



Scultura moderna
Inevitabile pensare di produrre in grande serie un impianto di scarico di questo tipo: spindola il "giro" dei collettori che possono appoggiarsi sul lato destro, come sulla CB400. Nelle parce sotto il motore ci sono due catalizzatori e una sonda Lambda. Più costosa che le luci, invece, la pila di protezione in acciaio cromato.



sul veloce, per cui rimandiamo le considerazioni sulla stabilità alla prossima prova completa. L'impianto frenante differisce parecchio tra la versione con Abs (da noi provata) e quella senza. La prima ha pinze anteriori a tre pistoncini, la seconda a due. Nella versione Abs la frenata, di tipo combinato (frenando dietro si ha un leggero aiuto anche davanti) si è rilevata un po' spugnosa, col risultato di un effetto non molto



Doppio silenziatore
Sopra, uno dei prototipi del sistema di scarico 4 in 2 in 1 (le saldatoie sono grasse). Il "mono" con regolazione a girare del precarico molto è infuocato direttamente sul forcellone, come sulla "vecchia" Hermet. La zona bassa del cofano ha un riflettimento che nasconde parte del "mono": si tratta del vano che ospita il sistema Abs, presente anche nella versione standard.

diretto tra la pressione alla leva e la forza decelerante. Buona, invece, la potenza dell'impianto e strepitoso il funzionamento dell'Abs. Il comando del freno posteriore ha una corsa limitata e "mura" presto, riducendo la sensibilità e obbligando a delegare all'Abs il compito di gestire l'aderenza. La forcella rovesciata è la stessa di prima, ma ha una taratura leggermente più sportiva che assicura il necessario sostegno in frenata e nella guida sportiva, anche se copia meno bene le piccole asperità del fondo. Molto buono anche il comportamento del "mono" posteriore, regolabile nel precarico della molla e privo di leveraggi come prima, infuocato su un nuovo forcellone in alluminio fuso.