non regolabile, con steli da 43 mm. L'impiego di cerchi integrali in lega leggera ha permesso di adottare più sicuri pneumatici radiali privi di camere d'aria e di trovare la necessaria rigidità per avere una spiccata stabilità alle elevate andature, pur in presenza di un peso importante e con sospensioni di escursione lunga per un mezzo da oltre 200 orari.

**A sottolineare l'indole touring della Varadero è anche l'impianto frenante che si avvale del sistema Dual CBS** adottato sull'ultima VFR e sulla CBR 1100 XX; i tre freni a dischi, fermati da pinze a tre pistoncini, hanno azione combinata: la leva al manubrio comanda i due pistoncini esterni di ciascuna pinza, il pedale aziona il terzo pistoncino centrale. Un attuttore idraulico sulla forcella e una speciale valvola ripartitrice distribuiscono la forza di intervento.



## NUOVA STELLA NEL FIRMAMENTO DELLE MOTO "UNIVERSALI"

Con un look enduro, il motore sportivo e l'attitudine granturistica, la Varadero trova la sua spontanea versatilità. Riesce infatti a soddisfare bene i più diversi impieghi stradali, facendo la felicità dei viaggiatori veri in virtù di scelte di compromesso ben miscelate fra loro. La Varadero è insomma una moto di impostazione quasi classica, però molto moderna nella sua costruzione. Classica perché si rivolge a un pubblico ben conosciuto, che va in moto da anni e che ha guidato le Africa Twin, così come le BMW GS e magari le

Yamaha TDM; moderna perché ha tutte le qualità per incantare chi finora ha considerato il gran turismo adatto soltanto alle moto super carenate e con la trasmissione finale ad albero. Crediamo insomma che la Varadero sappia andare ben oltre la prima infatuazione, diventando una fedele compagna di avventura per molti anni.

Più imponente rispetto alla Africa Twin, la nuova 1000 **è in realtà più semplice da "prendere in mano" di quanto i suoi 240 kg farebbero supporre**. All'estensione delle sovrastrutture si contrap-

pone infatti il raccolto insieme di motore e telaio, che concentra le masse senza alzare troppo il baricentro. Il manubrio largo è poi un bell'aiuto nelle anguste stradine e la centratissima geometria ciclistica alleggerisce magicamente la Varadero non appena le ruote cominciano a girare. E poi molto dipende da quanta benzina c'è nel serbatoio, perché con il pieno la guida su sterrato diventa parecchio più impegnativa e se c'è bisogno di appoggiare al volo un piede a terra alla ricerca dell'equilibrio allora... allora è meglio essere alti

### I DATI TECNICI DICHIARATI

<b>PREZZO</b>	L. 18.895.000 f.c.
<b>Colori</b>	nero/argento, oro/argento, arancio/argento
<b>Accessori</b>	set valigie e bauletto, manopole riscaldate, cavalletto centrale, lucchetto a "U", telo coprimoto, salva serbatoio, pannelli in tinta per valigie (35 lt) e bauletto (45 lt)
<b>Garanzia</b>	24 mesi integrale, chilometraggio illimitato
<b>Importatore</b>	Honda Italia Industriale, via Kenia 72, 00144 Roma
<b>Servizio clienti</b>	telefono 06549281, telefax 0654928300

<b>MOTORE</b>	
<b>Tipo</b>	4 tempi, bicilindrico a V di 90°, raffreddato a liquido
<b>Alésaggio x corsa</b>	98x66 mm
<b>Cilindrata</b>	996 cc
<b>Rapporto compr.</b>	9: 1
<b>Potenza max</b>	95 cv/8000 giri
<b>Coppia max</b>	10,1 kgm a 6000 giri
<b>Distribuzione</b>	bialbero e quattro valvole per cilindro
<b>Alimentazione</b>	due Keihin CV 42 a valvola piatta
<b>Accensione</b>	elettronica digitale
<b>Avviamento</b>	elettrico
<b>Frizione</b>	multidisco in bagno d'olio a comando meccanico
<b>Cambio</b>	5 rapporti. Prima: 14/36; seconda 17/29; terza 22/29; quarta 27/30; quinta 26/25
<b>Trasmissioni</b>	primaria ingranaggi DD (44/74), fin. catena (16/47)

<b>CICLISTICA</b>	
<b>Telaio</b>	traliccio in acciaio a sezione rettang., motore portante
<b>Interasse</b>	1560 mm
<b>Cannotto/avancorsa</b>	27,5°/110 mm
<b>Forcella</b>	teleidraulica tradizionale Showa con steli da 43 mm
<b>Escursione</b>	175 mm
<b>Regolazioni</b>	nessuna
<b>Sospensione post.</b>	progressivo Pro Link con monoammortizzatore idraulico Showa. Forcellone fulcrato al motore
<b>Escursione</b>	155 mm
<b>Regolazioni</b>	precarico molla con rinvio idraulico
<b>Freno anteriore</b>	2 dischi da 296 mm, pinze 3 pist. e sistema Dual CBS
<b>Freno posteriore</b>	disco da 256 mm, pinza Nissin 3 pist. e "Dual CBS"
<b>Pneumatici</b>	radiali tubeless 110/80-R19 e 150/70-R17.

<b>DIMENSIONI E PESO</b>	
<b>Lunghezza max</b>	2295 mm
<b>Altezza sella</b>	845 mm
<b>Luce a terra</b>	195 mm
<b>Serbatoio benzina</b>	25 litri (4 di riserva compresi)
<b>Peso a secco</b>	220 kg

<b>MANUTENZIONE</b>	
<b>Olio motore</b>	3,6 litri, cambio 12.000 km, 15W-40 SAE SG
<b>Candele</b>	NGK DPR8EVX-9, cambio ogni 24.000 km.
<b>Pneumatici</b>	a solo 2,4 anteriore e 2,8 bar posteriore

### PREGI

- POSIZIONE DI GUIDA E PROTEZIONE** Molto comoda (anche in due) e con un riparo dall'aria superlativo: i lunghi tragitti si accorciano.
- PRESTAZIONI MOTORE** Derivato dalla VTR, il V2 della Varadero stacca le rivali e dona prestazioni davvero notevoli per una GT bicilindrica. Erogazione regolare, piena e priva di vibrazioni.
- STABILITÀ E FRENATA** Fra le moto del suo genere è la più stabile alle massime velocità e la frenata CBS fa scordare le strade bagnate.



### DIFETTI

- BARICENTRO ALTO** Sebbene sia più manovrabile del previsto, la Varadero accusa il suo peso nelle manovre a bassa velocità.
- CONSUMI CARBURANTE** Il motore spinge forte e il cupolino ha una sezione importante: oltre i 140 orari i consumi precipitano.
- FUORISTRADA ADDIO** Il look adventure-sport mutuato dalle enduro rende la moto appetibile, ma la ciclistica ha una impostazione stradale che permette di uscire dall'asfalto soltanto su sterrati compatti.

### IN PRATICA

- ANTIFURTO** Il bloccasterzo è inserito nella serratura di contatto e si inserisce con la ruota sterzata a destra o a sinistra. Tolta la sella, c'è l'alloggiamento per il lucchetto a U che viene offerto in optional.
- BAGAGLI** Il portapacchi di serie offre una buona base per borse o bauletti; sono accessori dedicati la coppia di valigie specifiche (35 litri l'una) e il bauletto (45 litri), il tutto con pannelli verniciati come la moto. È possibile utilizzare una borsa da serbatoio di medie dimensioni. Peccato manchi un piccolo vano nella carenatura (utile per il biglietto dell'autostrada ad esempio).
- COMANDI** Tutti ben fatti e nello standard Honda. La leva del freno è registrabile; lo starter è a levetta, sopra il comando frizione.
- RETROVISORI** Non belli, ma ben fatti, offrono eccellente campo visivo.
- CAVALLETTO** La stampella laterale è pratica da aprire e robusta (c'è l'interruttore di sicurezza). Il cavalletto centrale è in optional.
- SOSPENSIONI** Si può regolare soltanto il precarico molla posteriore, peraltro con comodo rinvio idraulico a pomello nella fiancatina destra.
- RIFORNIMENTI** Ottima l'autonomia offerta dai 25 litri di capacità del serbatoio. Manca l'indicatore del livello carburante, sostituito dalla spia dell'entrata in riserva. Il tappo non è incernierato, ma di tipo "volante".

### LE CONCORRENTI GIÀ PROVATE

		
<b>Modello</b>	Honda 1000 Varadero	Honda 750 Africa Twin
<b>Prezzo</b>	18.895.000 f.c.	17.140.000 f.c.
<b>Prova</b>	TM 3/99	TM 9/96
<b>Potenza max ruota</b>	86,6 cv/7550	56,2 cv/7600 giri
<b>Coppia max ruota</b>	92 Nm/6100 giri	55,9 Nm/6250 giri
<b>Velocità max</b>	205 km/h	178 km/h
<b>Accel. 0-400 m</b>	11'8"/177 km/h	13'2"/155 km/h
<b>Ripresa 0-400 m</b>	12'8"/171 km/h	14'3"/142 km/h
<b>Consumo medio</b>	14 km/litro	15,6 km/litro
<b>Peso a secco</b>	238 kg	214 kg



almeno un metro e 85. La posizione di guida ricorda molto quello delle maxi enduro, accoglie comodamente chi è alto dimostrando come la Varadero sia nata principalmente per i mercati del nord Europa. **Ciò non toglie che anche chi sfiora il metro e 70 riesca a poggiare entrambi i piedi a terra** e poi ogni comando al posto giusto, il serbatoio con le pronunciate svasature per le gambe e la sella magnificamente imbottita donano da subito molta confidenza. Le pedane meriterebbero forse di essere un po' più distanti dalla sella, ma

comprendiamo la scelta Honda di non alzare troppo la sella da terra. Il comfort elevato deriva dalla posizione rilassata, dal morbido sellone e dalla perfetta protezione aerodinamica del busto: dai 140 orari fino ai 220 indicati al tachimetro (a 8500 giri) si viaggia senza che la pressione dell'aria quasi aumenti, e restando seduti normalmente. Le gambe ricevono un po' d'aria poiché il serbatoio non le ripara totalmente, ma il limite è avvertibile soltanto quando fa molto freddo. In compenso non si sentono fastidiose turbolenze attor-

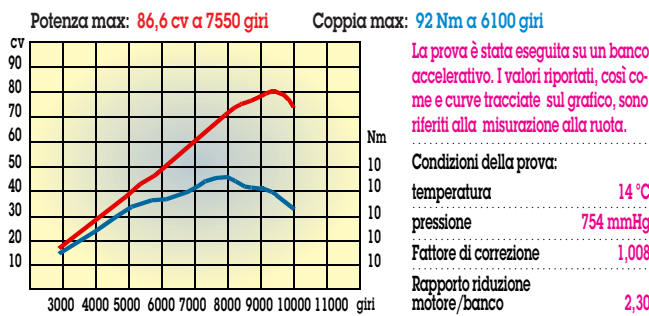
no al casco, così come manca la tipica "spinta" alla schiena delle moto con carenatura alta. Ci è capitato di percorrere oltre 1000 km filati senza alcuno stress per la schiena o i muscoli del collo e anche il passeggero viaggia molto bene, apprezzando un mezzo nato per viaggiare in coppia.

Le vibrazioni non arrivano mai a disturbare e le sospensioni beneficiano della maggiore escursione, rispetto alle turistiche stradali, filtrando bene i tratti sconnessi. **Meno piacevole è invece la rumorosità meccanica: il V2 chiuso fra il grande serbatoio e i radiatori laterali produce qualche risonanza di troppo**, e quando si viaggia con il casco jet - ben protetti dietro al cupolino - si perde la fascinosa voce del bicilindrico.

Bastano pochi chilometri fuori città per innamorarsi della Varadero. Intendiamoci, anche nel traffico la bicilindrica Honda sa essere docile potendo contare sulla buona manovrabilità e sul motore regolare sin dai 1500 giri, ma dimensioni e assetto sono in funzione dei tragitti extraurbani. Imboccata l'autostrada si apprezza in primo luogo il riparo aerodinamico, tanto che senza fatica si viaggia a quasi 180 orari; il solo handicap quando il contagiri supera quota 7000, considerata la sezione frontale della moto, sono i consumi di carburante che iniziano a scendere sotto i 10 km/litro: meglio viaggiare sui 140 per attestarsi attorno ai 14 km/litro e per aumentare la durata della gomma posteriore. La stabilità è superiore alle maxi enduro e, ferma restando una buona decisione nell'impostare la traiettoria di curva per vincere una ragionevole inerzia direzionale, **l'avantreno resta solido anche nelle curve da velocità superiori ai 200 orari indicati**. Qualche leggero movimento allo sterzo si avverte a ritmi ancora superiori: il pneumatico davanti è stretto e ha sezione alta per conferire maneggevolezza, ma a certe andature perde un po' di rigidità strutturale. Con il passeggero a bordo è invece consigliabile caricare la molla dell'ammortizzatore posteriore per mantenere il più alto possibile il retrotreno: si scarica meno l'avantreno in velocità e si ottiene strisciano presto a terra se si "piega" con brio.

Lontano dalle sporadiche estremizzazioni sportive, rese possibili da un motore vivace e da una ciclistica a punto, la Varadero sfoggia un bel'avantreno maneggevole e neutro; nei tornanti la ruota davanti è ubbidiente, i pneumatici aderiscono sinceri all'asfalto e il motore prontissimo nell'accelerazione proietta rapidi fuori dalle curve. **La coppia a disposizione ai medi regimi, fra i 3000 e i 5000 giri, è superiore a quella offerta dalla VTR** e i 15 cv in meno rispetto a quest'ultima non sono una mancanza avvertibile. Il cambio ben rapportato (è soltanto un po' rumoroso l'inserimento della prima marcia) e la coppia sempre disponibile permettono di viaggiare in serenità, speditamente e lasciando il tempo di gettare uno sguardo al panorama circostante. E se poi occorre fermarsi in fretta, magari sulla strada bagnata, si benedice l'efficacia della frenata Dual CBS, finalmente ben gestibile e intuitiva nelle reazioni. ■

## LA PROVA AL BANCO



## PRESTAZIONI

VELOCITÀ Km/h	
massima	205
dichiarata	n.d.
ACCELERAZIONE DA FERMO	
da 0 a 100 m	5"0
da 0 a 200 m	7"6
da 0 a 300 m	9"8
da 0 a 400 m	11"8/177 km/h
RIPRESA DA 50 km/h in 5ª	
da 0 a 100 m	5"0
da 0 a 200 m	8"1
da 0 a 300 m	10"6
da 0 a 400 m	12"8/171 km/h
CONSUMO km/l	
città	13
extraurbano	16,5
autostradale (130 km/h)	14
autonomia media	340
PESO	
verificato senza benzina	238
dichiarato a secco	220

## A CONFRONTO

BMW R 1100 GS	Cagiva Gran Canyon	Yamaha TDM 850
21.200.000 f.c.	16.550.000 f.f.	16.100.000 f.c.
TM 9/94	TM 11/98	TM 8/96
78,6 cv/6750 giri	63,6 cv/7600 giri	72,3 cv/7500 giri
90 Nm/5050 giri	65 Nm/6500 giri	72,9 Nm/6000 giri
196 km/h	188 km/h	208 km/h
12"8/164 km/h	13"0/161 km/h	12"1/175,5 km/h
13"6/155 km/h	13"2/158 km/h	14"5/146 km/h
16,5 km/litro	15 km/litro	13,5 km/litro
239 kg	220 kg	220 kg