

**NUMERO
STRAORDINARIO**

Anno XV - Fascicolo 697 - 15/28 agosto 1990 **33/34**
L. 4.000 - Sped. in abb. post. gr. II/70 - Contiene I.P.

MOTO SPRINT

- **SETTE ADESIVI MOTOSPRINT**
- **CINQUE ADESIVI IN MOTO**
- **DOPPIO POSTER KOCINSKI CADALORA**



PIÙ PIÙ



- **GP SVEZIA**
- **SEI ENDURO MONO CONTRO**
- **SETTE SUPERSPORTIVE PIU' UNA CONTRO**
- **CINQUE TRIAL CONTRO**

PROVA TOTALE

MONOPOI



A DIRETTO CONFRONTO LE REGINE INDISCUSSE DEL MERCATO FUORISTRADA

APRILIA PEGASO 600, GILERA RC 600,
HONDA NX 650 DOMINATOR, KAWASAKI KLR
600 SPORT, SUZUKI DR 650 RS, YAMAHA XT
600 E. SEI MONOCILINDRICHE ENDURO,
QUATTRO GIAPPONESI E DUE ITALIANE.
UNA LOTTA SERRATISSIMA

SI DICE che i giapponesi siano freddi, calcolatori, privi di sentimenti, sempre presi a venerare in forma maniacale il dio business. Niente di più falso. Li conosciamo bene e possiamo assicurarvi che sono fra i popoli più romantici del pianeta. Si commuovono immancabilmente per una romanza d'opera lirica, si innamorano come ragazzini a qualsiasi età, e piangono facilmente calde lacrime senza vergognarsi durante la proiezione delle pellicole americane degli anni '50. Sono davvero sensibili, estremamente legati alle loro tradizioni, ai loro ricordi. Anche in cam-

SEGUE A PAG. 74

10



po motoristico nella loro altissima tecnologia industriale, si intravede spesso il sentimento: talvolta nella forma, talvolta nella sostanza, più frequentemente solo nei buoni propositi. È anche attraverso il loro radicato romanticismo (oltre naturalmente alla loro spiccata esterofilia...) che sono spiegabili fenomeni come il successo in Giappone delle moto di gusto classico, sia quelle originali, provenienti dalle industrie occidentali e soprattutto italiane, sia quelle riprodotte nello stesso Paese del Sol Levante.

Nel settore enduro, costantemente alla ricerca di una sua fisionomia, c'è ancora tanto spazio sia per idee nuove che per cose classiche. Ultimamente di proposte inedite ed originali sul fronte delle macchine da fuoristrada, ne sono arrivate più dalle industrie italiane che da quelle del Sol Levante: in questi ultimi tempi infatti quei sentimentali dei giapponesi si sono trastullati a lungo sulla scia dei ricordi, tanto che nei loro cataloghi, al fianco della solita raffinata produzione, hanno ripreso a far capolino modelli che ripropongono in chiave moderna concetti antichi, quelli che hanno fatto la fortuna delle moderne enduro.

Così, mentre anche la Honda sta lavorando ad una estremamente sobria ed economica riedizione della «XL» (che uscirà in cilindrata sicuramente inferiore ai 600 cm³), hanno cominciato a farsi rivedere repliche più o meno fedeli delle macchine che hanno fatto la storia dell'enduro come la Kawasaki KLR 600 Sport, oppure la Yamaha XT 600 E, che per quanto aggiornate, vogliono riproporre quei concetti e quella filosofia di essenzialità, versatilità e soprattutto estrema accessibilità e fruibilità, che hanno reso famosa ad esempio la mitica XT 550 dei primi anni '80.

Intramontabili classici che vanno ad aggiungersi alla miriade di proposte ora moderne, ora geniali, ora sontuose, ora semplicemente improbabili che formeranno per un lungo tempo ancora la costellazione enduro. Ne abbiamo scelte 6, le più rappresentative fra le monocilindriche e le abbiamo messe a confronto per verificarne la validità filosofica. Vediamole una per una.

L'Aprilia Pegaso è quella che più esce dagli schemi consuetamente seguiti dalle moderne enduro. Alla ricerca di una maggior caratterizzazione stradale — pur senza perdere di vista le sue origini fuoristradistiche — ha utilizzato scelte ciclistiche atipiche, in comune con le cosiddette «fun-bike», le entrofuoristrada da tempo libero, strizzando l'occhio alle «supermotard» d'Olttralpe e avvicinandosi all'archetipo di categoria, la Yamaha TDR, con un look ibrido, a mezza via fra una enduro ed una sportiva stradale leggera, sospensioni ad escursione più contenuta delle enduro standard e soprattutto con curiosa ruota anteriore di diametro relativamente piccolo (19" contro i

DISTANZE - CIRCA 3000 KM È DURATA QUESTA IMPEGNATIVA COMPARATIVA, CHE EQUIVALGONO A PIÙ DI 8000 KM DI NORMALE UTILIZZO. OLTRE AI SOLITI RILEVAMENTI ABBIAMO EFFETTUATO UNA PROVA DI VELOCITÀ IN PISTA, RILEVANDO I TEMPI SUL GIRO SUL VELOCE TRACCIATO SICILIANO DI PERGUSA, ED UNA PROVA FUORISTRADA. SU UN FETTUCCIATO NELL'ENTROTERRA CATANESE

IDENTIKIT

APRILIA PEGASO 600

■ **CASA COSTRUTTRICE:** Aprilia S.p.A., via Galilei 1, 30033, Noale (VE) 041/440788

■ **MODELLO:** Pegaso 600

■ **PREZZO:** 7.930.000 chiavi in mano

■ **OPTIONAL:** —

■ **GARANZIA:** 12 mesi integrale.

■ **VERSIONI CROMATICHE:** blu metallizzato, bianco metallizzato

IDENTIKIT

GILERA RC 600

■ **CASA COSTRUTTRICE:** Piaggio VE, div. Gilera, via Cesare Battisti 68, 20043 Arcore (MI), tel. 039/617841.

■ **MODELLO:** RC 600

■ **PREZZO:** 7.760.000 lire chiavi in mano.

■ **OPTIONAL:** avviamento elettrico 400.000 Lire

■ **GARANZIA:** 6 mesi

■ **VERSIONI CROMATICHE:** rosso, blu, nero



più usuali 21") e pneumatico di grossa sezione, decorata con un discone da GP.

Sono ben pochi i compromessi ai quali è scesa la Gilera nella definizione della sua RC 600: la più sportiva del gruppo in senso fuoristradistico, che pur senza essere esasperata come una macchina da rally, è tuttavia pronta con pochi interventi per prendere parte con presumibile buon successo alle competizioni enduro. Migliorata rispetto alla precedente versione nelle sospensioni (adozione della forcella da 42 mm Ø), nell'assetto e nella posizione di guida con un apprezzabile abbassamento del retrotreno, e dotata di una nuova e più ricca serie di accessori, forte di una ciclistica soprafina che le consente brillanti puntate crossistiche e di una meccanica che più potente e raffinata di così non si può, è la proposta ideale per chi voglia fare del fuoristrada serio senza tuttavia rinunciare ad un dignitoso impiego stradale, al quale peraltro la RC 600 si adatta molto meglio di quanto la sua specializzata filosofia lasci supporre.

Una delle perle più brillanti della categoria resta indiscutibilmente la Honda NX 650 Dominator, la miglior rappresentante dell'equilibrio entrofioristradistico, effettivamente bilanciata per dare soddisfazioni sia nell'impiego stradale che nell'utilizzazione su sterrato. Dotata di un propulsore di eccezionale generosità ed affidabilità, è una macchina davvero versatile, sontuosamente rifinita, ma anche costosa, caratteristica che si dimentica facilmente non appena si fa la conoscenza col suo notevole equilibrio ciclistico che permette anche ai neofiti di fare bella figura fuoristrada.

La Kawasaki KLR 600 Sport è, a dispetto della denominazione, la versione semplificata della precedente KLR, priva di alcuni accessori superflui e dell'avviamento elettrico. Anche se provvista di un motore tecnicamente sempre al passo coi tempi, per filosofia ed indole, la KLR Sport punta parecchio sull'essenzialità della sua impostazione tradizionale, allineata con quella delle enduro dei primi anni '80, ed offre una utilizzazione morbida, ma sempre apprezzabilmente eclettica. Nonostante la modesta KLR Sport sia proposta alla cifra più abbordabile della categoria, e nonostante il suo assetto soft, si è rivelata anche sorprendentemente efficace fuoristrada, dando parecchio filo da torcere alle più blasonate Gilera e Honda.

La proposta più turistica della categoria è indiscutibilmente la Suzuki DR 650 RS, che si è recentemente rifatta il trucco ed è cresciuta di cilindrata. Ben strutturata e protettiva, addolcita nelle sospensioni e nell'erogazione, oltretutto meglio accessoriata della precedente versione, che era una efficace fuoristrada quasi pura, offre il più elevato comfort della categoria, ma con una lacuna: la mancanza dell'avviamento elettrico, insostituibile proprio in quell'utilizzazione granturistica in ossequio alla quale la DR/RS è stata concepita.

Un certo processo evolutivo rispetto alla precedente produzione lo ha conosciuto anche la nuova Yamaha XT 600 E, che ha acquisito una superiore aliquota di stradalità, addolcendosi nell'assetto, diminuendo l'escursione delle sospensioni ed adottando un look meno aggressivo. Si tratta di una proposta che bada al sodo, bene equipaggiata nelle cose sostanziali, ma priva del superfluo, con una quota di commercializzazione abbordabilissima nonostante si sia arricchita dell'ormai insostituibile avviamento elettrico e goda dei servizi di una rinnovata meccanica che ha messo in mostra prestazioni inaspettatamente brillanti.

In questa prova confronto abbiamo profuso un impegno ancor superiore a tutte le nostre esperienze precedenti, visto che oltre all'usuale messe di dati e rilevamenti che siamo soliti fornire a corredo dei nostri test strumentali, abbiamo anche voluto tracciare il più completo quadro di analisi possibile, utilizzando come parametro di guida anche una serie di approfonditi rilevamenti sulle velocità di percorrenza in curva su strada e fuoristrada, corredate dai tempi totali sul giro rilevati su pista asfaltata e su un fettucciato regolaristico. Ancora una volta la scelta del teatro delle nostre prove è stata l'ospitale terra di Sicilia, ove abbiamo potuto contare sulla piena disponibilità dell'autodromo di Pergusa e degli splendidi tracciati fuoristradistici dell'entroterra catanese per mettere alla frusta le ciclistiche e le meccaniche delle sei contendenti. Inoltre, per ottenere i parametri di valutazione dell'efficienza delle macchine più confrontabili possibili, abbiamo deciso di equipaggiarle tutte con identici pneumatici enduro Pirelli MT 60, che ci hanno permesso di tirare fuori veramente tutto dalle ciclistiche, scongiurando che le nostre valutazioni venissero contaminate da influenze che sfuggissero al controllo strumentale.

LINEA - Le nostre preferenze vanno alle due italiane, Aprilia e Gilera, che si presentano con linee moderne e sinuose magistralmente raccordate, ed una bella livrea monocromatica con misurate ma azzeccate decorazioni. L'Aprilia che emerge dal gruppo per la «ruotina» anteriore da 19", si qualifica per la classe, l'eleganza e l'armonia delle forme, con una equilibrata disposizione delle masse ed un bel cupolino dotato di un piccolo doppio gruppo ottico, mentre la Gilera snella ed alta sulle sospensioni, ha un assetto decisamente tecnico, sportivo, grintoso, arricchito di numerosi accessori e componenti rallystici.

Fra le giapponesi ci è piaciuta parecchio la Suzuki, che finalmente rompe gli styling sgraziati tipici della sua produzione enduro. Dimensionalmente imponente, ma tuttavia fluida, armonica e sinuosa, ha grazia ed eleganza e decorazioni sobrie, anche se il motore, parzialmente celato alla vista, ha un look un poco demodé. Sempre piuttosto bella ed originale.

SEGUE A PAG. 76

IDENTIKIT

HONDA NX 650 DOMINATOR

■ **IMPORTATORE:** Honda Italia Industriale S.p.A., via Kenia 72, 00144 Roma, tel. 06/547941.

■ **MODELLO:** NX 650 Dominator

■ **PREZZO:** 7.980.000 lire IVA compresa franco concessionario

■ **OPTIONAL:** —

■ **GARANZIA:** 24 mesi + Europe Assistance

■ **VERSIONI CROMATICHE:** bianco, nero, rosso

IDENTIKIT

KAWASAKI KLR 600

■ **IMPORTATORE:** Kawasaki P&P Pubblicità e Promozione S.p.A., via Anna Kuliscioff 35, 20152 Milano, tel. 02/48301500

■ **MODELLO:** KLR 600 Sport

■ **PREZZO:** 6.720.000 franco concessionario, IVA inclusa

■ **OPTIONAL:** Avviamento elettrico L. 380.000

■ **GARANZIA:** 12 mesi integrale

■ **VERSIONI CROMATICHE:** verde e nero

IDENTIKIT

SUZUKI DR 650 RS

■ **IMPORTATORE:** Suzuki Italia S.p.A., Strada della campagna 308, 10148 Torino, tel. 011/257888-9

■ **MODELLO:** DR 650 RS

■ **PREZZO:** 7.300.200 lire IVA compresa franco concessionario

■ **OPTIONAL:** —

■ **GARANZIA:** 12 mesi integrale

■ **VERSIONI CROMATICHE:** bianco-blu, blu-bianco, rosso-bianco.

IDENTIKIT

YAMAHA XT 600 E

■ **IMPORTATORE:** Belgarda S.p.A., via Tinelli 67/69, Gerno di Lesmo (MI), tel. 039/6982712.

■ **MODELLO:** XT 600 E

■ **PREZZO:** 7.280.000 franco importatore IVA compresa

■ **OPTIONAL:** —

■ **GARANZIA:** 12 mesi + 24 mesi formula YES

■ **VERSIONI CROMATICHE:** bianco-rosso, blu-grigio, beige-verde.



le, soprattutto in virtù del suo cupolino a testa di insetto, la Honda Dominator ha recentemente goduto di nuove livree che ne hanno rinfrescato il look, bello pieno anche se non ha lo slancio della omologa Aprilia Pegaso.

Il motore fittamente allettato ed in livrea oro antico, è un grande accentratore di interesse assieme al doppio terminale di scarico, discretamente disposto ai lati della sella.

Dal look confortante anche se non modernissimo, la Yamaha XT 600 E è l'unica di questa prova, assieme alla Kawasaki, ad avere il parafango anteriore alto da vera enduro. Acquattata sulle sospensioni a ridotta escursione e dotata di linee morbide e tondeggianti, la nuova XT risulta un pelo bassa posteriormente soprattutto col passeggero a bordo. Il lato migliore della macchina, che gode della presenza del familiare propulsore monocilindrico ad aria Yamaha, è quello sinistro, più snello ed elegante, visto che il lato destro viene «deturpato» dalla vistosa interruzione del telaio, chiuso dallo sgraziato volume dell'impianto di scarico. Infine c'è la Kawasaki, che ha le linee più tradizionali del gruppo, ma tuttavia ancora snelle ed agili, rinfrescata con una livrea verde Kawasaki appunto e con vivacissime decorazioni.

FINITURE - L'escursione dei prezzi delle macchine esaminate è piuttosto ampia: si va dai poco più di 7.200.000 di lire chiavi in mano della Kawasaki (priva però di avviamento elettrico) ad oltre un milione in più per le costose Honda e Gilera dotate di avviamento elettrico. Per questo riserviamo una valutazione affettuosa alla Kawasaki che — avviamento elettrico a parte — per quanto semplice permette di accedere ad una enduro seria dotata di una meccanica molto raffinata, ad una cifra di poco superiore ad una motoleggera da 125 cm³.

Anche se non esaltante nella qualità delle verniciature e delle plastiche infatti, e con una accessoristica ridotta allo stretto necessario, la KLR 600 Sport offre una meccanica molto ben costruita quanto splendidamente verniciata, bei cerchi in lega leggera anodizzati con modanatura centrale per l'irraggiatura, telaio con retroculia imbullonata, forcellone in lega leggera con eccentrici di regolazione catena, paracoppa in alluminio e non manca neppure un robusto portapacchi corredato di borsetta floscia.

Anche la Yamaha è caratterizzata da una quota di commercializzazione decisamente allettante (costa praticamente quanto la Suzuki, nonostante vanti in più l'avviamento elettrico): come la Kawasa-

ki non offre inutili ricercatezze, ma grande sostanza: un motore ben costruito, omogenea resa cromatica fra le componenti della carrozzeria, un piano di appoggio in resina poliuretanica sul parafango posteriore, e non mancano inoltre i tipici accessori protettivi da rally. Sull'altro piatto della bilancia pesano tuttavia un paracarter piuttosto povero in tubi piegati, il rivestimento poco resistente dell'impianto di scarico, la finitura della ciclistica e gli spartani cerchi in acciaio.

In assoluto lo standard di finiture migliori è quello offerto da Honda ed Aprilia che non per niente sono anche le più costose del lotto. La Dominator gode dei servigi di una estesa piastra paracarter in lega leggera, di verniciature resistenti, di uno splendido tappo del serbatoio carburante, di una cura certosina nella realizzazione dei più piccoli particolari (guarnizioni dei terminali di scarico, pinze dei freni e relative protezioni), splendide fusioni ed eccellenti cerchi con nervatura di irrobustimento centrale, nonché un raffinato portapacchi in alluminio e plastica. Offrono invece il fianco alla critica il manubrio non più cromato in oro ed il rivestimento dello scarico.

L'Aprilia si qualifica fin dal primo impatto per l'incredibile qualità e brillantezza delle verniciature metallizzate multi-



strato accuratamente protette da trasparente, ed una cura altrettanto pignola per i piccoli particolari: dall'impianto frenante con mozzi «civettuolamente» verniciati in rosso fluorescente, ai solidi e raffinati cerchi in lega leggera, dal bel tappo del carburante in alluminio a bocchettone come sulle migliori stradali, per terminare con la novità del portapacchi in poliammide rinforzato con fibra di vetro e kevlar, che tuttavia non convince più di tanto sul piano estetico. Non ci hanno invece soddisfatto la poco elegante griglia antiscottature sui collettori di scarico, i precari specchietti retrovisori e le alette parasassi al manubrio di colore differente della carrozzeria.

La versione '90 della Gilera RC 600, per filosofia ovviamente non offre leziosità, ma soprattutto componenti tecnici molto qualificati, a partire dalla surdimensionata forcella e dal pregevole forcellone in lega leggera trafilata, per arrivare alla ottima costruzione di telaio e propulsore con pregiati carter in magnesio, al bel paracaratter sempre in lega leggera ed ai solidi accessori da rally come le nuove protezioni parasassi alle manopole, la cartella paradisco e la griglia para-faro.

Lascia invece a desiderare la eterogenea resa fra parti in plastica e parti verni-

ciate, manca un portapacchi (anche se è previsto un piccolo piano di appoggio sul parafrangente posteriore) e si lamenta una scarsa solidità delle decorazioni adesive.

La Suzuki, infine. Si tratta di un prodotto solido che bada al sodo, privo di inutili fronzoli, con una ciclistica non aggiornatissima, che vanta una buona precisione dimensionale della carrozzeria, ma non sufficiente finitura superficiale, bei cerchi in lega con nervatura centrale, un solidissimo quanto surdimensionato portapacchi posteriore in lega leggera, un compatto paracoppa in lega leggera, ma presenta qualche lacuna nel tappo del serbatoio, e nella realizzazione dell'impianto di scarico, terminali compresi.

In fatto di qualità dell'illuminazione eccellono Honda ed Aprilia; in coda ci sono Kawasaki e Suzuki, mentre per quanto riguarda l'efficienza dell'avvisatore acustico sono in testa la Honda (notevole anche alle lunghe distanze) e la Yamaha, mentre la Suzuki per quanto offra una pressione acustica nella media alle brevi distanze, eguaglia quasi la Honda alle lunghe distanze; infine, risulta poco più che ciclomotoristico il funzionamento dell'avvisatore acustico della Kawasaki.

COMANDI - Gilera e Honda sono al vertice della categoria, ed eccellono per scorrevolezza dell'acceleratore e dolcezza delle leve molto ben conformate: la Gilera spicca per il pregiato manubrio in lega leggera, la Honda per la funzionalità dei comandi elettrici. Eccellenti anche i comandi a pedale, in lega leggera (leva di avviamento compresa) per la Gilera, spartani e fuoristradistici ma entrambi con la testa snodata per la Honda, e in entrambi i casi le pedane del passeggero sono supportate da staffe imbullonate in lega leggera.

Forse un pelo inferiore nei comandi al manubrio (le manopole ad esempio risultano di impugnatura un po' corta), l'Aprilia eccelle nei comandi a pedale, tutti in lega leggera accuratamente conformati, ed accoppiati a belle piastre di supporto per il passeggero. Tradizionalmente la Kawasaki offre una situazione di comandi di alto livello qualitativo, con leve ben sagomate ma soprattutto blocchetti elettrici di rara funzionalità bene utilizzabili anche con mani guantate, e comandi a pedale dalla sagomatura estremamente azzeccata.

In coda Yamaha e Suzuki, la cui sobrietà di impostazione generale viene confermata anche dalla situazione dei comandi: manubrio turistico con leve dal disegno superato affiancato da blocchetti elettrici altrettanto sfruttati, soprattutto quelli della Yamaha, e comandi a pedale di aspetto povero anche se sufficientemente robusti. La Suzuki gode però di un tocco di classe nelle lunghe staffe di supporto delle pedane del passeggero in lega

leggera, mentre la Yamaha utilizza brutte «orecchie» in tubo piegato, pur se imbullonate e quindi asportabili.

Anche se sono dotate di un efficace sistema di avviamento elettrico, ci sembra tuttavia criticabile che Honda e Yamaha siano sprovviste della leva di avviamento, che può rivelarsi estremamente utile in caso di black-out elettrico.

I comandi dello starter più comodi e funzionali sono quelli di Honda e Kawasaki, a levetta, dislocati in prossimità del blocchetto elettrico sinistro, mentre risulta un po' duro quello a bracciale dell'Aprilia. Il comando della Suzuki ha le forme di un vetusto pomello ad estrazione posto immediatamente sotto alla strumentazione, mentre più scomodi sono quelli di Gilera e Yamaha, dislocati direttamente sul corpo del carburatore.

Le più gradite fra le stampelle laterali sono state quelle di Yamaha, Kawasaki e Suzuki, facili da abbassare anche stando in sella e dotate di interruttore elettrico di sicurezza che arresta il motore se si parte dimenticandola divaricata. Molto funzionali anche quelle di Honda e Aprilia, provviste di un dispositivo di sicurezza a naso in gomma, mentre quella che fornisce l'appoggio meno stabile è la Gilera, dotata di una doppia molla di richiamo collegata ad una camma, molto potente, che rende precario l'appoggio sui fondi sconnessi, oltre a creare qualche difficoltà nell'abbassarla stando in sella.

STRUMENTAZIONE - Molto professionale la strumentazione dell'Aprilia, di aspetto sportivo, ospitata su di un supporto in foam poliuretano antivibratorio, ben raccordato al cupolino, che comprende tachimetro, contagiri e termometro del lubrificante. Completamente inedito il cruscotto a rettangolo molto allungato della Gilera che finalmente utilizza il contagiri (la precedente versione ne era sprovvista) al fianco del tachimetro e del termometro del liquido refrigerante, ed anche la Kawasaki, pur se nel contesto di un look più antiquato, schiera un cruscotto analogamente equipaggiato. Più semplice la strumentazione della Suzuki, mentre addirittura povera quella della Yamaha sprovvista di contagiri, sostituito da una semplice spia rossa sul cruscotto che segnala il raggiungimento del fuorigiri. La più dotata di spie luminose è l'Aprilia che ne conta ben sei, mentre le altre non ne hanno più di quattro.

In fatto di precisione del tachimetro eccelle la Honda, seguita a brevissima distanza da Aprilia e Gilera mentre l'errore più elevato è quello della Suzuki, con una media del 10% in difetto. Il contagiri più attendibile è sempre quello della Honda che dà però indicazioni in eccesso, seguito da Gilera e Kawasaki, mentre l'errore più elevato è ancora quello della Suzuki, che sbaglia costantemente di circa 500 giri. □



GILERA RC 600

SPORTIVA - PUR ADDOLCITA NELL'IMPATTO VISIVO DALLE NUOVE COLORAZIONI, FRA CUI L'ELEGANTE BLU CON RIFINITURE GIALLE ILLUSTRATA IN QUESTA PAGINA, LA GILERA RC 600 RIMANE LA PIÙ SPORTIVA DEL LOTTO, L'UNICA IN GRADO DI PRENDERE PARTE ALLE PIÙ DURE COMPETIZIONI RALLYSTICHE CON POCHÉ MODIFICHE. IL SUO MOTORE FRA L'ALTRO PUÒ A RAGIONE RITENERSI LA MASSIMA ESPRESSIONE DELLA TECNICA QUATTROTEMPISTICA APPLICATA AD UN MONOCILINDRICO: VANTA INFATTI IL RAFFREDDAMENTO A LIQUIDO E LA DISTRIBUZIONE BIALBERO IN TESTA CON QUATTRO VALVOLE COMANDATA DA UNA CINGHIA DENTATA. PER CONSENTIRE UN PIÙ FACILE ACCESSO ANCHE AI MENO DOTATI FISICAMENTE, LA SELLA È STATA ABBASSATA DI CIRCA 25 MM, ANCHE GRAZIE ALLA CONTEMPORANEA RIDUZIONE DELLA CORSA DELL'AMMORTIZZATORE POSTERIORE

MONOPOLIO

APRILIA PEGASO 600

MITOLOGIA - LA PEGASO È INDISCUTIBILMENTE LA PIÙ BELLA DEL LOTTO, ANCHE GRAZIE ALLA RAFFINATISSIMA COLORAZIONE IN BLU METALLIZZATO CHE SI INTEGRA ALLA PERFEZIONE CON LA LINEA ORIGINALE DELLE SOVRASTRUTTURE. SPICCA LA RUOTA ANTERIORE DA 19 POLLICI IN LUOGO DI QUELLA DA 21, UTILIZZATA DA TUTTE LE CONCORRENTI. COLPISCONO ANCHE IL DISCONE ANTERIORE DA BEN 300 MM Ø ED I MOZZI RUOTA VERNICIATI IN ROSSO VERMIGLIO. NEL CORSO DELLA NOSTRA PROVA LA MONOCILINDRICA DI NOALE SI È RIVELATA LA PIÙ VELOCE IN PISTA, AD ULTERIORE CONFERMA DELLA SUA SPICCATO CARATTERIZZAZIONE STRADALE, MA IN OGNI CASO NON DISDEGNA QUALCHE PUNTATA FUORISTRADA, PUR SE LIMITATA NEI FRANGENTI PIÙ CRITICI DALLA RUOTA ANTERIORE DA 19" E DALLA SEZIONE NON CERTO ESILE DEI PNEUMATICI. IN COMPENSO DETIENE IL RECORD PER QUANTO RIGUARDA LA VELOCITÀ DI PUNTA



MONOPOLIO

HONDA NX 650 DOMINATOR

FACILE - LA DOMINATOR, CHE PER QUESTA ULTIMA VERSIONE PROPONE NUOVI COLORI MA SOPRATTUTTO UNA GRAFICA DECISAMENTE PIÙ MODERNA E VIVACE, CONSENTE A CHIUNQUE DI GUIDARE CON LA MASSIMA SCIOLTEZZA, ED IN DEFINITIVA SI È RIVELATA UNA MOTO FRUIBILE, ADATTA ANCHE AL NEOFITA, MA NON PER QUESTO LIMITATA NELLE PRESTAZIONI. ANZI, PROPRIO IN VIRTÙ DEL SUO RARO EQUILIBRIO CONCEDE IMMEDIATAMENTE LA MASSIMA CONFIDENZA AL PILOTA, CHE QUINDI È IN GRADO DI PORTARLA RAPIDAMENTE AL LIMITE SIA SU ASFALTO CHE FUORISTRADA. INOLTRE OFFRE LE MIGLIORI RIFINITURE DELLA CATEGORIA, SOTTOLINEATE DALLE PARTI VERNICIATE PROTETTE DA UNO SPESSO STRATO DI TRASPARENTE, E DA RICERCATEZZE QUALI I CARTER MOTORE ED I TERMINALI DI SCARICO VERNICIATI IN ORO ANTICO, MENTRE SI RIMPIANGE IL MANUBRIO CROMATO COLOR ORO CHE ERA STATO ADOTTATO SULLA PRECEDENTE VERSIONE





KAWASAKI KLR 600 SPORT

ESSENZIALE - A DISPETTO DELLA NUOVA COLORAZIONE E DELLA DEDICAZIONE «SPORT» CHE ACCOMPAGNA LA BEN NOTA SIGLA KLR, QUESTA VERSIONE DELLA MONOCILINDRICA KAWASAKI SI DIFFERENZIA DA QUELLA PRECEDENTE SOLO PER LA MANCANZA DELL'AVVIAMENTO ELETTRICO, PROPOSTO SOLO COME OPTIONAL PER CONTENERE LA QUOTA DI COMMERCIALIZZAZIONE. È UNA MOTO DALLA MECCANICA RAFFINATA, ANCHE SE PAGA UN CERTO GAP PRESTAZIONALE NEI CONFRONTI DELLE PIÙ MODERNE UNITÀ ADOTTATE DALLA CONCORRENZA, E DALLA CICLISTICA COLLAUDATA

MONOPOLIO

SUZUKI DR 650 RS

COMODA - COMPLETAMENTE RIVISTA A LIVELLO DI IMPOSTAZIONE RISPETTO ALLA VECCHIA DR, QUESTA 650 RS SI DISTINGUE DALLE ALTRE MOTO DELLA PROVA PER IL MAGGIOR GRADO DI PROTEZIONE AERODINAMICA CHE LA SUA SEMICARENATURA RIESCE AD OFFRIRE. MOLTO BELLO IL ROBUSTO PORTAPACCHI POSTERIORE IN LEGA LEGGERA. IN VIRTÙ DELLA VOCAZIONE GRANTURISTICA LA DR PREFERISCE GLI AMPI SPAZI, MAGARI SU ASFALTO, ALLE MULATTIERE E AI PERCORSI IMPEGNATIVI FUORISTRADA, DOVE EMERGONO LIMITI STRUTTURALI DOVUTI ANCHE AL NOTEVOLE PESO, SOPRATTUTTO QUANDO CI SI TROVA A GUIDARE CON IL PIENO DI CARBURANTE





YAMAHA XT 600 E

ISTITUZIONE - LA XT 600, PRESENTE SUL MERCATO CON LE SUE INNUMEREVOLI VERSIONI CHE PRESERO LE MOSSE DALLA PROGENITRICE XT 500 ORMAI DA TEMPO IMMEMORABILE, PAGAVA RISPETTO AD ALCUNE CONCORRENTI LA MANCANZA DELL'AVVIAMENTO ELETTRICO. RISOLTO QUESTO «PROBLEMA», I TECNICI DELLA YAMAHA HANNO PENSATO BENE DI RENDERLA ANCORA PIÙ FRUIBILE LIMITANDO L'ESCURSIONE DELLE SOSPENSIONI, TANTO CHE ORA È QUELLA CON LA SELLA PIÙ VICINA AL SUOLO. QUESTE MODIFICHE NON NE HANNO COMUNQUE COMPROMESSO LE CAPACITÀ FUORISTRADA, DOVE SI DIMOSTRA ANCORA DECISAMENTE COMPETITIVA. RIVISTA ANCHE NELLA LINEA, È ORA PIÙ SOBRIA E «STRADALIZZATA» CHE IN PRECEDENZA, E VIENE OFFERTA IN TRE DIVERSE VERSIONI CROMATICHE

LA TECNICA

**TOP ENDURO ■ MECCANICHE NON
PROPRIO SIMILI E CICLISTICHE QUASI UGUALI**

MASSIMO CLARKE

LA NOSTRA comparativa raccoglie il meglio della produzione mondiale in quanto a monocilindrici da enduro con quattro moto di fabbricazione giapponese e due europee. In tutti i motori il cilindro è disposto con una lieve inclinazione in avanti, rispetto alla verticale. Va subito detto che se l'architettura-base può sembrare analoga per tutti questi propulsori in effetti le differenze a livello di scelte tecniche sono numerose e anche assai considerevoli.

Tanto per cominciare, e questo lo si può apprezzare anche dall'esterno, sono

raffreddati ad aria i motori di Honda, Yamaha e Aprilia, mentre hanno il raffreddamento a liquido la Kawasaki e la Gilera (che sono accomunate anche dal fatto di essere le uniche ad impiegare una distribuzione a doppio albero a camme in testa).

Per la Suzuki si può parlare di raffreddamento «misto» data la funzione essenziale svolta nel suo interno dall'olio, che asporta ingenti quantità di calore dalle zone più «critiche» (che esso va a lambire grazie alla presenza di apposite paratie che fungono da autentici convogliatori).

Sensibili differenze sono riscontrabili anche a livello di distribuzione; sono infatti monoalbero i motori della Honda, della Yamaha, della Suzuki e della Aprilia ma realizzati secondo schemi ben differenti. Tanto per cominciare infatti nel motore Rotax l'albero a camme aziona le quattro valvole per mezzo di due bilancieri a tre bracci dotati di rullo (che contattano l'eccentrico). Anche nel motore Suzuki le valvole sono comandate da bilancieri a tre bracci ma in questo caso (come in tutti gli altri motori monoalbero di questa comparativa) muniti di un pattino arcuato con riporto di cromo duro sul quale va ad agire l'eccentrico. La Yamaha per muovere le valvole fa ricorso ad una razionale soluzione che prevede quattro bilancieri a due bracci di peso e dimensioni ridotte. In una categoria a sé rientra il propulsore Honda nel quale le quattro valvole sono disposte radialmente in modo da disporre di una camera di

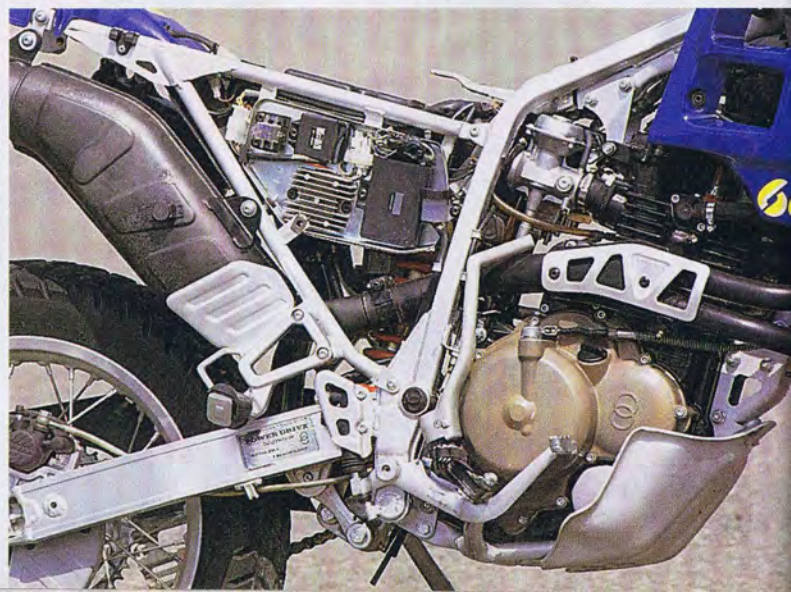
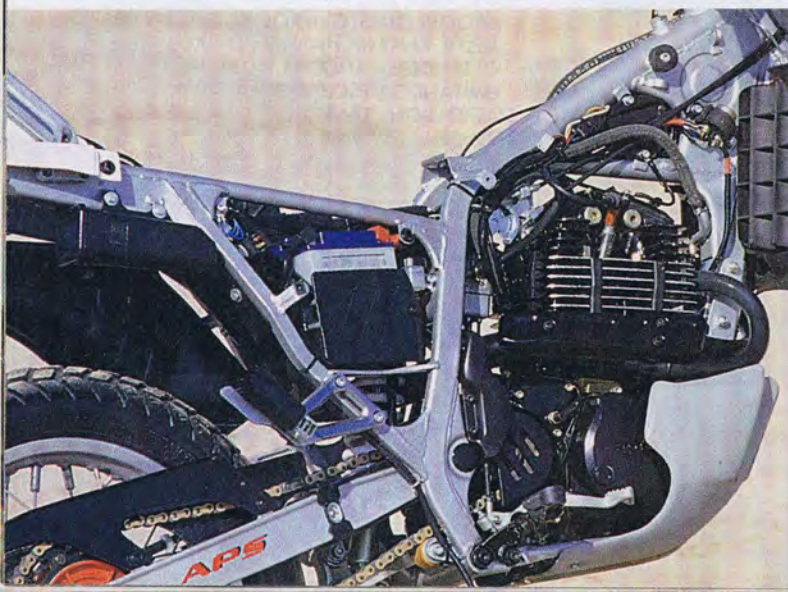
SEGUE A PAG. 86



APRILIA PEGASO - IL MOTORE DELLA PEGASO È IL SOLITO ROTAX RAFFREDDATO AD ARIA GIÀ CONOSCIUTO SULLA SERIE TUAREG



GILERA RC 600 - PUR AVENDO UNA CILINDRATA DI SOLI 570 CM³ IL MONOCILINDRICO GILERA È FRA I PIÙ PRESTANTI DEL LOTTO



SCHEDE TECNICHE

	APRILIA	GILERA	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
Motore	quattro tempi	quattro tempi	quattro tempi	quattro tempi	quattro tempi	quattro tempi
Cilindri	uno verticale	uno verticale	uno verticale	uno verticale	uno verticale	uno verticale
N. valvole per cilindro	quattro	quattro	quattro	quattro	quattro	quattro
Raffreddamento	aria	liquido	aria	liquido	aria-olio	aria
Distribuzione	monoalbero	bialbero	monoalbero	bialbero	monoalbero	monoalbero
Alesaggio e corsa (mm)	94 × 81	99 × 74	100 × 82	96 × 78	95 × 90,4	95 × 84
Cilindrata (cm³)	562,1	569	644	564	641	595
Rapp. di compressione	9,4:1	10:1	8,5:1	9,5:1	9,7:1	8,5:1
Diagramma di distribuzione	Asp.: a. 12° p PMS c. 56° d PMI Sc.: a. 54° p PMI c. 14° d PMS	Asp.: a. 9° p PMS c. 47° d PMI Sc.: a. 44° p PMI c. 9° d PMS	—	—	—	Asp.: a. 34° p PMS c. 62° d PMI Sc.: a. 70° p PMI c. 26° d PMS
Carburatori	Dellorto PHBR 34BD	2 TK a depressione	Keihin 40	Keihin CVK 40	Mikuni BST 40	2 Teikei 26/30
Lubrificazione	a carter secco	a carter umido	a carter secco	a carter umido	a carter umido	a carter secco
Capacità olio (litri)	2,2	2,2	2,3	2	—	2,8
Accensione	elettronica	elettronica CDI	elettronica CDI	elettronica	elettronica	elettronica
Candela	NGK D8 EA	Champion A4 HC	NGK DPR8 EA-9	NGK D8 EA	NGK DP 9EA-9	NGK DPR 8 EA-9
Avviamento	elettrico/pedale	elettrico/pedale	elettrico	pedale	pedale	elettrico
Impianto elettrico	12V	12V	12V	12V	12V	12V
Trasmissione primaria	a ingranaggi	a ingranaggi	a ingranaggi	a ingranaggi	a ingranaggi	a ingranaggi
Trasmissione finale	a catena	a catena	a catena	a catena	a catena	a catena
Frizione	multidisco in olio	multidisco in olio	multidisco in olio	multidisco in olio	multidisco in olio	multidisco in olio
Numero marce	5	5	5	5	5	5
Rapporto 1.	2,90	2,38	2,66	2,43	2,41	2,58
Rapporto 2.	2,00	1,55	1,65	1,52	1,62	1,58
Rapporto 3.	1,40	1,14	1,25	1,18	1,26	1,20
Rapporto 4.	1,11	0,91	1,00	0,95	1,00	0,95
Rapporto 5.	0,91	0,76	0,84	0,79	0,82	0,79
Telaio	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata
Sospensione anteriore	forcella upside-down	forcella teleidraulica	forcella idropneumatica	forcella idropneumatica	forcella idropneumatica	forcella teleidraulica
Escursione (mm)	210	280	220	230	240	225
Sospensione posteriore	monoammortizzatore	monoammortizzatore	monoammortizzatore	monoammortizzatore	monoammortizzatore	monoammortizzatore
Escursione (mm)	220	260	190	220	220	200
Pneumatico anteriore	100/90-19	90/90-21	90/90-21	3.00-21	90/90-21	90/90-21
Pneumatico posteriore	130/80-17	120/90-17	120/90-17	5,10-17	120/90-17	120/90-17
Freno anteriore (mm Ø)	disco (300)	disco (260)	disco (256)	disco (250)	disco (280)	disco (267)
Freno posteriore (mm Ø)	disco (220)	disco (220)	disco (220)	tamburo (130)	disco (250)	disco (220)
Lunghezza (mm)	2210	2240	2185	2280	2235	2220
Larghezza (mm)	850	840	890	875	870	820
Altezza (mm)	1400	1200	1220	1150	1345	1245
Interasse (mm)	1505	1510	1435	1470	1510	1445
Altezza sella (mm)	910	920	865	870	890	885
Luce a terra (mm)	300	280	245	280	260	235
Peso a secco (kg)	148	141	152	145	155	152
Capacità serbatoio (lt.)	14/5	13/3	13/2,5	11,5	20	13,2

combustione emisferica (che è quella che in teoria consente di ottenere il rendimento termico più elevato) invece che a tetto.

Per mantenere la corretta geometria dell'accoppiamento valvola/organo di azionamento è stato necessario ricorrere a due bilancieri per ogni valvola (uno a due bracci più uno a dito). Indubbiamente i tecnici della Casa giapponese hanno adottato una soluzione razionale e elegante dal punto di vista meccanico ma non si può dire che le masse in moto alterno in questo motore siano particolarmente ridotte!

Il propulsore della Kawasaki ha la distribuzione bialbero con gli eccentrici che comandano le valvole agendo su delle punterie a bicchiere (con pastiglie calibrate per la regolazione del gioco). Differente è la soluzione prescelta nell'altro bialbero, ovverosia il motore Gilera, in cui gli eccentrici agiscono su quattro bilancieri a dito di ridotte dimensioni (e quindi molto leggeri) muniti di pattino arcuato con riporto di cromo e di registro filettato per la regolazione del gioco.

Per comandare gli alberi a camme i costruttori europei hanno scelto una cinghia dentata mentre i quattro giapponesi hanno optato per una catena. Spicca a livello di camere di combustione l'impiego della doppia accensione da parte della Suzuki. Anche per quanto riguarda i cilindri siamo di fronte a scelte nettamente diverse. Mentre infatti i tecnici del Sol Levante hanno tutti preferito adottare una canna in ghisa (installata con interferenza nei propulsori Yamaha, Suzuki e Honda e riportata «in umido» nel Kawasaki), quelli della Rotax e della Gilera hanno scelto la soluzione del cilindro con canna integrale più riporto superficiale al nichel-carburo di silicio. Pure per il pistone appaiono evidenti due scuole sostanzialmente diverse: quest'organo è infatti fuso in conchiglia nei motori giapponesi mentre è ottenuto per stampaggio a caldo in quelli europei.

Più omogenea sembrerebbe la situazione a livello di imbiellaggio con albero motore composto da due semialberi in acciaio fucinato, un asse di accoppiamento di rilevante diametro in essi installato con una notevole interferenza, biella con testa in un sol pezzo e cuscinetti (sia di banco che di biella) a rotolamento, se non fosse per la presenza del motore di Arcore che fa ricorso ad una soluzione completamente diversa con albero montato in un sol pezzo, biella con testa scomponibile (nella quale vengono installati due semicuscinetti a guscio sottile) e cuscinetti di banco costituiti da due grosse bronzine anulari. Dei propulsori di questa nostra prova quattro sono dotati di un albero di equilibratura che viene azionato per mezzo di una coppia di ingranaggi. Questo prezioso organo ausiliario è alloggiato nella parte superiore del basamento, subito dietro il piano di appoggio del cilindro, nei motori Gilera



HONDA NX 650 DOMINATOR



SUZUKI DR 650 RS



KAWASAKI KLR 600 SPORT

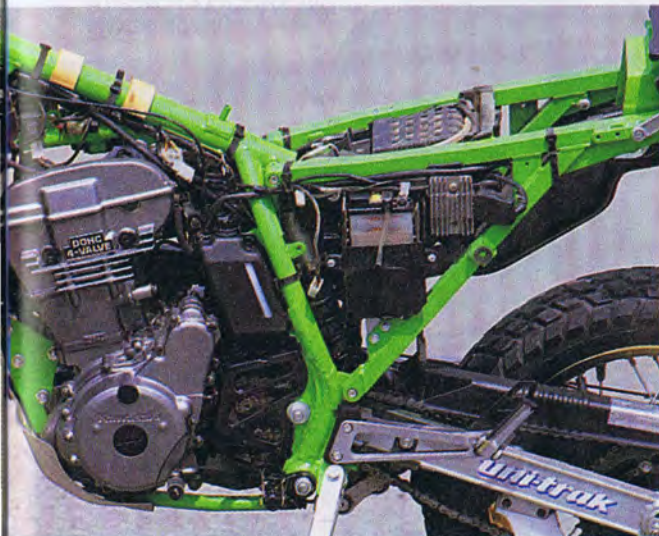
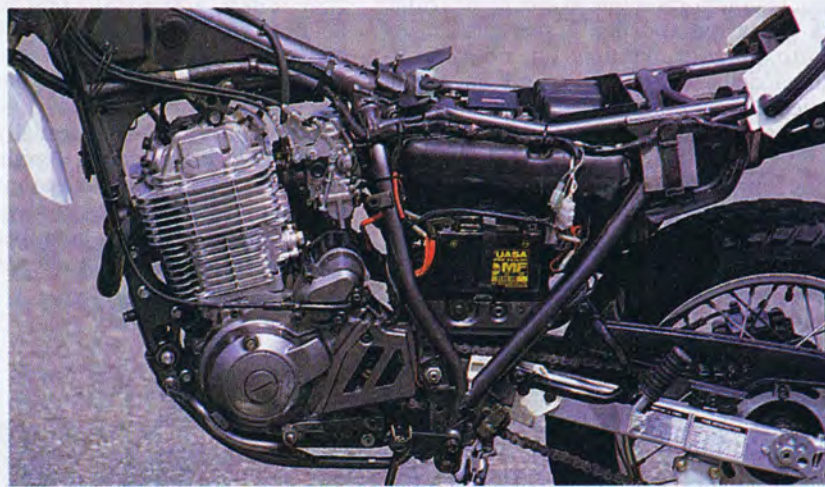
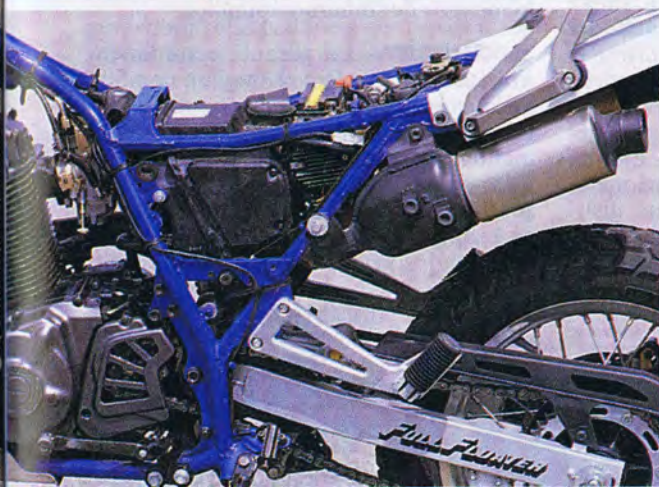
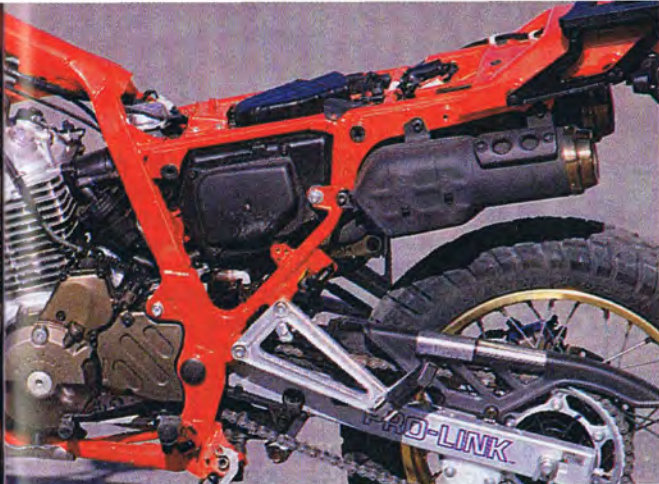
e Yamaha mentre trova posto nella parte anteriore del basamento nel Rotax e nell'Honda. Sono dotati invece di ben due equilibratori dinamici, azionati da una catena a rulli, i propulsori Suzuki e Kawasaki.

Il basamento è costituito sempre da due semicaratter che si uniscono secondo un piano verticale. I motori Gilera, Suzuki e Kawasaki hanno la lubrificazione a carter umido (ovverosia con olio nella coppa); nei rimanenti casi si è invece data la preferenza al sistema a carter secco con due pompe dell'olio (una di mandata e una di recupero) e serbatoio separato. Quest'ultimo è ricavato nei tubi superiori ed anteriore del telaio. Una particolarità davvero unica attualmente in campo mo-

tociclistico è costituita dalla adozione di una pompa dell'olio a ingranaggio interno nel motore della Gilera (che viene mossa direttamente dalla corona della trasmissione primaria).

In tutti i motori la frizione è a dischi multipli in bagno d'olio e il cambio in cascata a cinque marce. La trasmissione primaria, invariabilmente a ingranaggi, è posta sul lato sinistro nel propulsore Rotax e su quello destro in tutti gli altri.

CICLISTICA - Decisamente assai maggiore è l'uniformità che si può rilevare a livello di parte ciclistica con considerevole standardizzazione delle scelte tecniche fondamentali e differenze più che altro a livello di dimensionamenti. Il telaio è



HONDA NX 650 DOMINATOR - IL MONOCILINDRICO HONDA SI DISTINGUE PER LA DISTRIBUZIONE CON VALVOLE DISPOSTE RADIALMENTE CHE CONSENTONO DI AVERE UNA CAMERA DI COMBUSTIONE EMISFERICA ANZICHÉ A TETTO

SUZUKI DR 650 RS - QUESTA UNITÀ È STATA RICAVATA DALLA MAGGIORAZIONE DEL MOTORE CHE EQUIPAGGIAVA LA VECCHIA 600 ED È PROVVISTA DEL NOTO SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO MISTO ARIA-OLIO

KAWASAKI KLR 600 SPORT - A PARTE L'ELIMINAZIONE DELL'AVVIAMENTO ELETTRICO, NON HA SUBITO ALCUNA MODIFICA RISPETTO AL MOTORE DELLA PRECEDENTE VERSIONE SUL MERCATO ORMAI DA DIVERSI ANNI

YAMAHA XT 600 E - CON L'ADOZIONE DELL'AVVIAMENTO ELETTRICO HA PERSO LA SEMPRE UTILE PEDIVELLA DI AVVIAMENTO. NOTEVOLE L'INCREMENTO PRESTAZIONALE OTTENUTO DAI TECNICI DELLA CASA DEI TRE DIAPASON

sempre in tubi di acciaio ed ha una struttura a culla singola che si sdoppia anteriormente al motore e che si prolunga sotto forma di due «rami» fino a collegarsi ai due elementi discendenti posteriori nei quali sono ricavati i due attacchi per il fulcro del forcellone oscillante.

I tubi possono essere tondi o a sezione quadra (o rettangolare) e la struttura viene completata da elementi in lamiera stampata di irrigidimento applicati nei punti più sollecitati. L'elemento superiore del telaio è sempre corto e di sezione rilevante in modo da offrire la massima rigidità. La culla, invariabilmente raccolta, è realizzata in modo da «avvolgersi» strettamente attorno al basamento con il risultato che il motore viene ad essere in pratica

quasi «incastonato» all'interno del telaio. Alla struttura principale è sempre aggiunta una doppia triangolazione posteriore (che supporta la sella, e che al suo interno alloggia accessori come la batteria e la scatola del filtro dell'aria), amovibile nel caso della Gilera e della Kawasaki.

Tutte le moto di questa comparativa sono munite di una robusta forcella telescopica di tipo tradizionale con perno ruota avanzato; solo l'Aprilia Pegaso è dotata di una upside-down. Posteriormente si fa ricorso a una forcellone oscillante collegato ad un unico elemento molleggiante-ammortizzante centrale da un sistema di leveraggi, realizzato secondo schemi differenti, in grado di assicurare una progressività di intervento variabile.

Naturalmente le ruote sono sempre a raggi, con cerchi in lega leggera. Quella posteriore è sempre da 17 pollici mentre l'anteriore è da 19" nella Pegaso e da 21" in tutte le altre. Il freno anteriore è per tutte a disco fisso con pinza flottante (soluzione consigliata anche dalla necessità di avere un ingombro limitato della pinza stessa dalla parte interna data la presenza dei raggi che per forza di cose hanno una sensibile campanatura in modo da assicurare la indispensabile rigidità alla ruota). I diametri vanno dai 256 mm della Honda ai 300 mm (!) della Aprilia. Posteriormente tutte le moto sono munite di un disco (il cui diametro è compreso tra 220 e 250 mm) con la sola eccezione della Kawasaki che ha un freno a tamburo.

m. c.

SU STRADA

**TOP ENDURO ■ OGNUNA SI DISTINGUE
IN UN PARTICOLARE TIPO DI IMPIEGO**

POSIZIONE DI GUIDA - Anche se è stata abbassata nell'altezza del retrotreno, la Gilera resta quella con la posizione di guida più sportiva e specialistica del lotto. Dunque mantiene una notevole altezza della sella da terra, ed un conseguente accentuato caricamento in avanti dovuto al manubrio dritto e con piano di impugnatura basso rispetto alla sella, ma ora è più accessibile ai piloti di bassa statura, mentre la sella, meno convergente verso il serbatoio, permette di bilanciarsi meglio e di alleggerire all'occorrenza il carico sul manubrio.

Accomunate da una impostazione decisamente sportiva e pressoché analoga, Aprilia Pegaso e Honda Dominator sono caratterizzate da un contenuto dislivello fra manubrio e sella e soprattutto da una accuratissima raccordatura delle parti a contatto col pilota, il che permette fluidi spostamenti e di adottare una piacevole guida di corpo sul misto. L'Aprilia si differenzia dalla rivale per il manubrio con le estremità cadenti e per le pedane centrate, mentre la Honda — eccellente fino alle stature medie — ha pedane un pelo avanzate e svasature sui fianchi del serbatoio poco complementari alle ginocchia.

Le altre tre contendenti offrono invece posizioni di guida più turistiche. La Yamaha, alla ricerca della massima fruibilità, garantisce l'accessibilità totale per qualsiasi taglia con una sella veramente bassa da terra che permette a chiunque di appoggiare i piedi nei momenti critici. La posizione di guida che ne consegue, che non esalta i fuoristradisti puri, è piuttosto «seduta» e rilassata, con pedane basse ma ben centrate e manubrio correttamente rialzato e con estremità curvate verso il basso. Il più marcato inserimento nella macchina si osserva sulla Suzuki, visto che si siede nel vertice della «V» piuttosto aperta formata dalla sella degradante verso il serbatoio e dall'andamento della carrozzeria nella parte anteriore del veicolo. Le pedane sono impostate in maniera molto turistica ed il manubrio parecchio rialzato e sagomato garantisce lunghe percorrenze senza stress, ma non è adeguata alla guida sportiva.

Anche la Kawasaki è caratterizzata da una impostazione di guida molto inserita ed un poco demodé. La sella è disposta su di un piano parecchio più basso del manubrio aperto e rialzato, ma grazie all'ottimale sagomatura di sella, serbatoio ed alette convogliatrici, consente di spostarsi disinvoltamente in sella e di avan-

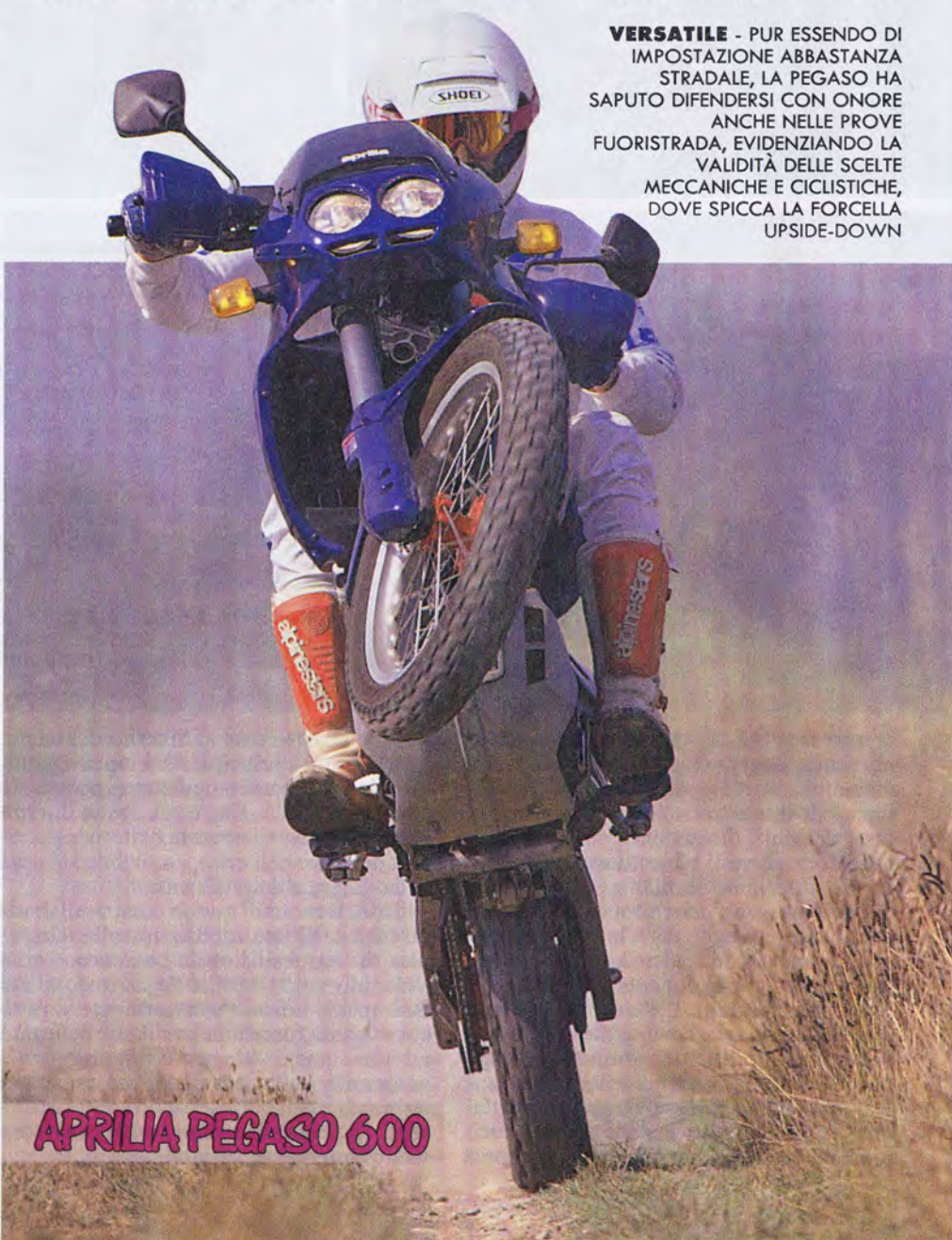
zare nella guida sportiva. Certo ci si trova troppo «infossati», ed a lungo andare ci si stanca, soprattutto perché a causa del lieve arretramento delle estremità del manubrio non si può sfruttare tutto l'avanzamento possibile nella guida sportiva.

La miglior collocazione del passeggero è quella offerta dalla Aprilia e dalla Honda in virtù di una buona porzione di sella a disposizione, del contenuto dislivello rispetto al posto guida, per le pedane disposte alla corretta altezza e per la

possibilità di appoggiarsi facilmente. Anche Suzuki e Yamaha offrono una situazione confortante, ma la prima ha pedane piuttosto altine e la seconda maniglie di appiglio un po' sotto al sedere. La Kawasaki, che ha le pedane del passeggero più basse e confortevoli della categoria, ha tuttavia appigli scomodi ed una sella limitata posteriormente, mentre infine la situazione più scomoda è quella della Gilera, con la sua sella alta (ma tuttavia ben distanziata dalle pedane) e poco sviluppata posteriormente e soprattutto per la mancanza del minimo appiglio.

COMFORT - La pesante e surdimensionata Suzuki offre il miglior comfort della categoria. La protezione aerodinamica è infatti completa e consente di mantenere elevate medie autostradali con poco stress, anche perché le sospensioni sono morbidissime e filtrano tutte le asperità, e le vibrazioni tollerabili, a parte un fastidioso picco ai regimi medio alti

VERSATILE - PUR ESSENDO DI IMPOSTAZIONE ABBASTANZA STRADALE, LA PEGASO HA SAPUTO DIFENDERSI CON ONORE ANCHE NELLE PROVE FUORISTRADA, EVIDENZIANDO LA VALIDITÀ DELLE SCELTE MECCANICHE E CICLISTICHE, DOVE SPICCA LA FORCELLA UPSIDE-DOWN



APRILIA PEGASO 600

sulle pedane. Inoltre, a dispetto delle imponenti dimensioni, risulta guidabile senza andare in crisi anche grazie ad un raggio di sterzo fra i più contenuti della categoria.

La più duttile e facile è la Yamaha che oltre ad una elevata maneggevolezza, ad un raggio di sterzo più contenuto della categoria (gira quasi su se stessa) ed alla sella bassa, si candida quale ideale nave scuola per i neofiti. Inoltre ha sospensioni morbide e controllate, ma è afflitta da vibrazioni davvero elevate (soprattutto avvertibili sulle pedane e nei rapidi transiti anche su manubrio e sottosella), che arrivano a fare formicolare le estremità, e risulta pure decisamente stancante nella marcia ad elevata velocità per la completa esposizione all'aria del pilota.

Anche la Dominator appartiene alla categoria delle moto facili seppure con una maggiore inclinazione al fuoristrada della XT. Piuttosto maneggevole a bassa

velocità e dotata di un raggio di sterzo estremamente contenuto, è molto comunicativa, contraddistinta da una forcella dalle grandi capacità filtranti e da un retrotreno un pelo più rigido. Tuttavia la completa esposizione all'aria e le vibrazioni avvertibili a velocità di crociera fra 6000 e 7000 giri soprattutto su manubrio e pedane, limitano l'impiego turistico su vasta scala della Dominator.

Anche se penalizzata dall'ampio raggio di sterzo, la Kawasaki offre elevate caratteristiche di comfort in virtù della taratura morbidissima delle sospensioni e delle vibrazioni più contenute della categoria. Inoltre nonostante la mancanza del cupolino, il marcato inserimento del pilota nella macchina garantisce anche un minor stress aerodinamico nella marcia costante ad alta velocità.

La posizione più esposta dell'Aprilia è fonte di maggior stress nonostante sia dotata di un minimo di cupolino, ma co-

munque l'elegante enduro di Noale si rifà con una equilibrata taratura delle sospensioni (anche se il retrotreno fornisce talvolta qualche risposta secca) e per le vibrazioni contenutissime, seconde solo a quelle della Kawasaki. Peccato che la Pegaso accusi il raggio di sterzo più ampio della categoria, il che ne limita la manovrabilità nei passaggi angusti.

Infine la Gilera, che per la sua caratterizzazione sportiva risulta la più scomoda del gruppo e quindi poco indicata per l'impiego turistico su vasto raggio. È infatti rigida ed impegnativa da condurre, ed anche se ha ottenuto i migliori tempi nella prova slalom è costato un notevole sforzo fisico, senza contare che nei percorsi stretti è limitata dal sostanzioso raggio di sterzo. Inoltre la posizione di guida è completamente esposta all'aria e le vibrazioni sono fra le più elevate soprattutto sulle pedane.

MOTORE - Le personalità dei sei propulsori impegnati nella nostra prova coprono un po' tutte le sfumature attraverso le quali si può «manifestare» un mono a quattro tempi di grossa cilindrata. Si va dal carattere esuberante nella risposta fin dai bassi regimi del propulsore Honda (dotato di una curva di erogazione omogenea e progressiva, elastico e con buona distensione agli alti regimi, instancabile sotto sforzo, raggiunge lestamente la temperatura ottimale di esercizio), alla grintosa unità dell'Aprilia che coi suoi 562 cm³ è il più piccolo del gruppo, ma non è per questo carente di forza, visto che la sua generosità è in grado di fornire prestazioni a livello e spesso superiori a quelle delle macchine più grosse.

Addolcito dalla rapportatura lunga, il monocilindrico Suzuki è molto progressivo ed esuberante a qualsiasi regime, con prevalenza agli intermedi, mentre tutto il contrario è il motore della Kawasaki, fluidissimo sotto ma carente di vigore, sa distendersi solo in alto con una notevole progressione ed un formidabile allungo in fuorigiri.

Ci ha sorpreso parecchio il rinnovato monocilindrico Yamaha che ha dimostrato prestazioni notevolmente incrementate rispetto alla precedente versione, che vanno ben oltre quelle dichiarate dalla Casa: sembra pigro sotto ma si fa decisamente robusto in fase intermedia e sviluppa la sua forza senza brusche impennate di coppia. Eroga in maniera ancor più maschia e perentoria la Gilera che, caratterizzata dalla irregolarità e da qualche strappo in basso tipici dei motori piuttosto tirati e sportivi, fornisce in fase media e medio alta l'impulso più sostanzioso della categoria e doti di allungo da motore da competizione.

La più lesta ad avviarsi è la Honda, seguita da Gilera e Yamaha, che talvolta è un poco laboriosa e rumorosa a caldo.

L'Aprilia risulta parecchio migliorata

SEGUE A PAG. 90

ESPERTI - PER SFRUTTARE IL NOTEVOLE POTENZIALE DELLA GILERA OCCORRONO DOTI FISICHE E TECNICHE NON INDIFFERENTI, GRAZIE ALLE QUALI SI POSSONO PERÒ OTTENERE ENORMI GRATIFICAZIONI SIA FUORISTRADA, CHE, A DISPETTO DI QUANTO SI POSSA IMMAGINARE, SU ASFALTO



GILERA RC 600

nella procedura di avviamento (è tuttavia sempre consigliabile abbassare la leva del decompressore prima di agire sul pulsante, soprattutto a freddo ove talvolta si verifica qualche difficoltà), mentre fra le due macchine prive di avviamento elettrico, la meno ostica è la Kawasaki (anche se non manca talvolta qualche difficoltà a freddo), mentre la Suzuki, dalla procedura un po' complicata (va prima di tutto provato il punto di escursione del pistone più favorevole, aiutandosi facendo scattare la leva del decompressore), manca talvolta qualche colpo soprattutto a caldo.

Fra i più rumorosi il motore Honda, mentre il più silenzioso allo scarico è il mono Kawasaki, contraddistinto insieme a quello della Gilera anche dalla rumorosità meccanica più contenuta, mentre il più ruvido e rumoroso è il monocilindrico della Suzuki. I due motori raffreddati a liquido di Gilera e Kawasaki, abbastanza vicini concettualmente e tecnicamente, richiedono pazienza per raggiungere la temperatura ottimale di esercizio, e si slegano bene solo dopo almeno 3000 km di progressivo rodaggio.

EROGAZIONE - I differenti temperamenti dei propulsori possono essere molto bene visualizzati con l'andamento della curva di erogazione osservata in tempo reale sul contagiri. L'Aprilia accetta la piena apertura e riprende fluidamente fin da 2000 giri, si dimostra inaspettatamente fluida e regolare già a 3500 giri ed il meglio viene fuori a soli 5000 giri con una successiva piena salita fino ad 8000 giri di strumento, affiancata da un progressivo irruvidimento.

La Gilera manifesta evidenti strappi ai regimi più bassi e si regolarizza solo a partire da 3500-4000 giri da dove accetta la piena apertura. Anche in questo caso il meglio viene fuori a partire da 5000 giri con prepotenti risposte all'acceleratore, cui segue una progressione quasi violenta fino agli 8000 giri di intervento del limitatore: proprio quando il propulsore sembra fornire il meglio...

La Honda è la più regolare del lotto visto che è in grado di riprendere senza eccessivi strappi addirittura da 1500 giri ed a parte una lieve incertezza nei passaggi a circa 3000 giri, fornisce il meglio della erogazione da soli 4000 giri, distendendo poi con piena sostanza sino a 7500 giri di strumento, ed allungando all'occorrenza anche fino a 8000 giri.

La Kawasaki è fluidissima sotto coppia ma purtroppo priva di forza: come la Honda è in grado di riprendere senza strappi da soli 1500 giri, ma bisogna poi aspettare i 5000-5500 giri per avvertire l'entrata in coppia che si manifesta in maniera netta, cui segue un allungo più che sostanzioso fino ad oltre 8000 giri indicati.

La Suzuki, con l'allungamento della rapportatura ed il nuovo scarico, ha ac-

quisito fluidità ed accentuato la maschia forza di risposta all'acceleratore che caratterizzava la precedente versione: viene fuori in progressione dopo i 5500 giri ed allunga pure bene, in maniera sconosciuta agli altri mono Suzuki anche ad oltre 7000 giri di strumento.

Davvero sorprendente il rinnovato monocilindrico Yamaha che oltre ad una notevole potenza massima ha anche stabilito il record di estensione in basso: è infatti possibile riprendere fin da 1000 giri in quinta, anche se il meglio viene fuori in fase medio alta, con una successiva progressione in fuorigiri sconosciuta alla precedente versione.

Dall'analisi dei rilevamenti effettuati sul banco prova, viene fuori un interessante confronto numerico del rendimento dei 6 propulsori.

Grazie al vantaggio di cilindrata, a 3000 giri è la Suzuki a fornire la maggior potenza, addirittura 22 CV alla ruota contro i 18 della Dominator, i 16 della Yamaha ed i 15 delle altre.

Il vantaggio della Suzuki resta sostanzioso anche a 5000 giri con addirittura 37,5 CV contro i 33 di Honda e Yamaha, i 31 della Gilera, i 30 dell'Aprilia ed i 27 della Kawasaki. La Suzuki ha anche conquistato la potenza massima più elevata della categoria fino a 650 cm³, con quasi 42 CV alla ruota a 6400 giri, seguita a brevissima distanza dalla esuberante Gilera (in ritardo di circa 80 cm³) con 41,4 CV a 7000 giri, quindi dal sorprendente nuovo monocilindrico Yamaha con 40,4 CV a soli 6200 giri, dall'Aprilia con 40,2 CV a 7000 giri, ed infine dalla Honda con 39,9 CV a 6500 giri e dalla Kawasaki che non va più in là dei 38,6 CV a ben 7250 giri, che sono tuttavia quasi 2 CV in più di quanto a suo tempo rilevammo per la prima KLR 600. Netto il vantaggio della Suzuki sul fronte della coppia con ben 5,4 kgm a 5000 giri, seguita dai 4,84 kgm della Yamaha (a 5500 giri), dalla Honda, da Gilera ed Aprilia e — ben distanziata — dalla Kawasaki che ha superato a malapena i 4 kgm a 5750 giri.

VELOCITÀ - Per tradizione le monocilindriche enduro dell'Aprilia sono le più veloci della categoria ed anche in questa occasione la Pegaso, sfiorando i 168 km/h effettivi, ha confermato le notevoli caratteristiche di allungo del propulsore sviluppato a Noale. Ma siamo rimasti molto sorpresi dal sornione monocilindrico della nuova XT 600 E: quasi 166 km/h effettivi, dunque superiore alla maggioranza delle altre concorrenti e soprattutto della potentissima Suzuki che non è andata più in là dei 162,8 km/h. Limitata in velocità di punta la Honda, mentre con la nuova Gilera RC abbiamo superato i 164 km/h effettivi. La «vecchia» Kawasaki infine, sfiorando i 165 km/h effettivi, ha confermato la sua ottima disponibilità ad allungare nella fascia alta dell'erogazione.

RIPRESA - La forza generosa del propulsore Suzuki ha avuto ragione anche della rapportatura finale lunga, e stabilito il record di categoria nella prova di ripresa con la bellezza di 14"5 sulla base dei 400 metri nel rapporto più lungo, base dalla quale esce alla velocità di 136,6 km/h. Una prestazione ottenuta a pari merito con la più agile, leggera e meglio rapportata Honda Dominator, in netta progressione dopo i 400 metri, visto che risulta in pieno recupero al chilometro, da dove esce alla velocità massima. Sorprendentemente vicini i piccoli propulsori italiani: l'Aprilia ha ottenuto 14"6 sui 400 metri nel rapporto più lungo ed addirittura ha il record al chilometro, ed an-



che la Gilera, pur penalizzata nella prima fase da qualche strappo, ha ottenuto 14"7. Decisamente più pigri e per questo distanziati risultano infine i monocilindrici Yamaha e Kawasaki che coprono i 400 metri in 15"1.

ACCELERAZIONE - Rapportata sul corto e contraddistinta da un favorevolissimo rapporto peso/potenza, la Gilera ha avuto gioco facile nell'ottenere il miglior tempo nell'accelerazione da fermo sulla base dei 400 metri: 13"8 (ma è anche la più lesta nel passare da 0 a 100 km/h in appena 5"4) che rappresenta anche il record di categoria nelle nostre prove. La RC è sempre contrastata da molto vicino dall'Aprilia Pegaso, che in ritardo di 1/10" sulla base dei 400 metri, esce tuttavia in netto vantaggio al traguardo del chilometro (dopo appena 27"4) grazie alla sua superiore velocità massima.

Pressoché analoghe le prestazioni di Honda, (quest'ultima transita però in vantaggio sui 400 metri) e Yamaha, men-

TURISTICA - L'IMPOSTAZIONE PIUTTOSTO ALTA DEL MANUBRIO DELLA KLR 600 NON FAVORISCE LA GUIDA SPORTIVA FUORISTRADA, MENTRE LE COSE MIGLIORI VENGONO FUORI DOVE NON CE LO SAREMMO MAI IMMAGINATO: SU STRADA INFATTI È VELOCE, FACILE DA GUIDARE E INASPETTATAMENTE MANEGGEVOLE



HONDA NX 650 DOMINATOR

EQUILIBRATA - TUTTI POSSONO SFRUTTARE LE INDUBBIE DOTI DELLA DOMINATOR, CHE A DISPETTO DELL'IMPOSTAZIONE STRADALE, È VALIDA ANCHE FUORISTRADA

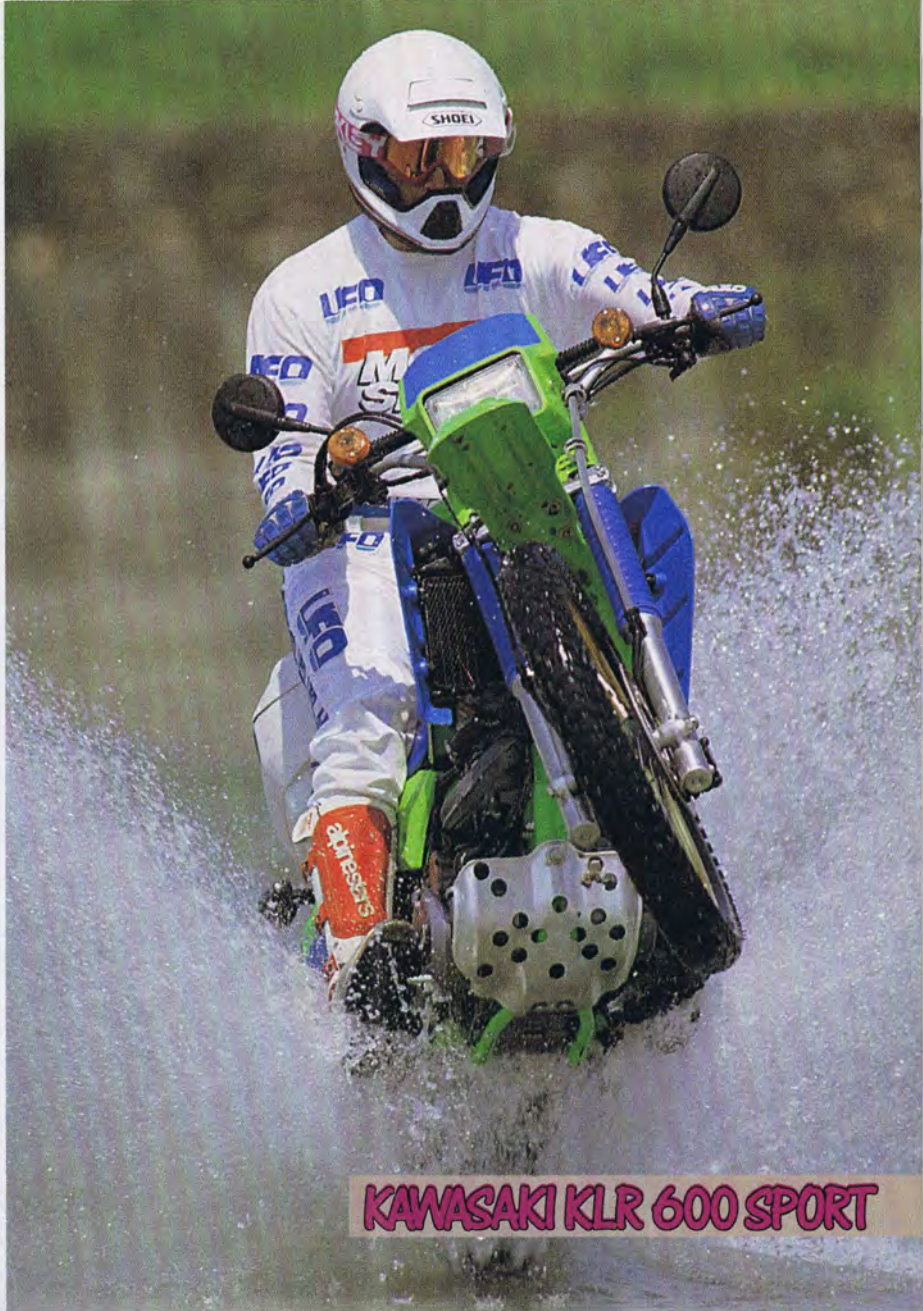
tre avvertibilmente distanziate sono la Suzuki (il cui surplus di potenza non è in grado di compensare l'eccesso di peso) e la Kawasaki.

CONSUMO - Globalmente è la Yamaha XT 600 E quella che ritorna le percorrenze chilometriche più sostanziose: in media copre più di 20 km/litro, e anche divertendosi con la guida brillante difficilmente scende sotto i 15-16 km/litro mentre spremendo al limite la meccanica non scende mai sotto ai 10 km/litro. Molto vicine anche la grossa Suzuki e soprattutto la spremutissima Gilera che evidentemente è depositaria di uno straordinario rendimento termodinamico visto che fornisce percorrenze chilometriche vicinissime alle citate concorrenti più turistiche ed ha ottenuto prestazioni notevolissime sul percorso extraurbano e nella prova ER, oltre al record, con 26,215 km/litro, nella prova alla velocità costante di 90 km/h. I consumi più elevati sono stati forniti da Aprilia e Kawasaki che

percorrono in media sui 17 km/litro, e sono pure quelle che hanno accusato il più alto consumo di lubrificante, con circa 360 cm³ ogni 1000 km di impiego peraltro durissimo. Per quanto riguarda l'usura delle coperture abbiamo verificato con una certa sorpresa che nonostante la durezza del collaudo, le Pirelli MT 60 scelte per questa prova hanno mostrato un consumo allineato alla concorrenza.

FRIZIONE - Le migliori sono quelle di Kawasaki e Honda, per dolcezza e progressività di intervento, anche se sotto sforzo la prima tende a gonfiare e la seconda a staccare in maniera più precipitosa. Ottima anche l'unità della Yamaha, modulabile e resistente, che richiede tuttavia un carico superiore alla media per il disinnesto, mentre quella della Gilera — dolce e progressiva in condizioni normali — accusa qualche strappo di troppo nelle partenze allo sprint.

Più cagionevoli sono risultate le frizioni di Suzuki e Aprilia: la prima per la



KAWASAKI KLR 600 SPORT

marcata tendenza a gonfiare ed a perdere registro sotto sforzo, la seconda per la fastidiosa inclinazione a strappare ed a farsi rumorosa nelle partenze allo sprint.

CAMBIO E TRASMISSIONE - L'Aprilia si rifà con un cambio decisamente a posto per rapidità e precisione, affiancandosi dunque alla Honda, che vanta in aggiunta una ottimale spaziatura dei rapporti (anche se accusa qualche rumorosità a caldo) e soprattutto alla Suzuki, che ci ha positivamente impressionato per fluidità degli innesti e precisione.

Buono, anche se mostra talvolta una fastidiosa tendenza a far scalino, è anche il cambio della Yamaha, mentre migliorabili sono le unità di Kawasaki e Gilera che a caldo tendono ad irruvidirsi ed a diventare rumorosi, richiedendo maggior determinazione nell'accompagnare la leva del preselettore per evitare sfollate.

Le migliori trasmissioni finali per dolcezza e refrattarietà all'accumulo di fasti-

SEGUE A PAG. 92



SUZUKI DR 650 RS



LIMITI - A DISPETTO DELLA NOTEVOLE POTENZA CHE È IN GRADO DI ESPRIMERE IL PROPULSORE, LA DR 650 RS NON HA SPUNTATO TEMPI DI RILIEVO IN PISTA, A CAUSA DI UN ASSETTO TROPPO ALTO E DELLA CICLISTICA NON PIÙ MODERNISSIMA

diosi giochi sono quelle di Suzuki, Aprilia e Gilera, mentre più secche e tendenti ad accumulare giochi di trazione sono quelle di Yamaha, Kawasaki e Honda.

GUIDA - Anche se non ha brillato con prestazioni primato nei tempi sul giro o nelle velocità di percorrenza in curva, la Honda Dominator ci ha affascinato per il suo equilibrio e per la possibilità che dà anche ai piloti meno esperti di esprimersi facilmente in una guida gratificante con piena sicurezza, e soprattutto di esibirsi in notevoli numeri fuoristrada, stimolandoli pure a migliorarsi. Obbedisce agli ordini ed alle correzioni con tale armonia da trasformarsi presto quasi in una protuberanza mentale del pilota. Anche se non maneggevolissima alle velocità medie ed alte, risulta tuttavia molto bilan-

ciata sullo stretto, ove non mostra mai la tendenza a «prendere sotto».

Inoltre il caricamento dell'avantreno porta a caratteristiche di precisione di guida e stabilità sul veloce asfalto difficile a riscontrarsi su altre enduro, tanto che sul misto magari di montagna grazie alla prontezza della sua coppia è in grado di tenere testa a notevoli stradali sportive. Equilibrata anche fuoristrada, la forcella accusa tuttavia una marcata tendenza ad affondare con conseguenti fondocorsa, mentre evidenzia uno scarso freno idraulico in estensione dell'ammortizzatore che sbandiera e «spara» sulle buche. La più stradale del gruppo resta ovviamente l'Aprilia che in virtù della coerenza ciclistica e della sostanziosa spalla delle coperture (senza dimenticare la grinta del suo motore), ha ottenuto il miglior tempo

sul giro in pista a Pergusa con velocità di percorrenza in curva sempre da primato.

Armonica soprattutto sul misto medio veloce, la Pegaso è decisamente neutra e coerente e seppur non velocissima negli inserimenti in curva, si appoggia successivamente con rara solidità e raggiunge inclinazioni a livello delle migliori stradali. Piuttosto maneggevole, anche se richiede un certo impegno fisico, è precisa nella ricerca della inclinazione ideale e rigorosa nella percorrenza della curva con una appena percettibile tendenza ad allargare in uscita. Resta un po' sensibile di avantreno alle alte velocità. Fuoristrada, ove a dispetto delle scelte ciclistiche controcorrente, si comporta in maniera più che dignitosa, accusa solo una marcata tendenza a prendere sotto sullo stretto, va un po' in crisi sulle asperità più pro-



SORPRESA - SIAMO RIMASTI FAVOREVOLMENTE IMPRESSIONATI DALLA CURA RICOSTITUENTE CUI È STATO SOTTOPOSTO IL MOTORE DELLA XT, ORA FRA I PIÙ POTENTI DELLA CATEGORIA SENZA AVER PERSO NULLA DEL SUO CARATTERISTICO TIRO

nunciate, e risulta perfettibile soprattutto nella risposta della sospensione posteriore che sbandiera parecchio.

A dispetto della caratterizzazione più stradale e della riduzione della escursione delle sospensioni, la Yamaha XT 600 si è dimostrata ancora ben disposta verso il fuoristrada (come dimostra anche il sorprendente secondo miglior tempo spuntato nella prova su fettecciato immediatamente dietro alla sportivissima Gilera), ma se l'è cavata benissimo anche su strada, col terzo tempo sul giro a Pergusa ed addirittura la più elevata velocità di percorrenza in curva su asfalto! Maneggevole pur senza essere troppo duttile, offre inserimenti in curva estremamente progressivi ed offre una guida dalla grande comunicativa e sostanzialmente in grado di soddisfare le esigenze degli smanettoni

come di garantire adeguata sincerità per assecondare i neofiti. Grazie al suo equilibrio ed al suo progressivo motore, permette di fare le curve anche con una marcia in più e di venirne sempre fuori brillantemente.

Il nuovo assetto con sospensioni compatte, come abbiamo visto non ha creato eccessivi problemi fuoristrada dove le sospensioni si dimostrano sì morbide nella prima fase di escursione, ma anche successivamente ben controllate, rivelandosi dunque in grado di affrontare anche i percorsi crossistici più duri, mantenendo un buon controllo sui fondocorsa. Le sbandierate del retrotreno sono spesso gustose e ben gestibili con l'acceleratore, e solo la forcella sui fondi più duri perde talvolta coerenza e non è sempre in grado di copiare le asperità.

Anche la vetusta Kawasaki, che sulle prime ci aveva lasciato indifferenti, ha sorpreso i nostri collaudatori nel corso della prova con la sua insospettabile efficacia ciclistica, visto che — dati alla mano — si è comportata brillantemente a dispetto della inferiorità prestazionale, anche su pista al confronto delle più aggiornate concorrenti. Fuoristrada ha ottenuto il terzo miglior tempo sul fettecciato ed addirittura il secondo tempo nella velocità di percorrenza in curva su sterrato, ed anche nella velocità in curva su asfalto ha ottenuto il secondo tempo assoluto. Soprattutto intuitiva e più equilibrata nelle inversioni di inclinazione che effettivamente maneggevole, la KLR Sport si dimostra precisa su asfalto, senza la benché minima oscillazione, stabile sui curvoni e mostra qualche limite di sospensioni solo nel fuoristrada duro, ove i fondocorsa sono frequenti, con conseguenti perdite di rigore direzionale.

La più specializzata del gruppo, la Gilera RC 600, ha mantenuto tutto quello che prometteva sulla carta. È indiscutibilmente la più efficace fuoristrada (ove ha naturalmente ottenuto i migliori tempi relativi in curva e sul giro) ed anche su asfalto, come dimostra il secondo miglior tempo a Pergusa (aiutato parecchio dalla generosità del suo propulsore) e l'ottima prova nelle velocità di percorrenza in curva.

Inoltre è risultata anche la migliore nella prova slalom, anche se al prezzo di un impegno fisico superiore alle concorrenti. Richiede indiscutibilmente un certo manico per essere sfruttata a fondo, ma sui percorsi fuoristrada è decisamente imbattibile: bilanciata nei salti, controllata negli atterraggi, sicura nei «bob», non accusa mai la tendenza a prendere sotto anche sui fondi infidi, e risulta perfettibile solo nella risposta delle sospensioni — peraltro dotate di incredibili capacità incassatorie — sui fondi duri, ove si sente la necessità di un maggior freno idraulico in estensione e di risposte meno brusche. Ben guidabile anche su asfalto, la RC 600 è stabile e precisa in traiettoria, non accu-

sa oscillazioni neppure alla massima velocità, anche se richiede sempre una certa determinazione nella fase di inserimento in curva.

Infine la Suzuki DR 650 RS, nella guida dimostra tutti i suoi chili e la sua condizione di paciosa enduro granturistica. Per il suo notevole dimensionamento ed il baricentro alto, è lenta in manovra, e non è tra le più maneggevoli dimostrandosi dunque indicata soprattutto per i grandi spazi, per le lunghe sgroppate in autostrada e per qualche divertente puntata sul misto veloce ove si può attuare una piacevole guida armonica. Sensibile di avantreno sui curvoni ed alla massima velocità su asfalto, risulta carente di equilibrio soprattutto sullo stretto ed a serbatoio pieno, ove mostra una marcata tendenza a prendere sotto ed a sovrasterzare.

Le coperture Pirelli MT 60 impiegate in questa nostra prova hanno mostrato una notevole adattabilità alle differenti situazioni ciclistiche in ballo. Hanno confermato la bontà del loro profilo su asfalto garantendo inserimenti in curva molto progressivi, ed un ottimo appoggio anche alle inclinazioni estreme, e nel contempo hanno saputo garantire una ottima trazione sullo sterrato compatto e sulla ghiaia, con un lesto drenaggio delle polveri, accusando un limitato deterioramento dei tasselli sui fondi abrasivi, a dispetto delle elevate potenze in gioco. Hanno invece mostrato qualche limite sulla sabbia e sui fondi pesanti, ma si sa, non si può avere tutto dalla vita, e soprattutto quando si parla di eclettiche coperture per un impiego effettivamente a 360° a qualcosa bisogna pure rinunciare...

FRENI - Non è solo per i più favorevoli spazi di arresto che quello dell'Aprilia Pegaso si qualifica come il miglior impianto frenante della categoria. È soprattutto per la sua sicurezza, riserva di potenza, sensibilità sulla leva e modulabilità in condizioni critiche, anche se la forcella upside-down non è completamente scevra da svergolamenti destrorsi. Molto efficienti anche i freni della nuova Yamaha XT/E che vengono fuori alla distanza con una ottima resistenza agli sforzi e grande modulabilità soprattutto in condizioni critiche. Molto vicina alle prime due in fatto di spazi di arresto la Honda, che — a sensazione — trasmette la maggior grinta del lotto, come dimostra anche il miglior tempo ottenuto nella decelerazione intermedia, mentre qualche problema di modulabilità viene fuori nella parte terminale della frenata, poco prima dell'arresto del veicolo, ove viene disturbata da fastidiosi saltellamenti che allungano gli spazi di arresto.

Anche la Gilera rientra nel novero delle enduro meglio frenate ma sulle prime la sensazione è quella di una risposta un po' fiacca, accompagnata dalla necessità

SEGUE A PAG. 94



di applicare un forte carico sulla leva per ottenere decelerazioni apprezzabili. È infatti necessario un lungo rodaggio per ottenere il meglio e solo successivamente si fa la conoscenza con un impianto molto in forma, di grande resistenza anche se talvolta su fondi infidi il disco posteriore si dimostra piuttosto esuberante.

La Suzuki DR RS non brilla in frenata: la risposta al comando del disco anteriore non è mai particolarmente vigorosa, e si capisce subito che il notevole peso ha la sua influenza sugli spazi di arresto. La peggiore in questo senso è la Kawasaki che impiega un impianto obsoleto, modulabile ma dal rendimento troppo soft, tanto che spesso risulta conveniente sfruttare anche i servigi dell'ottimo quanto equilibrante freno motore.

NOIE ED INCONVENIENTI - I circa 3500 km che ciascuna delle sei enduro della nostra prova ha percorso in condizioni che definirei esasperate è poco, hanno lasciato segni tutt'altro che profondi sulle sei macchine della nostra prova che hanno superato così anche un duro collaudo dell'affidabilità, visto che l'utilizzazione a manetta perennemente spalancata rende giustificato equiparare i 3500 km che ciascuna ha percorso ad

oltre 8000 km di utilizzazione normale. Ecco i piccoli guasti, le noie, gli inconvenienti e le altre «irregolarità» registrate modello per modello.

APRILIA - Perdite di lubrificante dal carter motore; black-out elettrico che ha mandato in tilt il quadro strumentazione, l'avviamento, le luci e l'avvisatore acustico; scollegamento del passafilo del cavo tachimetro; irregolarità di funzionamento del motorino di avviamento; fragilità dell'attacco della stampella laterale, che si è tranciato dopo una caduta dalla moto da fermo.

GILERA - Fastidioso continuo allentamento dell'attacco della leva di avviamento a causa delle vibrazioni; scarsa resistenza all'abrasione del rivestimento dei carter motore; vulnerabilità delle decorazioni adesive; fragilità delle maniglie sul parafango posteriore; debolezza degli attacchi delle pedane; temperatura acqua sempre piuttosto elevata nella marcia fuoristrada, con ventola di raffreddamento costantemente in funzione; parziale fusione dell'indicatore di direzione posteriore destro, dovuto al calore sviluppato dai gas di scarico.

HONDA - Rottura del diaframma co-

priserratura del tappo del serbatoio carburante; scollegamento del catadiottro posteriore sotto alla targa.

KAWASAKI - Black-out elettrico; irregolarità di funzionamento dell'interruttore elettrico di sicurezza sulla stampella laterale; allentamento delle viti di collegamento del parafango posteriore; difficoltà di avviamento a freddo.

SUZUKI - Scollegamento e successiva perdita per strada della leva di avviamento; allentamento dei comandi al manubrio; irregolarità di carburazione e avviamento a caldo; scollegamento e perdita per strada della molla della stampella laterale.

YAMAHA - Indurimento del comando frizione; vulnerabilità delle decorazioni sulla carrozzeria; scarsa resistenza del rivestimento dell'impianto di scarico.

Claudio Braglia

Foto Gheo

HANNO COLLABORATO: Mirko Beneventi, Franco Bottazzi, Corrado Curti, Claudio Ferri, Carlo Iotti, Andrea Mazzali, Franco Rossi, Fausto Severi, Giovanni Severi, Fabrizio Spelti, Sebastiano Zerbo.

PRESTAZIONI

VELOCITÀ MASSIMA

	APRILIA	GILERA	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
Dichiarata (km/h)	167	> 160	> 160	165	n.d.	> 160
Effettiva (km/h)	167,619	164,133	162,194	164,713	162,843	165,891
Indicazioni tachimetro	~ 175	~ 173	166	~ 173	180	173
Indicazioni contagiri	> 7800	7300	7300	7600	7000	—

ACCELERAZIONE DA FERMO

TEMPO (sec.)/VELOCITÀ DI USCITA (km/h) CON SOLO PILOTA

	APRILIA	GILERA	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
0-100 m	5"63/101,816	5"63/103,205	5"62/101,464	5"70/100,000	5"70/100,065	5"73/101,004
0-200 m	8"73/126,331	8"72/127,113	8"76/124,134	8"90/119,851	8"88/120,912	8"87/123,341
0-300 m	11"41/140,441	11"37/140,344	11"44/141,315	11"72/130,840	11"66/133,911	11"58/138,408
0-400 m	13"89/148,856	13"82/149,516	13"92/148,361	14"32/141,781	14"23/143,716	14"06/147,604
0-1000 m	27"42/167,619	27"49/164,133	27"60/162,194	28"24/164,713	28"11/162,843	27"86/162,396
0-100 km/h (sec.)	5"50	5"35	5"51	5"70	5"69	5"62

RIPRESA DA 50 KM/H

NEL RAPPORTO PIÙ LUNGO

TEMPO (sec.)/VELOCITÀ DI USCITA (km/h) CON SOLO PILOTA

	APRILIA	GILERA	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
0-100 m	5"31/82,556	5"35/76,814	5"27/83,690	5"55/73,901	5"26/79,814	5"59/73,394
0-200 m	8"84/111,109	8"98/112,041	8"81/113,341	9"21/106,493	8"86/114,314	9"27/105,045
0-300 m	11"86/124,406	11"98/124,888	11"80/125,644	12"23/123,631	11"82/127,912	12"40/124,006
0-400 m	14"59/135,846	14"74/133,600	14"49/137,603	15"04/130,110	14"50/137,606	15"14/134,395
0-1000 m	28"60/167,619	28"90/160,103	28"75/162,194	29"71/156,313	28"81/159,716	29"60/158,002
50-100 km/h (sec.)	7"35	7"88	7"28	8"51	7"30	8"81

MANEGGEVOLEZZA

	APRILIA	GILERA	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
CON BIRILLI A 6m						
TEMPO	6"45	6"19	6"30	6"39	6"57	6"30
MEDIA (km/h)	33,488	34,895	33,231	33,803	32,877	32,530
CON BIRILLI A 12 m						
TEMPO	6"89	6"25	6"93	6"91	6"99	6"79
MEDIA (km/h)	62,700	69,120	60,589	62,518	61,803	60,083

CONSUMI

CARBURANTE (km/l)

PERCORSO	APRILIA	GILERA	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
Pista	9,758	9,817	10,152	9,654	10,969	10,041
Montagna	14,390	14,711	14,903	13,599	14,999	14,981
Autostrada	15,809	16,391	15,930	14,655	16,784	17,648
Città	15,666	15,922	16,447	15,402	16,510	17,236
Extraurbano	19,108	21,396	20,130	17,100	21,744	20,813
Economy run	23,939	26,916	24,933	26,005	26,906	28,216
90 km/h costanti	21,603	26,215	22,289	21,009	25,441	25,310
120 km/h costanti	17,857	19,049	17,425	17,005	19,231	19,428

LUBRIFICANTE

cm³ x 1000 km	365	195	235	360	180	245
---------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----

FRENATA

SPAZIO D'ARRESTO IN METRI

	APRILIA	GILERA	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
40 km/h	6,64	7,01	6,83	7,70	7,19	6,93
60 km/h	13,46	14,00	13,71	16,35	14,47	14,01
80 km/h	26,61	27,39	27,10	28,64	28,69	26,20
100 km/h	39,98	40,87	40,50	43,89	42,33	40,33
120 km/h	55,86	57,01	56,56	61,39	59,04	54,06
140 km/h	73,26	75,24	74,80	80,80	77,35	73,10
Dec. 140-40 km/h (sec.)	3"15	3"18	3"07	3"49	3"44	3"29

PESO

	EFFETTIVO (Kg)	DICHIARATO (Kg)
APRILIA	168,200	147
GILERA	161,100	141
HONDA	169,100	151
KAWASAKI	153,900	145
SUZUKI	176,900	155
YAMAHA	173,900	155

STERZATA

	A DESTRA (m)	A SINISTRA (m)
APRILIA	5,49	5,32
GILERA	5,39	5,21
HONDA	4,58	4,59
KAWASAKI	4,96	5,18
SUZUKI	4,98	5,00
YAMAHA	4,25	4,36

VIBRAZIONI

A 130 km/h (in m/s²)

	PEDANE	MANUBRIO
APRILIA	52,5	20
GILERA	125	55
HONDA	65	77,5
KAWASAKI	47,5	27,5
SUZUKI	95	28
YAMAHA	107,5	47,5

RUMOROSITÀ

	SCARICO a 3m (db/A)	MECCANICA 50cm (db/A)
APRILIA	82,5	80,5
GILERA	83,5	80
HONDA	86	80,5
KAWASAKI	82	80
SUZUKI	83,5	82
YAMAHA	83,5	80,5

CLACSON

	a 3m (db/A)	a 20m (db/A)
APRILIA	95,5	84,5
GILERA	99	82,5
HONDA	104,5	88,5
KAWASAKI	96	78,5
SUZUKI	100	87,5
YAMAHA	104	80,5

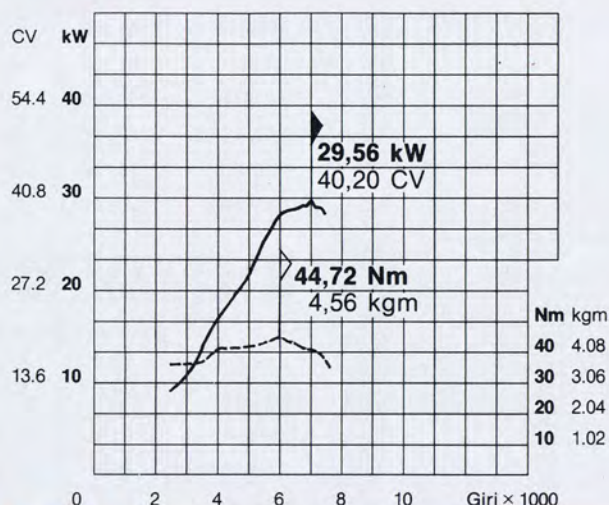


EQUIPAGGIA DI SERIE
LE PIÙ PRESTIGIOSE
CASE MOTOCICLISTICHE.

DISCHI FRENO
VALVOLE LAMELLARI
LAMELLE
GANASCHE FRENO
PASTIGLIE FRENO

ADLER S.p.A. Via Soffredini, 75 - Italy 20126 MILANO

BANCO



APRILIA

POTENZA MASSIMA EFFETTIVA ALLA RUOTA

29,56 kW (40,20 CV) a 7000 giri/'

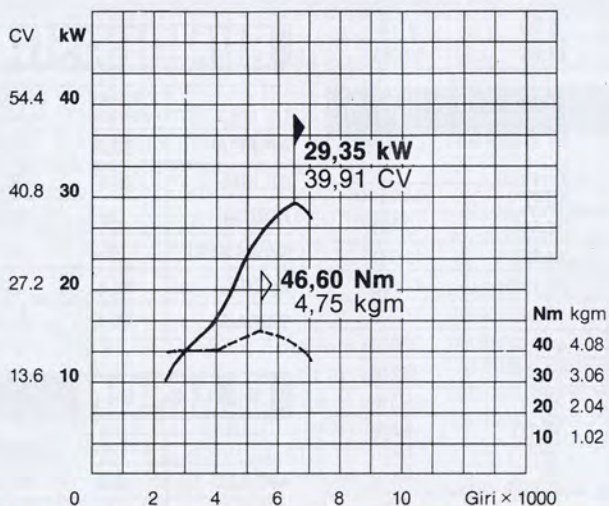
Dichiarata 46 CV a 7000 giri/'' all'albero

COPPIA MASSIMA EFFETTIVA ALLA RUOTA

44,72 Nm (4,56 kgm) a 6000 giri/'

Dichiarata 5 kgm a 6000 giri/'' all'albero

NOTA: Rapporto motore/banco: 2,8. Braccio: 716 mm - Temperatura: 16 °C - Pressione: 102,0 kPa - Umidità relativa: 59%. Fattore di correzione: 0,995.



HONDA

POTENZA MASSIMA EFFETTIVA ALLA RUOTA

29,35 kW (39,91 CV) a 6500 giri/'

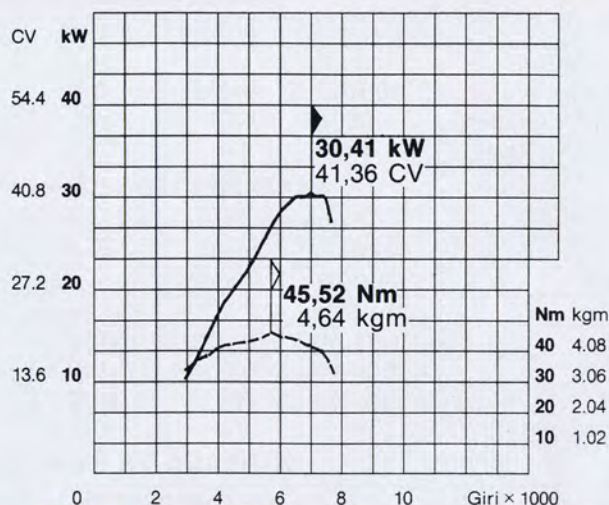
Dichiarata 46 CV a 6200 giri/'' all'albero

COPPIA MASSIMA EFFETTIVA ALLA RUOTA

46,60 Nm (4,75 kgm) a 5500 giri/'

Dichiarata 5,8 kgm a 5500 giri/'' all'albero

NOTA: Rapporto motore/banco: 3,1. Braccio: 716 mm - Temperatura: 28 °C - Pressione: 101,8 kPa - Umidità relativa: 30%. Fattore di correzione: 1,022.



GILERA

POTENZA MASSIMA EFFETTIVA ALLA RUOTA

30,41 kW (41,36 CV) a 7000 giri/'

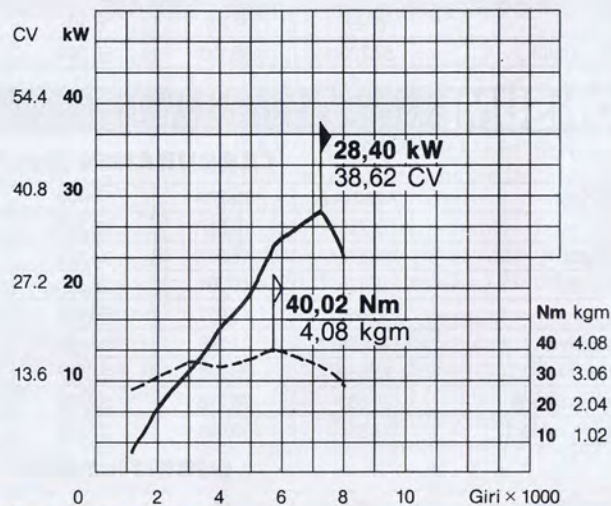
Dichiarata 48 CV a — giri/'' all'albero

COPPIA MASSIMA EFFETTIVA ALLA RUOTA

45,52 Nm (4,64 kgm) a 5750 giri/'

Dichiarata — kgm a — giri/'' all'albero

NOTA: Rapporto motore/banco: 2,78. Braccio: 716 mm - Temperatura: 15 °C - Pressione: 102,3 kPa - Umidità relativa: 53%. Fattore di correzione: 0,991.



KAWASAKI

POTENZA MASSIMA EFFETTIVA ALLA RUOTA

28,40 kW (38,62 CV) a 7250 giri/'

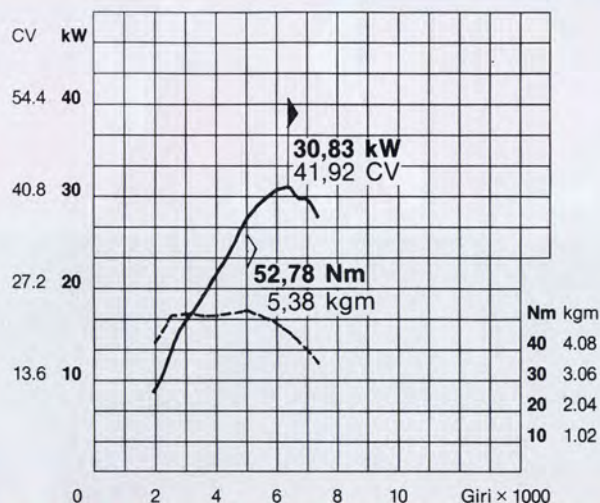
Dichiarata — CV a — giri/'' all'albero

COPPIA MASSIMA EFFETTIVA ALLA RUOTA

40,02 Nm (4,08 kgm) a 5750 giri/'

Dichiarata — kgm a — giri/'' all'albero

NOTA: Rapporto motore/banco: 3,2. Braccio: 716 mm - Temperatura: 28 °C - Pressione: 101,8 kPa - Umidità relativa: 40%. Fattore di correzione: 1,021.



SUZUKI

POTENZA MASSIMA EFFETTIVA ALLA RUOTA

30,83 kW (41,92 CV) a 6400 giri/'

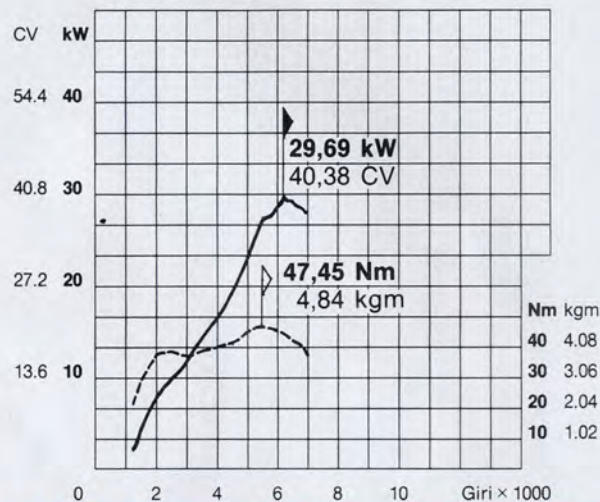
Dichiarata — CV a — giri/' all'albero

COPPIA MASSIMA EFFETTIVA ALLA RUOTA

52,78 Nm (5,38 kgm) a 5000 giri/'

Dichiarata — kgm a — giri/' all'albero

NOTA: Rapporto motore/banco: 3,15. Braccio: 716 mm - Temperatura: 21 °C - Pressione: 102,2 kPa - Umidità relativa: 53%. Fattore di correzione: 1,003.



YAMAHA

POTENZA MASSIMA EFFETTIVA ALLA RUOTA

29,69 kW (40,38 CV) a 6200 giri/'

Dichiarata 45 CV a 6500 giri/' all'albero

COPPIA MASSIMA EFFETTIVA ALLA RUOTA

47,45 Nm (4,84 kgm) a 5500 giri/'

Dichiarata 5,1 kgm a 5500 giri/' all'albero

NOTA: Rapporto motore/banco: 3,08. Braccio: 716 mm - Temperatura: 28 °C - Pressione: 101,8 kPa - Umidità relativa: 50%. Fattore di correzione: 1,020.

LA PAGELLA

	APRILIA	GILERA	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
■ Linea	LODE	LODE	28	26	29	27
■ Finiture	28	27	30	26	24	26
Illuminazione notturna	30	28	30	26	27	28
Comandi	27	28	28	28	25	25
Strumentazione	27	27	26	25	24	22
■ Comfort di marcia	24	20	24	27	30	25
Rumorosità	27	27	26	27	26	26
Vibrazioni	26	20	23	28	24	22
Posizione di guida	27	26	25	24	25	26
■ Motore	29	30	30	27	29	30
Avviamento	27	30	30	26	25	30
Erogazione	29	29	30	26	29	LODE
Potenza	LODE	LODE	28	26	LODE	LODE
Coppia	28	29	30	24	LODE	30
Accessibilità meccanica	28	27	29	25	27	29
■ Prestazioni globali	LODE	LODE	28	26	28	30
Velocità	LODE	30	27	30	27	30
Ripresa	30	30	LODE	26	LODE	26
Accelerazione	LODE	LODE	30	26	25	29
Consumi	23	27	27	22	27	28
Autonomia	23	25	24	22	30	28
■ Modalità frizione	26	28	LODE	LODE	27	30
Resistenza frizione	27	27	28	27	25	27
Precisione cambio	30	24	29	26	30	28
Scelta dei rapporti	30	26	30	26	30	28
■ Guida e maneggevolezza	29	30	30	28	26	30
Variazione di traiettoria	26	30	30	29	25	29
Curve strette	27	26	LODE	28	22	30
Curve a medio raggio	LODE	LODE	30	30	26	30
Curve a largo raggio	30	30	30	LODE	27	28
■ Stabilità e tenuta di strada ..	LODE	LODE	30	27	26	30
Tenuta sul bagnato	LODE	30	26	27	27	30
Tenuta sullo sconnesso	25	29	24	26	22	28
Sospensione anteriore	28	30	24	25	24	27
Ammortizzatore	24	26	24	24	22	28
Pneumatici*	LODE	LODE	LODE	LODE	LODE	LODE
Precisione in rettilineo	27	30	LODE	LODE	27	27
Sensibilità al vento laterale ..	LODE	30	26	LODE	27	29
■ Modulabilità freni	LODE	30	28	29	28	LODE
Potenza freni	LODE	28	30	24	26	30
Resistenza freni	LODE	30	30	26	27	LODE
■ Costo dei ricambi	24	24	23	23	24	23
Prezzo d'acquisto	25	25	24	25	24	30
■ Affidabilità	26	27	LODE	28	28	LODE
■ PUNTEGGIO TOTALE	1292	1265	1259	1196	1191	1269

n.b. la lode 35 punti

*riferiti ai pneumatici Pirelli