Settimanale - 1/7 settembre 1993 - Lire 3.500 35
849 - Sped. in abb. post. gr. II/70

MOTO SPRINT

ESCLUSIVA MONDIALE
ECCO LA GILERA CON MOTORE HONDA

SUPERPROVA
16 FUORISTRADA SOTTOTORCHIO

ENDURISSIMO

MISANO:
UN GRAN PREMIO DA NON PERDERE

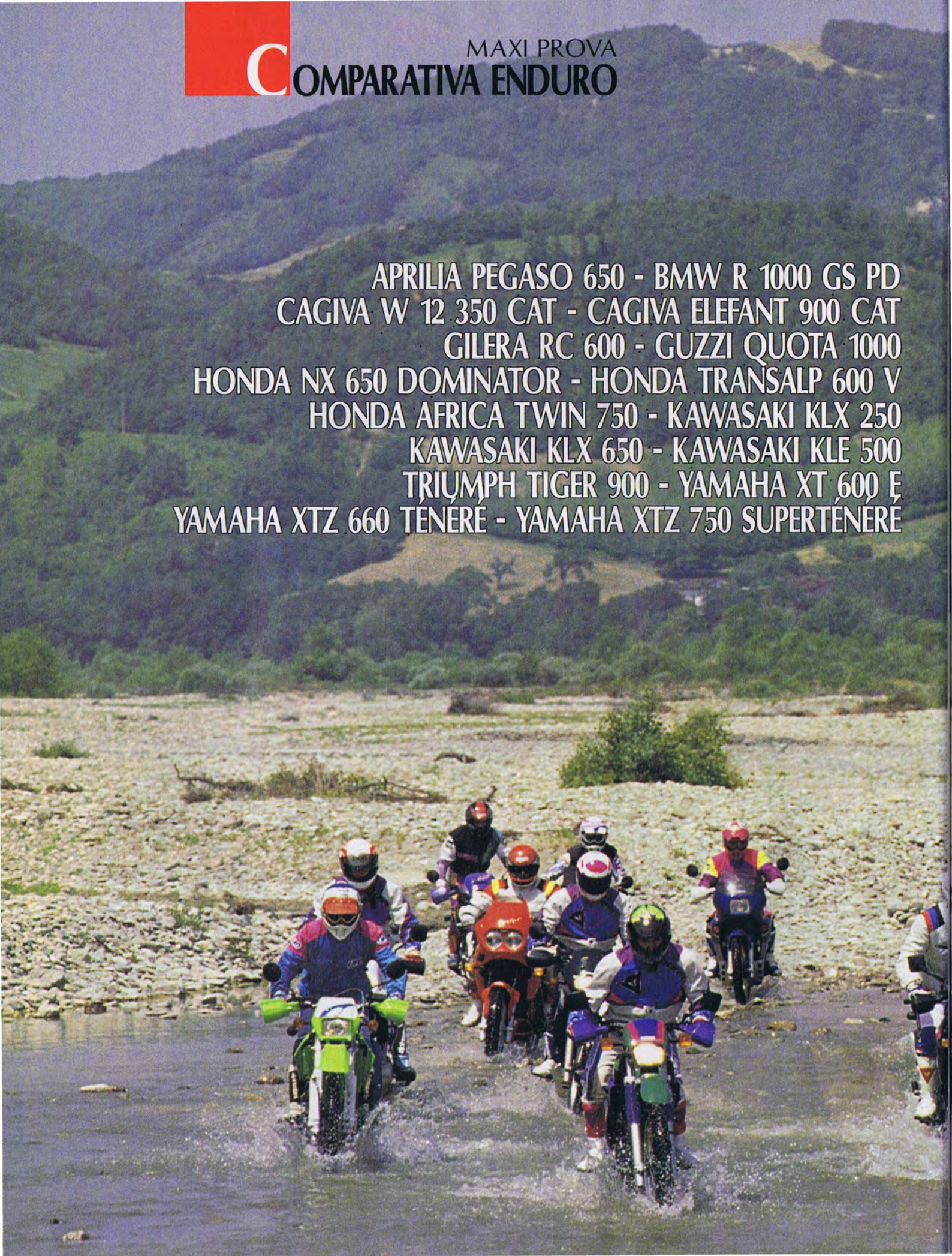
TUTTI CONTRO TUTTI

SENSAZIONALE: LA HUSQVARNA 4T CAMPIONE DEL MONDO CROSS

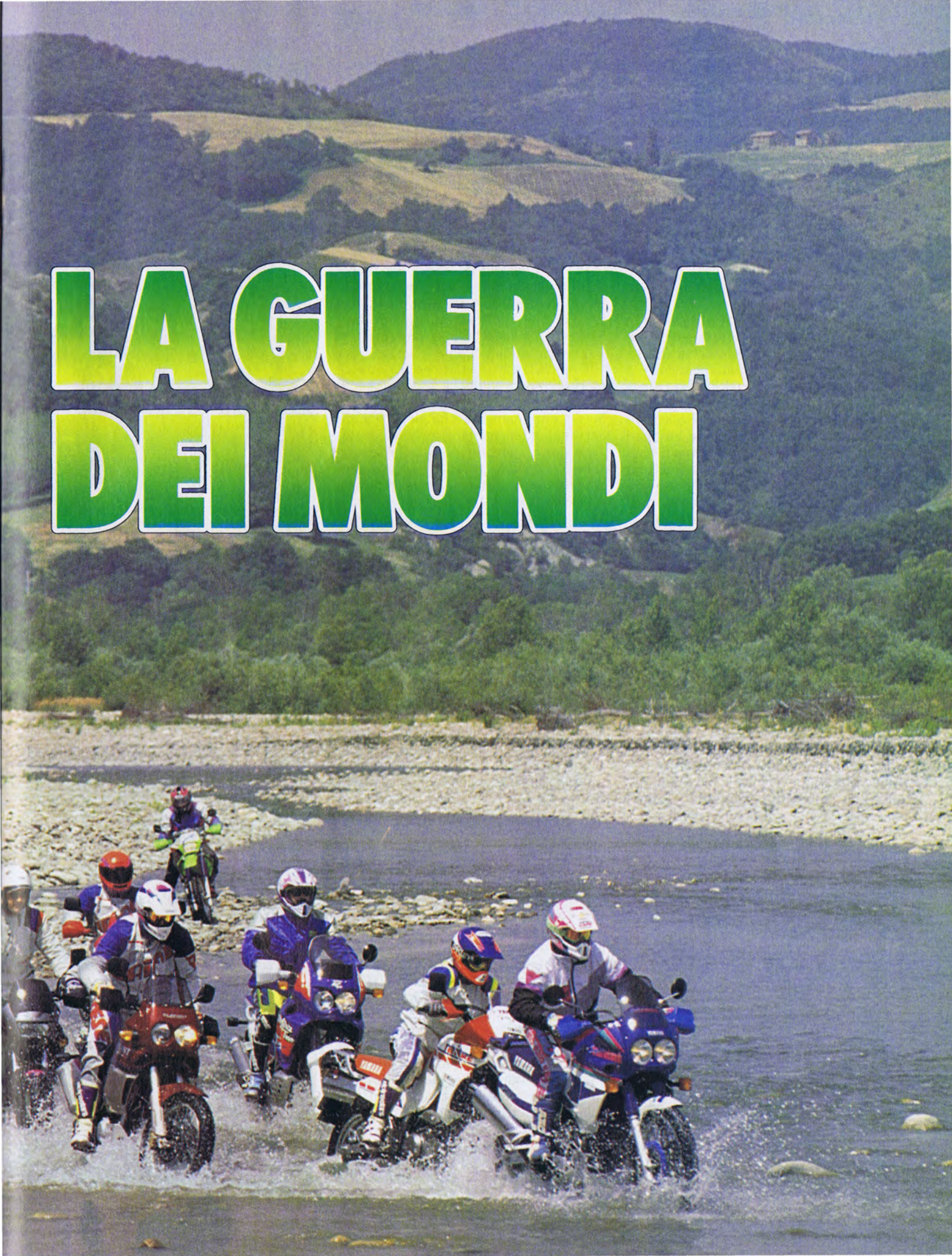
MAXI PROVA

COMPARATIVA ENDURO

APRILIA PEGASO 650 - BMW R 1000 GS PD
CAGIVA W 12 350 CAT - CAGIVA ELEFANT 900 CAT
GILERA RC 600 - GUZZI QUOTA 1000
HONDA NX 650 DOMINATOR - HONDA TRANSALP 600 V
HONDA AFRICA TWIN 750 - KAWASAKI KLX 250
KAWASAKI KLX 650 - KAWASAKI KLE 500
TRIUMPH TIGER 900 - YAMAHA XT 600 E
YAMAHA XTZ 660 TÉNÉRÉ - YAMAHA XTZ 750 SUPERTÉNÉRÉ



LA GUERRA DEI MONDI



COMPARATIVA ENDURO

LA GUERRA DEI MONDI

UN TEMPO enduro era sinonimo di semplicità, essenzialità, primitiva sportività e sana avventura. In seguito, per soddisfare con la massima puntualità le esigenze delle più eterogenee fasce di utenza, le Case giapponesi hanno provato in tutti i modi a snaturare i principi informatori della disciplina entrofuoristradistica, edulcorando e condendo ogni modello con salse sempre più forti che invece di esaltare il gusto fondamentale della pietanza fuoristradistica, sono arrivate con troppa frequenza a nasconderlo.

Così il «nucleo centrale» originario è esploso in molteplici direzioni generando una infinità di variazioni sul tema che, se da un lato hanno arricchito i cataloghi e accentuato i cromatismi dell'offerta fuoristradistica, sull'altro fronte hanno indubbiamente contribuito a disorientare l'utenza e a fare inevitabilmente lievitare i prezzi. Nonostante siano ormai state scandagliate tutte le direzioni, il settore delle entrofuoristrada non sembra avere ancora focalizzato una fisionomia realmente trainante, o avere trovato un suo equilibrio.

E non migliorano certo situazione e prospettive, per il marasma di categorie, specie e sottospecie, stati allotropici, razze, ibridi e mutazioni che affollano il mercato, le voci riguardanti l'imminente arrivo di ennesime divagazioni: monocilindriche ancor più agili e semplificate con cilindrata compresa fra 500 e 600 cm³, e due nuove serie di bicilindriche, una sportiva con motori semplificati ed alleggeriti, telai in alluminio e ruote in lega, e una ancor più grossa, debordante e sontuosamente granturistica. Per il momento comunque, a confondere adeguatamente le idee, già basta e avanza la pletora di entrofuoristrada sobrie o superspecializzate, piccole o grandi, turistiche o sportive, leggere o mastodontiche, sobrie o superequipaggiate che affollano i listini delle Case motociclistiche.

CERCARE di fare un po' di chiarezza nell'intricato dedalo del settore on-off, non è compito facile, ma abbiamo comunque deciso di provarci con una comparativa desueta e decisamente controcorrente, allineando alla sbarra le più degne e rappresentative esponenti di ogni categoria, indipendentemente dalla cilindrata, ma evitando accuratamente di ricavarne un crudo confronto diretto. Pur non mancando a corredo l'usuale e sempre indicativa serie di rilevamenti strumentali, in questa occasione non abbiamo perseguito l'obiettivo del parallelo prestazionale (che sarebbe stato fra l'altro ingiusto vista la differenza di cilindrata delle sedici contendenti che partono dai 250 cm³ della Kawasaki KLX per arrivare ai 1000 cm³ di BMW e Guzzi), ma abbiamo soprattutto cercato di cogliere l'essenza delle numerose proposte esaminate, attraverso un lungo viaggio sull'anfiteatro dolomitico, dove abbiamo effettivamente incontrato tutti i tipi di terreno. Per questo anche il nostro resoconto, più della metodica analisi di solito seguita per le nostre «prove verità», ha stavolta la fisionomia di un brogliaccio, dove un affiatato gruppo di amici ha annotato tanti flash, spigolature ed appunti disordinati di viaggio.

LE PROTAGONISTE. Manca solo un bel quattro cilindri per vedere rappresentata tutta l'iconografia motoristica, e anche in tema di design, di equipaggiamento, di allestimenti, di filosofie e di prezzi non si scherza proprio in quanto a varietà.

L'Aprilia Pegaso appartiene alla categoria delle monocilindriche superdotate: linea elegante e moderna, dotazione di bordo estremamente completa, finiture accurate, e tecnica al vertice della categoria. Forte di un propulsore raffreddato a liquido con cinque valvole radiali comandate da doppio albero a camme in testa, e di un telaio a struttura mista in acciaio e lega leggera (con la personale aggiunta della ruota anteriore di 19"), si propone come raffinata partner per passeggiate di classe, al prezzo equilibrato (considerando i contenuti) di 7,9 milioni.

Decisamente agli antipodi la BMW R 100 GS Paris-Dakar (che abbiamo avuto a disposizione nella versione '92), una macchina atipica, che non strizza l'occhio alle mode e che fa della teutonica sobrietà il suo principale vessillo. Una macchina sconcertante e controcorrente, che bada fin troppo al sodo, che non concede nulla all'estetica, che si limita a compiacersi della sua personale (ma tutt'altro che avanzata) ciclistica e della sua originale e super-collaudata meccanica bicilindrica boxer, provvista — unica assieme alla Guzzi — di trasmissione finale ad albero.

Ben lontane dalle pretese elitarie della nobile bavarese, le due Cagiva sono le uniche che, pur non trascurando l'appeal, puntano parecchio su logica e raziocinio. Per entrambe si evidenzia infatti la maturata coscienza sociale della Casa varesina, che si è imposta un notevole sforzo per ottemperare al rispetto ambientale e per fornire all'utenza veicoli appetibili e completi, a prezzi ragionevoli. La 350 W 12 è una monocilindrica leggera e maneggevole, fornita di tutto quel che serve (dalla testa a quattro valvole, al contralbero e all'avviamento elettrico), mentre la Elefant 900 è una bicilindrica con distribuzione desmodromica, alimentazione a carburatori, e telaio a struttura mista in acciaio e alluminio (completato dalla personale interpretazione della ruota anteriore di 19"), imponente e ideale anche per affrontare il cosiddetto «turismo impegnato». Sono entrambe catalizzate (con

SEGUE A PAG. 64

TUTTE - Le 16 moto di questa nostra comparativa rappresentano l'intero «universo enduro», dal momento che vi troviamo agili monocilindriche, di estrazione economica o sportiva, sontuose bicilindriche, particolarmente adatte all'uso granturistico ed equipaggiate di tutto punto, e anche una tricilindrica, la Triumph Tiger, che stupisce per le prestazioni che farebbero impallidire fior di stradali.

sistema a «retrofit»), bene equipaggiate, dotate di un look al passo coi tempi, e grazie a una profonda, lodevole ricerca per il contenimento dei prezzi (perseguita con un'accurata ottimizzazione della componentistica e dei procedimenti produttivi), vengono proposte alle quote più abbordabili delle rispettive categorie: appena 6.655.000 lire per la 350, e circa 11 milioni per la 900.

L'appartenenza della Gilera RC 600 alla confraternita delle monocilindriche più sportive, viene dichiarata non solo dal suo look filante, originale ed aggressivo, forte di linee estremamente fluide, ma soprattutto da un assetto ciclistico, vicinissimo a quello della sorella più esasperata — la RC 600 R —, e dalla sopraffina meccanica, potentissima e dotata di raffreddamento a liquido e distribuzione bialbero con testa a quattro valvole. Ben curata nell'assemblaggio e nella componentistica, viene proposta al prezzo equo di quasi 8 milioni chiavi in mano.

LA FAMIGLIA enduro della Honda è composta da tre grandi classici che confermano con la loro longevità le geniali intuizioni che ne hanno informato i rispettivi progetti. La NX 650 Dominator è una splendida caposcuola alla quale tanti concorrenti si sono ispirati. Non vanta nulla di realmente eclatante — telaio e meccanica sono assolutamente canonici (se escludiamo l'impennata delle quattro valvole radiali), l'equipaggiamento è sui generis e le prestazioni nella media — ma è depositaria di una cura costruttiva e un look accattivante che hanno fatto proseliti, nonché di un equilibrio di rendimento e di una fruibilità che non ha riferimenti. Peccato che tanta armonia si paghi con un prezzo elevato: quasi 8,5 milioni.

Più che una caposcuola, la V 600 Transalp è la vera capostipite della genìa delle moto totali, ogni-impiego e ogni-terreno, che ha conosciuto un vero boom nella seconda metà degli anni '80. Come la parente monocilindrica, non vanta nulla di particolarmente sfavillante (è ben costruita ma tutt'altro che superbamente dotata nell'equipaggiamento), al di fuori del suo insuperato equilibrio fra prestazioni meccaniche e ciclistiche, che ne fa ancora oggi la macchina più accessibile, flessibile e sfruttabile della categoria. Il suo look si distingue per le linee sinuose, morbide e confortanti che avvolgono integralmente la razionale ciclistica e il tetragono propulsore bicilindrico a V stretto, ideali complementi di una macchina assolutamente centrata, alla quale manca soltanto un prezzo leggermente più basso per essere perfetta.

Altra indiscussa apripista e l'Africa Twin 750 che, fatte le dovute proporzioni, rappresenta l'emanazione sportiva della Transalp. Nella sua più recente versione profondamente rivista nella ciclistica, potenziata nella meccanica bicilindrica a V stretto, e rinfrescata nel look, la «Regina d'Africa» ha raggiunto una invidiabile maturità, una grande efficienza generale su ogni fondo e rappresenta la sintesi fra le esperienze maturate in un decennio di competizioni nel deserto e le esigenze sviluppate nel frattempo dal moderno motociclista che ama utilizzare senza particolari preferenze le endurone sia sui veloci nastri d'asfalto sia sui polverosi sterrati. Completata con comandi e finiture di altissimo livello, viene proposta al prezzo, relativamente elevato, di circa 13 milioni.

Altrettanto vasta e articolata la rappresentanza Kawasaki, composta dalla KLX 250, dalla KLE 500 e dalla KLX 650. La prima è la più piccola macchina della nostra prova: una sportivissima e leggerissima cross-replica, dotata di una ciclistica estremamente agile e di una meccanica-gioiello che sembra una riproduzione tanto è compatta e raffinata col suo raffreddamento a liquido dotato di ventola elettrica e la distribuzione bialbero a camme in testa con quattro valvole. Spartana nell'equipaggiamento come tutte le supersportive da fuoristrada, vanta un look aggressivo e corsaiolo molto vivace, ma è gravata da un prezzo piuttosto elevato in assoluto: di quasi 8 milioni.

Esattamente agli antipodi la KLE 500, la più piccola fra le bicilindriche, che con una grande cura nelle finiture e in un look dall'aspetto tranquillizzante, originale ma tutt'altro che aggressivo, cela una meccanica da sportiva stradale, bicilindrica parallela, bialbero a otto valvole, raffreddata a liquido, capace di cantare fino a quasi 10000 giri. Caratterizzata da un temperamento spiccatamente stradale, viene sorprendentemente proposta a un prezzo

quasi abbordabile rispetto allo standard Kawasaki: 9 milioni, addirittura inferiore a quello della KLX monocilindrica.

Quest'ultima è attualmente l'interpretazione estetica più aggressiva nel settore delle grosse mono on-off. Sembra proprio una superspecializzata macchina da cross, dotata di accessori tecnici di prim'ordine, dalla forcella upside down con steli di 43 mm ∅, all'impianto frenante, nel contesto di un telaio estremamente professionale. Anche il motore si conferma fra le unità più avanzate della categoria: raffreddato a liquido e dotato di contralbero, distribuzione bialbero a catena e testata a quattro valvole. Peccato che tanta eccellenza si faccia ben pagare: 9,3 milioni, vale a dire il prezzo più elevato della categoria.

Dopo il ritorno della Cagiva alla tradizionale alimentazione a carburatori, la Guzzi Quota 1000 resta l'unica vessillifera dell'alimentazione a iniezione, e tale prerogativa non contribuisce certo a contenere il prezzo. Esclusiva nell'abbondanza dimensionale, personale nello spigoloso design, singolare nell'interpretazione della ciclistica incentrata su un originale telaio a doppia culla con montanti scatolati, e nella sempreverde meccanica bicilindrica a V di 90° raffreddata ad aria provvista di trasmissione finale ad albero, l'ammiraglia Guzzi rappresenta la soluzione ideale, anche se un po' spartana per il gran turismo veloce ad alto livello.

Caratterizzata da una filosofia pressoché coincidente la Triumph Tiger 900 è indiscutibilmente la più sontuosa macchina da turismo a ruote artigliate che si sia mai vista. Mossa dal propulsore più frazionato della categoria — un modernissimo tricilindrico bialbero a dodici valvole raffreddato a liquido dal grintoso temperamento sportivo — conta su una ciclistica adatta soprattutto ai grandi spazi, caratterizzata dalla «ruotina» anteriore di 19" in luogo degli usuali 21". Pur non dicendo nulla di nuovo sul fronte stilistico, vanta una lunga serie di record prestazionali che rendono più digeribile la quota di commercializzazione di 15 milioni tondi, ma chiavi in mano e inclusa la sovraimposta straordinaria. Le tre Yamaha, che tanto peso hanno avuto nella recente evoluzione delle on-off, rappresentano altrettante tipologie ben distinte di veicoli: l'economica e accessibile XT 600 E, la raffinata XTZ 660 Ténéré e la superdotata XTZ 750 Superténé. La prima è una perfetta «moto dell'accesso», vale a dire la scelta ideale dopo la 125 per iniziare la pratica fuoristradistica senza traumi per il portafogli (costa meno di 7,5 milioni) e soprattutto per farsi esperienza senza rischi grazie alla sua ciclistica tradizionale e comunicativa. In virtù della robustezza del suo collaudato monocilindrico raffreddato ad aria (con distribuzione monoalbero a quattro valvole), accreditato di prestazioni fra le migliori della categoria, è particolarmente adatta alla pratica turistica. Semplice, facilissima da guidare, caratterizzata da una linea leggera e moderna, equipaggiata di tutto il necessario, ma priva di inutili gadget a effetto, la XT 600 E è la degna erede della gloriosa XT 550.

Decisamente più pretenziosa e sofisticata la sorella maggiore XTZ 660 che prende drasticamente le distanze dalla sua stessa gloriosa, ma rustica, progenitrice dei primi anni '80 già sul fronte estetico: linee importanti e spigolose, struttura imponente quasi da bicilindrica, al posto di un design essenziale dominato da un debordante serbatoio cisterna. Ma è soprattutto nella filosofia che la Ténéré risulta mutata: meno spartana, decisamente più curata, rifinita e completa nell'equipaggiamento, ha virato in direzione più stradale, arricchendosi di una ciclistica solida, surdimensionata e al passo coi tempi nonché di un avanzato e potente propulsore a cinque valvole raffreddato a liquido. Costa 8,4 milioni.

Fin da quando uscì, quasi quattro anni fa, la Yamaha Superténéré stabilì nuovi standard prestazionali e rappresentò l'esasperazione del concetto di maxi enduro, di moto totale, in direzione sportiva (non per niente venne a suo tempo definita come la prima enduro abilitata a circolare anche in pista...) in virtù del trapianto di una raffinata meccanica bicilindrica parallela raffreddata a liquido, bialbero a 10 valvole in un surdimensionato complesso ciclistico. Con un look sempre elegante e aggressivo e un equipaggiamento completo, è adatta al turismo anche di grande impegno e alla guida sportiva sul misto. Viene proposta a 11,7 milioni, vale a dire un milione in meno della concor- rente diretta, la Honda Africa Twin. □

Foto **Gheo**

APRILIA PEGASO 650

LA SCHEDA

MOTORE - Monocilindrico a quattro tempi, verticale, raffreddato a liquido, distribuzione bialbero in testa e 5 valvole. Alesaggio e corsa 100 × 83 mm, cilindrata 651,8 cm³. Rapporto di compressione 9,1:1. Due carburatori Mikuni BST 33 a depressione. Lubrificazione forzata. Avviamento elettrico. Accensione elettronica.

TRASMISSIONE - Primaria ad ingranaggi, finale a catena. Frizione a dischi multipli in bagno d'olio. Cambio a cinque marce.

CICLISTICA - Telaio a doppio trave discendente in lega con sezione anteriore scatolata in acciaio. Forcella upside-down con steli di 41 mm ∅; posteriore monoammortizzatore. Pneumatici: anteriore 100/90 × 19; posteriore 140/70 × 17. Freni - anteriore a disco di 300 mm ∅, posteriore a disco di 220 mm ∅.

DIMENSIONI - Lunghezza 2197 mm; interasse 1467 mm; peso a secco 173 kg; capacità serbatoio 14 litri.

PREZZO - Lire 7.880.000 franco concessionario;

BMW R 1000 GS PD

LA SCHEDA

MOTORE - Bicilindrico boxer, quattro tempi, raffreddato ad aria. Distribuzione ad aste e bilancieri con 2 valvole per cilindro. Alesaggio e corsa 94 × 70,6 mm. Cilindrata 980 cm³. Rapporto di compressione 8,5:1. Due carburatori Bing di 40 mm ∅. Lubrificazione forzata. Accensione elettronica. Avviamento a pedale.

TRASMISSIONE - Primaria ad ingranaggi; finale ad albero. Frizione monodisco a secco. Cambio a 5 rapporti.

CICLISTICA - Telaio a doppia culla. Forcella teleidraulica; sospensione posteriore monoammortizzatore. Freni: anteriori a disco di 285 mm ∅; posteriore a tamburo di 200 mm ∅. Pneumatici: anteriore 90/90-21; posteriore 130/80-17.

DIMENSIONI - Lunghezza 2290 mm; interasse 1513 mm; peso a secco 220 kg. Capacità serbatoio litri 24.

PREZZO - Lire 14.980.000 franco concessionario; sovraimposta Lire 600.000.

I RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA
172,185 km/h

ACCELERAZIONE
0-400 m **13"57**
Velocità d'uscita **149,700** km/h

RIPRESA
da 50 km/h nel rapporto più lungo
0-400 m **14"62**
Velocità d'uscita **144,211** km/h

POTENZA MASSIMA
46,24 CV a **6.600** giri/'

COPPIA MASSIMA
5,48 kgm a **5.000** giri/'

PESO
a secco **179,600** kg

CONSUMO
a 120 km/h **17,391** km/l

FRENATA
da 100 km/h **42,85** m

I RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA
178,216 km/h

ACCELERAZIONE
0-400 m **13"10**
Velocità d'uscita **158,004** km/h

RIPRESA
da 50 km/h nel rapporto più lungo
0-400 m **13"20**
Velocità d'uscita **153,344** km/h

POTENZA MASSIMA
56,15 CV a **6.500** giri/'

COPPIA MASSIMA
7,32 kgm a **4.000** giri/'

PESO
a secco **226,700** kg

CONSUMO
a 120 km/h **15,606** km/l

FRENATA
da 100 km/h **43,95** m

CAGIVA W 12 350 CAT

LA SCHEDA

MOTORE - Monocilindrico, quattro tempi, raffreddato ad aria. Distribuzione monoalbero in testa con quattro valvole. Alesaggio e corsa 82 × 65 mm. Rapporto di compressione 9,5:1. Cilindrata 343 cm³. Alimentazione con carburatore Mikuni BST 34. Lubrificazione forzata. Accensione elettronica. Avviamento elettrico.

TRASMISSIONE - Primaria ad ingranaggi, finale a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio, cambio a cinque rapporti.

CICLISTICA - Telaio monotrave sdoppiato con tubi a sezione circolare e quadrata. Forcella teleidraulica a perno avanzato con steli di 40 mm ∅; sospensione posteriore con monoammortizzatore sistema Soft Damp. Freni: anteriore a disco di 260 mm ∅; posteriore a disco di 220 mm ∅. Pneumatici: anteriore 90/90-21, posteriore 130/80-17.

DIMENSIONI - Interasse 1430 mm, lunghezza 2130 mm, altezza 1290 mm, altezza sella 890 mm, luce a terra 245 mm. Capacità serbatoio 14 litri. Peso a secco 152 kg.

PREZZO - Lire 6.650.000 franco concessionario.

CAGIVA ELEFANT 900 CAT

LA SCHEDA

MOTORE - Bicilindrico, quattro tempi, raffreddato ad aria. Distribuzione desmodromica comandata da cinghia dentata, due valvole per cilindro. Alesaggio e corsa 92 × 68 mm. Rapporto di compressione 9,2:1. Cilindrata 904 cm³. Alimentazione con carburatore Mikuni BDST 38. Accensione elettronica. Lubrificazione forzata.

TRASMISSIONE - Primaria ad ingranaggi, finale a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio, cambio a sei rapporti.

CICLISTICA - Telaio monotrave sdoppiato con tubi a sezione circolare e quadrata. Forcella teleidraulica upside down con steli di 45 mm ∅; sopensione posteriore con monoammortizzatore progressivo Soft Damp. Freni: anteriore a doppio disco di 282 mm ∅; posteriore a disco di 240 mm ∅. Pneumatici: anteriore 100/90-19, posteriore 140/80-17.

DIMENSIONI - Interasse 1570 mm; lunghezza 2295 mm; altezza sella 896,5 mm. Capacità serbatoio 24 litri. Peso a secco 185 kg.

PREZZO - Lire 10.970.000 franco concessionario; sovraimposta Lire 600.000.

I RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA
147,338 km/h

ACCELERAZIONE
0-400 m **15"25**
Velocità d'uscita **131,440** km/h

RIPRESA
da 50 km/h nel rapporto più lungo
0-400 m **15"97**
Velocità d'uscita **124,341** km/h

POTENZA MASSIMA
25,89 CV a **7.600** giri/'

COPPIA MASSIMA
2,55 kgm a **6.500** giri/'

PESO
a secco **157,200** kg

CONSUMO
a 120 km/h **17,671** km/l

FRENATA
da 100 km/h **43,90** m

I RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA
186,105 km/h

ACCELERAZIONE
0-400 m **12"94**
Velocità d'uscita **155,477** km/h

RIPRESA
da 50 km/h nel rapporto più lungo
0-400 m **13"03**
Velocità d'uscita **155,290** km/h

POTENZA MASSIMA
61,09 CV a **6.500** giri/'

COPPIA MASSIMA
7,09 CV a **5.000** giri/'

PESO
a secco **210,400** kg

CONSUMO
a 120 km/h **18,056** km/l

FRENATA
da 100 km/h **40,76** m

GILERA RC 600

LA SCHEDA

MOTORE - Monocilindrico, quattro tempi, raffreddato a liquido. Distribuzione monoalbero a camme in testa con quattro valvole. Alesaggio e corsa 98 × 74 mm. Rapporto di compressione 10,5:1. Cilindrata 558 cm³. Due carburatori TK 30. Avviamento elettrico. Lubrificazione forzata.

TRASMISSIONE - Primaria ad ingranaggi, finale a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio. Cambio a cinque rapporti.

CICLISTICA - Telaio monotrave a culla chiusa in acciaio. Forcella anteriore teleidraulica con steli di 43 mm ∅ ed escursione di 240 mm. Sospensione posteriore con monoammortizzatore con escursione di 260 mm. Freni: anteriore a disco fisso di 260 mm ∅ con pinza a doppio pistoncino; posteriore a disco di 220 mm ∅ con pinza a singolo pistoncino. Pneumatici: anteriore 90/90-21, posteriore 130/80-17.

DIMENSIONI - Interasse 1510 mm, lunghezza 2230 mm, altezza sella 890 mm. Peso a secco 141 kg. Capacità serbatoio 12 litri.

PREZZO - Lire 7.980.000 chiavi in mano.

MOTO GUZZI QUOTA 1000

LA SCHEDA

MOTORE - Bicilindrico a V di 90°, quattro tempi, raffreddato ad aria. Distribuzione ad aste e bilancieri con 2 valvole per cilindro. Alesaggio e corsa 88 × 78 mm. Cilindrata 948,8 cm³. Rapporto di compressione 9,5:1. Lubrificazione forzata. Iniezione e accensione elettronica. Avviamento elettrico.

TRASMISSIONE - Primaria a ingranaggi; finale ad albero. Frizione bidisco secco. Cambio a 5 rapporti.

CICLISTICA - Telaio a doppio trave superiore con due culle smontabili. Forcella telescopica oleopneumatica; posteriore sospensione monoammortizzatore. Freni: anteriore a doppio disco di 280 mm ∅, posteriore a disco di 260 mm ∅. Pneumatici: anteriore 90/90-21; posteriore 130/80-17.

DIMENSIONI - Lunghezza 2300 mm; interasse 1620 mm. Peso a secco 267 kg. Capacità serbatoio litri 20.

PREZZO - Lire 14.083.000 chiavi in mano; sovraimposta Lire 600.000 .

I RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA
167,149 km/h

ACCELERAZIONE
0-400 m **13"62**
Velocità d'uscita **150,228** km/h

RIPRESA
da 50 km/h nel rapporto più lungo
0-400 m **14"47**
Velocità d'uscita **139,915** km/h

POTENZA MASSIMA
43,06 CV a **6.800** giri/'

COPPIA MASSIMA
4,71 kgm a **5.500** giri/'

PESO
a secco **169,700** kg

CONSUMO
a 120 km/h **18,010** km/l

FRENATA
da 100 km/h **40,61** m

I RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA
191,105 km/h

ACCELERAZIONE
0-400 m **13"06**
Velocità d'uscita **160,916** km/h

RIPRESA
da 50 km/h nel rapporto più lungo
0-400 m **14"46**
Velocità d'uscita **142,091** km/h

POTENZA MASSIMA
64,41 CV a **6.700** giri/'

COPPIA MASSIMA
7,37 kgm a **5.900** giri/'

PESO
a secco **258,100** kg

CONSUMO
a 120 km/h **19,628** km/l

FRENATA
da 100 km/h **42,33** m

HONDA TRANSALP 600 V

LA SCHEDA

MOTORE - Bicilindrico, quattro tempi, raffreddato a liquido. Distribuzione monoalbero a camme in testa con tre valvole per cilindro. Alesaggio e corsa 75 × 66 mm. Rapporto di compressione 9,2:1. Cilindrata 583,1 cm³. Due carburatori Mikuni di 32 mm ∅. Accensione elettronica. Avviamento elettrico. Lubrificazione forzata.

TRASMISSIONE - Primaria ad ingranaggi; finale a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio. Cambio a cinque rapporti.

CICLISTICA - Telaio a doppia culla chiusa. Forcella teleidraulica. Sospensione posteriore monoammortizzatore. Freni: anteriore a disco di 276 mm ∅, posteriore a disco di 240 mm ∅. Pneumatici: anteriore 90/90-21, posteriore 130/90-17.

DIMENSIONI - Lunghezza 2265 mm; interasse 1530 mm. Peso a secco 185 kg. Capacità serbatoio 18 litri.

PREZZO - Lire 10.250.000 franco concessionario.

HONDA AFRICA TWIN 750

LA SCHEDA

MOTORE - Quattro tempi, bicilindrico a V longitudinale di 52°, raffreddato a liquido. Distribuzione monoalbero a camme in testa e tre valvole per cilindro. Alesaggio e corsa 81 × 72 mm, cilindrata 742 cm³, rapporto di compressione 9:1. Due carburatori VP di 36 mm ∅. Lubrificazione forzata.

TRASMISSIONE - Primaria ad ingranaggi, finale a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio e cambio a 5 rapporti.

CICLISTICA - Telaio con struttura a semi-doppia culla in tubi di acciaio Forcella teleidraulica con steli di 43 mm ∅ e corsa di 220 mm. Sospensione posteriore forcellone oscillante e monoammortizzatore. Freni: anteriore a disco di 276 mm ∅ con pinza a doppio pistoncino, posteriore a disco di 256 mm ∅. Pneumatici: anteriore 90/90-21, posteriore 140/80-17 radiale.

DIMENSIONI - Interasse 1560 mm; lunghezza 2300 mm; altezza 1430 mm; altezza sella 865 mm; capacità serbatoio 23 litri. Peso a secco 202 kg.

PREZZO - Lire 12.596.000 franco concessionario sovraimposta Lire 600.000.

I RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA
174,646 km/h

ACCELERAZIONE
0-400 m **13"42**
Velocità d'uscita **152,576** km/h

RIPRESA
da 50 km/h nel rapporto più lungo
0-400 m **14"18**
Velocità d'uscita **144,001** km/h

POTENZA MASSIMA
46,87 CV a **7.250** giri/'

COPPIA MASSIMA
4,88 kgm a **6.750** giri/'

PESO
a secco **192,600** kg

CONSUMO
a 120 km/h **18,913** km/l

FRENATA
da 100 km/h **41,88** m

I RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA
181,795 km/h

ACCELERAZIONE
0-400 m **13"14**
Velocità d'uscita **156,699** km/h

RIPRESA
da 50 km/h nel rapporto più lungo
0-400 m **13"81**
Velocità d'uscita **148,643** km/h

POTENZA MASSIMA
58,17 CV a **7.600** giri/'

COPPIA MASSIMA
6,00 kgm a **6.000** giri/'

PESO
a secco **218,900** kg

CONSUMO
a 120 km/h **16,835** km/l

FRENATA
da 100 km/h **40,70** m

HONDA NX 650 DOMINATOR

LA SCHEDA

MOTORE - Monocilindrico, quattro tempi, raffreddato ad aria. Distribuzione monoalbero comandata da catena con 4 valvole. Alesaggio e corsa 100 × 82. Cilindrata 644 cm³. Rapporto di compressione 8,3:1. Un carburatore tipo VE di 40 mm ∅. Lubrificazione forzata. Accensione elettronica. Avviamento elettrico.

TRASMISSIONE - primaria ad ingranaggi, finale a catena. Cambio a 5 velocità.

CICLISTICA - Telaio monoculla sdoppiata in tubi d'acciaio. Forcella teleidraulica, sospensione posteriore monoammortizzatore. Freni: anteriore a disco di 265 mm ∅ con pinza a doppio pistoncino, posteriore a disco di 220 mm ∅. Pneumatici: anteriore 90/90-21, posteriore 120/90-17.

DIMENSIONI - Lunghezza 2205 mm, interasse 1440 mm. Peso a secco 163,6 kg. Capacità serbatoio 16 litri.

PREZZO - Lire 8.415.000 franco concessionario;

KAWASAKI KLX 250

LA SCHEDA

MOTORE - Monocilindrico a quattro tempi raffreddato a liquido con distribuzione a doppio albero a camme in testa e quattro valvole. Alesaggio e corsa 72 × 61,2 mm. cilindrata 249 cm³. Rapporto di compressione 11,0:1; carburatore Keihin CVK 34. Lubrificazione forzata, avviamento a pedale, accensione elettronica.

TRASMISSIONE - Primaria ad ingranaggi, finale a catena, cambio a sei rapporti, frizione multidisco in bagno d'olio.

CICLISTICA - Telaio perimetrale in tubi di acciaio a sezione quadra. Sospensione anteriore forcella teleidraulica con steli di 43 mm ∅ ed escursione di 290 mm; sospensione posteriore monoammortizzatore con sistema Uni Trak; escursione ruota 280 mm. Freni: anteriore a disco di 250 mm ∅; posteriore a disco di 230 mm ∅. Pneumatici: anteriore 3,00"-21", posteriore 4,60"-18".

DIMENSIONI - Interasse 1440 mm, larghezza 870 mm, luce a terra 300 mm, lunghezza 2135 mm, altezza sella 890 mm, peso a secco 115 kg, capacità serbatoio 8 litri.

PREZZO - Lire 7.920.000 franco concessionario.

I RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA
160,467 km/h

ACCELERAZIONE
0-400 m **14"25**
Velocità d'uscita **140,718** km/h

RIPRESA
da 50 km/h nel rapporto più lungo
0-400 m **15"07**
Velocità d'uscita **137,724** km/h

POTENZA MASSIMA
41,00 CV a **6.400** giri/'

COPPIA MASSIMA
5,02 kgm a **5.250** giri/'

PESO
a secco **172,600** kg

CONSUMO
a 120 km/h **16,863** km/l

FRENATA
da 100 km/h **40,00** m

I RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA
139,043 km/h

ACCELERAZIONE
0-400 m **15"27**
Velocità d'uscita **130,776** km/h

RIPRESA
da 50 km/h nel rapporto più lungo
0-400 m **16"43**
Velocità d'uscita **120,001** km/h

POTENZA MASSIMA
23,59 CV a **8.200** giri/'

COPPIA MASSIMA
2,10 kgm a **7.500** giri/'

PESO
a secco **130,200** kg

CONSUMO
a 120 km/h **17,094** km/l

FRENATA
da 100 km/h **44,44** m

KAWASAKI KLX 650

LA SCHEDA

MOTORE - Monocilindrico, quattro tempi verticale, raffreddato a liquido. Distribuzione bialbero con 4 valvole. Alesaggio e corsa 100 × 83 mm. Cilindrata 651 cm³. Rapporto di compressione 9,5:1. Un carburatore Keihin CVK 40. Accensione elettronica CDI. Lubrificazione a carter umido. Avviamento elettrico.

TRASMISSIONE - Primaria ad ingranaggi, finale a catena. Cambio a 5 rapporti.

CICLISTICA - Struttura perimetrale in tubi d'acciaio a sezione quadra. Forcella a steli rovesciati di 43 mm ∅; sospensione posteriore monoammortizzatore. Freni: anteriore a disco singolo semiflottante di 290 mm ∅; posteriore a disco fisso di 230 mm ∅. Pneumatici: anteriore 90/90-21, posteriore 130/80-17.

DIMENSIONI - Lunghezza 2285 mm, interasse 1510; larghezza 900 mm; altezza massima 1190 mm; altezza sella 885 mm. Peso a secco 153 kg. Capacità serbatoio litri 12.

PREZZO - Lire 9.300.000 franco concessionario;

KAWASAKI KLE 500

LA SCHEDA

MOTORE - Bicilindrico, quattro tempi, raffreddato a liquido. Distribuzione bialbero con 4 valvole per cilindro. Alesaggio e corsa 74 × 58 mm. Cilindrata 498 cm³. Rapporto di compressione 10,8:1. Due carburatori Keihin CVK 34. Lubrificazione forzata. Accensione elettronica. Avviamento elettrico.

TRASMISSIONE - Primaria ad ingranaggi; finale a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio. Cambio a 6 rapporti.

CICLISTICA - Telaio a doppia culla. Forcella telescopica con steli di 41 mm ∅. Sospensione posteriore monoammortizzatore. Freni: anteriore a disco di 300 mm ∅; posteriore a tamburo di 230 mm ∅. Pneumatici: anteriore 90/90-21, posteriore 130/80-17.

DIMENSIONI - Lunghezza 2250 mm; interasse 1510 mm. Peso a secco 178 kg. Capacità serbatoio 15 litri.

PREZZO - Lire 9.030.000 franco concessionario.

I RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA
161,177 km/h

ACCELERAZIONE
0-400 m **13"72**
Velocità d'uscita **148,394** km/h

RIPRESA
da 50 km/h nel rapporto più lungo
0-400 m **14"13**
Velocità d'uscita **143,594** km/h

POTENZA MASSIMA
39,39 CV a **6.500** giri/'

COPPIA MASSIMA
4,78 kgm a **5.500** giri/'

PESO
a secco **168,300** kg

CONSUMO
a 120 km/h **19,157** km/l

FRENATA
da 100 km/h **42,03** m

I RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA
174,352 km/h

ACCELERAZIONE
0-400 m **13"45**
Velocità d'uscita **152,816** km/h

RIPRESA
da 50 km/h nel rapporto più lungo
0-400 m **14"50**
Velocità d'uscita **139,980** km/h

POTENZA MASSIMA
44,56 CV a **8.400** giri/'

COPPIA MASSIMA
4,07 kgm a **6.500** giri/'

PESO
a secco **192,600** kg

CONSUMO
a 120 km/h **18,846** km/l

FRENATA
da 100 km/h **40,26** m

TRIUMPH TIGER 900

LA SCHEDA

MOTORE - Tre cilindri frontemarcia, quattro tempi, raffreddato a liquido. Distribuzione con doppio albero a camme in testa con quattro valvole per cilindro. Alesaggio e corsa 76 × 65 mm. Cilindrata 885 cm³. Rapporto di compressione 10,6:1. Tre carburatori BST 36. Lubrificazione forzata, accensione elettronica, avviamento elettrico.

TRASMISSIONE - Primaria ad ingranaggi, finale a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio, cambio a sei rapporti.

CICLISTICA - Telaio monotrave superiore in tubi d'acciaio. Forcella teleidraulica. Sospensione posteriore monoammortizzatore. Freni: anteriore a doppio disco di 276 mm ∅; posteriore a disco di 255 mm ∅. Pneumatici: anteriore 110/80-19, posteriore 140/80-17.

DIMENSIONI - Interasse 1560 mm. Capacità serbatoio 24 litri. Peso a secco: 209 kg.

PREZZO - Lire 15.000.000 chiavi in mano sovraimposta inclusa.

YAMAHA XTZ 750 SUPERTENERE

LA SCHEDA

MOTORE - Bicilindrico frontemarcia, quattro tempi, raffreddato a liquido. Distribuzione bialbero con 5 valvole per cilindro. Alesaggio e corsa 87 × 63 mm. Rapporto di compressione 9,5:1. Cilindrata 749 cm³. Due carburatori Mikuni BDST 38. Lubrificazione forzata. Accensione elettronica. Avviamento elettrico.

TRASMISSIONE - Primaria ad ingranaggi; finale a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio. Cambio a 5 rapporti.

CICLISTICA - Telaio a doppia culla. Forcella teleidraulica; sospensione posteriore monoammortizzatore. Freni: anteriore a doppio disco di 245 mm ∅; posteriore a disco di 245 mm ∅. Pneumatici: anteriore 90/90-21; posteriore 140/80-17.

DIMENSIONI - Lunghezza 2285 mm; interasse 1505. Peso a secco 195 kg. Capacità serbatoio litri 26.

PREZZO - Lire 11.670.330 franco importatore; sovraimposta Lire 600.000.

I RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA
201,150 km/h

ACCELERAZIONE
0-400 m **12"31**
Velocità d'uscita **171,811** km/h

RIPRESA
da 50 km/h nel rapporto più lungo
0-400 m **13"44**
Velocità d'uscita **159,010** km/h

POTENZA MASSIMA
76,58 CV a **7.800** giri/'

COPPIA MASSIMA
7,47 kgm a **6.000** giri/'

PESO
a secco **248,100** kg

CONSUMO
a 120 km/h **16,751** km/l

FRENATA
da 100 km/h **42,95** m

I RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA
191,917 km/h

ACCELERAZIONE
0-400 m **12"86**
Velocità d'uscita **162,150** km/h

RIPRESA
da 50 km/h nel rapporto più lungo
0-400 m **14"08**
Velocità d'uscita **140,055** km/h

POTENZA MASSIMA
65,96 CV a **7.750** giri/'

COPPIA MASSIMA
6,44 kgm a **6.500** giri/'

PESO
a secco **219,800** kg

CONSUMO
a 120 km/h **17,746** km/l

FRENATA
da 100 km/h **42,06** m

YAMAHA XT 600 E

LA SCHEDA

MOTORE - Monocilindrico, quattro tempi, raffreddato ad aria. Distribuzione monoalbero con quattro valvole. Alesaggio e corsa 95 × 84 mm. Cilindrata 595 cm³. Alimentazione con un carburatore Teikei Y26 PV/1. Lubrificazione forzata a carter secco. Accensione elettronica. Avviamento elettrico.

TRASMISSIONE - Primaria ad ingranaggi, secondaria a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio e cambio a cinque velocità.

CICLISTICA - Telaio monoculla sdoppiato in tubi di acciaio. Sospensioni: anteriore a forcella teleidraulica con steli di 41 mm ∅; posteriore monoammortizzatore ad articolazione progressiva Monocross, escursione 200 mm. Pneumatici: anteriore 90/90-21; posteriore 120/90-17. Freni: anteriore a disco flottante di 267 mm ∅; posteriore a disco di 220 mm ∅.

DIMENSIONI - Interasse 1445 mm; lunghezza 2220 mm. Peso a secco 150 kg. Capacità serbatoio 13 litri.

PREZZO - Lire 7.339.920 franco importatore.

YAMAHA XTZ 660 TENERE

LA SCHEDA

MOTORE - Monocilindrico , quattro tempi, verticale, raffreddato a liquido, distribuzione monoalbero a camme in testa con 5 valvole. Alesaggio e corsa 100 × 84 mm. Cilindrata 659,74 cm³. Rapporto di compressione 9,2:1. Carburatore Teikei Y26PV. Lubrificazione forzata. Avviamento elettrico. Accensione elettronica.

TRASMISSIONE - Primaria ad ingranaggi, finale a catena. Frizione a dischi multipli in bagno d'olio. Cambio a cinque marce.

CICLISTICA - Telaio monotrave. Forcella teleidraulica con escursione di 220 mm e steli di 43 mm ∅; posteriore monoammortizzatore con escursione ruota di 220 mm. Freni: anteriore a disco di 282 mm ∅, posteriore a disco di 220 mm ∅. Pneumatici anteriore 90/90-21; posteriore 120/90-17.

DIMENSIONI - Lunghezza 2265 mm; interasse 1495 mm. Peso a secco 168 kg. Capacità serbatoio 20 litri.

PREZZO - Lire 8.400.210 franco importatore;

I RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA
165,135 km/h

ACCELERAZIONE
0-400 m **14"02**
Velocità d'uscita **147,985** km/h

RIPRESA
da 50 km/h nel rapporto più lungo
0-400 m **15"09**
Velocità d'uscita **135,111** km/h

POTENZA MASSIMA
40,38 CV a **6.200** giri/'

COPPIA MASSIMA
4,84 kgm a **5.500** giri/'

PESO
a secco **173,900** kg

CONSUMO
a 120 km/h **19,428** km/l

FRENATA
da 100 km/h **40,22** m

I RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA
167,450 km/h

ACCELERAZIONE
0-400 m **14"08**
Velocità d'uscita **145,316** km/h

RIPRESA
da 50 km/h nel rapporto più lungo
0-400 m **14"44**
Velocità d'uscita **140,557** km/h

POTENZA MASSIMA
42,95 CV a **6.400** giri/'

COPPIA MASSIMA
5,18 kgm a **5.500** giri/'

PESO
a secco **190,900** kg

CONSUMO
a 120 km/h **17,762** km/l

FRENATA
da 100 km/h **40,85** m

DIARIO DI BORDO

UN LUNGO VIAGGIO CHE CI HA PERMESSO DI METTERE IN LUCE LE DIVERSE PERSONALITÀ DELLE SEDICI MOTO IN PROVA

LA SUPERIORITÀ prestazionale è la componente più affascinante dell'Aprilia Pegaso, in grado di competere con le bicilindriche in velocità di punta, prontezza del motore, allungo, e specialmente in accelerazione (anche se la frizione talvolta si affatica...), in cambio di qualche strappo ai bassi regimi. Nel nostro viaggio abbiamo apprezzato la versatilità della posizione di guida, ma anche verificato un comfort perfettibile soprattutto nei trasferimenti autostradali.

Nonostante la spiccata vocazione stradale, la Pegaso è in grado di soddisfare perfettamente le esigenze del divertimento puro, garantendo derapate, scodate e impennate di alto spessore. Grande la tenuta di strada, mentre è criticabile una certa leggerezza di sterzo in velocità e la larvata tendenza a «chiudere» di avantreno su fondi infidi. Nonostante l'aspetto aggressivo, l'impianto frenante manca di grinta e convince solo sul fronte della modulabilità. Nel corso della nostra prova si è evidenziata qualche perdita dal circuito idraulico posteriore.

In mezzo a tante enduro agili, leggere e alte di sella, la BMW disorienta per l'impostazione di guida infossata e per la sensazione di ingombro e di impaccio nella guida causata dal peso e dagli sporgenti cilindroni, che ostacolano fuoristrada, pur garantendo un buon bilanciamento nelle manovre a bassa velocità. Per quanto sia godibile nella marcia autostradale (dove garantisce un buon comfort), nelle altre situazioni la Paris-Dakar non si rivela particolarmente efficace: flaccida davanti e rigida dietro, accusa spesso incoerenze di assetto nella guida sportiva, che infirmano anche le prestazioni in frenata dove si nota pure un'azione del disco anteriore piuttosto «legnosa». Anche il motore, male assecondato da una trasmissione scarsamente comunicativa, non convince a causa di un'erogazione piatta ma le prestazioni — soprattutto accelerazione e ripresa — non sono male. Elevato invece il consumo. Nonostante la ridotta cilindrata e la presenza del catalizzatore, la Cagiva W 12 non ha accusato complessi di inferiorità al confronto di tanto nobili concorrenti. In autostrada sa spostarsi a medie elevate grazie alla sua più che soddisfacente velocità di punta (in scia alla sorella maggiore ha addirittura ripetutamente superato i 154 km/h effettivi e solo lo scarico di una notevole quantità di olio — dovuto alla sovrappressione nel carter — nella cassetta filtro attraverso il sistema di ricircolo ci ha sconsigliato di andare oltre...), ha prestazioni brillanti, consumi contenuti e grazie alla sua notevole maneggevolezza e alla sua solida ciclistica, è in grado di tenere testa alle più potenti avversarie fuoristrada, ove garantisce reazioni prevedibili e una guida dalla grande comunicativa e di scarso impegno. Nonostante la taratura «cedevole», non si rilevano esagerati scompensi nell'assetto nemmeno nel fuoristrada duro, mentre offre il fianco a qualche critica l'impianto frenante, privo di grinta e tenacia.

IL RITORNO ai carburatori e l'adozione dello scarico catalizzato, non sembrano avere intaccato la proverbiale qualità di erogazione della Elefant 900, che risulta, se possibile, ancor più sostanziosa, pronta e pulita, anche se leggermente meno vivace in allungo. Lo confermano il record assoluto in ripresa, i consumi più bassi della categoria, ma anche le sempre brillanti accelerazioni (a dispetto di qualche strappo di frizione) e velocità di punta. Grazie alla sella bassa da terra la «cagivona» garantisce una posizione di guida vivibile anche per i piloti di bassa statura, nonché un elevato comfort e protettività A dispetto delle dimensioni imponenti la macchina si rivela inaspettatamente maneggevole, persino nervosa fra le mani e prontissima nel rispondere agli ordini; ben

SEGUE A PAG. 84

DOLOMITI - Teatro del nostro viaggio-test sono state le Dolomiti che con la loro vastissima varietà di percorsi e situazioni rappresentano un completo banco prova «naturale».

LA GUERRA DEI MONDI

LA KAWASAKI KLE 500 è una vera, piccola, pepata sportiva stradale, inclusa in un guscio on-off. Il suo ululante propulsore (che fornisce prestazioni coincidenti alla Transalp) ama soprattutto girare ai regimi elevatissimi, pur essendo capace di una notevole coppia e fluidità in basso e di consumi ragionevoli. La guida — perfetta su strada — è una vera sorpresa, forte della miglior maneggevolezza della categoria e di uno sterzo ben caricato che la rende armonica nell'incedere, e anche fuoristrada sa cavarsela bene nonostante la limitata escursione delle sospensioni. Vanta inoltre una brillantissima frenata, anche se afflitta da una forcella debole e «svergolante». Peccato che la posizione di guida poco corretta, la ridotta protezione aerodinamica e le vibrazioni avvertibili, infirmino l'utilizzazione turistica.

Fa un po' di soggezione la Guzzi Quota, così alta, lunga e pesante, ma dopo averla guidata si cambia nettamente opinione, per via della sua maneggevolezza sorprendente e di una stabilità su asfalto talmente esaltante da spingerci a definirla fra le migliori Guzzi... stradali mai costruite. Fuoristrada ovviamente il discorso cambia, e infatti peso e baricentro alto si fanno sentire rendendo impacciate le manovre. L'impianto frenante si fa apprezzare per i contenuti spazi di arresto, ma l'assetto in staccata è migliorabile. L'inclinazione al gran Turismo stradale della maxi Guzzi viene confermata da un comfort di alto livello (elevata protettività, sospensioni soffici e vibrazioni contenute) e soprattutto da una posizione di guida assolutamente corretta, escludendo le limitate svasature sui fianchi del serbatoio. Il V2 di Mandello, afflitto da qualche «scuotimento» a basso regime, fornisce prestazioni al vertice soprattutto in velocità di punta e consumo, mentre l'accelerazione è penalizzata da una trasmissione un po' laboriosa.

Di pasta analoga — anche se con un tocco di classe in più — è fatta la Triumph 900: una regale granturismo a ruote artigliate che fa di sopraffine qualità di passista e di prestazioni mozzafiato i suoi vessilli. È di gran lunga più potente, veloce, e brillante in accelerazione (anche se al prezzo di consumi superiori alla media), grazie al suo esclusivo tricilindrico (perfettibile però nella trasmissione) fluidissimo in basso e capace di distendersi fino a 9000 giri, ma soprattutto offre una posizione di guida assolutamente godibile e corretta, nonché un comfort di marcia degno dei più sontuosi incrociatori stradali. Pur facendo sentire tutta la sua imponenza dimensionale e il baricentro alto non solo fuoristrada (dove ci vuole veramente il fisico per condurla) attraverso una maneggevolezza inferiore alla media, la maxi Triumph garantisce grandi gratificazioni nella guida, e notevole precisione e stabilità in ogni condizione. Accusa solo qualche limite in frenata, anche a causa della scarsa grinta decelerante. In sella alla Yamaha XT 600 E si ha modo di riassaporare la vera essenza dell'enduro su asfalto come su fuoristrada, col conforto di un grande margine di sicurezza, di qualità di guida tanto sopraffine quanto insospettabili, e di un eccellente rendimento in frenata.

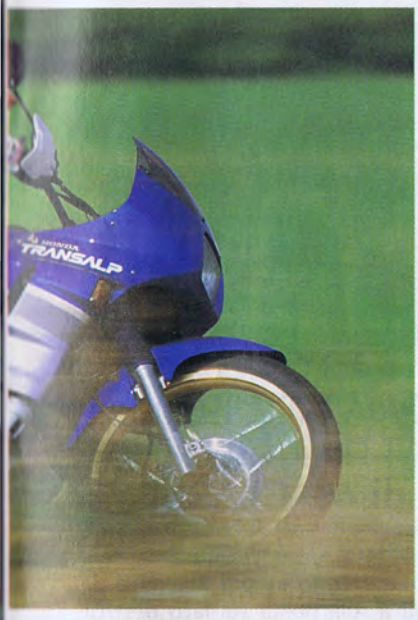
Anche la posizione di guida, adatta a qualsiasi statura, rappresenta il meglio per l'impiego più eclettico, mentre il comfort di marcia, ben supportato da soffici sospensioni, viene penalizzato da vibrazioni elevate e da una limitata protezione aerodinamica. Il suo collaudato monocilindrico garantisce elevata velocità di punta, erogazione omogenea, più che apprezzabile accelerazione e i consumi più bassi della categoria.

LA PIÙ raffinata XTZ 660 Ténéré, vanta le migliori qualità di mono e bicilindriche, visto che la sua surdimensionata ciclistica garantisce una guida solida e precisa, ma anche una insospettabile maneggevolezza. Si lascia condurre docilmente sullo stretto e si muove con autorità sul veloce asfaltato, e anche se le spiccate attitudini fuoristradistiche delle prime Ténéré sono lontane, per la sua efficiente forcella sa cavarsela egregiamente in fuoristrada. L'impianto frenante è all'altezza della situazione e fornisce ottimi spazi di arresto anche se al prezzo di robuste trazioni sulla leva. Il motore pulito sotto e dotato di un buon allungo, offre prestazioni elevate in potenza e velocità di punta, e solo il peso rilevante appanna un poco accelerazione e ripresa. Una posizione di guida regale, il comfort di marcia più elevato fra le monocilindriche e una trasmissione da riferimento, la consacrano infine come sopraffino veicolo da turismo.

Fin dalle prime sgassate la Yamaha XTZ 750 comunica tutta la sua cattiveria, sostenuta da una grintosa progressione da 6000 a oltre 9000 giri. Le prestazioni non deludono: elevatissime e seconde soltanto a quelle della Triumph tricilindrica di 900 cm³.

Grazie a così eclatanti prerogative meccaniche, la «tenerona» si rivela un ideale animale da misto pressoché imbattibile, fornito di una ciclistica semplicemente eccellente nell'impiego stradale, mentre il peso, le dimensioni e le sospensioni perfettibili nell'idraulica, la rendono impacciata fuoristrada. Inoltre per quanto il feeling sul comando sia buono, la frenata non è la miglior qualità della Supertenéré.

La vocazione granturistica della super-Yamaha appare ben supportata da una posizione di guida confortevole ed eclettica (anche se con pedane troppo ampie e avanzate), anche se, considerate le prestazioni, avremmo gradito una maggior protezione aerodinamica. □



SPORTIVA - La Gilera RC 600 (sotto) predilige i percorsi misti e non troppo lunghi. Al contrario la Yamaha Superténéré (a fianco) non disdegna addirittura l'uso in pista. La Honda Transalp (a sinistra) si conferma su livelli di eccellenza, come la «sorellina» Dominator (sotto a sinistra).

VELOCE - La tricilindrica Triumph Tiger 900 (a fianco) è la più veloce fra le moto in esame. Prezzo alto e prestazioni valide per la BMW R 100 (sopra). La Kawasaki KLX 650 (sopra all'estrema sinistra) si distingue per la dotazione tecnica di prim'ordine, la Yamaha XTZ 660 (a sinistra) per la sontuosa dotazione.