SFIDA I

A CONFRONTO

APRILIA TUAREG 600 WIND, GILERA RC 600, HONDA DOMINATOR NX 650, YAMAHA XTZ 600, SUZUKI DR/S 750

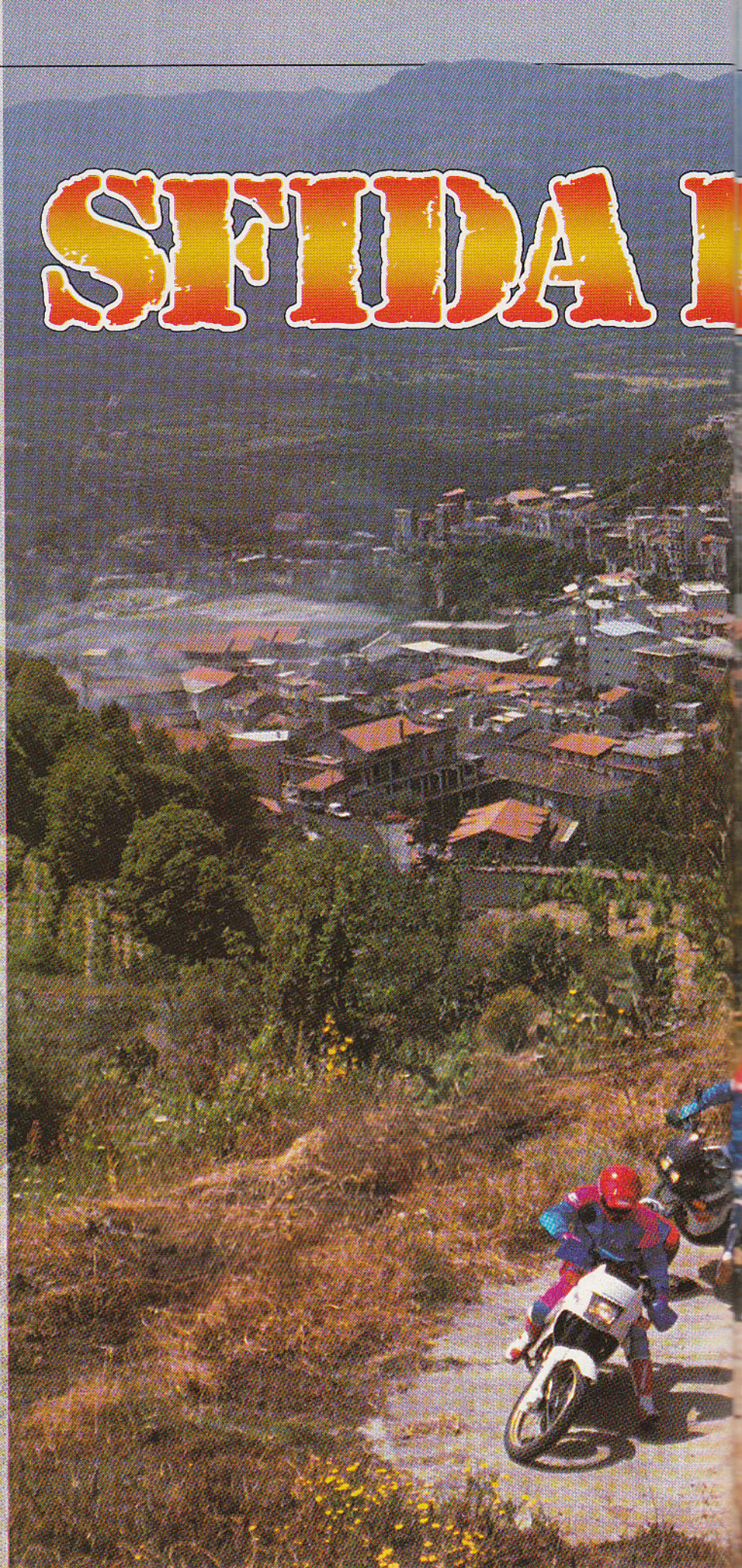
CLAUDIO BRAGLIA

ODIATE e condannate dai puristi, ree di aver imbastardito la scena motociclistica ibridizzandosi un po' con tutte le categorie di veicoli a due ruote, le enduro continuano tuttavia ad ottenere grandi consensi confermandosi protagoniste — in virtù della loro straordinaria ecletticità — nell'arginare la pesante crisi del settore. Non è una novità che la più recente generazione di macchine entrofuoristradistiche offra il più ampio ventaglio di proposte presente nei cataloghi delle maggiori Case motociclistiche: il risultato è una pletora di interpretazioni del tema della moderna enduro che, se da un lato può disorientare l'utenza, dall'altro contribuisce ad offrire la «taglia su misura», la soluzione per ogni esigenza.

Ci sono quelle da rally, essenziali e leggerissime, più dotate di coppia che di potenza pura, estremamente sobrie negli allestimenti, quindi le enduro più versatili — sempre sportive e prive di avviamento elettrico — ma più complete nell'equipaggiamento, per arrivare, passando attraverso una moltitudine di sfumature intermedie, alle più sontuose «moto totali» che hanno dunque coinvolto in grossa percentuale anche il settore, apparentemente più agile delle enduro monocilindriche. Le proposte sono numerosissime, ben mirate soprattutto per quegli utenti fuoristradisti che hanno le idee ben chiare in testa sulla moto adatta alle loro bisogna.

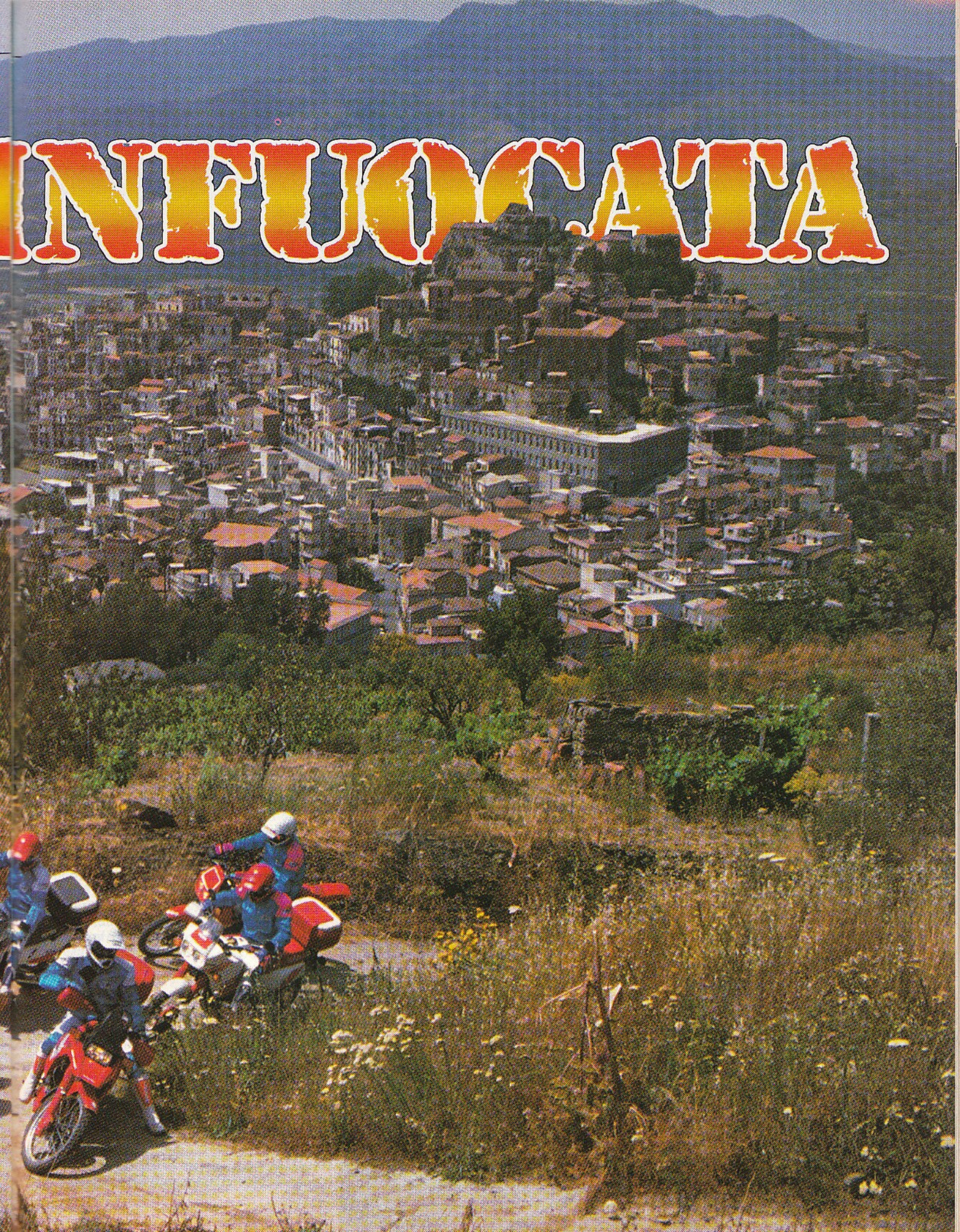
Ma per quella moltitudine che si orienta verso le moderne enduro, semplicemente attratta dalla loro gratificante immagine, non è sempre facile la scelta attraverso il dedalo di proposte talvolta

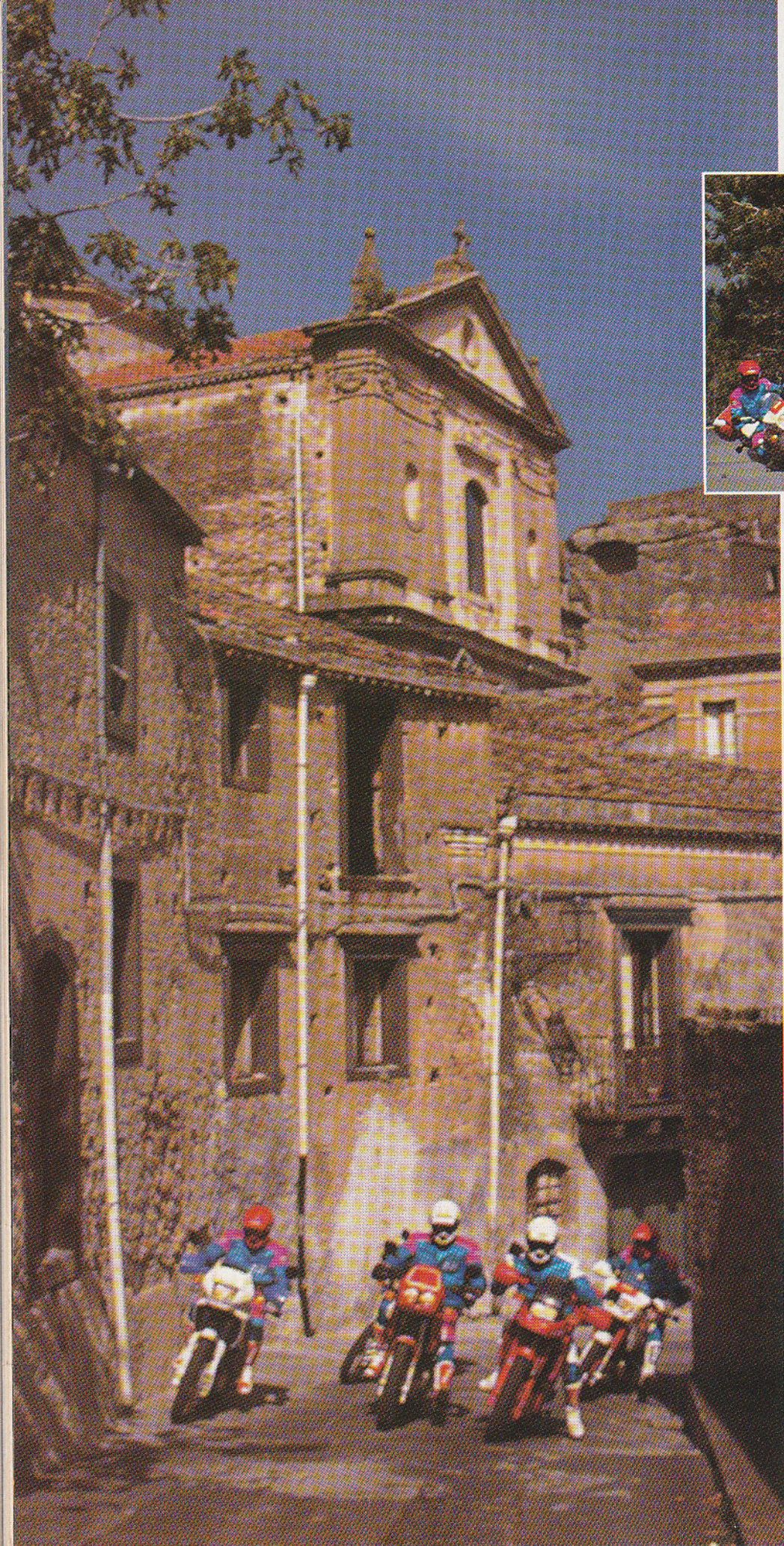
SEGUE A PAG. 72

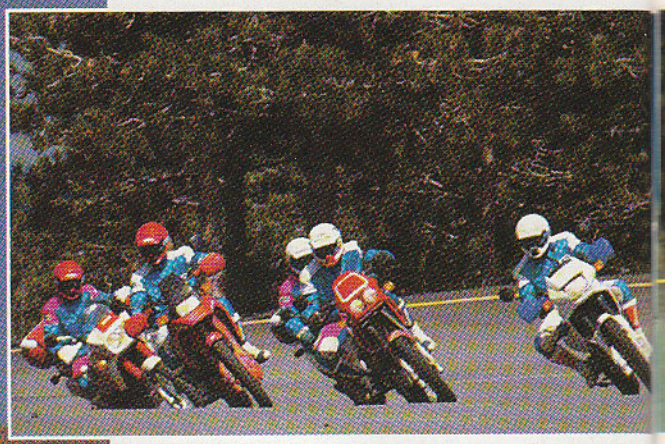


ANCHE SE DA TEMPO SI È SMORZATO IL BOOM DELLE VENDITE, LE ENDURO SONO ANCORA AI PRIMI POSTI NELL'INDICE DI GRADIMENTO DEI MOTOCICLISTI ITALIANI

INFUOCATA

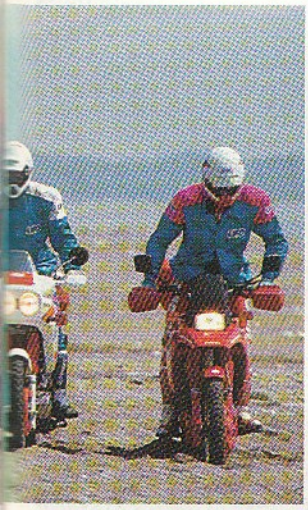






solo appena percettibilmente differenti negli indirizzi e nei rendimenti. Per questo ci è sembrato giusto mettere a confronto in una prova comparativa più lunga e stressante dell'usuale i più recenti modelli delle maggiori Case motociclistiche non curandoci — una tantum — della loro omologia (dal gruppo manca purtroppo la Kawasaki che per problemi dovuti al cambio dell'importatore non è stata in grado di fornirci una KLR 650 Tengai in tempo per la nostra lunga prova) in una impegnativa trasferta in Sicilia (per una percorrenza totale, prove strumentali comprese, di 5000 km ciascuna...) che — assieme alla Sardegna — è rimasta la vera patria del fuoristrada in Italia.

Sugli splendidi sterrati della nostra maggiore isola, abbiamo trovato una gamma di situazioni così ampia e selettiva da permetterci una verifica assolutamente completa delle caratteristiche di utilizzazione delle varie macchine, nonché di stilare una graduatoria di merito nella quale tenere anche in debita considerazione parametri che alle volte sfuggono, come i più o meno grandi compromessi che ogni costruttore ha dovuto imporsi per ottenere un più o meno elevato rendimento nel fuoristrada



NELLE VIE DI UN CENTRO ABITATO, CON PIEGHE DECISE SULL'ASFALTO, GUIDANDO NELLA SABBIA DEL LUNGOMARE: È IL NOSTRO TEST NATURALMENTE. AFFRONTANDO ESCURSIONI FUORISTRADA ABBIAMO MESSO DURAMENTE ALLA PROVA LE CAPACITÀ DELLE MODERNE ENDURO

sportivo, oppure un più o meno elevato comfort di marcia.

Alla sbarra di questo impegnativo confronto senza precedenti, cinque macchine che rappresentano le più recenti proposte delle migliori Case impegnate nel settore enduro. C'era l'estremamente eclettica Aprilia 600 Tuareg Wind nella sua più recente versione migliorata nell'estetica e nelle finiture con doppio freno anteriore a disco, e miglioramenti alla carburazione ed al sistema di avviamento, che a dispetto del sontuoso look da enduro granturistica ha confermato le sue proverbiali doti di efficacia anche nell'impiego fuoristradistico sportivo. Il prezzo — 7,6 milioni avviamento elettrico incluso — è il più a buon mercato della categoria.

La seconda proposta italiana era la nuovissima Gilera RC 600, la più sportiva del gruppo, più vicina a macchine da rally che non alle altre «contendenti», ma che abbiamo voluto schierare ugualmente proprio in ragione della sua insospettata versatilità. Essenziale negli allestimenti, ma tutt'altro che spartana, la RC 600 è stata penalizzata nell'ambito di questa prova dalla maggior percentuale di percorso stradale che abbiamo affrontato (70%), ma che ha comunque digerito più che dignitosamente, rifacendosi poi negli splendidi tratti fuoristradistici siciliani. La RC 600 viene proposta in due allestimenti, quello un pelo più turistico della nostra prova, ed in una versione «pronto gara» priva di avviamento elettrico e dotata di una differente taratura delle sospensioni, oltre che di coperture Pirelli MT 17-MT71.

Anche per questo test, come nella prova in Giappone, erano gommate Pirelli MT 50.

Molto vicina alla Gilera nel look, ma più curata negli allestimenti la Honda NX 650 Dominator, è l'archetipo della moderna enduro alla giapponese dalla notevole ecletticità (ma comunque particolarmente a suo agio nell'impiego fuoristradistico sportivo), che raccoglie la gloriosa eredità delle indimenticate XL/R, LM ed RM. Costa 7,7 milioni franco concessionario.

La più stradale del lotto è indiscutibilmente la Suzuki DR 750 Big, che si distingue in virtù del suo poderoso monocilindrico (il più grosso dell'intera produzione mondiale) e per il look decisamente originale. Dotata di un superiore livello di comfort e di notevoli caratteristiche di guida su strada, per questioni di peso e di ingombri risulta decisamente limitata nell'utilizzazione fuoristrada. Con un prezzo di 8,2 milioni F.C. è anche la più costosa. Per questa prova abbiamo avuto a disposizione la sua più recente versione con nuovi colori, migliori finiture e finalmente un bel disco posteriore in luogo dell'obsoleto tamburo monocamma.

La Yamaha XTZ 600 Ténéré, è l'enduro giapponese che ha subito la maggior metamorfosi nel corso della sua evoluzione, che ha comportato una diminuzione della sua caratterizzazione fuoristradistica in direzione di una maggior versatilità di impiego e facilità di utilizzazione. La curva di erogazione si è addolcita come pure è stata ammorbidita la taratura delle sospensioni, e sono aumentati gli ingombri e la protezione aerodinamica per esaltare il comfort di una vera e propria moto totale. Nella sua più recente versione numerose sono le migliorie e non solo quelle evidenti della nuova livrea grafica: è stata rivista la taratura delle sospensioni, risultano incrementate la capacità e l'efficienza del circuito di lubrificazione, migliorati il raffreddamento del pistone, la carburazione ed il tenditore della catena di distribuzione.

Foto **Gheo**

SFIDA INFUOCATA

	APRILIA	GILERA
LINEA	Il suo personale, sinuosissimo design tiene bene anche a più di due anni dalla presentazione, forte di una nuova grafica più matura ed efficace. Il gruppo serbatoio-convogliatori integrato con cupolino, resta l'elemento di maggior effetto scenico, bene affiancato dal nuovo doppio freno anteriore a disco, continuato nelle cartelle protettive e negli efficaci parafoderi.	Le linee tese e nitide tipiche delle macchine da fuoristrada specialistico, risultano ben valorizzate dalla livrea monocromatica e dalle componenti tecniche della ciclistica e della meccanica in bella evidenza. Alta sulle sospensioni e decisamente imponente, ha fascino e grinta derivanti da una carrozzeria essenziale ed estremamente penetrante sotto il profilo areodinamico.
FINITURE	Maturata rispetto alla precedente versione, ora offre finiture più ricercate e curate fin nei minimi particolari, come le verniciature in tinta del manubrio e dei mozzi ruota o come lo spesso strato di trasparente che protegge tutta la carrozzeria. Notevoli il doppio faro, i cerchi in lega leggera, mentre risultano criticabili il doppio tappo del serbatoio ed il passaggio dall'alluminio al nylon per il doppio maniglione posteriore. Migliorato il faro e efficacissimo l'avvisatore acustico.	Si distingue per la notevole qualificazione degli accessori tecnici ma non è priva delle attenzioni tipiche delle enduro da turismo: il motore è curato come una miniatura, la sella è a sganciamento rapido e pregevole è la piastra paracarter in alluminio come il forcellone. Peccato che le colorazioni siano eterogenee e che non ci sia nessuna possibilità di montare un baule posteriore per la mancanza di un minimo di portapacchi. Eccellente il faro, mentre inefficace è l'avvisatore acustico.
COMANDI	Bello il manubrio, anche se dotato di manopole un pelo strette, che supporta un acceleratore scorrevole e leve ben conformate ma distanti dalle manopole. Ottimi i blocchetti elettrici. Risultano inoltre eccellenti i comandi a pedale — in lega leggera come le relative piastre di supporto — ed apprezzabili le pedane montate su silent-block. La stampella laterale è comoda e provvista di naso in gomma di sicurezza per il rientro in sede.	Tutta lega leggera (leva di avviamento compresa) per i comandi a pedale che risultano molto ben conformati. Splendido il manubrio in alluminio dotato di traversino di rinforzo, di blocchetti elettrici dalla grafica esclusiva e di leve ben sagomate nonché di un acceleratore scorrevole e dalla corsa rapida. Migliorabile la stampella laterale, scomoda da abbassare e dall'appoggio precario.
STRUMENTAZIONE	Estremamente gratificante, completa, di grande effetto, anche se corredata di un discutibile fondo azzurrino e di una grafica confusa. Oltre che di tachimetro e contagiri è provvista di termometro dell'olio e dell'indicatore del livello carburante più sei spie luminose con pulsante di check control. La precisione è eccellente.	La strumentazione è specialistica come la macchina, ma questa "scusante" non ci impedisce di giustificare la mancanza del prezioso contagiri. In compenso c'è il termometro del liquido di raffredamento, il trip master digitale e quattro spie luminose più il pulsante di check control. La grafica è piacevole e notevole la precisione del tachimetro.
POSIZIONE DI GUIDA	La sella molto ben raccordata al serbatoio ed il manubrio ampio e confortevole, garantiscono una posizione rilassata ed ideale per il gran turismo. L'unico neo riguarda le sagomature sui fianchi del serbatoio che risultando un po' corte, costringono a stare in posizione più arretrata del dovuto che portano a giudicare un pelo avanzate le pedane.	È indiscutibilmente la più sportiva: la sella è altissima da terra e ci si trova piuttosto caricati sul manubrio che offre un piano di impugnatura basso rispetto al posto guida. Le pedane alte ed arretrate e la sella (raccordatissima al serbatoio) pendente verso l'avantreno portano ad assumere con naturalezza una posizione di guida piuttosto avanzata.

HONDA	SUZUKI	YAMAHA
Convincente con il suo styling filante ma tutt'altro che povero o approssimato, si distingue per il caratteristico cupolino a "testa di insetto" (dotato di un "atipico" — in un'epoca inflazionata dal doppio faro — gruppo ottico a sezione trapezoidale), per il doppio terminale di scarico, nonchè per il bel contrasto fra la sobria livrea monocromatica ed il vivace propulsore colore oro antico.	È indiscutibilmente la più singolare e scoordinata sotto il profilo del design, fatto di linee eterogenee, tese e spigolose, caratterizzate da un curioso "becco" che si protubera sin sul parafango anteriore aderente alla ruota. La nuova livrea più vivace e brillante, che coinvolge cromaticamente anche il parafango anteriore, rende l'aspetto più piacevole e digeribile.	La Ténéré ha perso il rustico aspetto di macchina da avventura per trasformarsi in una moderna "moto totale". Offre infatti linee più morbide ed omogenee incentrate attorno ad un voluminoso serbatoio ben continuato da squadrate fiancate che conferendo un aspetto imponente all'avantreno, accentuano la differenza rispetto al retrotreno estremamente basso e raccolto.
Siamo all'eccellenza per un enduro: tutto è eseguito con cura pignola, dal piacevole trattamento protettivo del motore, alla cromatura in oro del manubrio, alle splendide verniciature, per arrivare al bel portapacchi in alluminio e plastica. Inoltre il tappo del serbatoio è provvisto di serratura, i cerchi anodizzati hanno l'attacco dei raggi tangenziali (come l'Aprilia) e non manca una completa accessoristica affiancata da un efficacissimo impianto di illuminazione e da un efficiente avvisatore acustico.	Le verniciature più brillanti e soprattutto il propulsore rivestito da un metallico strato protettivo, hanno accentuato la sensazione di maggior cura costruttiva riservata alla nuova versione, che si distingue anche per il solido portapacchi in lega leggera, per gli accessori "africani" e per la sella con rivestimento antisdrucciolo. Lascia invece a desiderare nella qualità dei tappi del serbatoio, nella piastra paracarter e nel trattamento dell'impianto di scarico. Notevole l'illuminazione e nella media il clacson.	Tanti anni di evoluzione hanno condotto ad una razionale cura costruttiva, che si evidenzia con migliorate verniciature, con grande ordine nei cablaggi sotto la carrozzeria, e con un gruppo ottico di eccellente efficienza. Numerosi e robustissimi gli accessori "africani" fra i quali spicca la solida piastra paracarter in alluminio, ed il tappo del serbatoio provvisto di serratura. Lasciano a desiderare la voce dell'avvisatore acustico e la realizzazione spartana del portapacchi posteriore.
Belle le leve (quella del freno è regolabile) e scorrevolissimo l'acceleratore, ma soprattutto dolci e funzionali sono i blocchetti dei comandi elettrici dal disegno moderno ed esclusivo. I comandi a pedale di pretta estrazione fuoristradistica lasciano a desiderare nei materiali, ma sono ben conformati. La stampella laterale è facile da abbassare e dotata di "naso" in gomma di sicurezza.	Eccellente la situazione dei comandi al manubrio per l'efficace sagomatura delle leve (quella del freno è regolabile), e soprattutto per i migliorati comandi elettrici. Scorrevole l'acceleratore che però ha la corsa un po' lunga. Decisamente più spartani i comandi a pedale che in compenso vantano una buona sagomatura. La lunga stampella laterale risulta abbastanza facile da abbassare ed è dotata di dispositivo elettrico di sicurezza.	Buone anche se un poco rigide le manopole a botticella, mentre le leve hanno una forma troppo arcuata verso l'estremità. I comandi elettrici sono funzionali ma di aspetto superato, mentre quelli a pedale di estrazione fuoristradistica sono pratici, ben conformati e molto robusti in caso di caduta. La stampella laterale è di facile utilizzazione, ed é dotata di un dispositivo elettrico di sicurezza che arresta il motore se la si dimentica divaricata.
Ben fatto il cruscotto di forma ellittica, inglobato all'interno del cupolino, anche se la dotazione è piuttosto povera: ci sono soltanto il tachimetro ed il contagiri affiancati da appena 4 spie luminose. Ottima la grafica e stabilissimi gli indici, mentre per la precisione eccellente il tachimetro, ma lascia a desiderare il contagiri.	Decisamente sotto tono rispetto al livello della macchina la qualità del cruscotto di estrazione ciclomotoristica per realizzazione e dotazione: ci sono solo tachimetro e contagiri con tre spie luminose. La grafica è poco leggibile e gli indici talvolta oscillano, mentre la precisione è in entrambi i casi notevole sia per il tachimetro che per il contagiri.	Di buon effetto il cruscotto a sviluppo trapezoidale, che risulta molto bene inserito all'interno del cupolino. Povera però, come sempre, la dotazione con tachimetro, contagiri ed appena tre spie luminose per folle, abbagliante ed indicatori di direzione. Migliorabile la grafica, solidissima la stabilità degli indici, mentre la precisione è nella media.
Ottima l'impostazione in sella che si rivela ideale compromesso fra le esigenze della guida sportiva e la conduzione turistica. Ogni parte a contatto con il pilota risulta ben raccordata e permette fluidi spostamenti: ci si trova ben caricati in avanti verso il manubrio basso e con estremità "cadenti" ed arretrate, e con le gambe rilassate sulle pedane piuttosto avanzate.	Ci si trova profondamente inseriti ed agganciati alla macchina come in sella ad una sportiva stradale, col risultato di una posizione di guida ideale soprattutto per l'autostrada. Il serbatoio talvolta ostacola i piloti di maggiore statura, mentre risulta di grande aiuto per chiunque la sella bassa da terra ed il manubrio di grande apertura.	A differenza di altre macchine col "serbatoio cisterna", non si verificano particolari coercizioni nella posizione di guida che è libera e confortevole. Ci si trova molto bene inseriti nella macchina e questo accentua la sensazione di trovarsi in sella ad una vera granturismo, con pedane centrate, un ampio manubrio ed una sella un pelo alta da terra.

SFIDA INFUOCATA

	APRILIA	GILERA
COMFORT	La protettività aerodinamica soddisfacente per un enduro, non è sufficente a garantire un comfort di elevata qualità. Le vibrazioni infatti risultano infatti piuttosto elevate soprattutto su pedane e sottosella, mentre la taratura delle sospensioni è piuttosto rigida. Grazie al peso contenuto ed alla compattezza dimensionale è tuttavia una delle enduro più facili da condurre.	Le vibrazioni, avvertibili soprattutto sul manubrio nonché su tutti i punti a contatto col pilota, sono il maggior limite del comfort di marcia assieme alla rigidità della sospensione posteriore. Peccato, perché la forcella è buon filtro delle asperità ed il cupolino si rivela più funzionale di quel che promette il suo compatto dimensionamento.
MOTORE	A dispetto i suoi 562 cm³ (la cilindrata più bassa della categoria) fornisce tra le migliori prestazioni del lotto, con un temperamento brillante in alto, non disgiunto da grande regolarità e buon tiro in basso. Sempre generoso in ogni situazione, è stabile termicamente, più silenzioso di scarico e di meccanica nonché più pronto all'avviamento grazie alle migliorie apportate al sistema alzavalvola automatico.	Accomunato all'Aprilia dalla ridotta cilindrata, ha fornito prestazioni record, con una netta superiorità in fase intermedia e notevoli caratteristiche di allungo, al prezzo di alcune irregolarità ai regimi più bassi. Necessita di un lungo rodaggio per rendere al meglio, e di un certo periodo di riscaldamento per andare in temperatura. È inoltre silenzioso di meccanica e abbastanza pronto all'avviamento (nella versione con avviamento elettrico).
EROGAZIONE	Nonostante abbia quasi il record di potenza massima e la minore cubatura, fornisce una curva regolare con bassi rotondi e sostanziosi, tanto che è possibile riprendere anche da 2000 giri senza strappi. A 4000 giri, dove ci sono oltre 23 CV alla ruota, il tiro si fa vigoroso ed attorno ai 6000 giri entra in coppia in maniera decisa, superando i 38 CV alla ruota, per allungare poi disinvoltamente sino ad 8000 giri di strumento. Notevolissima, considerando la cubatura, la coppia massima di 4,53 Kgm a 6000 giri.	Il temperamento estremamente generoso si manifesta con un tiro fortissimo subito dopo la fase bassa: a 4000 giri ci sono infatti 23,5 CV alla ruota, che diventano quasi 39 a 6000 giri, per poi stemperarsi in un notevole allungo, bloccato a quota 7700 dal limitatore elettronico. La potenza massima è la più alta della categoria, con ben 41,12 CV alla ruota a 7000 giri ed anche la coppia massima (con curva estremamente regolare) è da record, con ben 4,62 Kgm a 5750 giri.
VELOCITÀ	Addirittura straordinaria la punta di 164,6 Km/h spuntata dal più piccolo motore del gruppo: prestazione raggiunta con facilità in appena 900 metri!	Date le caratteristiche specialistiche della macchina i 161,2 Km/h sono da ritenersi ampiamente soddisfacenti, anche perché ottenuti senza artifizi in meno di 900 metri.
RIPRESA	Semplicemente sorprendente questo "piccolo" monocilindrico che con 14"76 sui 400 metri da 50 Km/h nel rapporto più lungo è al vertice nella categoria in ripresa, al fianco della più grossa e sostanziosa Honda e della più specialistica e leggera Gilera.	La favorevole rapportatura corta e la notevole coppia hanno permesso di compensare gli effetti della ridotta cubatura, ponendo la RC al primo posto con un tempo di 14"62, degno di macchine di ben superiore cilindrata, che la dice lunga sulla godibilità di questo mono.
ACCELERAZIONE	Dotata di grande grinta ai medio alti, ha spuntato un'ottima prestazione al vertice, abbattendo il muro dei 14" sui 400 metri da fermo, con velocità di uscita di 147 Km/h effettivi, e passando da 0 a 100 in appena 5"54.	Grazie al più favorevole rapporto peso-potenza ed alla rapportatura corta, ha ottenuto una prestazione notevolissima: appena 13"87 sui 400 metri (e 5"38 per accelerare da 0 a 100 Km/h) che la pongono al vertice, immediatamente dietro alla grossa Suzuki.

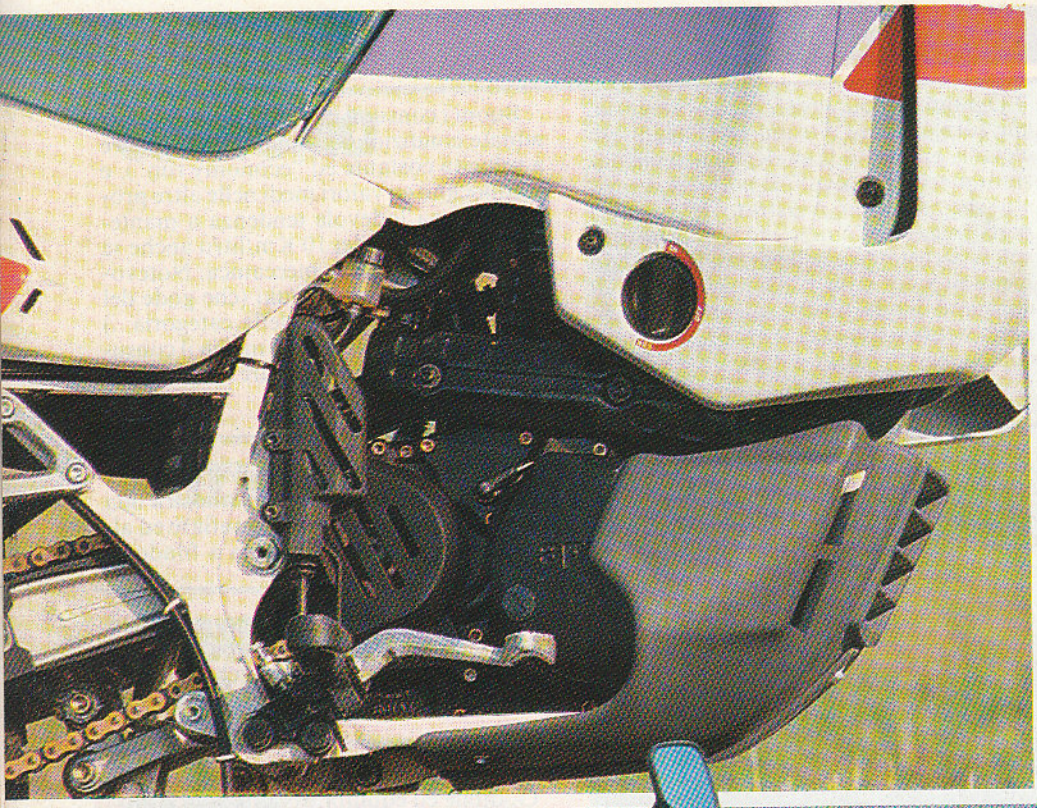
HONDA	SUZUKI	YAMAHA
L'indirizzo sportivo viene evidenziato da un comfort di marcia poco curato, come dimostrano la taratura rigida delle sospensioni, e la scarsa cura riservata alla protezione aerodinamica, visto che il piccolo cupolino è poco più di un orpello estetico. In compenso le vibrazioni risultano più tollerabili di quelle prodotte dalle concorrenti	Adattissima al granturismo è indiscutibilmente la più confortevole per via della taratura azzeccata delle sospensioni impagabili filtri delle aperità più pronunciate. A dispetto dell'aspetto striminzito, grazie al buon inserimento nel veicolo, anche la protezione aerodinamica risulta soddisfacente, mentre le vibrazioni risultano elevate, specie sulle pedane.	Grazie alla taratura tendenzialmente morbida delle sospensioni, ed alla accettabile protezione aerodinamica ad alta velocità (anche se sarebbe auspicabile una maggiore protezione trasversale), il comfort è di buona qualità. Le vibrazioni sono invece piuttosto fastidiose ed avvertibili soprattutto su pedane e sottosella un po' a tutti i regimi.
Estremamente gustoso e ben sfruttabile grazie alla coppia elevata, risponde con prontezza e rende al meglio in fase medio bassa. Estremamente pronto all'avviamento, va in temperatura lestamente ed è caratterizzato da una piena tonalità di scarico (è l'unica enduro monocilindrica con due silenziatori) e da una contenutissima rumorosità meccanica, oltre che da una straordinaria stabilità termica.	A dispetto della notevole cubatura fornisce il miglior rendimento in fase intermedia ed in allungo, mentre risulta carente proprio a quei bassi regimi dove era presumibile un certo vantaggio rispetto ai concorrenti. Pieno ma tutt'altro che fastidioso allo scarico, accusa una elevata rumorosità meccanica ed un evidente neo nella procedura di avviamento estremamente laboriosa e lenta.	È cambiato parecchio il suo temperamento rispetto alle precedenti versioni: dalla primitiva, quasi incontenibile forza in basso, la curva di erogazione si stempera in un'azione estremamente lineare. Poco rumoroso di scarico e di meccanica, è rapido nell'andare in temperatura, affiancato da un avviamento elettrico dal sicuro funzionamento anche se non prontissimo nell'intervento.
Grazie alla sostanziosa cilindrata (644 cm3), fornisce notevoli caratteristiche di tiro in fase intermedia e buon vigore in basso: si riprende fin da 2000 giri e dopo un irrobustimento a 3500 giri, a 4000 giri dispone di 22,5 CV, che diventano 37,5 a 6000 giri. La progressione in alto è buona ma non eccitante, e la discreta potenza massima di 38,85 CV alla ruota viene fornita al regime decisamente contenuto di 6400 giri. Notevolissima invece la coppia massima di 4,75 Kgm a soli 5250 giri.	Grazie ai suoi 727 cm3, ha avuto gioco facile, ottenendo le più alte potenze (45,69 CV a 6500 giri) e coppia (5,3 Kgm a 5500 giri) di questa prova comparativa. Tuttavia risulta un po' recalcitrante in basso (sotto i 3000 giri non manca qualche strappo), ma si regolarizza a 3500 giri ed a 4000 giri fornisce già circa 27 CV alla ruota che diventano ben 43,5 a 6000 giri. Notevole, l'allungo in alto, nonostante il grosso mono Suzuki a 7000 giri si approssimi a velocità del pistone dell'ordine dei 21 m/s!	Eccelle soprattutto nella regolarità della erogazione e nella fluidità in basso, tanto che è possibile riprendere anche da appena 1500 giri! Con un successivo irrobustimento a 3000 giri, mentre a 4000 giri si dispone di 22,5 CV Il migliore rendimento viene fuori a partire dai 5000-5500 giri, ed a 6000 — il regime incredibilmente basso della potenza massima — si dispone di 38,06 CV alla ruota. Buono il successivo allungo, mentre è sostanziosa la coppia massima di 4,59 Kgm a 5750 giri.
Anche se la punta velocistica di 161,2 Km/h è ottenibile con facilità in circa 1000 metri, ci aspettavamo qualcosa di più da una penetrante mono da 650 cm3.	È la monocilindrica enduro più veloce del mondo, con ben 168,1 Km/h effettivi raggiunti senza neppure abbassarsi troppo, in poco più di 1000 metri.	Anche se tutt'altro che eclatante, la prestazione di 162 Km/h, raggiunta col lancio di 1200 metri, risulta comunque superiore a quello della Honda, che ha un vantaggio di 50 cm^3.
Sempre ai vertici grazie alla sostanziosa cilindrata, ha ottenuto una prestazione: 14"68 sui 400 metri con velocità di uscita di 133,8 Km/h a mezza via tra Aprilia e Gilera: si tratta di un motore corposo dal vigore estremamente gratificante.	Deludente in ripresa per via della scarsa regolarità in basso, il grosso mono di Hamamatsu viene fuori in fase media e alta e per questo non ha saputo andare più in là della peggior prestazione della categoria, con 15"26 sui 400 metri, analogo alla più piccola Yamaha, che è un 600cm^3.	È evidente la maggior pigrizia del propulsore della Ténéré in fase medio bassa, che non ha saputo fare di più che spuntare 15"24 sui 400 metri da 50 Km/h nel rapporto più lungo, con velocità di uscita di 131,8 Km/h, che si traduce in talvolta fiacche risposte all'acceleratore.
La notevole coppia a disposizione unita alla rapportatura corta, hanno avuto un buon gioco nello spuntare un tempo eccellente sotto il muro dei 14" sui 400 metri da fermo, nel quale è buona protagonista anche la sfruttabilissima frizione.	Anche se è la più pesante del gruppo, il vantaggio da 5 a 7 CV sulle concorrenti ha permesso la migliore prestazione assoluta. Con appena 13"68 sui 400 metri da fermo e poco più di 5" netti per accelerare da 0 a 100 Km/h la Big è la più brillante del lotto.	Il peso rilevante e la relativamente ridotta potenza a disposizione hanno sortito una prestazione un po' appannata: 14"2 sui 400 metri con velocità di uscita di 144,4 Km/h e 5"79 per accelerare da 0 a 100 Km/h. Sarebbe auspicabile una iniezione di potenza e coppia.

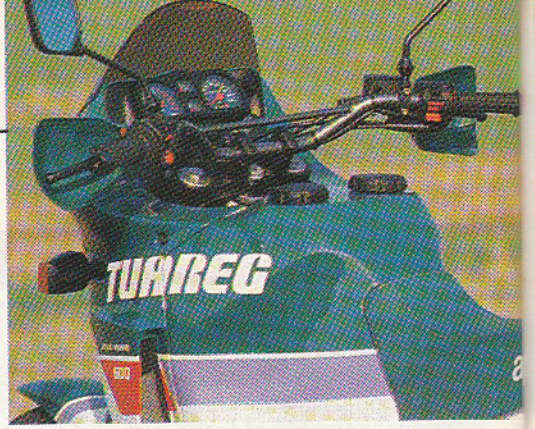
	APRILIA	GILERA
CONSUMO	Le elevate prestazioni si pagano con consumi lievemente superiori alla media, con valori poco brillanti sui vari percorsi, soprattutto nella percorrenza autostradale, anche se si nota un certo miglioramento rispetto alla precedente versione, come pure è risultato più contenuto il consumo di lubrificante. A dispetto del serbatoio di apparentemente grosse dimensioni, l'autonomia è limitata. In compenso è risultata contenuta l'usura delle coperture Dunlop Trailmax.	Sorprendentemente, nonostante la notevole spremitura, abbiamo rilevato i migliori consumi della categoria, che testimoniano dell'eccezionale rendimento termodinamico caratteristico del monocilindrico di Arcore: efficacissimo nelle prove a velocità costante e nel percorso extraurbano. Ridotta l'autonomia. Straordinariamente contenuto anche il consumo di lubrificante, mentre piuttosto elevata è risultata l'usura delle coperture Pirelli MT 50.
FRIZIONE	Solida, modulabile e progressiva, sopporta bene gli stress, ma richiede un carico superiore alla media ed accusa una certa tendenza a trascinare a freddo.	Scorrevole e modulabile, soprattutto nella delicata fase dello stacco, è resistente, priva di tendenza a trascinare, ed accusa solo una lieve tendenza a gonfiare.
CAMBIO E TRASMISSIONE	Molto preciso e rapido anche a dispetto di una corsa lunga, il cambio è ben spaziato ed affiancato da una trasmissione veramente irreprensibile.	Anche dopo l'impiego più gravoso il cambio mantiene notevoli caratteristiche di rapidità e precisione. Solo le prime due marce si dimostrano un pelo lunghe.
GUIDA	Equilibrata ed omogenea nelle reazioni, sa adattarsi con armonia sia all'impiego stradale, che all'uso fuoristrada anche brillante. Agile, facile ed intuitiva, a dispetto del notevole interasse e delle dimensioni tutt'altro che compatte, ha ottenuto tempi al vertice nelle prove di slalom. Conserva la sua carta vincente nella rapidità e duttilità degli inserimenti in curva anche se accusa una accentuata inerzia direzionale (che si oppone alle variazioni di direzione in velocità) ed un limitato effetto autoraddrizzante. Grazie alla più omogenea e controllata taratura delle sospensioni, si dimostra decisamente la più versatile sia su strada che fuoristrada. Su asfalto le coperture Dunlop Trailmax garantiscono progressive inclinazioni e notevoli angoli di piega, con grip e sicurezza, mentre fuoristrada l'equilibrio dell'assetto e soprattutto della eccellente forcella upside down, permettono la conduzione brillante anche su percorsi impegnativi. L'unico neo riguarda la citata inerzia direzionale e la sensibilità di avantreno sul veloce, che talvolta origina qualche fastidiosa oscillazione.	Non è necessario essere dei supermanici per godere tutte le gratificazioni della ciclistica. L'equilibrata distribuzione dei pesi e l'assetto estremamente controllato che non produce reazioni incoerenti nelle rapide variazioni di traiettoria, hanno permesso di spuntare il record assoluto nelle prove di slalom ove la RC 600 è praticamente inavvicinabile. Maggiormente caratterizzata in senso fuoristradistico, la RC 600 ha sfoderato anche una versatilità che va bene al di là delle previsioni. Si è dimostrata indiscutibilmente la più efficace e veloce fuoristrada ove sfodera un comportamento da macchina da competizione. Ovviamente per ottenere il massimo è necessario usare tanta grinta, impugnando di forza lo sterzo ed usando l'acceleratore con determinazione. Su asfalto la RC si comporta meglio delle aspettative con grande sicurezza e stabilità sul veloce sempre ben assecondate dal grip garantito dalle coperture Pirelli MT 50. Il problema principale resta la risposta secca del retrotreno ed il baricentro alto fuoristrada, oltre alla sensibilità alle scie su asfalto.
FRENI	Al vertice negli spazi di arresto, i tre dischi funzionano egregiamente sia su strada che fuoristrada, con un assetto irreprensibile, scevro della minima tendenza a svergolare. Il doppio disco anteriore è potente ma soprattutto omogeneo ed equilibrato, mentre quello posteriore richiede un certo carico per fornire le sue ottime prestazioni.	Ottima la frenata che richiede solo un carico superiore alla media per ottenere le migliori prestazioni. Sempre notevole la modulabilità anche fuoristrada, grazie alla diluita prontezza di intervento dell'unità anteriore ed alla controllata tendenza a bloccare dell'unità posteriore. Ottima la resistenza alla fatica, non manca qualche tendenza a svergolare.

HONDA	SUZUKI	YAMAHA
Di livello medio le percorrenze chilometriche della Honda, con la quale è facile spuntare 19-20 km/litro se non si chiede troppo alla meccanica ed è positivo che anche tirando al limite non si scenda mai sotto ai 10 km/litro. Limitata dalla ridotta capienza del serbatoio, l'autonomia. Allineato alle concorrenti il consumo del lubrificante, mentre più elevata delle media si è rivelata l'usura delle coperture Bridgestone Trail Wing.	Dal motore più grosso della categoria, che fornisce fra l'altro le prestazioni più elevate, era lecito attendersi anche i consumi meno favorevoli. E così è stato, visto che abbiamo registrato le peggiori percorrenze chilometriche soprattutto a velocità costante e nelle prova limite, con meno di 9,5 Km/litro. Di livello medio il consumo di lubrificante, mentre straordinariamente contenuta è risultata l'usura delle coperture Bridgestone.	Buoni i consumi che eccellono in determinate condizioni di utilizzazione (prove a velocità costante ed "economy run"), e si collocano su valori medi nelle altre prove, con una lodevole tendenza a mantenersi al di sopra dei 10 Km/litro anche se si spreme al limite la meccanica. Notevole, come lo è per la Suzuki (che gode del serbatoio più capiente della categoria...) l'autonomia, mentre nella media il consumo di lubrificante come pure l'usura delle coperture Dunlop.
Eccellente sotto ogni punto di vista, si distingue per modulabilità e progressività di intervento anche in situazioni critiche, ove si mantiene solida e controllata.	Estremamente modulabile, è in grado di amministrare le forti coppie a disposizione. Però è un po' duretta e mostra una certa tendenza a gonfiare sotto sforzo.	Sempre coerente nel funzionamento è modulabile e progressiva, ma mostra una poco piacevole tendenza a gonfiare ed allungare lo stacco se stressata a fondo.
La trasmissione è talvolta secca, ma il cambio è di alto livello, per precisione, fluido negli innesti, rapido e con spaziatura omogenea anche se corta.	Il cambio, un po' lungo, è preciso anche se la ruvidità degli innesti e l'escursione della leva fanno a presumere il contrario. La trasmissione finale è ineccepibile.	La trasmissione tende a strappare ma è sempre affiancata da un cambio preciso, rapido e dolce, con solo qualche difficoltà nella ricerca del folle da fermo.
È la più facile e divertente del gruppo, ma con caratteristiche tali da mettere in grado anche i neofiti di fare numeri niente male ed in piena sicurezza, come pure di essere sfruttata a fondo con un minimo di esperienza. Il suo aspetto agile e leggero contrasta però con la marcata inerzia direzionale del suo avantreno decisamente caricato, che perde docilità nelle variazioni di traiettoria alle velocità medie ed alte, come dimostra il peggior tempo spuntato nelle prove di slalom. Compete con l'Aprilia per la straordinaria adattabilità ad ogni tipo di percorso. La stabilità è elevatissima in qualsiasi frangente, salvo qualche lieve oscillazione alla massima velocità. Soprattutto sui curvoni veloci e con le coperture Bridgestone Trail Wing si raggiungono inclinazioni notevolissime con grande sicurezza e sincerità. Anche se non mancano i fondocorsa e qualche risposta secca del retrotreno, è molto efficace fuoristrada tanto che si è sempre trovata a battagliare con l'Aprilia per la piazza d'onore nelle prove speciali fuoristrada.	È quella che incarna più autorevolmente la macchina da granturismo col look da fuoristrada. Sorprendenti l'agilità e la manovrabilità, soprattutto alle velocità medio alte, nonostante le mastodontiche dimensioni. La guida è addirittura facile, sempre piacevole ed addirittura rilassante: basta non chiederle di affrontare il fuoristrada impegnativo. È in buona sostanza la migliore fra le «enduro stradali» anche se il peso e l'interasse sono sempre avvertibili sul misto stretto, e l'avantreno risulta pesante a bassa velocità. La sua efficacia su strada compete con quella delle migliori stradali per la coerenza d'assetto sui curvoni veloci e per la sicurezza della tenuta laterale delle Bridgestone Trail Wing. Anche alla massima velocità in rettilineo è sempre sicura e coerente, scevra da oscillazioni, eccellente sul misto medio, mentre sullo stretto è sempre necessario sostenere la traiettoria. Più che i limiti di assetto, sono i limiti strutturali che penalizzano la Big fuoristrada, assieme alla forcella poco controllata in affondata ed a coperture dalla scarsa trazione.	Godibile ed equilibratissima soprattutto sui percorsi misto stretti, si dimostra tuttavia poco pronta nelle repentine variazioni di traiettoria ed inclinazione, come dimostrano i mediocri tempi nelle prove di slalom. Ideale per i fuoristradisti poco esperti, grazie al suo equilibrio, solo per questioni dimensionali richiede un po' di mestiere per essere sfruttata al meglio. Nel corso della sua evoluzione ha tuttavia perso la caratterizzazione fuoristradistica, per «specializzarsi» maggiormente in senso stradale. Le migliorie apportate alle sospensioni hanno incrementato il rendimento fuoristrada, anche se l'impiego più adatto resta quello stradale ove si evidenzia grande precisione soprattutto in rettilineo ad elevata velocità. Sul misto si incappa talvolta in qualche oscillazione dovuta alla taratura eterogenea delle sospensioni ed alle coperture di sezione un pelo sottodimensionata, accentuata dalla facile deformabilità dei tasselli sulla spalla. Sempre poco controllata la taratura delle sospensioni fuoristrada che raggiungono facilmente il fondocorsa.
Decisamente pronto d'intervento a qualsiasi andatura, produce notevoli spazi di arresto soprattutto alle basse velocità. Sempre esuberanti i due dischi, offrono grande riserva di potenza ed una notevole resistenza agli sforzi prolungati. Il problema è una certa carenza di modulabilità nelle situazioni critiche che ha anche penalizzato gli spazi di arresto.	Molto coerente e controllato durante le decelerazioni l'impianto frenante è sempre ben sfruttabile anche se richiede un certo carico per fornire le migliori prestazioni. Modulabile e progressivo, il pur efficace disco anteriore, ben coadiuvato dalla sfruttabile unità posteriore, viene penalizzato nell'azione dal rilevante peso della macchina.	La frenata è soprattutto equilibrata e di grande modulabilità con l'unità posteriore veramente poco incline al blocaggio fuoristrada. Su strada l'impressione è però di una risposta un po' fiacca soprattuttto alle alte velocità, dove gli spazi di arresto rilevati sono mediocri, mentre in compenso è buona la resistenza agli sforzi prolungati.

SFIDA INFUOCATA

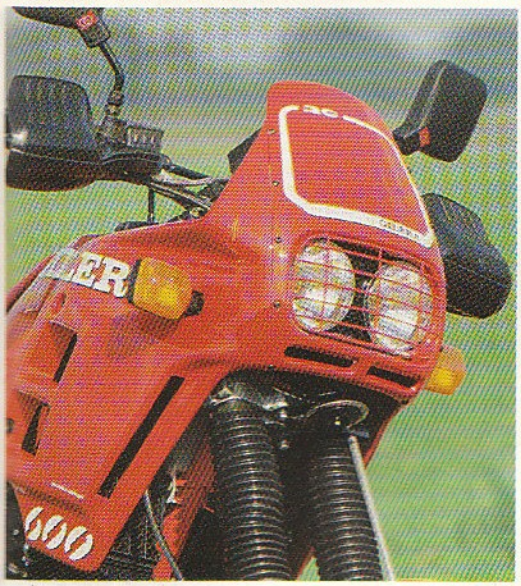
APRILIA TUAREG 600 WIND

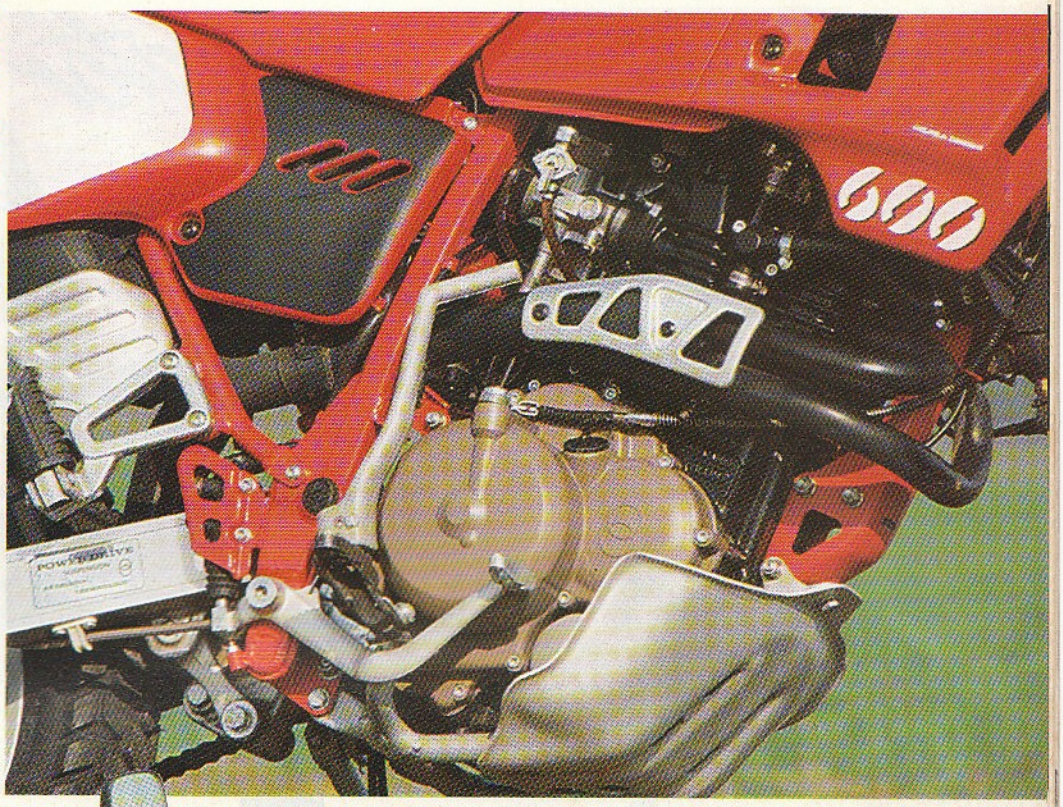




L'APRILIA TUAREG 600 WIND È UNA DELLE PIÙ RIUSCITE RAPPRESENTANTI DEL GENERE ECLETTICO, PENSATE NON PER UN USO AGONISTICO, MA PER UN'APPAGANTE AMBIVALENZA NELL'USO STRADALE E NEL FUORISTRADA

GILERA RC 600





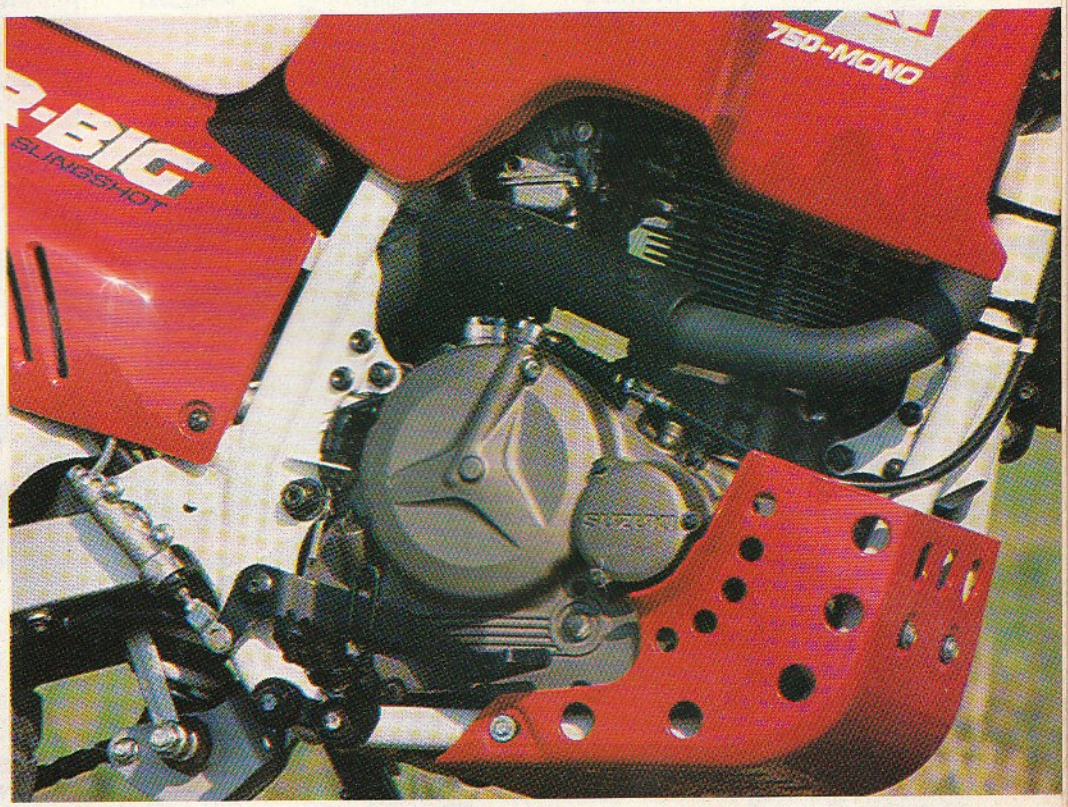
LA GILERA È PER I PIÙ SPORTIVI FRA I FUORISTRADISTI, MA NON LA SI PUÒ DEFINIRE SOLO DA RALLY: L'ESTETICA ASSAI CURATA COMPORTA INFATTI L'HANDICAP DEL PESO, AL QUALE LA GENEROSITÀ DEL MOTORE RIESCE COMUNQUE A SOPPERIRE

SFIDA INFUOCATA

HONDA DOMINATOR NX 650

UNA MOTO COSÌ RAFFINATA, COME LA HONDA DOMINATOR 650, SEMBRA IMPOSSIBILE POSSA EVIDENZIARE LE SUE DOTI MIGLIORI NEL FUORISTRADA SPINTO. È LA TIPICA «MOTO TOTALE» SECONDO L'INTERPRETAZIONE DI SCUOLA GIAPPONESE

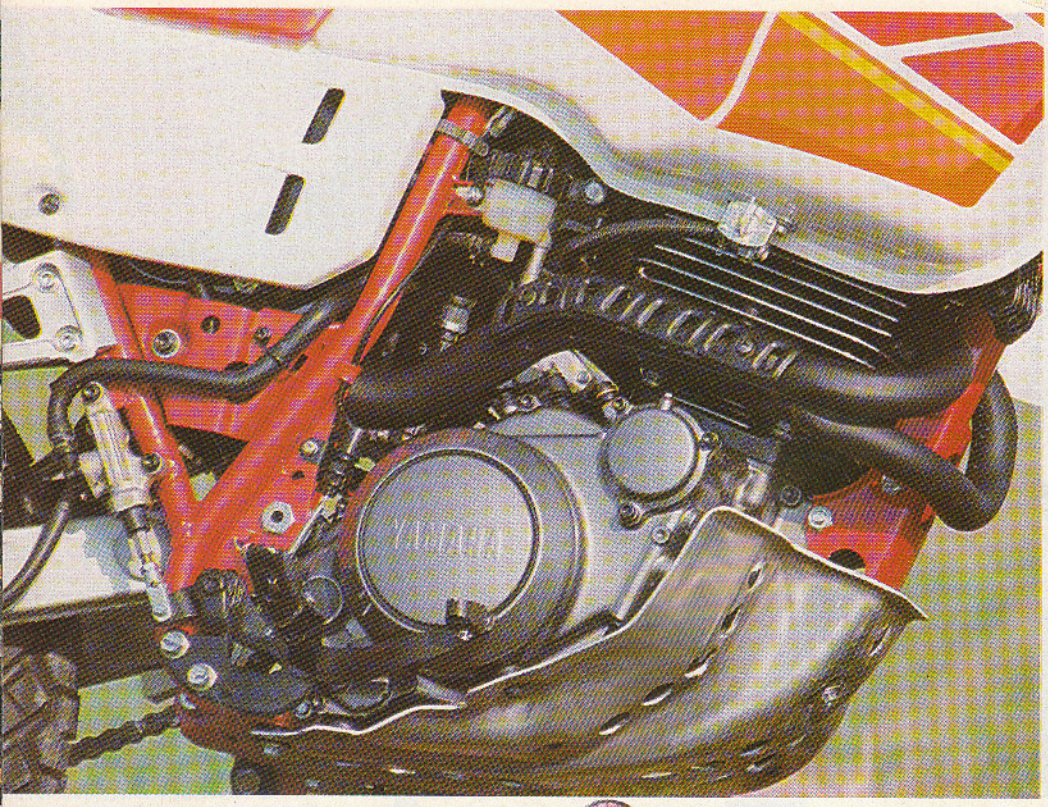
SUZUKI DR/S 750

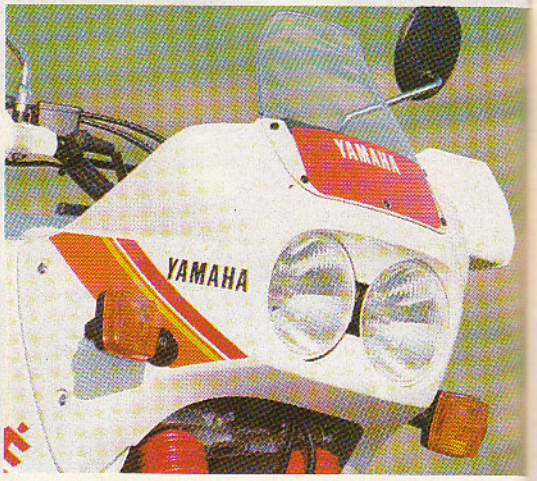


LA SUZUKI DR 750 BIG, IN VIRTÙ DEL SUO MAXI MONO E DELL'IMPOSTAZIONE DI GUIDA, NON RIESCE A NASCONDERE LA SUA MAGGIOR INCLINAZIONE PER LA STRADA ASFALTATA. L'ESTETICA È MOLTO ORIGINALE E NONOSTANTE QUESTO DECISAMENTE GRADEVOLE

SFIDA INFUOCATA

YAMAHA XTZ 600





PROGENITRICE DI TUTTE LE MODERNE ENDURO, LA YAMAHA HA NEL MODELLO XTZ TÉNÉRÉ LA MOTO CHE RAPPRESENTA LA SINTESI DELL'EVOLUZIONE COMPIUTA IN TREDICI ANNI DAL CONCETTO DI ENTROFUORISTRADA. SI TRATTA DI UNA ENDURO RICCAMENTE DOTATA, POLIVALENTE ED ALTAMENTE AFFIDABILE

LE SCHEDE TECNICHE

	APRILIA	GILERA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
Motore	quattro tempi	quattro tempi	quattro tempi	quattro tempi	quattro tempi
Cilindri	uno	uno	uno	uno	uno
Raffreddamento	aria	acqua	aria	misto aria/olio	aria
Distribuzione	monoalbero (cinghia)	bialbero (cinghia)	monoalbero (catena)	monoalbero (catena)	monoalbero (catena)
Alesaggio e corsa (mm)	94 × 81	99 × 74	100 × 82	105 × 84	95 × 84
Cilindrata (cm³)	562,1	569	644	727,36	595
Rapporto di compressione	9,4	10	8,3	9,5	8,5:1
Diagramma di distribuzione	Asp. 12°-56° Sc. 54°-14°	Asp. 9°-47° Sc. 44°-9°	Asp. 5°-40° Sc. 45°-5°	n.d.	Asp 28°-68° Sc. 60°-32°
Carburatore	Dellorto PH BR 34	2 T-K a depressione	Keihin 40 mm	1 Mikuni BST 33	Teikei Y27P/1
Lubrificazione	carter secco	carter umido	carter secco	carter umido	carter secco
Capacità serbatoio (coppa) olio (litri)	2,2	2,2	2,3	3,4	2,4
Accensione	elettronica	elettronica CDI	elettronica CDI	elettronica CDI	elettronica digitale
Candela	NGK D8 EA	Champion A4 HC	NGK DPR 8 EA-9	NGK DPR 9-EA9	NGK DPR 8-EA9
Avviamento	elettrico	elettrico/a pedale	elettrico/a pedale	elettrico	elettrico
Impianto elettrico	a 12 V generatore 190W	a 12 V generatore 180 W	a 12 V batteria 8 Ah	a 12 V batteria 14 Ah	a 12 V
Trasmissione primaria	ingranaggi	ingranaggi	ingranaggi	ingranaggi	ingranaggi
Trasmissione finale	catena	catena	catena	catena	catena
Frizione	multidisco in bagno d'olio	multidisco in bagno d'olio	multidisco in bagno d'olio	multidisco in bagno d'olio	multidisco in bagno d'olio
Rapporto 1.	2,909	2,38	2,66	2,461	2,583
Rapporto 2.	2,000	1,55	1,65	1,578	1,588
Rapporto 3.	1,400	1,14	1,25	1,200	1,200
Rapporto 4.	1,117	0,91	1,00	0,956	0,954
Rapporto 5.	0,913	0,76	0,84	0,800	0,792
Telaio	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata	monoculla sdoppiata
Sospensione anteriore	forcella teleidraulica upside down	forcella teleidraulica	forcella teleidraulica	forcella teleidraulica	forcella teleidraulica
Escursione (mm)	210	280	220	240	255
Sospensione posteriore	monoammortizzatore APS	monoammortizzatore Power drive	monoammortizzatore Pro-Link	monoammortizzatore Full Floater	monoammortizzatore Monocross
Escursione (mm)	220	260	190	220	225
Pneumatici	Dunlop	Pirelli	Bridgestone	Bridgestone	Dunlop
Anteriore	90/90-21	90/90-21	90/90-21	90/90-21	3.00-21
Posteriore	130/80-17	140/80-17	120/90-17	130/80-17	120/80-18
Freno anteriore (mm ∅)	doppio disco (250)	disco (260)	disco (256)	disco (280)	disco (267)
Freno posteriore (mm ∅)	disco (220)	disco (220)	disco (220)	disco (250)	disco (220)
Lunghezza (mm)	2165	2240	2185	2290	2210
Larghezza (mm)	860	840	890	945	835
Altezza (mm)	1230	1200	1220	1295	1340
Interasse (mm)	1475	1510	1435	1510	1460
Altezza sella (mm)	910	920	865	876	890
Luce a terra (mm)	300	280	245	235	255
Peso a secco (kg)	148	141	152	160	165
Capacità serbatoio riserva (litri)	18,4/5	13/3	13/2,5	29	23/3,1
Prezzo (lire)	7.750.000*	7.985.000*	8.049.000*	8.197.200**	8.240.000**

* chiavi in mano, ** franco concessionario IVA compresa

LA TECNICA

COMPARATIVA ■ SCELTE DIFFERENTI PER I MOTORI, CICLISTICHE ASSAI SOMIGLIANTI

BENCHÈ le unità motrici di queste motociclette siano tutte monocilindriche, le soluzioni tecniche impiegate dai costruttori variano in misura anche assai sensibile, specialmente a livello di distribuzione, manovellismo e sistemi di raffreddamento e di equilibratura. I due propulsori europei sembrano effettivamente staccarsi dai tre monoalbero giapponesi (piuttosto simili tutto sommato tra di loro) sotto molti aspetti e mostrano abbastanza chiaramente di appartenere ad un'altra "scuola" progettativa.

TESTATE - Le valvole sono sempre quattro (due di aspirazione e due di scarico), inclinate tra di loro in misura piuttosto contenuta, cosa resa necessaria, visti i rilevanti alesaggi impiegati, anche per ottenere una camera di combustione piuttosto compatta. Per comandarle, nel motore del DR Big l'unico albero a camme in testa aziona due bilancieri a tre bracci, fulcrati direttamente nel coperchio della testata e dotati di pattino cromato e di registri filettati per la regolazione del gioco.

Lievemente diversa è la soluzione prescelta dalla Yamaha, con quattro bilancieri a due bracci (uno per ogni valvola quindi) mentre addirittura in un caso a sè rientra quella adottata dalla Honda per la sua Dominator, ove le quattro valvole sono disposte radialmente (la camera di combustione è perciò emisferica). L'albero a camme in questo caso aziona ogni valvola per mezzo di un bilanciere a due bracci che agisce su di un bilanciere "intermedio" a dito; questo schema si rende necessario per mantenere la corretta geometria di comando, con l'organo a diretto contatto con la valvola che oscilla sul medesimo piano sul quale giace l'asse dello stelo della valvola stessa.

Anche il Rotax dell'Aprilia ha la distribuzione monoalbero, ma i due bilancieri a tre bracci (che sono fulcrati direttamente nella testata e non nel coperchio) contattano gli eccentrici tramite rulli, e non vi sono quindi pattini cromati. Completamente diversa è poi la distribuzione della Gilera, che di alberi a camme in testa ne ha due (gli eccentrici azionano le valvole agendo su dei corti bilancieri a dito dotati di registri filettati).

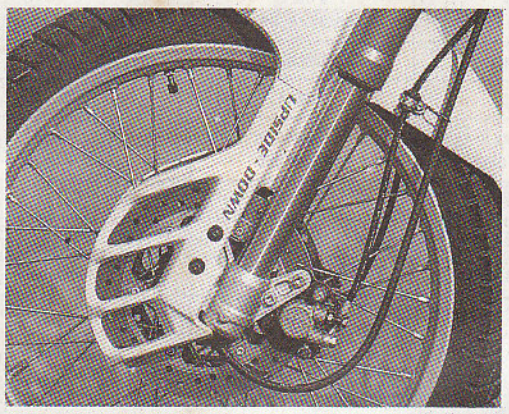
Mentre i tre propulsori nipponici per il comando degli alberi a camme impiegano una catena, sia il Rotax che il Gilera fanno ricorso ad una cinghia dentata, collocata sulla sinistra. Da rilevare qui che la catena della Suzuki non prende il moto direttamente dall'estremità dell'albero a gomito ma dall'albero di equilibratura posteriore.

CANNE - Una differenza importante tra i propulsori asiatici e quelli europei la troviamo a livello di gruppo pistone-cilindro. Mentre infatti la Rotax e la Gilera fanno ricorso a una canna integrale con riporto superficiale al nichel-carburo di silicio ed hanno il pistone fucinato, i tre costruttori giapponesi impiegano un cilindro con canna riportata in ghisa, internamente alla quale lavora un pistone, assai "sfiancato", ottenuto per fusione in conchiglia.

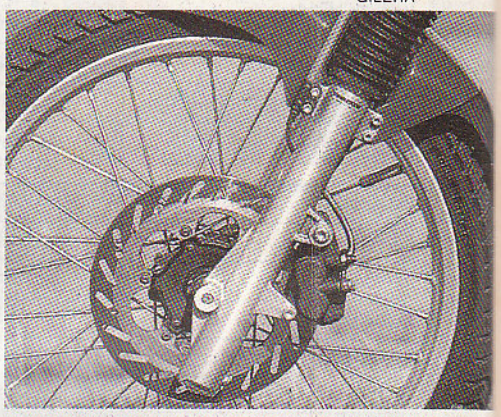
Per quanto riguarda l'imbiellaggio, l'albero è di tipo composito (e lavora quindi interamente su cuscinetti a rotolamento) in tutti i propulsori con l'unica notevolissima eccezione del Gilera che ha l'albero a gomito monolitico con biella munita di testa scomponibile e lavora su cuscinetti a strisciamento (i due di banco sono costituiti da grosse bronzine anulari mentre quello di biella è costituito da due semicuscinetti a guscio sottile).

CONTRALBERI - Sensibili diversità si riscontrano anche a livello del sistema di equilibratura. Solo il grosso Suzuki fa ricorso a due alberi ausiliari di bilanciamento, che vengono azionati da una cate-

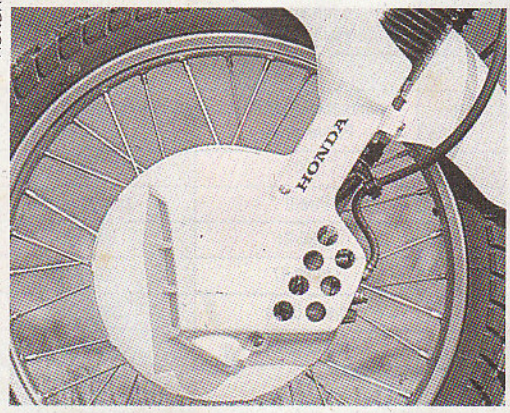
APRILIA

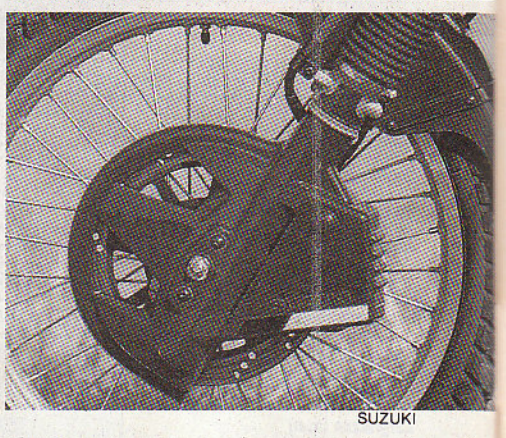


GILERA



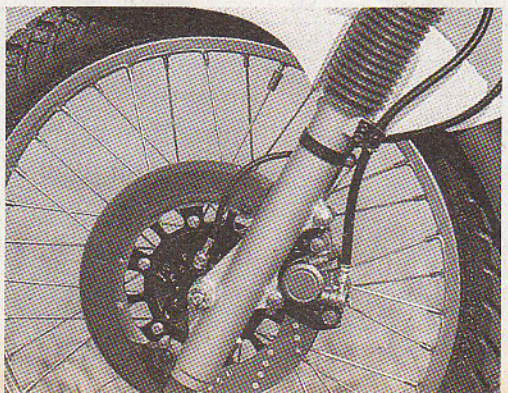
HONDA





SUZUKI

YAMAHA



■ QUI A FIANCO, DALL'ALTO IN BASSO, IL FRENO DELL'APRILIA TUAREG WIND, UNICO CON IMPIANTO A DUE DISCHI, QUELLO DELLA HONDA NX DOMINATOR, COMPLETAMENTE RACCHIUSO, E QUELLO DELLA YAMAHA XT 600 Z, PROTETTO SOLO NELLA ZONA ANTERIORE. QUI SOPRA, IN ALTO IL BEL FRENO DELLA GILERA RC 600 CON PINZA BREMBO A DOPPIO PISTONCINO E IL MONODISCO ANCH'ESSO SUPERPROTETTO, DELLA SUZUKI DR 750 ■

na posta sul lato sinistro. In tutti gli altri propulsori l'albero ausiliario è uno solo e, a seconda dei casi, può essere collocato nella parte anteriore del basamento (Rotax, Honda) oppure subito dietro il piano d'appoggio del cilindro (Gilera, Yamaha); per il comando si ricorre sempre a degli ingranaggi. Il raffreddamento è ad aria nei mono Yamaha, Honda e Rotax mentre nel DR Big si fa ricorso al noto sistema "misto" aria-olio impiegato con eccellenti risultati anche su molti policilindrici Suzuki. Nel bialbero di Arcore infine si impiega il raffreddamento ad acqua, con pompa centrifuga azionata direttamente dalla cinghia dentata di distribuzione.

La lubrificazione è a carter secco, con serbatoio dell'olio ricavato direttamente nel telaio, nei propulsori Rotax, Yamaha e Honda e a carter umido negli altri due.

Da segnalare in questo "reparto" l'adozione da parte della Gilera di una pompa del'olio a ingranaggio interno e l'impiego nel Rotax di un convogliatore discoidale in lamiera (fissato a un volantino dell'albero motore) che provvede a far pervenire al cuscinetto di biella l'olio che fuoriesce lateralmente al cuscinetto di banco destro.

CICLISTICA - Al contrario di quanto visto per i motori, le ciclistiche delle moto prese in esame nella nostra comparativa sono piuttosto simili tra di loro e alcune delle scelte tecniche effettuate dai progettisti si possono davvero considerare ormai standardizzate.

I telai sono tutti in tubi di acciaio (a sezione tonda o quadra a seconda dei casi) realizzati con una architettura a culla sdoppiata, che si chiude al disotto del motore (ma nell'Aprilia e nella Gilera la parte inferiore della culla è amovibile). La struttura viene completata da una doppia triangolatura posteriore internamente alla quale vengono alloggiati svariati organi «accessori» come la scatola del filtro dell'aria e la batteria.

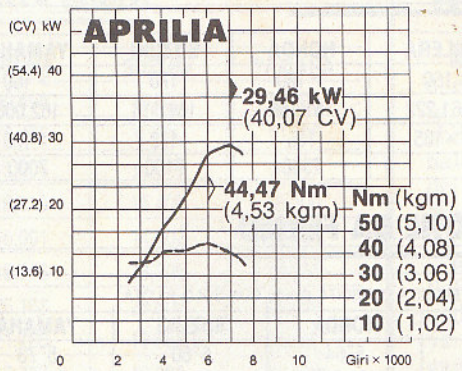
La sospensione anteriore è sempre a forcella telescopica con canne di rilevante diametro; spicca in questo «reparto» la upside-dow dell'Aprilia.

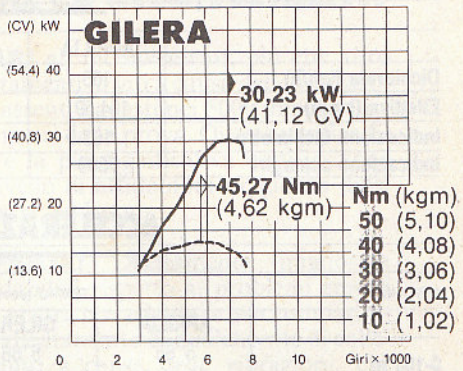
Per la sospensione posteriore tutti i costruttori fanno ricorso a un forcellone oscillante (quello della Gilera è in alluminio) con unico gruppo molleggiante-ammortizzante disposto centralmente e collegato ad esso mediante un sistema di leveraggi realizzato secondo differenti schemi e comunque in grado di assicurare una progressività di intervento variabile alla sospensione.

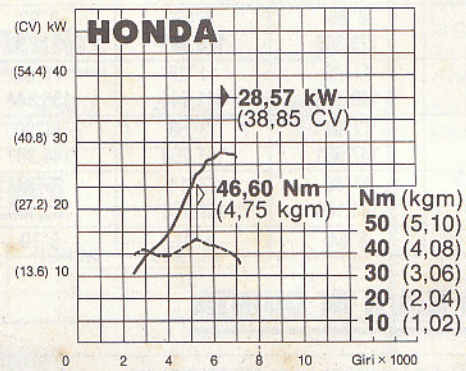
Tutte le moto sono dotate di freni a disco (spicca anche qui l'Aprilia con i suoi due dischi anteriori) sia davanti che dietro. L'interasse va dai 1435 mm della Honda 650 Dominator ai 1510 mm di Suzuki e Gilera.

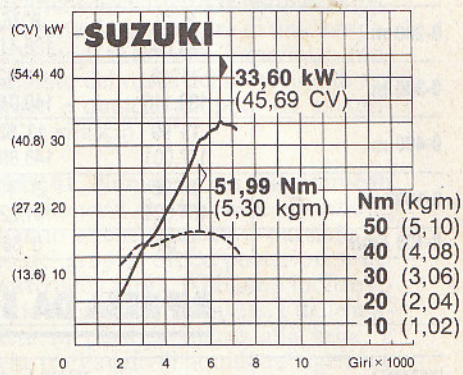
Massimo Clarke

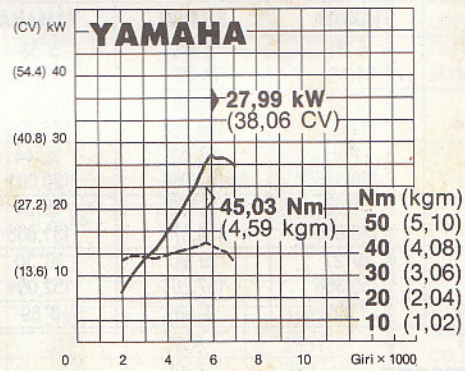
I NOSTRI RILEVAMENTI











Tutte le PROVE AL BANCO sono realizzate presso la **BORGHI & SAVERI** di Pieve di Cento, produttrice di banchi prova per ogni tipo di motore.

CONDIZIONI METEOROLOGICHE
Pressione atmosferica: 101,9 kPa - Temperatura: 20°C - Umidità relativa: 49% - Velocità del vento: 1,9 m/s - Densità del carburante: 730 g/l - Temperatura del carburante: 19°C.

LA RISPOSTA AL BANCO

	APRILIA	GILERA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
Rapp. motore/banco	2,80	2,78	2,69	2,27	2,76
Braccio (mm)	716	716	716	716	716
Temperatura (°C)	16	15	19	18	18
Pressione (kPa)	102	102,3	102	102	102
Umidità relativa (%)	51	63	32	54	52
Fattore di correzione	0,996	0,990	1,011	1,000	1,000
Potenza massima alla ruota kW (CV)/giri	29,46 (40,07) 7000	30,23 (41,12) 7000	28,57 (38,85) 6400	33,60 (45,69) 6500	27,99 (38,06) 6000
Coppia massima alla ruota Nm (kgm/giri)	44,47 (4,53) 6000	45,27 (4,62) 5750	46,60 (4,75) 5250	51,99 (5,30) 5500	45,03 (4,59) 5700

I DATI DICHIARATI DALLA CASA

	APRILIA	GILERA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
Potenza massima all'albero (CV/giri)	46 7000	48 —	46 6000	52 6600	46 6500
Coppia massima all'albero (kgm/giri)	5 6000	— —	5,8 5000	5,9 5500	5,2 5500

I NOSTRI RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA

	APRILIA	GILERA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
Dichiarata (km/h)	165	160	>160	170	>160
Effettiva (km/h)	164,591	161,222	161,166	168,116	162,006
Indicazione tachimetro	165	>165	165	172	>170
Indicazione contagiri	7500	—	7300	7100	7000

ACCELERAZIONE DA FERMO

DISTANZA	TEMPO (sec)/VELOCITÀ DI USCITA (km/h) CON SOLO PILOTA				
	APRILIA	GILERA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
0-100 m	5"65 101,466	5"66 102,886	5"64 101,000	5"60 105,611	5"73 99,501
0-200 m	8"79 124,006	8"76 126,414	8"80 123,306	8"62 128,841	8"92 121,750
0-300 m	11"49 139,116	11"42 140,044	11"49 140,102	11"23 141,544	11"64 136,344
0-400 m	13"99 147,001	13"87 148,896	13"97 147,961	13"68 151,208	14"20 144,369
0-1000 m	27"78 164,521	27"80 161,222	27"86 161,166	27"14 167,166	28"24 161,100
0-100 km/h	5"54	5"38	5"54	5"01	5"79

RIPRESA DA 50 KM/H IN QUINTA

DISTANZA	TEMPO (sec)/VELOCITÀ DI USCITA (km/h) CON SOLO PILOTA				
	APRILIA	GILERA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
0-100 m	5"37 81,190	5"28 80,316	5"31 81,161	5"65 76,001	5"56 76,700
0-200 m	8"91 108,966	8"91 112,891	8"87 111,006	9"39 104,566	9"33 105,006
0-300 m	11"97 122,122	11"89 126,416	11"91 123,366	12"51 122,065	12"44 120,001
0-400 m	14"76 134,861	14"62 136,224	14"68 133,815	15"26 134,371	15"24 131,806
0-1000 m	29"38 156,461	29"08 157,818	29"21 155,366	29"90 157,201	30"30 152,004
50-100 km/h	7"90	7"83	7"85	8"60	8"89

FRENATA

VELOCITÀ IN KM/H	SPAZIO D'ARRESTO IN METRI				
	APRILIA	GILERA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
40	6,92	7,00	6,80	7,19	7,25
60	13,90	14,04	13,84	14,09	14,44
80	26,81	27,19	27,06	27,44	28,00
100	39,91	40,51	40,37	41,66	42,41
120	55,41	57,00	56,73	57,06	58,30
140	72,35	75,66	74,85	76,76	79,33
160	—	—	—	—	—

PESO EFFETTIVO

	APRILIA	GILERA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
In ordine di marcia (kg)	170,300	161,100	170,100	198,100	177,300
Peso dichiarato (kg)	148	—	152	160	165

MANEGGEVOLEZZA

	CON BIRILLI A 6 m		CON BIRILLI A 12 m	
	TEMPO	MEDIA (km/h)	TEMPO	MEDIA (km/h)
APRILIA	6"44	33,540	6"35	68,031
GILERA	6"14	35,179	6"18	69,903
HONDA	6"50	33,231	6"95	62,158
SUZUKI	6"60	32,272	6"82	63,343
YAMAHA	6"80	31,765	6"90	62,609

DIAMETRO DI STERZATA

	A DESTRA (m)	A SINISTRA (m)
APRILIA	5,21	5,26
GILERA	5,60	5,38
HONDA	4,44	4,50
SUZUKI	4,99	4,95
YAMAHA	4,70	4,69

VIBRAZIONI (in m/s²)

a 130 km/h	PEDANE	MANUBRIO	SERBATOIO
APRILIA	87,5	37,5	45
GILERA	125	55	42,5
HONDA	75	72,5	42,5
SUZUKI	125	35	47,5
YAMAHA	85	57,5	35

RUMOROSITÀ

	SCARICO A 3 m (db/A)	MECCANICA A 50 cm (db/A)	A 7 m IN ACCELERAZIONE DA 2/3 (db/A)
APRILIA	82,5	80	87,5
GILERA	84	80	90
HONDA	86,5	79,5	87
SUZUKI	84	82	90
YAMAHA	82,5	80	87,5

LIVELLO SONORO CLACSON

	A 3 METRI (db/A)	A 20 METRI (db/A)
APRILIA	106,5	89
GILERA	97,5	81,5
HONDA	101,5	86,5
SUZUKI	100	83
YAMAHA	97	80

CONSUMO CARBURANTE (km/l)

	APRILIA	GILERA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
Al limite (strada)	10,200	10,761	10,696	10,005	10,403
Al limite (fuoristrada)	9,761	9,900	10,045	9,494	10,105
Montagna	13,881	14,661	15,206	14,310	14,517
Autostrada	15,854	16,846	16,015	15,406	16,200
Città	15,551	16,165	16,091	14,902	16,044
Extraurbano	19,000	21,450	19,746	18,206	19,281
Economy run	24,846	27,336	25,163	23,606	28,336
A 90 km/h	20,006	26,336	21,766	19,561	23,502
A 120 km/h	17,445	19,111	17,777	16,880	18,090

CONSUMO LUBRIFICANTE

	APRILIA	GILERA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
cm^3 x 1000 km	245	135	220	230	205

USURA COPERTURE

	APRILIA	GILERA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
ANTERIORE (mm x 1000 km)	0,8	0,8	1,0	0,6	0,8
POSTERIORE (mm x 1000 km)	2,1	2,6	2,8	1,8	2,5

SCARTI STRUMENTI

VELOCITÀ (km/h)	APRILIA	GILERA	HONDA	SUZUKI	YAMAHA
40	40,004	40,906	39,002	34,691	38,262
60	60,000	59,809	57,554	54,095	56,541
80	79,966	78,346	75,043	73,606	74,273
100	100,951	97,665	94,331	93,802	94,116
120	121,111	116,900	115,302	114,761	114,091
140	140,344	136,516	135,003	134,941	133,781
160	160,009	156,203	155,881	155,722	152,913
180	—	—	—	—	—
200	—	—	—	—	—
REGIME INDICATO (giri/')					
2000	1953	—	2066	1914	1967
3000	2902	—	3121	2806	2934
4000	3880	—	4132	3923	3892
5000	4856	—	5202	4965	4827
6000	5809	—	6292	5997	5777
7000	6800	—	7308	7029	6747
8000	7788	—	8369	—	—
9000	—	—	—	—	—
10000	—	—	—	—	—

SPAZIATURA DEI RAPPORTI AL CAMBIO

DISTANZA	VELOCITÀ AL TACHIMETRO* (km/h)/REGIME MOTORE DOPO IL CAMBIO MARCIA (giri/')				
MARCIA	APRILIA TIRANDO A 7500	GILERA TIRANDO AL MAX	HONDA TIRANDO A 7250	SUZUKI TIRANDO A 7500	YAMAHA TIRANDO A 7000
1.	52/5800	52/—	54/5100	69/5700	53/5500
2.	75/5900	84/—	85/5600	100/6000	85/6000
3.	109/6300	120/—	111/5800	128/6100	111/6000
4.	135/7500	152/—	138/6000	157/6300	139/6000
5.	165/(a 7500)	> 165/—	165/(a 7300)	172 (a 7100)	> 170/(a 7000)

NOIE ED INCONVENIENTI

RARI gli inconvenienti, più che altro allentamenti di viti a causa delle vibrazioni, e assenti i guasti nei 5000 impegnativi chilometri della prova. Questa verifica finale è la più significativa certificazione del livello di affidabilità raggiunto dalle moderne enduro.

APRILIA: Decisamente migliorata l'affidabilità rispetto ai problemi emersi nella nostra precedente prova comparativa: l'allentamento di qualche vite di collegamento a causa delle vibrazioni, che hanno anche accentuato le risonanze della carozzeria, la bruciatura di una lampada dello stop, il talvolta imperfetto funzionamento del realis del motorino di avviamento e qualche scoppio da smagrimento in rilascio.

GILERA: Numerosi gli allentamenti della bulloneria dovuti alle vibrazioni, che hanno anche causato il parziale distacco del gruppo ottico posteriore e del supporto della targa. Abbiamo inoltre rilevato la fragilità dei parasassi e delle manigliette in plastica dietro alla sella, e qualche trafilaggio di liquido refrigerante dalla guarnizione testa/cilindro, oltre al continuo funzionamento della ventola di raffreddamento spingendo a fondo fuoristrada.

HONDA: Assolutamente ineccepibile sul fronte dell'affidabilità, visto che — in più di 5000 km — abbiamo notato solo alcune banalità come la rottura del cavo del contachilometri, l'allentamento della paratia antiscottature disposta sul doppio collettore di scarico, nonché qualche incertezza di carburazione manifestatasi dopo prove stressanti fuoristrada nell'arco di erogazione cmpreso fra 3000 e 4000 giri.

SUZUKI: Notevole la raffrattarietà a noie e inconvenienti della "mono più grossa del mondo", effettivamente insensibile agli stress. Abbiamo infatti rilevato solo fastidiosi scoppi da smagrimento in rilascio, la perdita di una vite di fissaggio della palpebra dl parabrezza, e la vulnerabilità del voluminoso serbatoio in seguito alla più innocua delle scivolate fuoristrada, il che — è però doveroso dirlo comporta un notevole sforzo economico.

YAMAHA: Gli unici incovenienti hanno riguardato l'allentamento del dado di fissaggio della confluenza fra terminale e collettore di scarico, la perdita di lubifricante dal paraolio di uscita del secondario del cambio, oltre ad una certa cagionevolezza di carburazione alle alte quote. Abbiamo inoltre verificato il progressivo ingiallimento delle plastiche, e l'instabilità degli specchietti retrovisori.