

# MOTO SPRINT

## CADALORA E RAINEY IN CRISI CON LA YAMAHA 500



NEI TEST IN AUSTRALIA  
CON LE NUOVE HONDA 250  
ROMBONI, BIAGGI E CAPIROSSI  
SUBITO VELOCI E... POLEMICI



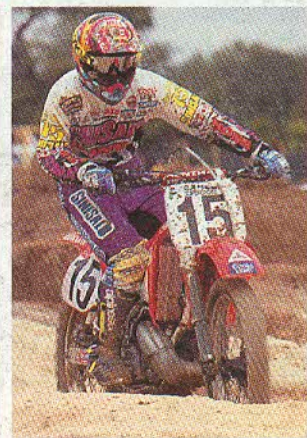
# GUERRA DI TEMPI



**PROVA VERITÀ  
YAMAHA WR 200R  
WR 250-WR 125**



**PROVA JUNIOR  
APRILIA  
SCOOTER SR 50**



**CROSS USA:  
CHE BEL  
CAMPIONATO!**

**5 SETTIMANALE**  
Anno XVIII - Fascicolo 820 - 3/9 febbraio 1993  
Sped. in abb. post. gr. II/70 - L. 3.500

Y

PROVA VERITA'  
YAMAHA WR 125, WR 200 R, WR 250

# SCATENA



# MA TE



LA 125 E LA 250  
SONO  
INEQUIVOCABILMENTE  
DESTINATE ALLE  
COMPETIZIONI; LA  
200 PUÒ ESSERE  
UTILIZZATA ANCHE  
SU STRADA MA NON  
FA BRUTTA FIGURA  
SULLE MULATTIERE  
di CARLO IOTTI

ORA LA famiglia delle enduro Yamaha è veramente al completo. La WR 200 R, presentata lo scorso anno, si integra infatti con le specialistiche WR 125 e 250, preparate con particolare attenzione dalla BYRD. Le tre fuoristrada Yamaha, curatissime sotto il profilo estetico, vantano un incredibile potenziale che può essere sfruttato sia dall'incallito regolarista che dal neofita.

La scala dei valori è ben definita: la 125 e la 250 sono «macchine» derivate dai modelli YZ che calciano i campi di motocross, quindi particolarmente competitive e generose se impiegate in gara; la WR 200 è un mezzo meno esasperato ma ugualmente in grado di fornire ottime prestazioni grazie ad una valida ciclistica e ad un elasticissimo propulsore. Tutte e tre le WR sono equipaggiate con sospensioni ultraregolabili che offrono all'utente la possibilità di regolare l'assetto per adattarlo al proprio stile di guida, e di propulsori dall'incredibile personalità. Non è facile scegliere tra l'una o l'altra ma bisogna comunque considerare che la 125 e la 200 si dimostrano adatte soprattutto a chi inizia con il fuoristrada, mentre la potente 250, pur essendo molto equilibrata, è più adatta ai piloti esperti.

Rispetto alle versioni '92 le nuove WR non hanno subito modifiche radicali, ma solo piccoli aggiornamenti: su 125 e 250 si è lavorato a livello di sospensioni e sulla grafica. È inoltre disponibile per la 250 il serbatoio più piccolo da 8,5 litri che migliora, oltre alla maneggevolezza, anche l'estetica. Anche per la WR 125 la BYRD ha approntato un kit che comprende: cilindro, testa, valvola sullo scarico, scarico e silenziatore (in carbonio) ed una serie di componenti del carburatore che ottimizzano la carburazione. Invariata la WR 200 che affronta il '93 con lo stesso look e la stessa «dotazione» dello scorso anno. □

**GOMITO A GOMITO** - Confronto diretto fra le tre Yamaha enduro della nostra prova, che si sono rivelate tutte estremamente divertenti. Più specialistiche la 125 e la 250, mentre la 200 è destinata ad un impiego meno esasperato.



## WR 125-250/WR 200 R IDENTIKIT

■ **IMPORTATORE:** BYRD S.p.A., via Caduti per la Patria 73, Lesmo (MI), tel. 039/6065952. (Belgarda S.p.A., tel. 039/60961 per la WR 200 R).

■ **MODELLI:** WR 125 e WR 250, WR 200 R.

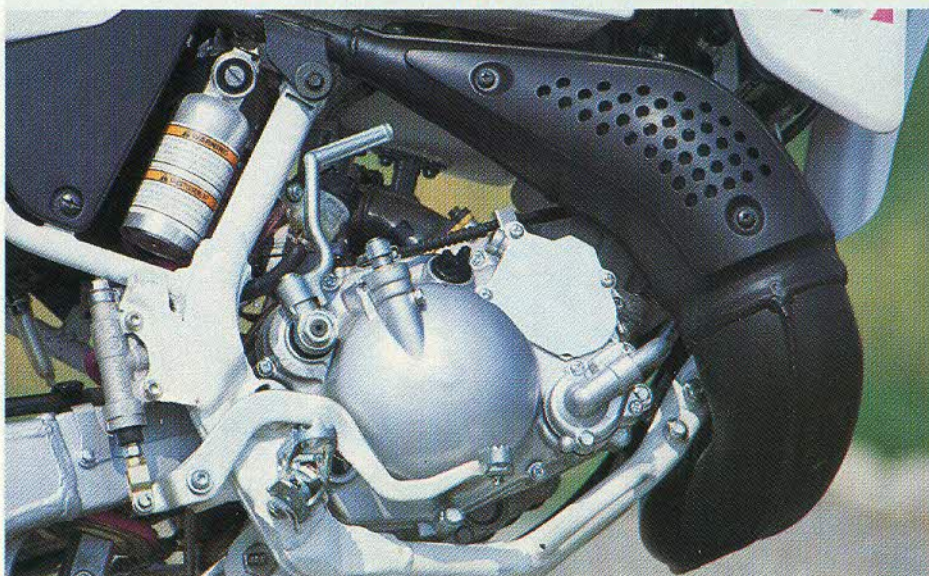
■ **PREZZI:** WR 125 L. 8.800.000; WR 250 L. 9.900.000; WR 200 R L. 7.300.650 franco importatore.

■ **OPTIONAL:** cavalletto laterale (WR 125 e 250); kit serbatoio (WR 250); kit potenziamento (WR 125).

■ **GARANZIA:** non prevista.

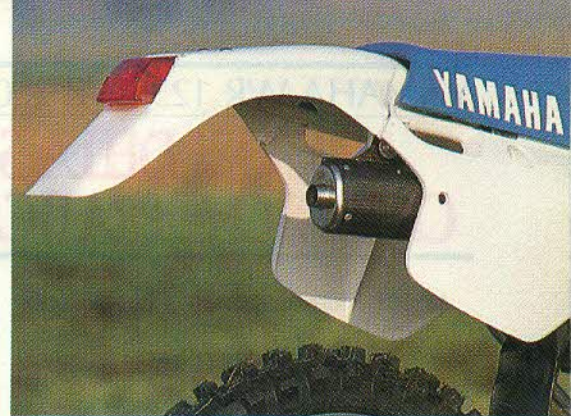
■ **VERSIONI CROMATICHE:** WR 125 bianco-blu-rosso; WR 250 bianco-blu-rosso, WR 200 R bianco-blu-rosso.

**PROTETTA** - La WR 200 R offre in più rispetto alle WR 125 e 250 i parasassi alle manopole (a destra) ed una griglia antiscottatura sull'espansione del sistema di scarico (sotto). Inoltre, dietro la mascherina portafaro si cela un comodo trip master (sotto a sinistra).



**INDISTINGUIBILI** - Lo scorso anno le WR 125 e 250 erano differenziate dai colori, mentre adesso solo i più attenti possono notare una diversa grafica degli adesivi blu e fucsia. Su entrambe queste moto si nota la mancanza di particolari quali i paramani ed il paracarter inferiore.

**CARBONIO** - Il kit approntato dalla BYRD per la WR 125 prevede anche un silenziatore in fibra di carbonio (a destra). Il ponte di comando (sotto a destra) è uguale per WR 125 e 250: un solo blocchetto elettrico disposto sulla sinistra, manubrio in alluminio e comandi del gas di tipo rapido.



## MOTORI DELLA STESSA FAMIGLIA, CICLISTICHE PRATICAMENTE IDENTICHE

LE TRE moto della nostra prova sotto l'aspetto tecnico sono assai simili tra di loro, essendo realizzate con schemi praticamente identici e addirittura impiegando numerose parti intercambiabili (soprattutto a livello di ciclistica).

Il motore è un monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido di architettura estremamente evoluta con camera di combustione di forma innovativa (non è più del tradizionale tipo a calotta emisferica ma risulta sensibilmente appiattita), studiata con l'obiettivo di migliorare il «tiro» ai medi e ai bassi regimi. Pure le luci del cilindro hanno subito una «rivisitazione» per quanto riguarda la loro geometria.

Mentre i due motori di minore cilindrata sono a corsa nettamente corta, il 250 è praticamente «quadro». Naturalmente viene impiegata una valvola parzializzatrice della luce di scarico del tipo rotante (YPVS). Il cilindro ha la canna integrale con riporto al nichel-carburo di silicio. Nel caso delle WR 125 e 250, trattandosi di motori studiati fondamentalmente per impiego agonistico non si fa uso di alcun equilibratore dinamico.

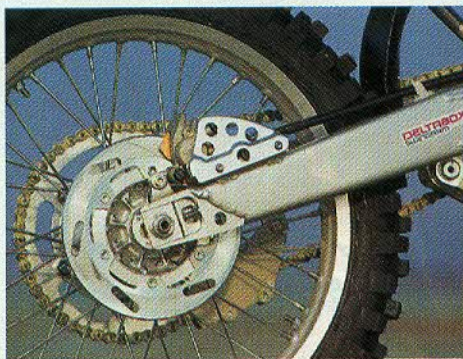
L'aspirazione è come di consueto regolata da una valvola a lamelle mentre per quanto riguarda l'alimentazione si utilizza un carburatore Mikuni di ragguardevoli dimensioni (quello della 125 è addirittura di 35 mm  $\varnothing$ ).

L'accensione è elettronica a scarica capacitiva mentre per la lubrificazione si ricorre a miscela olio-benzina al 2%. Il manovellismo è di tipo convenzionale con albero composto munito di volantini discoidali, biella fucinata in acciaio lavorante su rullini sia al piede che alla testa e con due cuscinetti di banco a sfere. La trasmissione primaria è a ingranaggi a denti dritti.

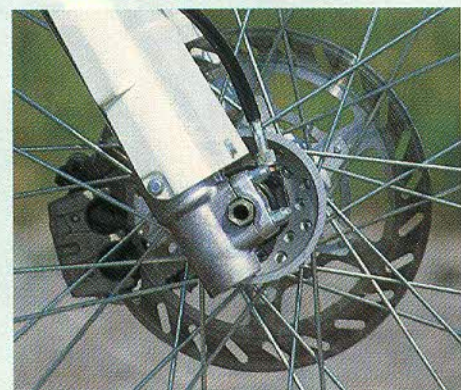
Nella parte ciclistica spicca il compatto e robusto telaio in tubi di acciaio con struttura a culla sdoppiata completato

posteriormente da una doppia triangolazione (il cui elemento discendente sinistro è amovibile per consentire un agevole accesso all'ampio air-box e al monoammortizzatore). Il canotto di sterzo è dotato di cuscinetti a rulli conici mentre il fulcro del forcellone oscillante lavora su cuscinetti a rullini cilindrici.

La forcella è una Kayaba con canne di 43 mm di diametro (41 per la 200) mentre la frenata è assicurata da un disco anteriore (in acciaio) di 245 mm di diametro abbinato a uno posteriore di 220 mm. □



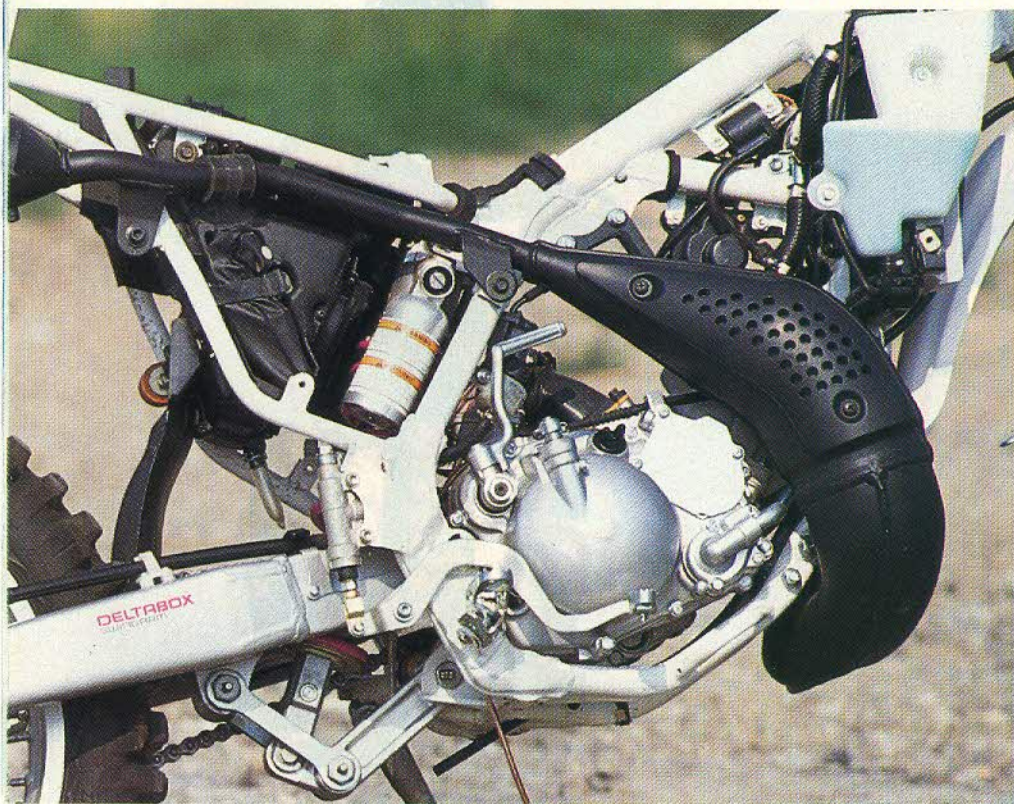
**ANALOGHI** - Gli impianti frenanti (sopra il disco posteriore di 220 mm  $\varnothing$  ed in alto quello anteriore di 245 mm  $\varnothing$ ) sono analoghi per i tre modelli. Quello posteriore della WR (a destra) ha qualche asola di raffreddamento in più.



IN COLLABORAZIONE CON BORGHI&SAVERI

### I MOTORI AL BANCO

	WR 125	WR 200 R	WR 250
POTENZA MASSIMA alla ruota (CV/giri)	32,62/11.750	31,38/9.000	45,86/8.500
COPPIA MASSIMA alla ruota (kgm/giri)	2,04/11.000	2,62/8.000	4,21/7.500



**LEGA LEGGERA** - Il forcellone posteriore (a sinistra) è in lega di alluminio ed è realizzato secondo il noto schema DeltaBox. Su tutte le moto il monoammortizzatore è azionato da una serie di biellismi che ne rendono progressiva l'azione. Anche i telai (sopra quello della WR 200 R ed in alto quello della WR 250) sono molto simili nella struttura.

## YAMAHA WR 125-250 LA SCHEDA

(fra parentesi i dati della WR 250)

**MOTORE:** monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido con valvola YVPS sullo scarico. Alesaggio e corsa 56 × 50,7 mm (68 × 68,8 mm). Cilindrata 124 cm<sup>3</sup> (249 cm<sup>3</sup>). Rapporto di compressione 10,6:1 (10,9:1). Alimentazione controllata da lamelle nel carter carburatore Mikuni TM 35 SS (TM 38 SS). Lubrificazione a miscela. Avviamento a kick-starter.

**TRASMISSIONE:** primaria ad ingranaggi, secondaria a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio e cambio a sei (cinque) marce.

**TELAIO:** monotrave sdoppiato a culla chiusa. Sospensione anteriore a forcella upside-down con steli di 43 mm Ø ed escursione 310 mm, posteriore monoammortizzatore; escursione di 320 mm. Freni: anteriore a disco di 245 mm Ø; posteriore a disco di 220 mm Ø. Pneumatici: anteriore 80/100 × 21; posteriore 100-90 × 19 (100-90 × 18).

**DIMENSIONI E PESO:** lunghezza 2165 mm (2195 mm); altezza sella 945 mm (970 mm); interasse 1470 mm (1495 mm). Peso a secco 92,5 kg (104 kg). Capacità serbatoio 8 litri (13 litri).

## YAMAHA WR 200 R LA SCHEDA

**MOTORE:** monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido con valvola YPVS a controllo elettronico sullo scarico e contralbero bilanciato. Alesaggio e corsa 66 × 57 mm, cilindrata 199,7 cm<sup>3</sup>. Rapporto di compressione 6,3:1. Carburatore Mikuni TME SS con diffusore di 30 mm Ø. Accensione elettronica, avviamento elettrico.

**TRASMISSIONE:** primaria ad ingranaggi, finale a catena, frizione multidisco in bagno d'olio, cambio a sei rapporti.

**TELAIO:** monotrave sdoppiato in tubi di acciaio. Sospensione anteriore forcella idraulica upside down con steli di 41 mm Ø ed escursione di 300 mm. Sospensione posteriore ammortizzatore idropneumatico regolabile; corsa ruota 310 mm. Pneumatici: anteriore 80/100-21", posteriore 100/100-18". Freni: anteriore a disco di 245 mm Ø; posteriore a disco di 220 mm Ø.

**DIMENSIONI E PESO:** lunghezza 2140 mm, larghezza 835 mm, altezza 1270 mm, altezza sella 990 mm, altezza minima da terra 360 mm, interasse 1465 mm, peso a secco 102 kg.



Tel. 0331/217212  
Fax 0331/219430

DISTRIBUTORE  
PER L'ITALIA

**RK**  
TAKASAGO CHAIN

YAMAHA WR 125

## TANTI CAVALLI MA IN ALTO

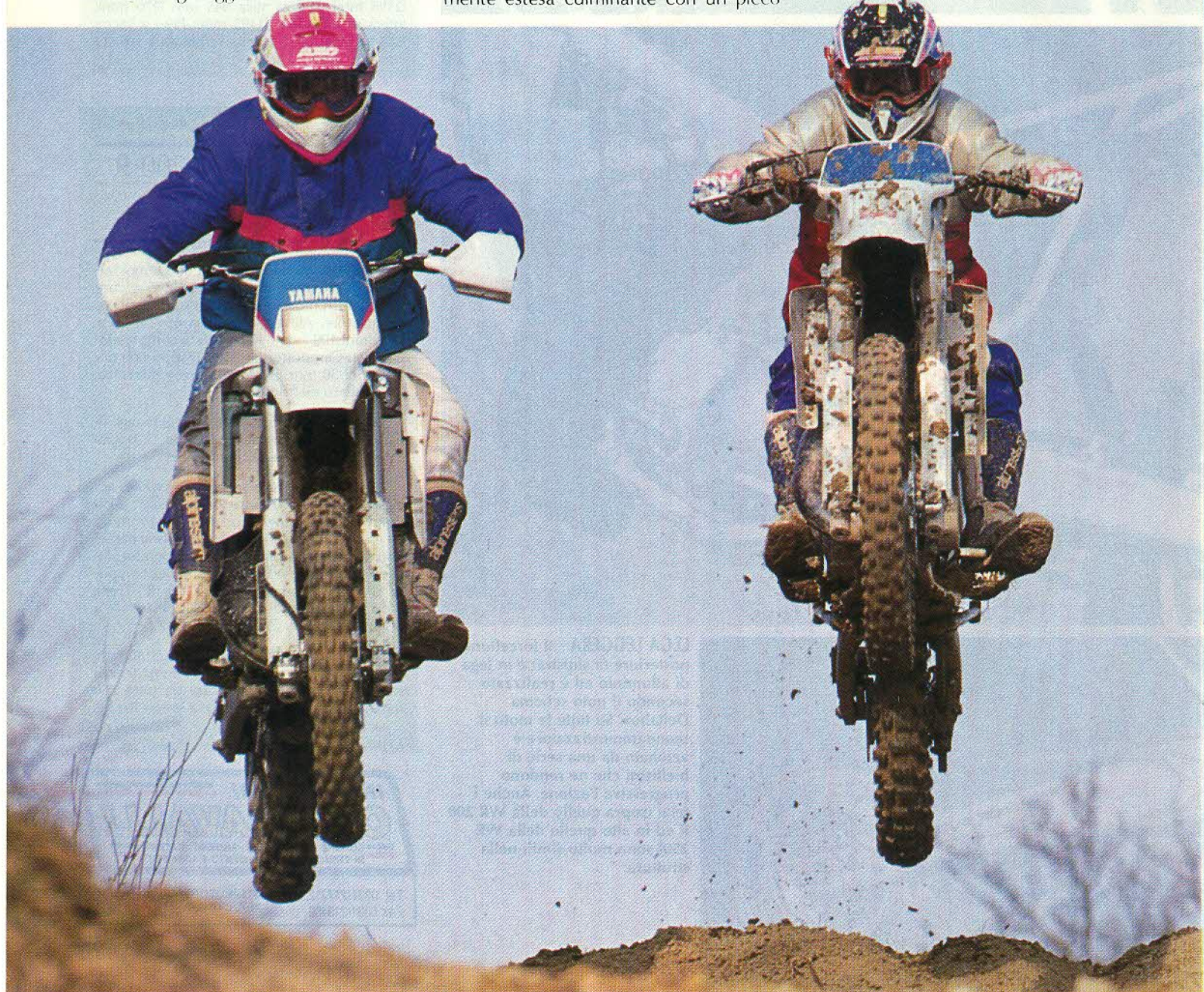
UNA NUOVA grafica avvolge le bianche plastiche della WR 125: si è passati dal rosso al più tenue azzurro bordato di fucsia per movimentare un poco la morbida linea delle sovrastrutture. Lo scarico non è più nero ma ricoperto di vernice trasparente che mette in risalto l'ottimo grado di lavorazione; anche l'inedito silenziatore in fibra di carbonio contribuisce a valorizzare questa fuoristrada.

Nessun particolare è lasciato al caso ed anche dove «l'occhio non vede» le rifiniture risultano estremamente curate. Entusiasmano sia esteticamente che tecnicamente alcuni organi della ciclistica, come l'evoluta forcella multiregolabile a steli rovesciati della Kayaba e lo splendido forcellone in lega leggera con bracci a sezio-

ne variabile, realizzato secondo lo schema Deltabox. La dotazione di bordo è come sempre ridotta al minimo indispensabile. Si nota particolarmente, trattandosi di un mezzo da enduro, la mancanza di protezioni alle manopole, al disco anteriore ed alla parte inferiore del motore. Ottimo il lavoro svolto dal comodo cavalletto centrale che è stato irrobustito. I comandi al manubrio sono composti da leve ben sagomate, da un comando del gas rapido e da un blocchetto elettrico posto sul lato sinistro che raggruppa il cursore che aziona le luci, quello del clacson ed il pulsante di massa. I comandi a pedale vedono leve in lega a testa snodata e pedane realizzate in robusto acciaio dotate di una buona superficie d'appoggio.

Tecnicamente la WR 125 si avvale di soluzioni d'avanguardia. L'evoluto propulsore a due tempi di 124 cm<sup>3</sup> raffreddato ad acqua è sicuramente una delle migliori realizzazioni del settore; ci ha infatti favorevolmente impressionato perché fornito di una curva di potenza particolarmente estesa culminante con un picco

massimo di 32,62 CV alla ruota a 11.750 giri. Durante la prova al banco si è dimostrato capace di riprendere da 3500 giri; il netto incremento di potenza, caratteristico dei motori a due tempi, lo si ha con l'apertura della valvola allo scarico che fa avvertire anche durante l'utilizzo in fuoristrada una «spinta» piuttosto evidente. L'unica irregolarità la si nota intorno ai 9500 giri; superata questa indecisione il cammino verso il regime di potenza massima si svolge gradatamente senza picchi improvvisi. Si apprezza molto il lavoro svolto dalla valvola allo scarico durante la ripresa da un basso numero di giri. Abbiamo anche avuto la possibilità di provare la WR 125 con il kit di potenziamento fornito dalla BYRD. L'incremento di potenza è avvertibile molto in alto, quindi sfruttarlo risulta difficile soprattutto in condizioni di fondo precario. Questa trasformazione dona alla «piccola» Yamaha una maggior grinta soprattutto nei fettucciati e dove si può guidare con il gas spalancato. Guidare la WR 125 in fuoristrada è entusia-





smante. L'impostazione sportiva ci fa apprezzare la linea compatta e snella delle sovrastrutture che favoriscono al massimo la ricerca della posizione ottimale. La lunga sella che si spinge sul serbatoio permette di avanzare al massimo negli inserimenti in curva per caricare la ruota anteriore, e di arretrare nei salti per bilanciare l'assetto in volo. La buona conformazione del serbatoio permette al pilota di assumere una posizione naturale anche nella guida in piedi. Ottimo il comportamento della ciclistica anche in condizioni di fondo irregolare: le sospensioni regolabili permettono infatti di tarare l'assetto al meglio. La WR 125 vanta inoltre una buona stabilità nei tratti veloci ed un fulmineo ingresso in curva, agevolato da una buona distribuzione dei pesi. Il generoso propulsore è caratterizzato da un buon tiro anche in basso; è chiaro che il massimo rendimento lo si ottiene agli alti regimi e sfruttando a dovere il cambio, aiutandosi anche con la frizione all'uscita delle curve lente. □



**IMPEGNO** - Non abbiamo risparmiato le moto nel corso della nostra prova, impiegandole soprattutto su impegnativi sterrati. A fianco, un salto; sopra, un passaggio con la 125.

**YAMAHA WR 200 R**

## DELLE TRE E' LA PIU' TRANQUILLA

È UNA moto unica nel suo genere, anche se deriva dalle più competitive «sorelle» preparate dalla BYRD. La WR 200 è facile da amare, basta provarla una volta per apprezzare il suo comportamento docile e permissivo, ma attenzione, basta un filo di acceleratore in più per farle cambiare umore. Esteticamente non presenta innovazioni, la linea comunque rimane sempre attuale e se vogliamo anche insolita, infatti il piano sella che ricopre il serbatoio in questo caso è particolarmente esteso, formando una linea pressoché retta con il profilato parafango posteriore. Particolarmente slanciata anteriormente e nel retrotreno, la 200 R trova nel capiente serbatoio protetto da larghi convogliatori d'aria la parte più voluminosa di tutta la scocca.

Le finiture sono più vicine a quelle di

SEGUE A PAG. 78

GRANDE  
EQUILIBRIO

**TIRO IN BASSO** - Il motore della WR 200 R (sopra) ha una curva di erogazione più tranquilla rispetto a quella delle altre due, specie rispetto al 125.

una enduro stradale che non a quelle delle WR 125 e 250. Notiamo infatti i carter esterni verniciati di grigio, una maggior protezione del pignone ed una paratia antiscottature che avvolge la parte superiore dell'espansione dove sfrega la gamba del pilota. Più curata anche la dotazione di bordo, in quanto la WR 200 si presta anche a spostamenti stradali. È equipaggiata con specchi retrovisori, paramani alle manopole, parasteli alla forcella ed uno «striminzito» trip master.

Anche in questo caso mancano le protezioni agli organi della ciclistica più esposti agli urti come i freni a disco e la parte inferiore della culla. I comandi sono di tipo fuoristradistico con leve al manubrio sagomate, gas rapido e unico blocchetto raggruppante le funzioni elettriche; quelli a pedale sono in lega con testa snodata tranne le pedane realizzate in robusto acciaio. Oltre alla curatissima ciclistica supportata da sospensioni evolute ed efficaci come quelle delle WR 125 e 250, ci esalta il comportamento dell'elasticissimo propulsore di 199,7 cm<sup>3</sup>, che se anche non potentissimo (31,28 CV alla ruota) vanta una curva d'erogazione estesa e particolarmente regolare. È caratterizzato da una tonalità di scarico contenuta e da un generoso rendimento ai regimi medio-bassi. La buona erogazione si fa apprezzare in fuoristrada nei percorsi tortuosi dove occorre un'immediata risposta ai bassi per uscire da situazioni «scomode». Questa prontezza di risposta si paga però con un allungo quasi inesistente.

Al banco prova a 8000 giri si rileva il va-

lore di coppia massima mentre già a 9000 giri appare la potenza massima. La WR 200 R vanta una posizione di guida sportiva, nonostante si possa considerare un modello intermedio; il serbatoio, che a prima vista appare piuttosto ingombrante, non limita gli spostamenti in sella che sono ulteriormente facilitati dal buon posizionamento di pedane e manubrio. La 200 R si dimostra immediatamente una macchina divertente e poco impegnativa, ampiamente sfruttabile grazie ad una ciclistica equilibrata e al propulsore particolarmente generoso. L'ottima distribuzione dei pesi permette di affrontare qualsiasi percorso senza affanno e senza la preoccupazione che la ciclistica non assecondi eventuali istinti velleitari. Buono il lavoro svolto dalla forcella upside-down e dal sistema ammortizzante progressivo posteriore che gestisce il forcellone Deltabox; è quasi impossibile grazie alle notevoli regolazioni mettere in crisi le sospensioni che rispondono sempre ottimamente.

Nel misto si apprezza la grande maneggevolezza della WR 200 R, che asseconda i cambi di direzione ed è in grado di prodursi in controllati e godibilissimi sovrasterzi. Buona anche l'intesa con il generoso propulsore che non mette mai in crisi, ma addirittura agevola nelle situazioni critiche, grazie alla già citata capacità di riprendere con vigore da un basso numero di giri. La frenata è soddisfacente, ma non esalta in fatto di potenza. □

CON LA possibilità, grazie al kit fornito dalla BYRD, di sostituire il serbatoio piramidale più capiente ma anche poco piacevole esteticamente, con quello di forma tradizionale da 8,5 litri, la WR 250 '93 ritorna ad esprimere quella particolare compattezza dimensionale che ha sempre caratterizzato le quarto di litro Yamaha. La veste grafica è rimasta invariata: l'azzurro pastello si sposa perfettamente con il bianco latte delle plastiche e con l'argento dei foderi della forcella. Anche in questo caso lo standard qualitativo delle finiture è di ottimo livello, lo si nota in tutti quei particolari estremamente tecnici che circondano il compatto propulsore e la modernissima ciclistica. Sarebbero sicuramente graditi in kit assieme al serbatoio più piccolo, anche i paramani, la cartella para-disco ed il paramotore, che oltre a salvaguardare l'incolumità di questi importanti componenti donerebbero alla WR '93 un look ancora più aggressivo. I comandi rispecchiano le esigenze del pilota che può contare su leve al manubrio ben sagomate, su di un gas rapido dalla corsa particolarmente contenuta e su comandi a pedale facili da reperire oltre che robusti.

La particolare personalità del propulsore della 250, estremamente sfruttabile ed elastico, permette al pilota di affrontare percorsi più ostici con buona tranquillità. Il monocilindrico a due tempi che equipaggia la WR 250 è infatti dotato di una curva di potenza particolarmente estesa ed altrettanto vigorosa. Al banco prova infatti è stato possibile frenare questa unità a soli 2500 giri; già a 6500 la «cavalleria» inizia a farsi sentire con quasi 38 CV alla ruota e siamo ben 1000 giri sotto al regime dove si sviluppa la coppia massima. In questa fascia il mono Yamaha dà il meglio di sé raggiungendo l'apice della curva di potenza a 8500 giri dove sviluppa ben 45,86 CV alla ruota. L'esuberanza prestazionale della WR 250 si avverte in fuoristrada dove è possibile passare da un'andatura tranquilla ad una ben più veloce senza nemmeno il bisogno di scalare marcia.

Queste caratteristiche rendono la WR 250 piuttosto impegnativa, anche se la perfetta posizione di guida, molto simile a quella della 125, aiuta a «governare» la notevole potenza a disposizione.

Infatti una volta in sella non si nota una particolare differenza strutturale fra l'ottavo di litro e la «duemmezzo», anzi si ha l'impressione di sedere sulla stessa moto. Il profilato serbatoio da 8,5 litri permette di stringere con le coscine la parte centrale

e di avanzare a piacimento senza trovare alcun ostacolo, in modo di assumere una posizione di guida corretta ed efficace. La WR '93 è maneggevole e precisa di avanzamento, vanta sospensioni ottimamente frenate in grado di trasmettere al pilota una buona sicurezza anche in condizioni di fondo instabile. Nei salti la 250 vanta un assetto neutro ed ampiamente gestibile con gli spostamenti del corpo mirati a bilanciare la «caduta». Il controllato monoammortizzatore ad azione progressiva permette infine di scaricare a terra tutta la potenza disponibile senza incappare in fastidiose perdite di aderenza o secche imbarcate.

L'impianto frenante, analogo a quello della centoventicinque, è caratterizzato da un'azione particolarmente controllata e vanta una grande modulabilità in condizioni di fondo scivoloso. Il freno posteriore è sempre pronto e particolarmente efficace nelle staccate al limite dove per imboccare correttamente la curva occorre far derapare il retrotreno della moto. □

**PER ESPERTI** - La WR 250 (a destra) è una moto destinata a chi calca il terreno delle gare da enduro già da tempo. Non che sia difficile da guidare, ma non tutti sono in grado di sfruttarla fino al limite delle sue possibilità.



## I NOSTRI RILEVAMENTI

### VELOCITÀ MASSIMA km/h

	WR 125	WR 200 R	WR 250
	119,922	129,922	137,246

### ACCELERAZIONE tempo in secondi/velocità d'uscita

0-400 m	15"12/119,922	14"83/129,922	13"80/137,246
0-1000 m	33"16/119,922	31"45/129,922	29"53/137,246
0-100 km/h	7"01	6"01	5"49

### RIPRESA DA 50 KM/H tempo in secondi/velocità d'uscita km/h

0-400 m	14"82/119,922	15"17/129,922	13"11/137,246
0-1000 m	32"83/119,922	31"75/129,922	28"92/137,246
50-100 km/h	7"81	8"11	4"82

### PESO in kg in ordine di marcia

	105,600	117,800	117,500
--	---------	---------	---------

### FRENATA in metri

a 60 km/h	14,31	14,86	14,31
a 100 km/h	47,83	47,88	49,93

### CONSUMO km/litro

in città	17,614	14,108	10,662
extraurbano	20,413	16,687	12,333
a 90 km/h	18,911	17,846	13,621
minimo	24,385	24,432	14,121
massimo	10,443	11,747	9,614

## LA PAGELLA

	WR 125	WR 200 R	WR 250
Linea	9	9	9,5
Finiture	8,5	8,5	8,5
Comandi	9	8,5	9
Strumentazione	5	6	5
Posizione di guida	9,5	9	9,5
Comfort	6,5	7,5	7
Motore	9,5	8,5	9,5
Erogazione	9	9	9,5
Velocità	7,5	8	8,5
Ripresa	9,5	7,5	9,5
Accelerazione	9	8,5	9,5
Consumo	8	8,5	6,5
Frizione	9	9	9
Cambio e trasmissione	9	7	9
Caratteristiche di guida	9,5	9,5	9,5
Freni	9,5	8,5	9,5
Noie ed inconvenienti	9	9,5	8
Prezzo	8,5	9,5	8
<b>TOTALE</b>	<b>154,5</b>	<b>151,5</b>	<b>154,5</b>
Voto medio	8,58	8,42	8,58