

# Navicella spaziale

Copia in scala ridotta della mitica CB750, la piccola Honda CB350 è la prima 4 cilindri di questa cilindrata ad essere commercializzata. In vendita in Italia dal 1972, si afferma per le sue esclusive tecniche e per la qualità costruttiva. Prodotta fino al 1979, oggi è una splendida classica dal fascino inalterato da usare tutti i giorni

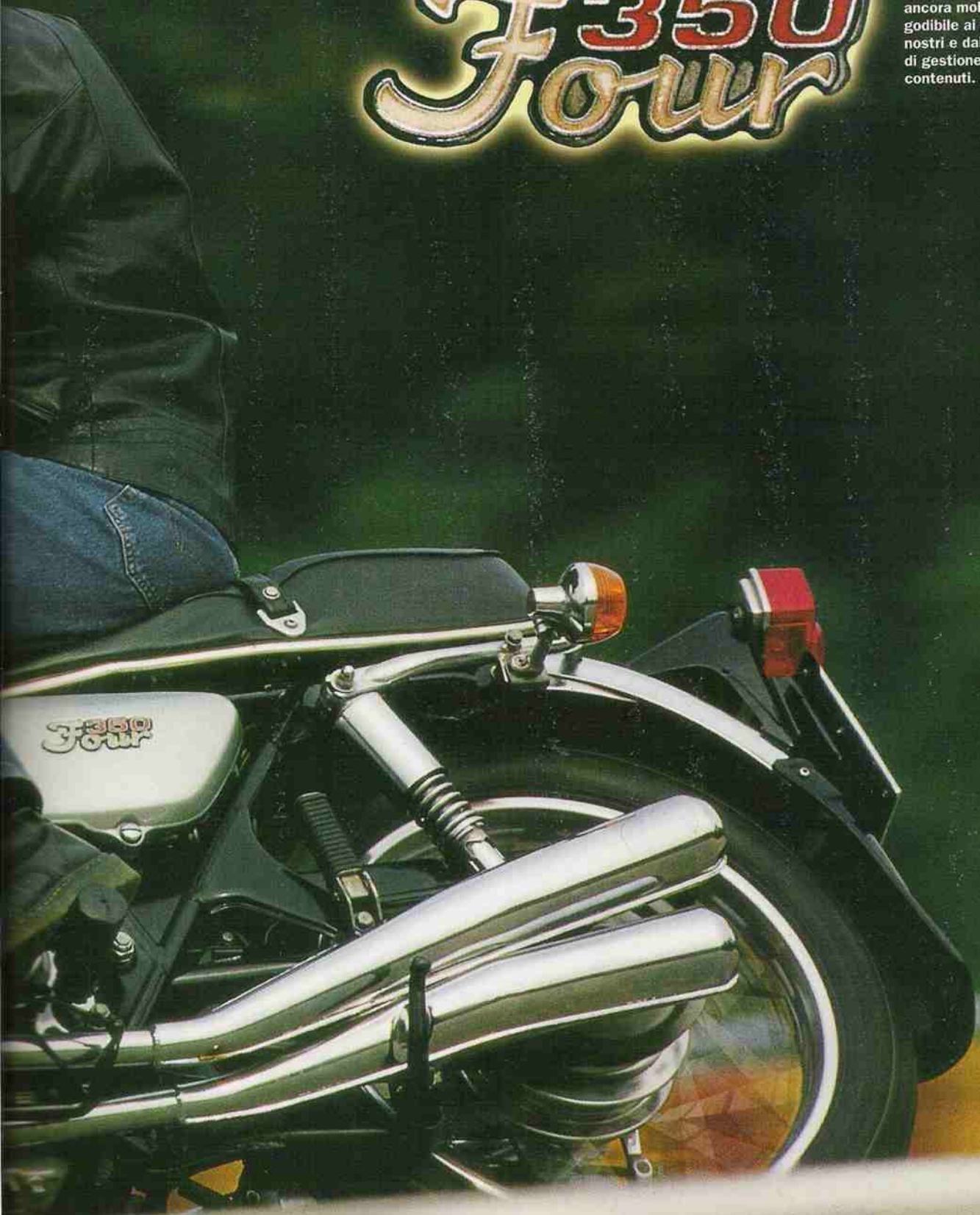
di VITTORIO CRIPPA  
foto ARCHIVIO  
MOTOCICLISMO





# F350 Four

• La Honda CB350 Four è una moto ancora molto godibile ai giorni nostri e dai costi di gestione piuttosto contenuti.





# I punti salienti



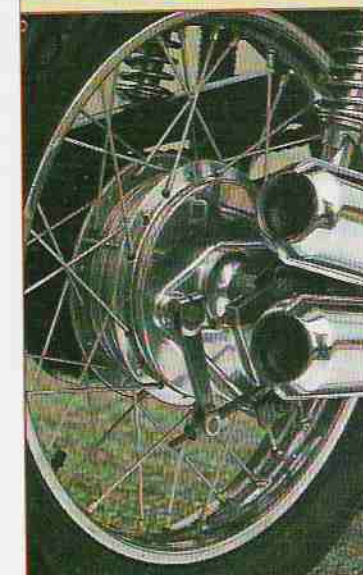
## MOTORE

- Riprende le caratteristiche dei 4 cilindri Honda di cilindrata superiore. Robusto, infaticabile e immune da traflaggi di olio grazie agli ottimi accoppiamenti dei piani ed al buon materiale delle guarnizioni. E' però afflitto da una certa rumorosità meccanica dovuta alle catene di trasmissione primaria e della distribuzione. Teste e cilindri sono in blocchi unici, ed il carter è tagliato orizzontalmente. Potenza max dichiarata 34 CV a 9.500 giri con rapporto di compressione 9,3:1.



## FRENI

- Ripetono lo stesso schema delle altre quattro cilindri Honda del periodo. L'anteriore è un disco in acciaio di 288 mm posizionato a sinistra del mozzo. E' efficace e modulabile, ma con le moderne pastiglie senza amianto tende a fischiare se usato con troppa delicatezza. Il posteriore è a tamburo centrale da 150 mm monocamma con comando a bacchetta. Il pedale è alla giusta altezza e non richiede sforzo, ma se azionato nervosamente tende al bloccaggio.



## DISTRIBUZIONE

- Monoalbero a camme in testa comandato a catena semplice che aziona i bilancieri imperniati sul coperchio della testa. La catena della distribuzione, dotata di registro, prende il moto dal pignone calettato sull'albero motore tra i due cilindri centrali e ha il tendicatena a lamina.



## STRUMENTAZIONE e COMANDI

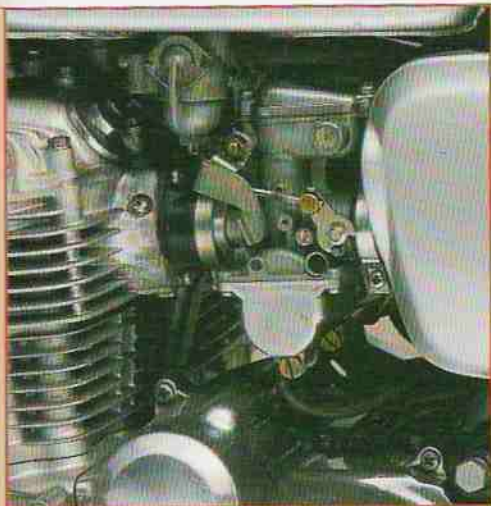
- Contagiri a destra con zona rossa a 10.000 giri e tachimetro-contakm fondo scala a 180 km/h. Montato sopra la piastra dello sterzo c'è il cruscottino con le quattro spie di frecce, olio, folle e abbaglianti. Comandi manuali: a sinistra l'interruttore per frecce, clacson e lampeggio, a destra il pulsante per il motorino d'avviamento, l'interruttore d'emergenza ed il deviatore per le luci. L'interruttore per accendere le luci è la manopola nera sul dorso del faro.



## IMPIANTO ELETTRICO

- A dinamo-rotore-batteria, con 2 coppie di contatti che vanno registrati a 0,3-0,4 mm di massima apertura. L'avviamento è elettrico con motorino sulla sinistra riparato dal piccolo carter rotondo poco sopra l'altro che protegge l'alternatore, ma saggiamente è conservata la pedivella dell'avviamento sulla destra del motore. Le candele hanno distanza tra gli elettrodi di 0,6-0,7 mm. Le due bobine AT sono sotto al serbatoio e la batteria 12V/12Ah si trova sotto la fiancatina destra.





#### CARBURATORE

• Quattro carburatori Keihin con diffusore da 21 mm. Dal comando sul manubrio partono due fili che si innestano su una farfalla sotto al serbatoio e servono uno per l'apertura ed uno per la chiusura, che è quindi comandata positivamente. Una vite sulla destra azionabile a mano consente di regolare il minimo.

#### LUBRIFICAZIONE

• I 3,5 litri di olio nella coppa servono a lubrificare frizione, cambio e motore. Due i filtri: il primo, a cartuccia, è contenuto nel coperchio davanti al basamento motore e va sostituito ad ogni cambio dell'olio. L'altro, a reticella, è nella coppa e viene pulito solo per manutenzioni straordinarie o quando la moto è stata ferma a lungo. Il tappo d'immissione è sulla destra dietro la pedivella dell'avviamento e l'olio va sostituito ogni 5.000/7.000 km e comunque una volta all'anno.

#### TRASMISSIONE

• La trasmissione primaria è a catena Morse centrale che prende il moto dal pignone sull'albero motore tra il secondo ed il terzo cilindro. Il cambio è in blocco a 5 marce con rapporti ben spazati, morbido e preciso, con leva di comando sulla sinistra e prima in basso. La frizione, resistente ad ogni maltrattamento, è però un po' brusca d'innesto. Trasmissione finale a catena sul lato sinistro con la corona fornita di un piatto d'alluminio a funzione anti-caduta della catena. La durata media di pignone, corona e catena è sui 35.000 km.



#### SCARICO

• Le quattro marmitte hanno il silenziatore non asportabile a differenza di quello delle 500/750. Soprattutto usando la moto per brevi spostamenti cittadini, tendono ad accumulare condensa con corrosione passante dall'interno che finisce per bucarle. Per questo motivo e per risparmiare alcuni kg e guadagnare qualche CV, ai tempi venivano sostituite con impianti 4 in 1. Sono costose da sostituire, ma bisogna montare quelle omologate per passare la revisione.

#### SOSPENSIONI

• Sono il punto debole della CB350. Cedevole la forcella con i foderi superiori verniciati nello stesso colore del serbatoio e gli steli lucidati. Insufficienti gli ammortizzatori posteriori, regolabili su tre posizioni ma troppo morbidi e responsabili di indesiderate oscillazioni del forcellone. Per questo venivano sostituiti con altri più rigidi di varie marche. Gli originali sono un ricambio costoso.



#### NUMERI DI TELAIO E MOTORE

• Il numero di telaio, prefissato da F (frame), è punzonato sulla destra del canotto di sterzo, quello di motore, prefisso E (engine), è sul basamento tra il 3° e 4° cilindro, un po' nascosto dai carburatori. Telaio e motore hanno la stessa numerazione (da 1000001 per la prima serie fino al 1974 e da 2000001 per la successiva).



#### CARROZZERIA

• Il serbatoio da 12 litri ha il rubinetto a tre posizioni dotato di filtro e le due fiancate collegate. Tre i colori disponibili: rosso rubino sigla HX (light ruby red), argento metallizzato sigla LY (custom silver metallic) ed un verde muschio-marrone sigla LQ (candy olive custom). La sella, si ribalta sulla sinistra dando accesso alla scatola dei ferri, al filtro dell'aria a cartuccia ed al gancio per i caschi. E' dotata di serratura che si apre con la stessa chiave dell'accensione. Le fiancatine sono in plastica.



## Spendere il giusto

Trovare oggi una CB350 Four non è difficile, praticamente ad ogni mostra mercato e negli annunci delle riviste specializzate c'è qualche esemplare in offerta. Considerata solo fino a ieri un modello minore, trova oggi diversi estimatori che l'acquistano per completare la serie Four (500 e 750). Importante, come sempre, il controllo dei documenti, del numero di telaio e della targa. Il motore è robusto e non ha difetti di progettazione. In caso di alti chilometraggi andrà chiaramente ripassato, ma trovare i ricambi non è difficile. Piuttosto fate attenzione alle marmitte e ad altri eventuali accessori fuori catalogo come sella, manubrio e pedane che spesso venivano sostituiti con altri di tipo sportivo, tutte parti che richiedono un notevole esborso di denaro. Per moto in buone condizioni vengono chiesti 1.300/1.500 euro, mentre per esemplari mal messi si può scendere anche di molto. Il costo di un restauro non può essere quantificato se non caso per caso, ma per la CB350 Four è sempre una spesa importante sia per il prezzo dei ricambi sia per la complessità meccanica del motore che richiede molte ore di lavoro.

• Due pubblicità apparse su *Motociclismo* negli anni 70. La prima quadricilindrica stradale prodotta in serie al mondo, comparsa in Italia nel 1972 sulla scia di 500 e 750, è proposta come moto robusta, affidabile ed economica, meno impegnativa delle sorelle maggiori e adatta anche ai neopatentati.

**ECONOM-ICO, ag.** Oggetto sfruttabile a basso costo. Di uso e manutenzione conveniente. (di trasporto) Consumo moderato. Relativo all'impiego di una 350 CB Four. Alla portata di tutti. **MOTO HONDA.** Da L. 850.000 franco concessionario-IVA esclusa.



## Restauratori, esperti e associazioni

- Massimiliano Crippa, via Conegliano 8, 20100 Milano. Tel. 02/26145573.
- Mauro Azzimondi, via Corradi 5, 40100 Bologna. Tel. 051/441471
- Franco Bonfatti, via Bellini 13, 46010 San Silvestro (MN). Tel. 0376/478574
- Ciriaco Tosatto, Piazza Garibaldi 4, 46049 Volta Mantovana (MN). Tel. 0376/83393
- Silvio Manfroi, via della Consolata 19, 00164 Roma. Tel.

- 06/66151780 - 339/8346212
- MA.ME.PI. Motors, di Tony Pizzo e C., via Padula 40, 80026 Casoria (NA). Tel. 081/7571059, fax 081/7576377
- Registro Storico Honda, c/o Sport Club "Il Velocifero", C.P. 181, 47900 Rimini. Tel. e fax 0541/390996, c/o Davide Colli (martedì dopo le ore 21)
- Club Giapponesi Classiche, c/o Saverio Livolsi, via Mantova 3, 20090 Buccinasco (MI). Tel. 02/4500419.

Quando si pensa alle maximoto dei primi anni Settanta il pensiero va immediatamente alla Honda CB750, la più eccitante fra tutte per dimensioni, prestazioni e modernità.

Proviamo ora ad immaginarla un po' più piccola e meno costosa, più abbordabile ma con lo stesso "appeal" della sorella maggiore garantito dal motore quattro cilindri con la conseguente sfilza di marmitte cromate. Tutto questo è la Honda CB350 Four.

Quando arriva sul mercato italiano alla fine del 1972, la CB350 si trova la strada già spianata dalle già famose CB500 e CB750. Suscita subito grande interesse e scalpore perché è la prima 350 quadricilindrica stradale prodotta in serie nel mondo. La sua cilindrata, più che dimezzata rispetto alla 750, è ritenuta in questo momento da media, perché grosse sono le moto da 500 cc in su. Le dimensioni generose, non spaventano i neofiti e chi in moto non fa molti km. Inoltre tutte le comodità che offre - avviamento elettrico, ottime finiture, immagine e signorilità - ingolosiscono anche gli automobilisti. Sono d'altronde proprio questi gli anni in cui la moto si afferma come veicolo ricreativo, un surplus dell'auto e non più come alternativa economica alle quattro ruote.

La piccola 4 cilindri della gamma Honda si propone come modello meno impegnativo, dedicato ad un'ampia fascia di utenti più tranquilla. In più è l'ancora di salvezza per i diciottenni che dal 1974 non possono più guidare moto superiori a 350 cc.

### La cura per il particolare

La CB350 è fatta bene ed è molto curata nell'allestimento. Le cromature sono abbondanti e di ottima qualità. Oltre alle marmitte, agli ammortizzatori, ai parafanghi, al manubrio e ai cerchi, la moto luccica anche grazie alle lavorazioni a specchio del motore, dei mozzi e dei gambali della forcella. Si può averla in diversi colori con il serbatoio impreziosito dalla doppia filettatura in tinta coordinata, ma sono altri i particolari che la rendono superiore. Il freno a disco anteriore dotato di un piccolo paraspruzzi, le leve al manubrio plastificate e con la sfera di sicurezza ricoperta in gomma, la sella ribaltabile con i ganci per fissare i caschi, l'avviamento elettrico, allora non ancora generalizzato, un livello di qualità nei materiali introvabile sulla concorrenza, soprattutto in termini di durata nel tempo.

Perfetta, quindi? No, qualcosa che non va c'è anche sulla 350 di Hamamatsu. Il motore ama



## Preghi...

- Affidabilità
- Finiture eccellenti
- Facilità di guida
- Prestazioni

## ...e difetti

- Peso notevole
- Sospensioni troppo morbide
- Costo elevato dei ricambi



girare in alto e, se la robustezza è a tutta prova, il vedere la lancetta del contagiri sempre oltre i 6.000 per andare almeno allegri genera qualche apprensione ai motociclisti non ancora avvezzi a tali regimi di rotazione.

La coppia non è abbondante, per avere una buona ripresa bisogna tirare le marce, ma anche viaggiando a 120/130 km/h si è già ad 8.000/8.500 giri, con la zona rossa a 10.000.

Telaio e sospensioni non eccellono e, soprattutto sul misto, il forcellone oscilla innescando sbandamenti peraltro controllabili. Le sospensioni sono tarate sul morbido e risentono del peso notevole, dei rapidi cambi di direzione e dell'eventuale passeggero. Si tratta comunque dei difetti costituzionali di tutte le moto giapponesi di quegli anni.

La CB350 ottiene un notevole successo in Italia, tanto che nel solo 1973, primo anno completo di commercializzazione, vengono vendute quasi 4.000 moto. Il protezionismo più volte invocato dai Costruttori italiani ed applicato nei modi più fantasiosi, dal limite di peso a quello

di cilindrata inferiore a 380 cc, al contingentamento, all'IVA "pesante" per finire con i limiti di età per le moto oltre 350 cc, alla fine però dà i suoi frutti. Anche perché la CB350 viene presto affiancata dalla CB400SS che usa lo stesso motore della 350, aumentato di cilindrata e con il cambio a 6 marce. Tuttavia, per alcune discutibili interpretazioni stilistiche come il 4 in 1 con i collettori di scarico inclinati tutti dalla stessa parte, l'insolita cilindrata che la svantaggia rispetto alla 500 e una certa povertà nell'allestimento, la SS non ripete il successo dell'affascinante sorellina.

- La CB350 Four riprende in pieno, seppur in scala ridotta, il fascino delle versioni di cilindrata superiore. Nel 1973 costava 850.000 lire franco concessionario, IVA esclusa.

## Manutenzione ordinaria

Ecco i tagliandi consigliati dalla Casa all'epoca per la CB350 Four.

- Ogni 750 km: controllo impianto di illuminazione e serraggio bulloneria.
- Ogni 2.500 km: cambio olio motore. Controllo pressione e usura pneumatici. Controllo livello liquido batteria.
- Ogni 5.000 km: sostituzione filtro olio, verifica candele, controllo anticipo e gioco punterie, regolazione catena distribuzione, pulizia filtro aria. Controllo e registrazione carburatori, comando gas, cavetti benzina e rubinetto carburante. Registrazione leva frizione e freno, controllo liquido freni. Sostituzione pastiglie freno anteriore. Controllo serraggio raggi e sospensioni.
- Ogni 10.000 km: pulizia filtro olio e sostituzione filtro aria, sostituzione olio forcella, verifica cuscinetti di sterzo.



## Cosa dice il restauratore

Massimiliano Crippa è uno dei più preparati restauratori Honda. Una passione, quella per le "vecchie" quattro cilindri, che lo ha spinto ad abbandonare la precedente attività per dedicarsi al conseguimento del diploma di tecnico motorista e, dopo anni di gavetta e silenzioso apprendistato, a rilevare una piccola officina dove lavora aiutato dal padre dedicandosi alle Honda degli anni 70 ed 80. Come giudichi la CB350 Four? «La 350 è la più robusta della gamma 4 cilindri dei primi anni 70, anche se gira in alto e il motore è a corsa lunga. Rispetto ai ben noti problemi alla catena della distribuzione tipici della 750, la 350 ne soffre molto meno perché le masse da trascinare sono più piccole».

Tra le altre Honda Four che posizione occupa la 350? «La 750 è la regina, quindi è la più richiesta e ricercata, ma anche 500 e 350 hanno i loro fan. Si tratta in genere di quaranta/cinquantenni che nei primi anni 70 o l'hanno avuta, oppure l'hanno desiderata ma non se la sono potuta permettere ed ora si tolgono quell'antico desiderio».

Generalmente in che condizioni si trovano e a che prezzi? «Le 350 finivano in mano ai diciottenni che non andavano tanto per il sottile al fine di ottenere qualche CV in più. Sull'altare della potenza venivano sacrificati i tubi di scarico, sostituiti col 4 in 1, il manubrio, cambiato con quelli in due pezzi e varie elaborazioni al motore. È chiaro che se si vuole riportare all'antico splendore una moto con un tale passato ci saranno molte parti da sostituire e di conseguenza la valutazione non è alta, sui 400-500 euro. Nonostante tutto di 350 Four se ne trovano ancora di veramente belle ed originali. Per moto così, completamente originali e conservate in naftalina, si chiedono anche 3.000 euro».

Cosa guardare prima di firmare l'assegno? «Che il motore parta senza strani rumori o fumatate d'olio, che i carburatori non siano bloccati e non manchino parti di carrozzeria che sono le più difficili da reperire. Poi, naturalmente, un'occhio ai documenti per il numero di targa e quello del telaio. Bisogna tenere presente anche un'altra cosa. Non pensare di risparmiare prendendo una moto conciata perché il "fai da te" è limitato al cambio di olio e filtro. Già la regolazione delle valvole non è alla portata di tutti e c'è bisogno di un'apposita chiave, per non parlare di interventi più complessi come lo smontaggio della testa e dei cilindri e il loro successivo rimontaggio. Bisogna avere un'attrezzatura molto specifica, addirittura alcuni attrezzi per il motore 500 non vanno bene per il 350. Se la moto è ferma da tanto tempo io prima di tutto smonto la coppa dell'olio e la pulisco insieme al filtro a reticella. Molti clienti non sono preparati alle spese considerevoli che richiede un restauro completo. Mi spiego meglio: per tanta gente è naturale spendere 5-7.000 euro per restaurare una moto inglese, ma non spenderebbero mai la stessa cifra per una giapponese. Eppure dietro ogni restauro ben fatto, l'incidenza della manodopera è considerevole. Per rifare una moto dalla A alla Z impiego anche 120 ore di lavoro, senza con-

tare i costi dei lavori di carrozzeria ed eventuali ricambi. Il restauro di una 350 non costa tanto di meno, a parità di condizioni di partenza, rispetto a quello della 750 o della 500».

Quali erano ai tempi i punti deboli di questa moto? «Come ho già detto è robustissima, più delle sorelle maggiori. Però bisognava osservare scrupolosamente la manutenzione prevista dalla Casa. Ogni 2.500 km cambiare olio e filtro (oggi con i lubrificanti moderni lo si può fare anche ogni 7.000 km), tirare i dadi della testa, e questo non lo faceva quasi mai nessuno perché è un'operazione che richiede tempo. Così dopo un po' la guarnizione si deformava e cominciava a perdere lateralmente, dove ci sono i passaggi per l'olio alla testa. Lo stesso si può dire per la regolazione della catena di distribuzione, che diventava molle e rovinava il registro interno. La registrazione delle valvole era pure molto importante per il particolare puntale del bilanciamento che le aziona. La sua forma rovina la parte alta dello stelo che prende gioco. Di conseguenza per sostituire la valvola bisogna limarlo pian piano così da riportarlo al giusto calibro per sfilarlo dalla sede. Comunque, a costo di ripetermi, voglio dire che la lubrificazione in questi motori raffreddati ad aria è importantissima perché l'olio oltre che da lubrificante fa da liquido di raffreddamento. Infatti dalla coppa passa nel filtro, poi passa dietro alla bancata per lubrificare il banco e le bielle. Quindi sale in testa tramite due mandate laterali, lubrifica le camme, scende e si distribuisce alla trasmissione primaria ed al cambio. Direi che a parte le cose accennate, non ci sono altri particolari problemi. L'impianto elettrico è surdimensionato e su tante moto che restauro sembra fatto ieri tanto è ben isolato e con i cavi in buone condizioni».

Sono state prodotte serie differenti della CB350 Four? «No, solo una serie. Piuttosto a volte trovo alcune piccole differenze negli accessori come i fari, le frecce, la forma degli specchi e del parafrangente posteriore in plastica che però non tutti i concessionari fornivano al momento dell'acquisto. La ragione è che le 350 arrivavano alla sede europea della Honda in Belgio e da qui venivano distribuite in tutta Europa. Poteva capitare che un lotto con caratteristiche specifiche per un Paese andasse poi a finire in un altro rispetto a quanto preventivamente deciso, perché là era maggiore la richiesta».

Com'è la disponibilità dei ricambi più importanti e quanto costano? «In teoria basta andare da un concessionario Honda ed ordinare ciò che serve perché la Casa fornisce direttamente ancora quasi tutto. In pratica non tutti i concessionari hanno voglia e tempo per fare la ricerca delle sigle di ordinazione. Comunque le parti di più frequente sostituzione sono le marmitte che costano parecchio, 900/950 euro, anche perché il collettore di scarico è tutt'uno col silenziatore. Delle quattro però, una non si trova più e allora bisogna arrangiarsi. Comunque anche senza prendere le originali ce ne sono di ottime che vanno bene anche in fase di revisione. Io uso le MIV, che tra l'altro vengono fornite con il

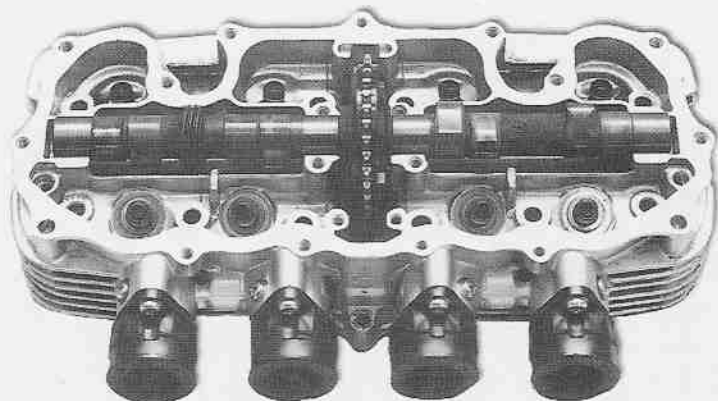
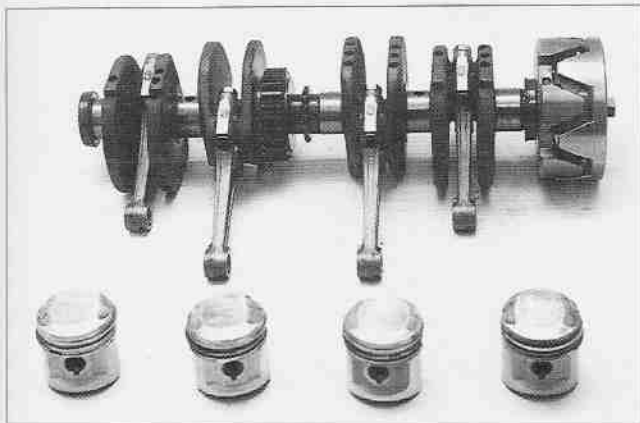
documento di omologazione del T.U.V., oppure le Busso o le Sito. Se le curve sono ancora in buono stato, sego in due la marmitta vecchia e attacco i nuovi silenziatori. Altro punto debole sono gli ammortizzatori posteriori, che erano scadenti già da nuovi. Per la loro sostituzione ci si può orientare fra gli originali Showa a 310 euro, ma li sconsiglio perché non durano e non sono rigenerabili, oppure fra i Koni o gli Hagon che sono decisamente un altro pianeta. La catena della distribuzione c'è ancora a ricambio, mentre vanno ad esaurimento i pistoni e le valvole. Per i primi, se proprio non si trovasse gli originali Hard, che costano sui 310 euro, ci sono i Mahle tedeschi stampati anziché fusi, più performanti e quindi più costosi, oppure gli Asso che vengono sui 155 euro, ma hanno i segmenti troppo delicati. La scelta migliore è montare quelli originali ma della 400, dato che basta rettificare la canna dei cilindri che è molto spessa. Anche per le valvole stessa ricetta,



• Massimiliano Crippa nella sua officina.

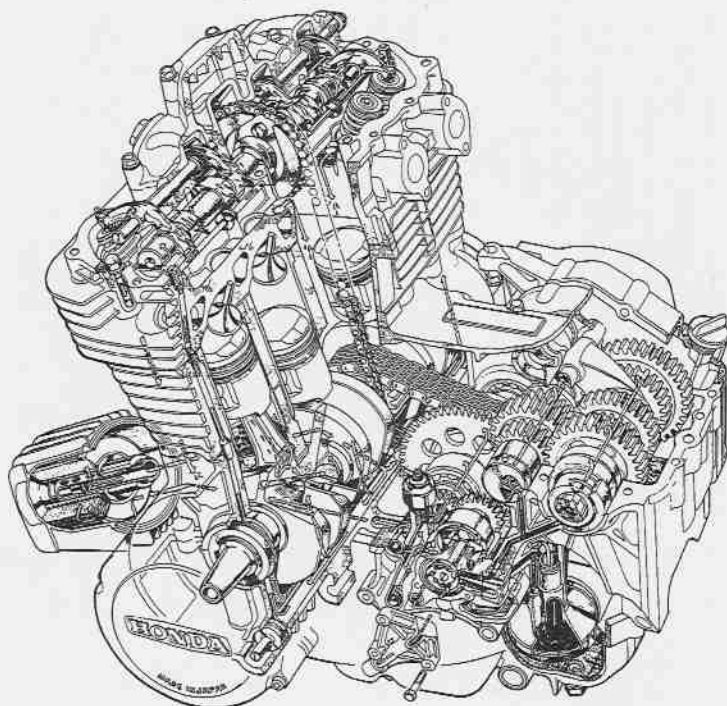
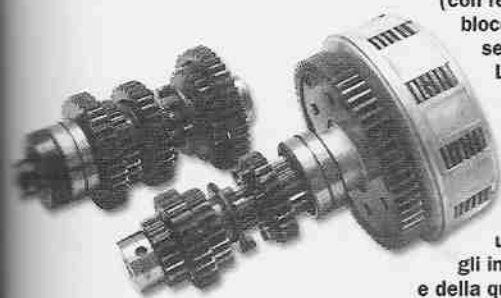
anzì quelle della 400 sono proprio le stesse della 350. Altri ricambi che mi capita di usare spesso sono le manopole (costo 10,33 euro) e le leve al manubrio (15,50 euro). I materiali di usura come le pastiglie dei freni costano 41,32 euro (Brembo o BC), il filtro olio originale 24,91 euro, quello MIUB, che io uso di solito, 7,75 euro. Infine per i ricambi di carrozzeria, che sono quelli di minore sostituzione, alcuni, come le fiancatine, non sono più forniti e bisogna guardare ai mercatini». E una volta restaurata quali attenzioni bisogna osservare soprattutto? «Solo la manutenzione regolare, olio, filtro, accensione e valvole, poi siete liberi di andare da Milano a Reggio Calabria a tutta manetta... autovelox permettendo!».





• Sopra, l'albero motore composito lavora su 5 perni di banco e ha i volantini discoidali. Notare il pignone che aziona la catena di distribuzione e l'ingranaggio per la catena Morse della primaria e la pompa dell'olio. I pistoni sono fusi, hanno due segmenti di tenuta e un raschiaolio. Se devono essere sostituite, utilizzare fasce elastiche della stessa Marca (le originali erano marchiate con una lettera a cui corrispondeva il fornitore. N: Nihon; R: Riken, T: Teikoku). A destra, l'albero a camme funziona senza interposizione di cuscinetti direttamente sulla testa. Anche i bilancieri sono impernati direttamente nel coperchio della testa. Su motori con un elevato chilometraggio si possono riscontrare rigature, graffi (conseguenza di interventi eseguiti non a regola d'arte) e, in casi limite, un'eccessiva usura.

• A sinistra, l'albero primario (con relativa campana e blocco frizione) e secondario del cambio. La frizione non dà problemi di sorta: è robusta ma un po' brusca nell'innesto. I rapporti del cambio sono invece ben spaziati con solo un piccolo vuoto tra gli ingranaggi della terza e della quarta.



## Caratteristiche tecniche

**Motore:** quattro tempi, quattro cilindri fronte marcia verticali. Distribuzione monoalbero a camma in testa comandata a catena semplice centrale. Alesaggio per corsa: 47x50 mm, cilindrata effettiva 347 cc. Compressione 9,3:1, potenza 34 CV a 9.500 giri. Diagramma della distribuzione: aspirazione 5°-35°, scarico 35°-5°; gioco di funzionamento delle valvole 0,05 mm aspirazione e scarico.

**Accensione:** dinamo-ruttori-batteria. Distanza tra i contatti dei ruttori 0,3-0,4 mm, candele NGK D8ESL o DENSO ND X245ES, distanza tra gli elettrodi 0,6-0,7.

**Lubrificazione:** con pompa a doppio trocoide azionata dal primario del cambio; filtro a cartuccia nella parte anteriore del basamento e filtro a reticella nella coppa avente capacità di 3,5 litri.

**Alimentazione:** a caduta; capacità del serbatoio 12 litri, riserva 2 litri.

**Carburatori:** quattro Keihin 656 C da 21 mm, getto massimo 75, getto minimo 35, vite aria aperta di 7/8 +/- 3/8 di giro; filtro a cartuccia di carta sotto la sella.

**Cambio:** in blocco a 5 rapporti con pedale a leva singola sulla sinistra. Rapporti interni: 2,733 in prima, 1,850 in seconda, 1,416 in terza, 8,75 in quarta e 0,965 in quinta.

**Trasmissione primaria:** a catena tipo Morse centrale; rapporto di riduzione 3,423.

**Trasmissione finale:** a catena sul lato sinistro; rapporto di trasmissione 2,235 (denti 38/17). Rapporti finali di trasmissione: 20,93 in prima, 14,18 in seconda, 10,83 in terza, 8,75 in quarta e 7,39 in quinta.

**Telaio:** monoculla sdoppiato in tubi d'acciaio e elementi stampati. Inclinazione canotto di sterzo 63°40'. Avancorsa 85 mm.

**Sospensioni:** anteriore forcella teleidraulica, escursione 114,6 mm, capacità 105 cc di olio per stelo. Posteriore forcellone oscillante con ammortizzatori teleidraulici regolabili su tre posizioni.

**Ruote e pneumatici:** cerchi in acciaio da 18". Pneumatici: anteriore 3.00x18", posteriore 3.50x18". Pressioni di gonfiaggio: ant. 1,8 bar, post. 2,0 bar. In caso di pas-

seggero aumentare di 1/10.

**Freni:** anteriore a disco sul lato sinistro a comando idraulico con pinza a singolo pistoncino, superficie frenante  $\varnothing$  288 mm; posteriore a tamburo centrale a camma semplice da 150 mm.

**Impianto elettrico:** alternatore AC da 0,156 kW a 5.000 giri; batteria da 12V/12Ah. Lampada faro anteriore bifulce 12V/35-50W; luce di posizione 12V/3W. Lampada fanale posteriore bifulce 12V/3-32W. Lampade indicatori direzione 12V/32W; lampade strumenti 12V/2W; lampade spie 12V/2W.

**Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza massima 2.060, larghezza massima 780, altezza massima (misurata al manubrio) 1.090, interasse 1.350,5, altezza sella 780, altezza pedane 300, altezza minima da terra 150,5. Peso a vuoto 170 kg.

**Prestazioni dichiarate:** velocità in km/h nelle singole marce al regime di 9.500 giri: 61 in prima, 79 in seconda, 101 in terza, 128 in quarta e 150,3 in quinta. Velocità a 1.000 giri in quinta 15,8 km/h.