

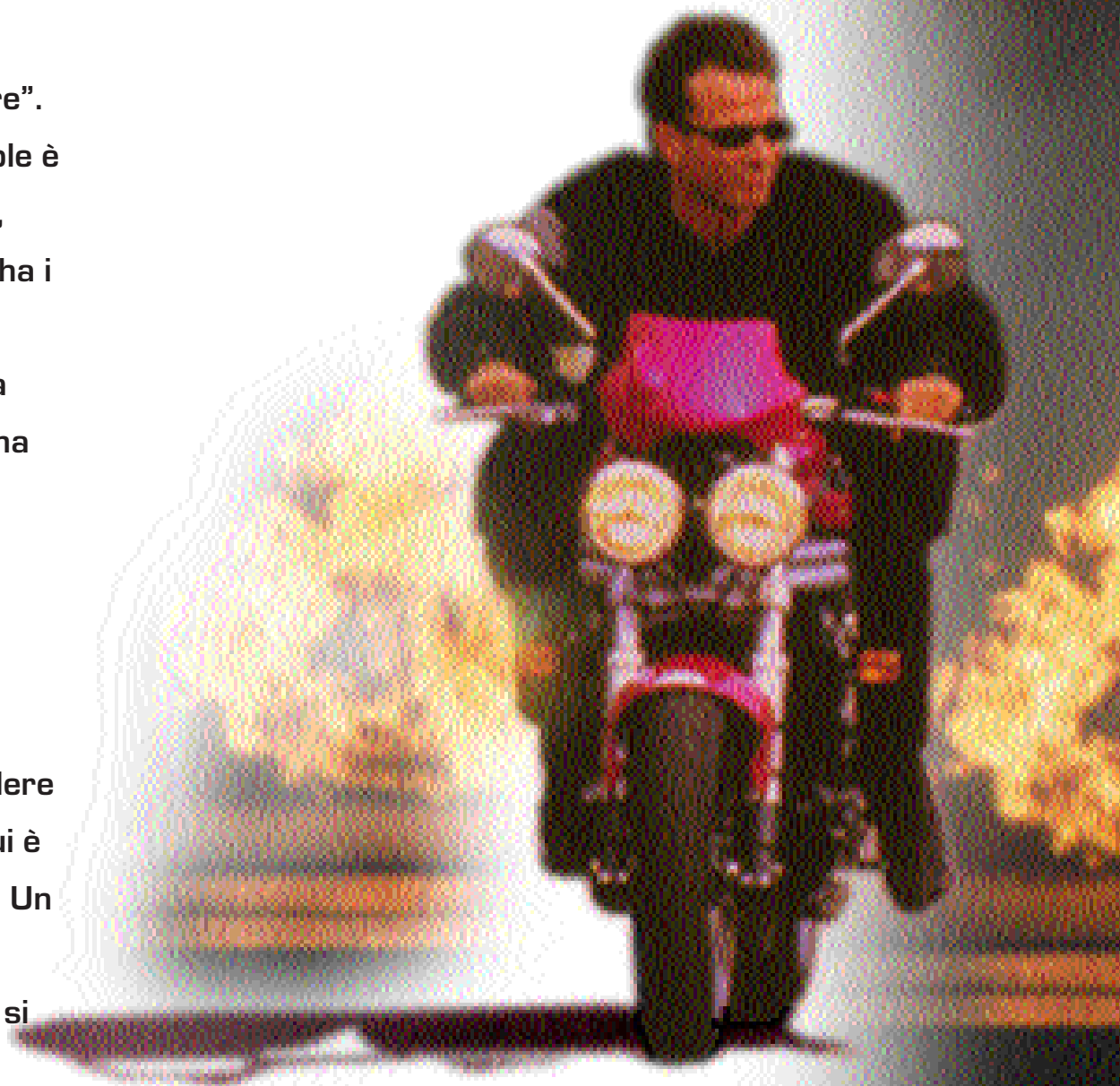
SUPERPROVA

La Speed Triple è stata protagonista del grande schermo per infiammare le scene di "Mission Impossible 2", lasciando a Tom Cruise il difficile compito di farla "volare".

La Triumph Speed Triple è una naked muscolosa, attraente, vanitosa e ha i numeri giusti per fare tendenza. Sfoggia una linea molto originale ma sotto la sella la sua grande forza è tutta concentrata nel tre cilindri di 955 cc a iniezione. Di coppia motrice ne ha da vendere e le accelerazioni di cui è capace sono infernali. Un po' rigida e alta di baricentro, quando la si guida sportivamente bisogna usare "i muscoli".

La Speed Triple è un sogno da 21 milioni di lire

Effetti



speciali

A dramatic, low-key photograph of a person in a dark, hooded outfit riding a motorcycle through a fire at night. The rider is silhouetted against the bright orange and yellow flames. The motorcycle has dual round headlights. In the background, a building with a window is visible, also partially obscured by the fire. The overall mood is intense and mysterious.

È diventata un'attrice, la Speed Triple 955, che si è concessa in "Mission Impossible 2" per aiutare a rendere.... più credibili le scene d'azione del film.

Ha recitato splendidamente la parte, comportandosi col massimo della naturalezza e, al contrario di Tom Cruise (il suo "cavaliere"), la tre cilindri inglese non ha avuto bisogno di controfigure. Il suo carisma è una calamita per chi le gira attorno con occhio interessato e ora che ha dato un saggio delle sue capacità a mezzo mondo può dire di essere diventata una celebrità. La sua bellezza non si discute, che piaccia o meno resta una macchina affascinante e creata con gusto. Appartiene alla famiglia delle naked, anche se stile e caratteristiche tecniche sono un capitolo a parte. Ci vanno vicino per tipologia la Honda con la X-Eleven, la Guzzi V11 e la Cagiva Raptor 1000, anche se a confronto sono meno "cattive", mentre Ducati Monster 900 e Yamaha XJR 1300 sono fisicamente più distanti per opposti motivi. La sua indole sportiva si rispet-

chia nell'impostazione delle linee e ancor di più nel comportamento di guida, dove viene fuori il suo carattere forte, da grande protagonista. D'altro canto non può smentirsi, visto che all'origine è nata sotto il nome di Daytona 955, la sportiva per eccellenza della famiglia Triumph.

UN TIPO ORIGINALE QUESTA EX-DAYTONA

Soltanto una volta spogliata dalla carenatura e sostituiti i manubri bassi con quello alto tutto d'un pezzo è diventata la Speed Triple che conosciamo. È a maggior ragione un tipo originale, l'ex-Daytona, che oltre a mostrare i colori vivaci delle plastiche e un bellissimo telaio in alluminio quasi perlato nella vista alla luce del sole, vuol far credere di avere un'anima, attraverso quei due occhioni spalancati da mostro meccanico che si illuminano per chiedere strada da buona padrona.

La Triumph nasce di serie senza cupolino e coda monoposto sono optional dedicati che vengono venduti rispettivamente a 366.000 lire e



I DUE OCCHIONI rotondi (nella foto in alto) danno vita a una sorta di "mostro meccanico", affascinante nella linea e brutale nella guida. La carrozzeria che copre appena la tecnologia inglese è provvista di un codino compatto e asportabile per lasciare posto al sellino del passeggero (da montare). La vista posteriore della Speed Triple mette meglio in evidenza il tono muscolare delle linee.





349.000 al pubblico, IVA compresa. Tra gli optional segnaliamo anche l'interessante antifurto elettronico con comando a distanza. E dato che la moto è bella può essere utile procurarselo. Supporti, staffe e bulloni sono tanti e tutti in vista come se si trattasse di un robot creato per gli effetti speciali. Il doppio faro è sostenuto da un sottile braccio infulcrato al telaio che consente di scorgere i contorni delle due calotte cromate. L'avantreno mostra un'immagine di sé possente e robusta, grazie anche all'enorme piastra di sterzo inferiore che avvolge i due steli sovradimensionati.

Il cupolino ha più che altro una

IL CRUSCOTTO, qui sopra, ha la grinta di una macchina da corsa, specie quando l'ago del tachimetro si lancia verso i 240 all'ora. La leva del freno anteriore, in alto a destra, è regolabile su quattro posizioni.

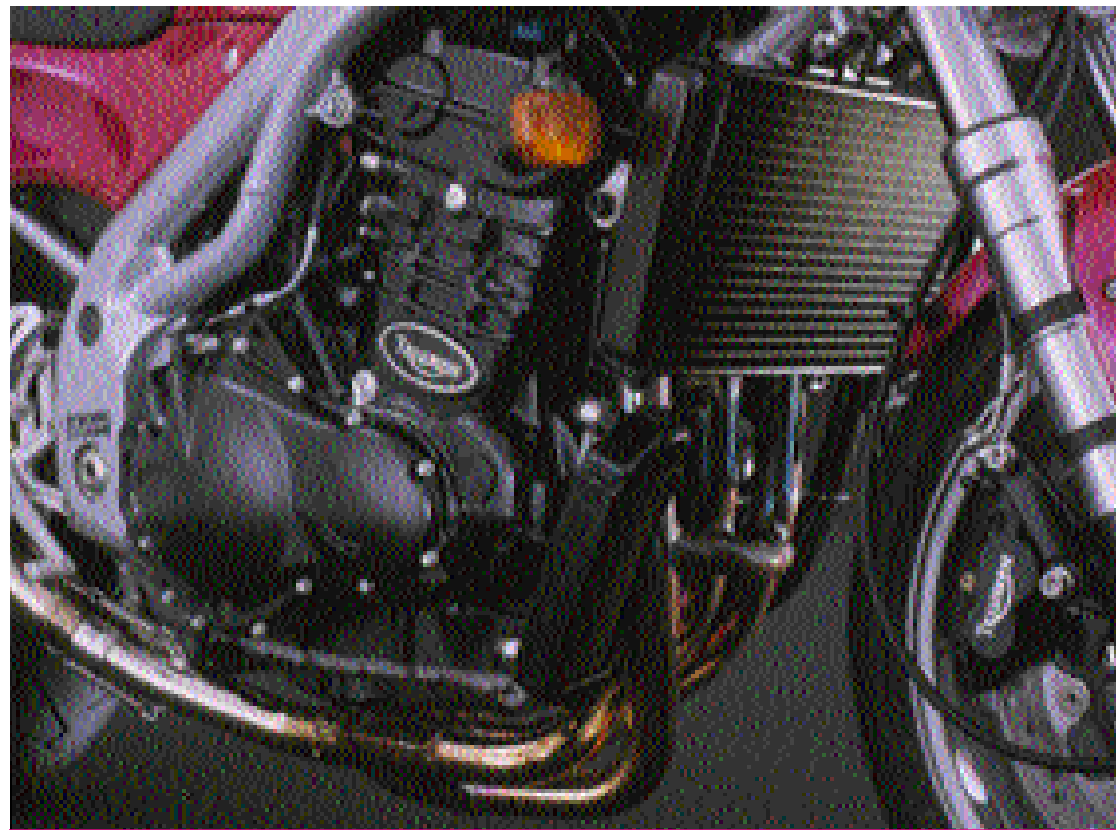


funzione estetica, ma avvolgendo interamente il cruscotto con la sua sagoma irregolare evita che insetti e moscerini si infilino negli angoli più nascosti. La strumentazione è uno di quei particolari che esalta la linea della naked inglese. Ha un design accattivante, come quello di alcuni bolidi da corsa, con tre elementi circolari inseriti in un supporto di alluminio e dove al centro spicca il grande contagiri, a fianco del tachimetro e del termometro dell'acqua; a lato c'è una completissima serie di spie luminose (di giorno non sono ben visibili). La stessa grinta si ritrova nel manubrio della moto inglese, dritto e avanzato quasi come quello di una moto da cross. Ha una finitura cromata e luccicante in tono con la natura degli specchietti, di forma tonda e non molto grandi; il retrovisore di destra si trova in posizione un po' scomoda da regolare perché vicino ci sono il blocchetto dei comandi elettrici e il serbatoio dell'olio freni.

UN SERBATOIO DI FORMA IMPORTANTE

Trattandosi di una nuda è chiaro che sia più difficile nascondere i difetti fisici, ma la vista di alcuni cavi elettrici del cablaggio rappresenta una spina nel cuore per la 955. Fra le pareti del telaio è inserito il grosso serbatoio che per non uscire dai confini assume una linea piuttosto imponente. Visto dall'alto offre una vista ampia e piatta, mentre ai lati va giù abbastanza dritto, per terminare con due leggere svasature che permettono alle ginocchia di stringersi attorno.

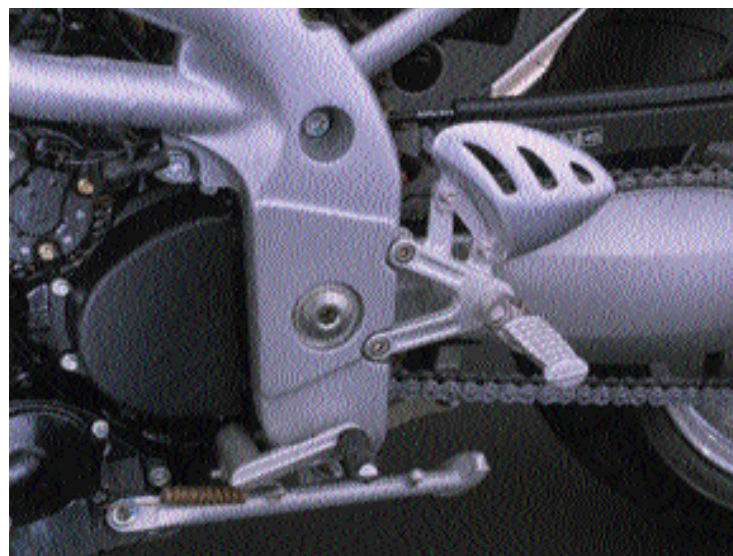
Le linee della misera carrozzeria della Speed Triple scivolano via all'indietro, gonfiandosi ai fianchi per dare origine a due finte prese d'aria; le due cavità sono infatti chiuse da un elemento in gomma. Soltanto sul tratto finale della coda si legge il nome della Triumph, rigorosamente accompagnato dalla bandierina inglese che ricorda le origini del marchio. La sella è sdoppiata, perché la parte posteriore possa essere sostituita dall'"unghietta" in tinta con la



moto e renderla monoposto. La parte destinata al pilota è bassa di spessore, uniforme nella linea e pulita nei contorni, e il sellino dietro può sganciarsi per accedere a un piccolissimo vano in grado di ospitare il solo libretto di circolazione e gli attrezzi di dotazione.

Il faro posteriore è perfettamente integrato alla coda, che ha una forma compatta e slanciata per non perdere armonia col resto del veicolo. Sul supporto delle pedane posteriori è presente un piccolo gancio (ma secondo noi ce ne vorrebbe qualcuno in più) che serve ad ancorare una corda elastica nel caso si debba fissare un bagaglio al posto del passeggero.

A dare ancor più vigore alla Speed Triple ci pensa il grosso terminale tre-in-uno che si prolunga sul lato destro della moto; assume un colore sfumato color bronzo dopo che i gas emessi dai tre collettori hanno tinto di viola il primo tratto dell'impianto di scarico: quest'ultimo non è catalizzato, ma il motore della "Speed" risponde comunque alla normativa Euro 1.



LE MISURE
 massicce del tre cilindri si sviluppano all'interno del telaio in altezza e lunghezza, incidendo sulla maneggevolezza. Il cambio ha innesti a volte poco fluidi. Il cerchio a tre razze è fissato a sbalzo.



Più del 50 per cento della moto sembra visivamente essere costituita dal motore che, per le sue dimensioni mastodontiche e l'ingombro importante che occupa all'interno del telaio, provoca l'innalzamento del baricentro. Si tratta di un tre cilindri in linea, ma le sue misure sono superiori a quelle di molti quattro in linea giapponesi. Visto esternamente si notano tutte le viti d'acciaio che contrastano con il nero dei carter e della parte termica, mentre paiono poco fermati e protetti alcuni fili elettrici nella zona dell'alternatore. La centralina che gestisce iniezione e accensione è di tipo programmabile, per dare la possibilità a chi vuole cambiare la marmitta con una racing di adeguare la carburazione. Sempre la cen-

tralina ha funzione di raccogliatore dati e in caso di guasto o malfunzionamento della moto (segnalato dalla spia luminosa gialla del cruscotto) si può risalire all'inconveniente portando la moto dal concessionario, che con un apposito apparecchio ha la possibilità di scaricare le informazioni contenute nella memoria e trovare così il difetto. La configurazione dell'albero motore è diversa da quella del modello Daytona per favorire la coppia ai bassi regimi.

SONO AUMENTATI CUBATURA E CAVALLI

Il raffreddamento è affidato a un radiatore dell'acqua posto nella zona classica, davanti al motore, è di forma piatta e rettangolare; sotto, al-

LA CARICA esplosiva del 955 inglese è contenuta da una robusta struttura in alluminio e da sospensioni di taratura rigida.



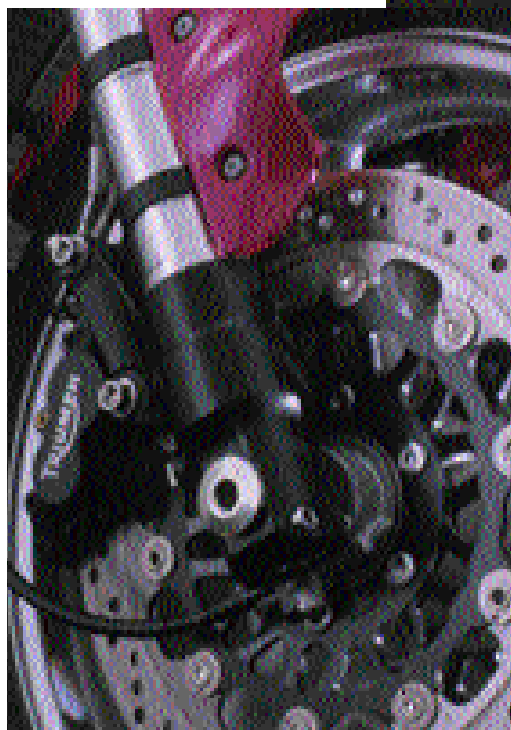
la sua destra, c'è il piccolo radiatore dell'olio. La nuova cilindrata della Speed Triple è cresciuta da 900 a 955 cc e con sé ha portato cavalli, ma soprattutto coppia motrice. Sono 110 quelli dichiarati dalla casa, mentre il tiro ai bassi si traduce in 95 Nm a soli 5800 giri, come mostra la lunga "schiena" del grafico registrato al banco prova. Se l'erogazione è così lineare e progressiva è anche grazie al sistema di alimentazione a iniezione, che regola ottimamente il flusso di benzina da iniettare nei cilindri. Il cambio ha sei marce e la trasmissione è a catena; per un 1000 di questo tipo sarebbero bastati anche solo cinque rapporti, magari spaziatissimi del cambio attuale, che ha le ultime marce un po' lunghe. Per un "terremoto" di cavalli com'è la nuda della Triumph i tecnici inglesi hanno pensato di contenere la potenza in una struttura perimetrale di alluminio, bella esteticamente quanto funzionale. Ai lati del motore si sviluppa un doppio "collo" d'alluminio, per rendere il telaio ancor più solido e stabile durante la guida. Non c'è la minima differenza rispetto al telaio del modello sportivo Daytona da cui deriva.

SOSPENSIONI ULTRAREGOLABILI

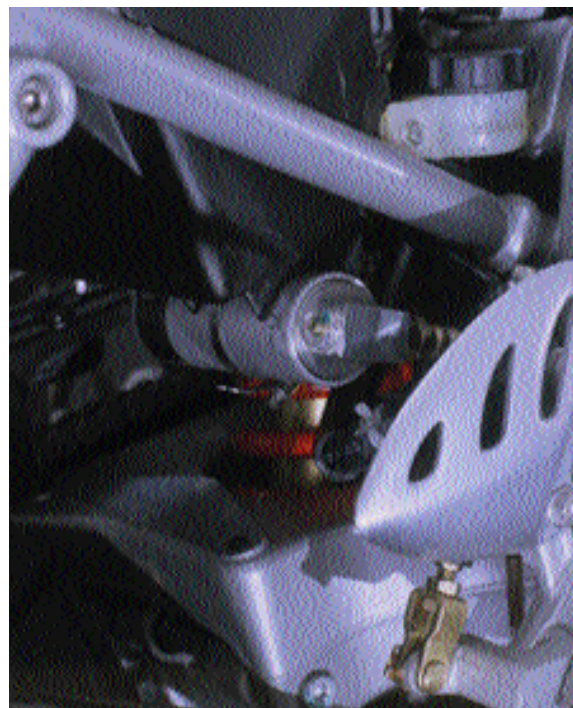
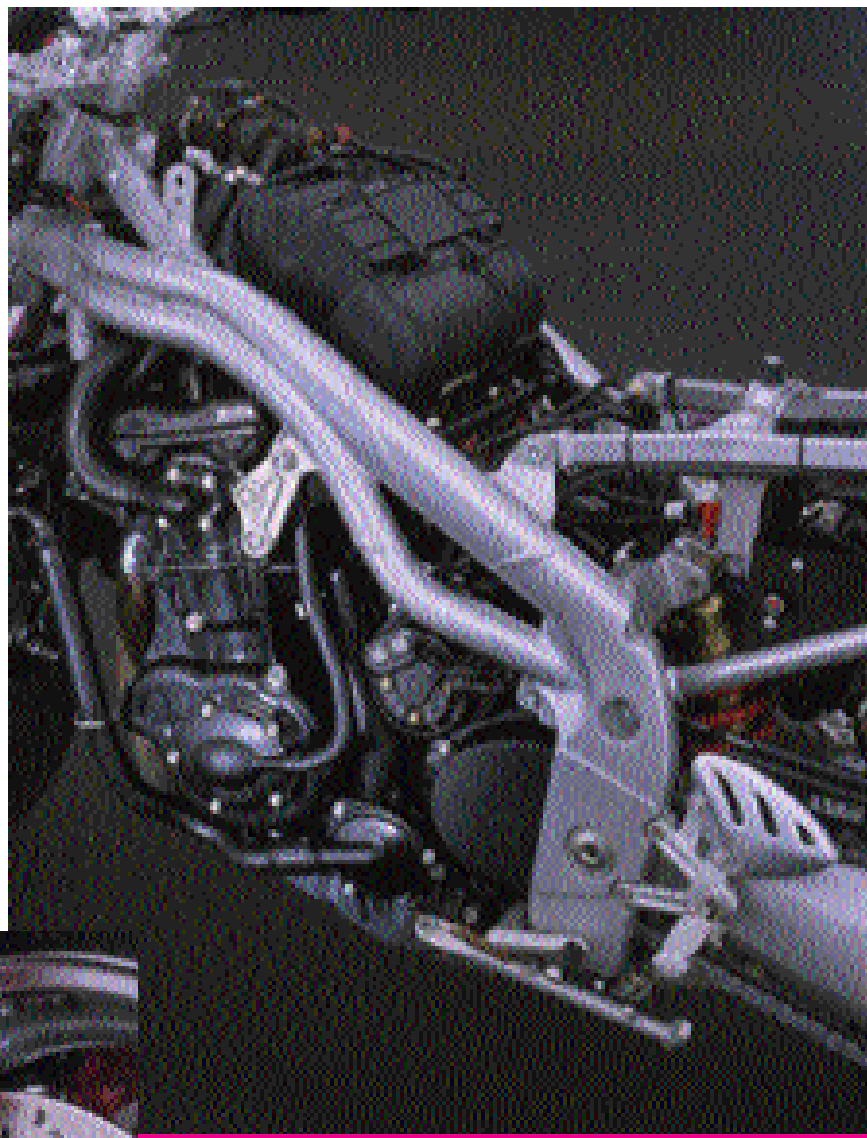
Anche la forcella è la stessa, di stampo tradizionale, con la corsa un po' ridotta (è facile arrivare a "pacco" durante la guida sportiva) e un po' sensibile a livello di canotto di sterzo. Il fatto che alcuni modelli abbiano registrato il problema del gioco di sterzo è da ricercare nella progettazione della piastra superiore. Il dado posto nella parte sottostante alla piastra è privo di controdado e a forza di stringerlo si arriva a danneggiarlo. Al posteriore c'è quindi il forcellone monobraccio, anch'esso in alluminio e supportato dal lavoro del monoammortizzatore progressivo. Entrambe le sospensioni sono regolabili a livello di idraulica (compressione ed estensione) e precarico molla. Le viti per le regolazioni dell'assetto sono facil-

mente raggiungibili, anche quella del mono che si trova sul serbatoio separato dell'olio, accessibile dalla destra della moto.

Per scaricare a terra la potenza del tre cilindri è stato scelto un grosso pneumatico posteriore da 190 super ribassato /50, per non perdere le caratteristiche di maneggevolezza. Nella vista di tre quarti posteriore destro impressiona la grandezza del ruotone, perché oltre ad essere largo sono perfettamente visibili le tre robuste razze del grosso cerchio da 6.00; è l'effetto regalato dal monobraccio. All'avantreno è stata preferita una gomma di misura "normale", da 120/70, per compensare il comfort perso dalla taratura rigida della forcella e per migliorare l'inserimento in curva. All'impianto frenante provvedono due "padelloni" da 320 mm davanti con pinze a 4 pistoncini e un disco dietro da 220 mm, che sfrutta la forma del forcellone per lavorare razionalmente sull'asse di rotolamento della ruota.



I DUE DISCHI anteriori da 320 mm a volte non bastano a frenare l'esuberanza e del 955 inglese. La loro azione progressiva deve sopperire a un impianto posteriore debole. Il mono progressivo (a destra) è di tipo multiregolabile. In alto, il disegno del telaio perimetrale in tubi di alluminio.



Non conosce l'indifferenza, ha un carattere estroverso e quando la gente si volta a guardarla si comporta come una vera star del cinema, "tirandosela", e andando via dritta per la sua strada... La Speed Triple 900 adora farsi notare e se la bellezza non basta ad attirare le attenzioni comincia a fare i capricci, innervosendosi, e allora alza la voce per sfogarsi mentre fuma dalla rabbia. Chiunque fa la sua figura in sella a questa isterica della Speed, e allora Tom Cruise ci fa invidia soltanto per il suo conto in banca e la cerchia di belle donne che ha attorno a sé.

Girando per la città a cavallo della moto inglese ci si sente sempre osservati da mille occhi ammirati che ti seguono finché sparisce dalla visuale. Per di più bisogna stare attenti a rispettare le clausole imposte dal matrimonio fra noi e lei, la Speed, che obbligano a guidarla con portamento hollywoodiano e con l'abbigliamento in stile. Anche per questo viene spontaneo specchiarsi nelle vetrine dei negozi quando si è fermi ai semafori e l'immagine riflessa è quella di un cavaliere con gli attributi, un po' come Tom nel suo film. Ma la Speed Triple non è solo una moto

da cinema; ha tante qualità che si apprezzano dopo averci preso la mano, perché comunque non è un mezzo facile: ha il baricentro alto, ha tanti cavalli e le sue reazioni sono a volte imprevedibili.

SUBITO A PROPRIO AGIO SALITI IN SELLA

Per fortuna la posizione di guida gioca a favore anche dei piloti che non sono veri e propri cestisti americani: ha una sella sufficientemente bassa da terra, un manubrio alto facile da impugnare e pedane nella posizione giusta. Vista così sembra

non mancare niente per sentirsi a proprio agio, ma quando si avvia il tre cilindri per partire tutti belli eccitati ci si sente proiettati violentemente in avanti... È bene accorgersi in tempo che sotto al sedere c'è dinamite al posto del motore, anche se alla fine non sono tanto i cavalli a terrorizzare, quanto la curva di coppia impressionante. La conferma giunge anche dal banco prova: fra i 5 e i 6000 giri il tre cilindri dà il massimo di sé, ma la sostanziosa spinta continua ben oltre, segno che il motore è "pieno" in ogni punto dell'erogazione. Dal punto di vista del pi-



LE MISURE del grosso 955 tre cilindri incidono su peso e maneggevolezza della Speed Triple.

lota più coscienzioso, tutta questa coppia a disposizione è in grado di facilitare la guida una volta imparata la dose giusta da dare al gas e, inserita la sesta, ci si dimentica di avere il cambio. Tanto per chiarire il concetto diciamo che è possibile avviarsi da fermi con la sesta marcia inserita! Per girare in città la Speed è fatta apposta, anche se in mezzo al traffico risente di un raggio di sterzo troppo ampio e di una frizione che va subi-

to in crisi, surriscaldandosi e allungandosi nella corsa. Il suono allo scarico è un po' giù di tono e noi, a cui piace ascoltare il "tre" che gira frullando, non ci sentiamo appagati fino in fondo. Questo non impedisce però di sentire la potenza a orecchio, quando, continuando a inserire le marce, il motore non cala di cento giri e la frizione sembra invece slittare. Bisogna andar via puliti se non ci si vuole scontrare con la pre-

potenza inglese: la Speed Triple ha infatti una ciclistica nervosa, conseguenza anche della rigidità dell'assetto, che bisogna contenere con la forza fisica. Nelle violente accelerazioni, e dove l'asfalto non è regolare, le braccia prendono grandi scossoni, per colpa di un manubrio che comincia a dimenarsi all'impazzata. Ma alla fine anche questo si aggiunge al piacere di aver domato la furia di un bufalo ribelle come la potente

naked 955i.

Dove c'è da guidare, se non la si rispetta non permette di divertirsi. Bisogna arrotondare le traiettorie, frenare con dolcezza e inserire l'avantreno con progressione, per poi scendere in piega finché i limiti lo consentono, perché il punto critico è superato, ma potrebbe arrivarne un altro subito dopo, se non si sta attenti ad accompagnare il gas in uscita di curva.

I DATI TECNICI DICHIARATI

PREZZO

L. 21.400.000 su strada

Colori

nero/blu/rosso nucleare

Accessori

cupolino, marmitta racing, portapacchi, kit manubri bassi, borsa serbatoio, parafango posteriore

Garanzia

2 anni, iscrizione omaggio RAT (Rider Association Triumph)

Importatore

Numero Tre, Viale delle Industrie, 10/17, 20020 Arese (MI)
telefono 02 9345451; fax 02 93581922

MOTORE

Tipo	4 tempi, 3 cilindri in linea, raffreddato a liquido
Alésaggio x corsa	79 x 65 mm
Cilindrata	955 cc
Rapporto compr.	11,2:1
Potenza max	110 cv a 9200 giri
Coppia max	95 Nm a 5800 giri
Distribuzione	bialbero con catena laterale e 12 valvole
Alimentazione	iniezione elettronica
Avviamento	elettrico
Frizione	multidisco in bagno d'olio
Cambio	6 marce
Trasmissioni	primaria ingranaggi (1,750), finale a catena (2,388)

CICLISTICA

Telaio	perimetrale in tubi d'alluminio
Interasse	1440 mm
Canotto/avancorsa	24°/86 mm
Forcella	tradizionale da 45 mm
Escursione	n.d.
Regolazioni	compressione, estensione e precarico molla
Sospensione post.	forcellone monobraccio in alluminio e monoammortizzatore idraulico
Escursione	n.d.
Regolazioni	compressione, estensione e precarico molla
Freno anteriore	doppio disco da 320 mm, pinza a 4 pistoncini
Freno posteriore	disco da 220 mm, pinza a 2 pistoncini
Pneumatici	Bridgestone BT 56: ant. 120/70-17", post. 190/50-17"

DIMENSIONI E PESO

Lunghezza max	2115 mm
Larghezza max	790 mm
Altezza sella	800 mm
Serbatoio benzina	18 litri
Peso a secco	196 kg

MANUTENZIONE

Olio motore	3,7 lt, ogni 10.000 km. Mobil 1 Racing 4T
Candele	NGK DPR 8EA9 cambio ogni 20.000 km
Pneumatici	pressione: 2,5 bar ant. e 2,9 bar post.

IN PRATICA

- ANTIFURTO** Ha il sistema classico, col bloccasterzo integrato alla serratura di contatto. Si inserisce con la ruota girata a sinistra.
- BAGAGLI** Non c'è molto spazio per i bagagli: sotto la sella c'è un vano inutilizzabile, sulla coda mancano i piolini per gli elastici; si rimedia con la borsa per il serbatoio.
- COMANDI** La leva del freno anteriore si regola su 4 posizioni tramite rotella (di solito si tiene sul 3); la frizione presenta il classico registro della corsa del cavo.
- COMANDI ELETTRICI** Non manca niente per essere pratici e veloci durante la guida. Il pulsante che regola le luci è situato sul blocchetto di sinistra.
- RETROVISORI** La rigidità della moto è la causa dell'instabilità degli specchi. La regolazione non sempre è perfetta e offrono un campo visivo ridotto.
- CAVALLETTO** La stampella laterale è sufficiente per una naked verace come la Speed Triple. Per avviare il motore bisogna sempre tirare la frizione.
- RIFORMIMENTI** La spia di riserva è poco visibile alla luce del sole, ma si può tenere conto che con 20.000 lire di benzina si percorrono un centinaio di km.

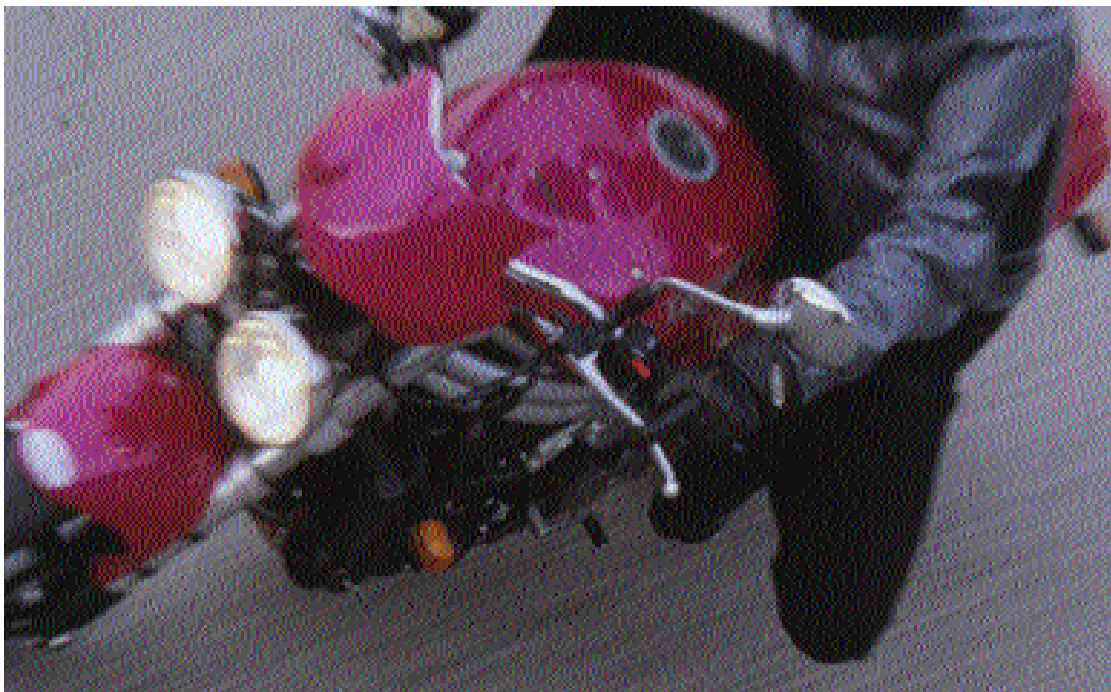


PREGI

- FASCINO ESTETICO** Girando per strada la gente si volta a guardarla; quando parcheggi te la "consumano" con gli occhi. La Speed ha il fascino di una bella donna.
- COPPIA MOTORE** È entusiasmante la coppia fra i 5-6000 giri; quando "prende" la Speed ti proietta in un'accelerazione virtuale. Il cambio si usa pochissimo.
- DOTI DI GUIDA** Posizione di guida e potenza consentono "numeri da cinema" in sella alla Speed, altro che "Mission Impossibile"...

DIFETTI

- AVANTRENO NERVOSO** Nelle accelerazioni violente e dove l'asfalto non è regolare bisogna contenere le sbacchettate del manubrio con la forza delle braccia.
- PRECISIONE CAMBIO** L'inserimento dei rapporti è un po' duro, mentre in scalata, se non si tira bene la frizione, il "folle" è pronto a entrare al posto della marcia.
- FRENO POSTERIORE** È in grado di bloccare, ma non mostra la minima modulabilità. Per una moto da oltre 200 kg è un vero limite.



PRESTAZIONI

VELOCITÀ Km/h |

massima	235
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	10"4
da 0 a 400 m	11"4/184 km/h

RIPRESA DA 50 km/h in 6"

da 0 a 100 m	5"0
da 0 a 200 m	8"2
da 0 a 300 m	10"7
da 0 a 400 m	13"0/161 km/h

CONSUMO km/l |

città	14,5
extraurbano	19
autostradale (130 km/h)	15,5
autonomia media	280

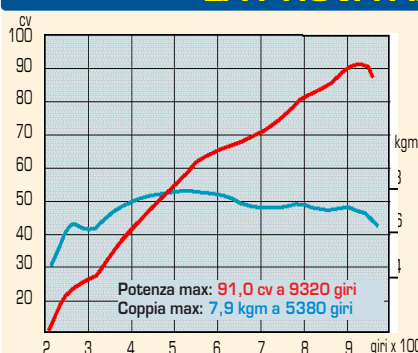
PESO

verificato senza benzina	209
dichiarato a secco	196

L'unico vero problema della Speed Triple è la frenata posteriore, che manca di progressione ed efficacia nonostante sia in grado di bloccare la ruota. Un colosso com'è lei non può permettersi di fermarsi solo grazie ai due dischi davanti, perché viene a mancare la stabilità del retrotreno e si rischia di arrivare sempre troppo "sotto" alle curve.

Anche il cambio non è così piacevole da utilizzare, specie quando si adopera un po' di fretta, facendo lavorare il motore nelle zone alte del contagiri. Le marce sono dure da inserire (forse anche perché la moto è nuova di zecca), mentre nella scala c'è sempre il folle in agguato, pronto ad entrare in scena se non si tira bene la frizione.

LA PROVA AL BANCO



	cv	giri/min.	kgm	giri/min.
1	91,0	9320	7,9	5380
2	112,2	9320	9,7	5380

1	Valori rilevati al pneumatico
2	Valori corretti all'albero

La prova è stata eseguita su un banco inerziale Fuchs. Le curve del grafico sono riferite alla misurazione al pneumatico. Correzioni a norme CE95/1.

Condizioni della prova: temperatura 25 °C - pressione 1005 hPa - umidità 50%

L'ALTRA OPINIONE

MAURIZIO GISSI
(RESPONSABILE PROVE)

La Speed è quello che si dice una moto "di carattere". È coinvolgente con quell'estetica che gioca con gli elementi tecnici senza per forza cercare la fredda razionalità. A me piace nera (magari con il cupolino in alluminio lucidato), ma anche le nuove tinte "2001" sono giuste. È una moto particolare, la 955 Triumph. Da guidare sembra più pesante di quello che è in realtà e al passo lungo si contrappone un avantreno fin troppo svelto e che perciò a volte pecca in precisione. Del motore sorprende la pienezza fra i 3000 e i 6000 giri, poi la salita di regime si stempera non invitando a spremere le marce corte. Invita a giocare in accelerazione e la sua rigidità ciclistica appaga anche lo sportivo nello "stretto". E se poi fosse un po' più corta e bassa ...



ALBERTO CECOTTI (TESTER DI MOTO DA STRADA)

Avere presente una strada dopo che ha smesso di piovere e le luci della città si riflettono sull'asfalto? Bene, inforcate la Speed Triple e godetevi la notte. Con la sua bellezza unica la Speed ti rapisce a prima vista, non è leziosa e nemmeno elegante: è forte ed energica. Non c'è da competere con le sportive sull'arrivare prima alla meta, ma nel misto le soddisfazioni arrivano alla grande perché il motore "tira" sempre e lo sterzo deve essere domato. Non che sia una supermotard, però... con il manubrio largo ci si diverte a controllare le perdite di aderenza del posteriore e i monoruota fuori dalle curve sono uno sbalzo...



LE CONCORRENTI GIÀ PROVATE A CONFRONTO



Modello	Triumph Speed 955i	Cagiva Raptor 1000	Ducati M 900 S	Guzzi V11 Sport	Honda X Eleven	Yamaha V Max
Prezzo	21.400.000 su strada	18.850.000 f.c.	20.000.000 c.i.m.	21.844.000 c.i.m.	20.195.000 f.c.	22.174.000 f.c.
Prova	TM 11/00	TM 9/00	TM 12/99	TM 6/00	TM 1/00	TM 3/97
Potenza max ruota	101,9 cv/9320 giri	102,5 cv/8800 giri	74,1 cv/8100 giri	84,1 cv/7900 giri	125,7 cv/9050 giri	89,3 cv/8000 giri
Coppia max ruota	8,8 kgm/5380 giri	9,2 kgm/7200 giri	7,2 kgm/6000 giri	7,6 kgm/5600 giri	11,2 kgm/7000 giri	8,4 kgm/6250 giri
Velocità max	235 km/h	233 km/h	217 km/h	212 km/h	248 km/h	208 km/h
Accel. 0-400 m	11"4 / 184 km/h	11"3/193 km/h	11"7/183 km/h	11"9 / 182 km/h	10"8 / 212 km/h	11"7 / 183 km/h
Ripresa 0-400 m	13"0 / 161 km/h	12"6/172 km/h	13"91/154 km/h	14"2/146 km/h	12"6/176 km/h	13"3/161 km/h
Consumo medio	14,5 km/litro	15,5 km/litro	17 km/litro	16,5 km/litro	13,5 km/litro	13,1 km/litro
Peso	209 kg	204 kg	189 kg	229 kg	240 kg	274 kg