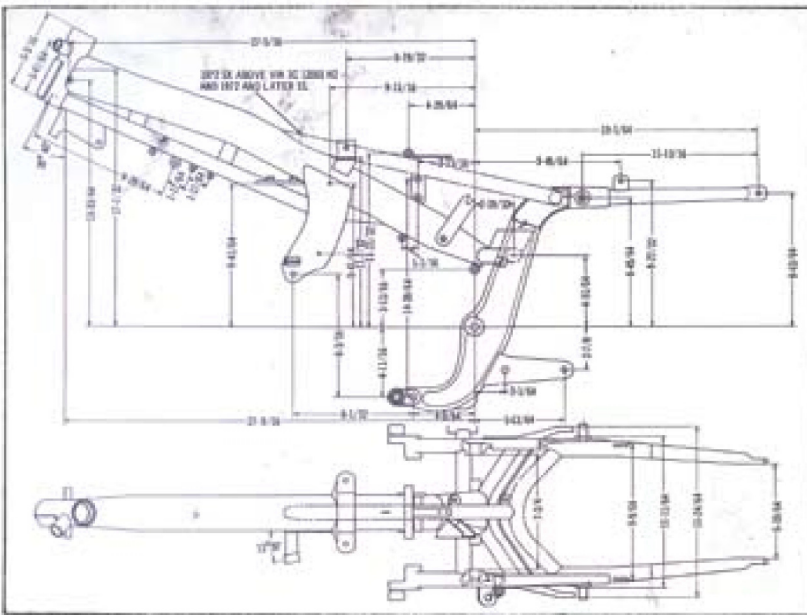


Type-aanduiding	GTS (1971)	Ontstekingsysteem	Contactpunten + bobine
Type motor	Viertakt	Wielbasis (mm)	1350
Cilinderinhoud (cc)	344	Remmen (diam voor/achter mm)	180
Boring (mm)	74	Wielmaat (inch)	Voor: 19 Achter: 18
Slag (mm)	80	Bandenmaat (inch)	Voor: 300 x 19 Achter: 350 x 18
Compressieverhouding	9:1	Gewicht (kg)	140
Vermogen (pk)	25	Verbruik (liter per 100 km)	4
Toerental (pm)	7000	Snelheid (km/u)	150
Aantal versnellingen	4	Carterinhoud (liter)	2
Overbrengingsverhouding	6.25 - 7.93 - 11 - 18.18	Inhoud benzinetank (liter)	11
Carburateur	Dell'Orto VHB27A	Kleppendiagram (inlaat/uitlaat)	In: 36 - 67° Uit: 70 - 20°.
Koppeling	Droog	Klepspel (inlaat/uitlaat mm)	In: 0.05 Uit: 0.08
Elektrische installatie	Gelijkstroom 6V, 60W	Maximale vervroeging (graden)	28 - 29°

90



[5] SS-SX frame vanaf 1971

[5a] SS-SX frame voor 1971.

[6]



In 1972 verandert dan ook eindelijk de elektrische installatie. Er wordt een wisselstroominstallatie toegepast met een vermogen van 70 Watt en zowel deze installatie als de bobine is van het merk Ducati. Wat vanaf de presentatie in 1969 op de beurs van Milaan ongewijzigd blijft, is de gemonteerde dubbele uitlaat. Wat mij betreft hadden ze dat niet hoeven doen maar u kent het spreekwoord 'over smaak valt niet te twisten'. Ook de Amerikaanse SS-modellen zijn voorzien van dit uitlaatsysteem.

De 1971/1972 uitvoering van de Europese Sprint kon ook geleverd worden met vijf versnellingen. Ik noem het nu maar voor het gemak de Sprint want vanaf 1970 tot en met 1972 staat dat op de kastjes.

In 1971 werd voor Amerika, naast de SS, ook nog een SX-model gelanceerd [4]. Een model dat

