



**PROVA TOTALE**

BMW GS 100 PARIS DAKAR  
CAGIVA ELEFANT 750 N  
HONDA XLV 600 TRANSALP  
HONDA XRV 650 AFRICA TWIN  
MORINI COGUARO 50I  
YAMAHA XTZ 750 SUPERTÈNERÈ

*CLAUDIO BRAGLIA*

# BATTLE



# OF THE TWINS

**«APPROSSIMATIVE** e kitch, inani e faziose, illogiche se non addirittura banali» ... chiosano acidi i loro detrattori, generalmente fuoristradisti puri...

*«Affascinanti e creative, competenti e geniali: brillanti intuizioni che portano il fenomeno motociclistico ad inverarsi nella sua forma più eclettica ed avanzata» ... replicano vivacemente i loro sostenitori, soprattutto quelli portati più alla sociologia*

che alla pratica enduro. È raro che pareri tanto contrastanti vengano espressi a proposito dello stesso argomento, ma in questo caso entrambe le posizioni sono comprensibili e giustificabili. Il bersaglio è infatti quello che da più parti viene definito come il fenomeno motociclistico più caratteristico degli anni '80: la proliferazione delle cosiddette «moto totali», le enduro stradalizzate, le moto ogni-tempo ed ogni-

impiego che — perlomeno sulla carta — promettono di tutto, dall'avventura a buon mercato al disinvolto diporto cittadino, dal confortevole turismo a largo raggio, all'ebbrezza di prestazioni estremamente brillanti.

Nate, sulla scia del successo delle epiche competizioni in terra d'Africa, come «Paris-Dakar replica», monumentali, altissi-

SEGUE A PAG. 76



# BATTLE OF THE TWINS

me sulle sospensioni e con ingombranti serbatoi cisterna (che nel tragitto casabar pare abbiano messo in crisi più di un avventuriero domenicale tutto azzimato in un puntale abbigliamento casual-macho decorato con le «griffe» d'ordinanza...), si sono via via affinate e con l'ausilio di meccaniche sempre più esclusive e performanti, di look alla moda, nonché di ciclistiche all'altezza della situazione, si sono sempre più avvicinate alla originaria filosofia informatrice dei «veicoli per la pratica di un motociclismo veramente a 360°» che le aveva generate. Certo non sono il massimo per il fuoristrada (talvolta sono addirittura sconsigliabili se non si possiede adeguato fisico ed esperienza), ma rappresentano l'ideale evoluzione in chiave moderna delle scrambler di buona memoria, soprattutto delle inglesi BSA, Triumph e Norton, che dalla base delle loro macchine stradali erano solite estrapolare versioni moderatamente fuoristradistiche con scarichi alti gemellati, sospensioni irrobustite ad escursione leggermente aumentata, e con pneumatici lievemente tassellati.

Si tratta in buona sostanza di vere e proprie stradali da gran turismo, che del fuoristrada vantano praticamente solo l'attraente look. Ora la scelta è vastissima: ogni Casa motociclistica che possa definirsi tale, ha infatti in catalogo, in versione mono o bicilindrica, la sua brava «moto totale» o comunque una maxi enduro superequipaggiata, destinata a macinare poco sterrato, ma comunque orientata verso un impiego veramente eclettico.

Per questa nostra comparativa abbiamo scelto solo le proposte bicilindriche, le super-enduro raffinate, strapotenti e piuttosto costose, mettendole a confronto in una prova senza esclusione di colpi. Vediamole una per una.

La BMW GS 100 in versione Paris-Dakar, onorando la sua denominazione, è quella maggiormente fedele alla prima generazione di repliche delle macchine da deserto.

Dotata di un enorme serbatoio cisterna da ben 35 litri, e di una serie di surdimensionati accessori ed appendici protettive da bulldozer, è un «pezzo» molto impressionante, dalla peculiare personalità ciclistica e meccanica, proposto, come al solito in Casa BMW, ad un prezzo decisamente elitario: oltre 15.000.000 di lire.

Si tratta in pratica della nota GS 100 (motorizzata col celebrato bicilindrico boxer ad aste e bilancieri da un litro), dotata di un kit di accessori, acquistabile separatamente anche dagli utenti delle GS 80 alla modica cifra di 2.285.000 lire più IVA.

Se consideriamo anche la prima versione da 650 cm<sup>3</sup>, la Cagiva Elefant è ormai giunta alla quarta generazione e si distin-

gue per l'esclusiva personalità ed esuberanza del suo propulsore Ducati bicilindrico a «elle» desmodromico. Dotata di una ciclistica molto solida anche se afflitta da un peso rilevante, nel suo modello più recente la Elefant è bene accessoriata e proposta al prezzo competitivo di 9,4 milioni di lire.

Anche se alla nostra prova partecipa già la sorella maggiore Africa Twin, abbiamo comunque voluto inserire la collaudata XLV 600 Transalp, antesignana delle moderne moto totali: la prima che ha applicato il concetto di carrozzeria integrale ad una base ciclistica e meccanica da enduro.

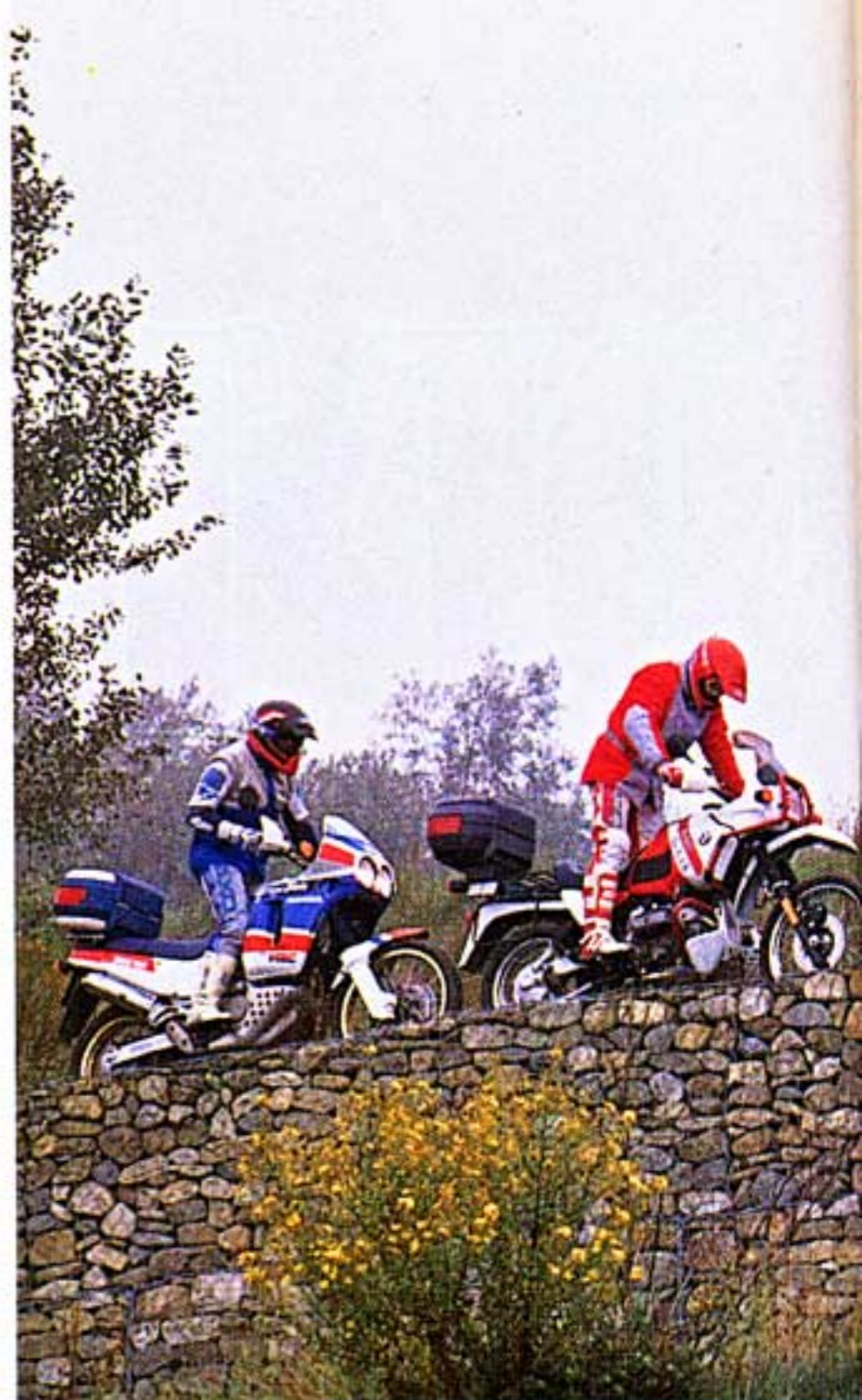
Proposta all'interessante prezzo di 9,2 milioni di lire f.c., in questa sua recente versione, sempre motorizzata col collaudato bicilindrico a V raffreddato a liquido a tre valvole, ha goduto di numerosi interventi estetici e funzionali, fra i quali la ritaratura delle sospensioni, il miglioramento della protezione aerodinamica, ed una nuova strumentazione.

La sorella maggiore Africa Twin, replica abbastanza fedele della NXR 750 plurivittoriosa alla Dakar, è una macchina molto equilibrata, qualificata e qualificante.

Mossa da un bicilindrico a V stretto da 650 cm<sup>3</sup>, è stata realizzata sulla base delle esperienze in terra d'Africa: il risultato è un prodotto veramente equilibrato ed eclettico, dal look evocativo quanto inconfondibile. Un mito proposto a 10,5 milioni di lire f.c.

La bicilindrica enduro più economica sul mercato è la Morini Coguaro, che con un prezzo inferiore a quello di una moderna enduro monocilindrica, permette di godere dei servizi di un generoso — anche se non modernissimo — motore dalle prestazioni brillanti e soprattutto dai ridottissimi costi di gestione. Certo compromessi ciclistici e nelle finiture non mancano, ma cosa pretendete da una mezzo litro da fuoristrada venduta a 7 milioni di lire?

La proposta più recente e lussuosa, odiata ed osannata, è la Superténéré, che ad un prezzo pressoché analogo alla Honda Africa Twin, permette di accedere alla meccanica più raffinata che mai sia stata accoppiata ad una enduro di serie, erogante prestazioni da capogiro. Bicilindrica parallela raffreddata a liquido, con 10 valvole ed una velocità di punta prossima ai 200 km/h effettivi, rappresenta il top prestazionale della categoria e non teme neppure di misurarsi con bicilindriche sportive stradali addirittura in pista: come abbiamo già avuto modo di scrivere si tratta infatti della prima enduro qualificata anche per dignitose puntate in circuito.



c.b.

## BATTLE OF THE TWINS

## BMW GS 100 PARIS DAKAR

**LINEA** - Il campionario di proposte stilistiche è quanto mai vasto e vivace, ed a dispetto della marea di proposte, ognuna delle nostre endurone riesce a dire qualcosa di originale sul piano del design. Forse fin troppo originale la BMW, imponente, massiccia, granitica, con linee spigolose che sembrano tagliate con l'accetta, risulta sovraccaricata da una accessoristica che sembra fare di tutto per renderla ancor più sgraziata e pesante. Imponente soprattutto nella parte anteriore, è continuata da un voluminoso serbatoio che sovrasta l'ingombrante propulsore boxer, e che per questo accentua il poco felice contrasto col retrotreno basso e acquattato.

Anche se in quest'ultima versione è stata rinfrescata nella livrea, la Cagiva Elefant accusa ormai la sua età. È la cosiddetta moto «tutta d'un pezzo» con componenti della carrozzeria strettamente congiunte a meccanica e ciclistica, con forme complessive scoordinate e poco fluide, ma indubbiamente molto maschie, e traspiranti grande solidità. Il penetrante cupolino è dotato di un curioso spoiler un po' barocco, mentre la piastra inferiore paracaratter risulta male amalgamata al resto.

Anche la nuova Honda Transalp gode di una più elegante veste cromatica, che la rende più appariscente rispetto alle precedenti livree, decisamente smortine. La linea della prima grande moto totale dell'era moderna, resta un bell'esempio di design endurostradistico, perché nell'ambito di uno stile armonico e sinuoso sa conciliare le esigenze funzionali della pratica turistica, con un assetto e struttura ciclistica indiscutibilmente fuoristradistici. La cosa più riuscita resta sempre la carenatura e la sua splendida integrazione col sagomatissimo serbatoio, con lo sfuggente cupolino e col paracaratter.

La Honda Africa Twin, per quanto surdimensionata, sa essere ancora filante grazie alle sue linee taglienti, soprattutto del cupolino sfaccettato e del serbatoio, integrati senza soluzione di continuità. La zona meno felice è quella del codone, troppo lungo, schiacciato e sparato verso l'alto. Vivace ed originale la Morini Canguaro nella sua aggressiva veste monocromatica rosso corsa, dotata di uno splendido avantreno, dominato da un riuscito cupolino (analogo a quello della Cagiva Elefant, spoiler escluso), ma penalizzato da un serbatoio di disegno superato e da una «zona bassa» un po' trascurata.

Impressionante la Yamaha Superténére, che cattura l'attenzione con le sue forme surdimensionate ma ancora armoniche ed equilibrate, con componenti massicce, che rappresentano un equilibrato processo di integrazione con elementi ad-

SEGUE A PAG. 80

■ DA VERA TEUTONICA LA GS 100 PARIS-DAKAR È MASSICCIA, HA LINEE PESANTI, QUASI SGRAZIATE, PROPRIO COME PIACE AI SUOI INNUMEREVOLI ESTIMATORI. PURTROPPO PERÒ, IL PREZZO, FISSATO IN CIRCA 15 MILIONI, È ELEVATO RISPETTO AL GRADO DI CURA COSTRUTTIVA, SPECIE SE RAPPORATO A QUANTO OFFERTO DALLE CONCORRENTI, CHE NEL PEGGIORE DEI CASI COSTANO QUATTRO MILIONI DI MENO ■



## CAGIVA ELEFANT 750 N

■ PUR NELLA SUA ULTIMA VERSIONE, LA ELEFANT DENUNCIA CHIARAMENTE IL PESO DEGLI ANNI, CON I VARI ELEMENTI DELLA CARROZZERIA NON PERFETTAMENTE COORDINATI; IN OGNI CASO SI PUÒ FAR CONTO SUL PODEROSO APPORTO DEL MOTORE, E SULLA SOLIDA CICLISTICA. PER SFRUTTARLA A FONDO VIENE PERÒ RICHIESTA UNA NOTEVOLE PERIZIA, OLTRE CHE UN FISICO NON CERTO DA FANTINO ■



## BATTLE OF THE TWINS

## MORINI COGUARO 501

vello e soprattutto funzionali, ed anche quelli a pedale, seppure rispettosi dell'indirizzo fuoristradistico del mezzo, risultano ben realizzati e supportati da una pregevole grossa piastra in lega leggera. Ben fatti anche i comandi al manubrio di Yamaha e Transalp: la prima ha però una disposizione dei comandi elettrici poco funzionale ed una conformazione e dislocazione dei comandi a pedale poco conveniente (la leva del freno è troppo alta e quella del cambio non lascia adeguato spazio in scalata), mentre la seconda ha delle povere piastre di supporto delle pedane in semplice lamiera stampata. La più spartana resta comunque la BMW, che pur costando una cifra decisamente più elevata delle rivali, ha comandi di realizzazione grossolana e dal look demodé; soprattutto i blocchetti elettrici, appartenenti alla vecchia produzione enduro BMW.

Rustiche nella realizzazione dei comandi al manubrio e povere soprattutto in quelli a pedale sono anche Morini e Cagiva, anche se quest'ultima vanta la chicca delle manopole riscaldate elettricamente tramite un comodo interruttore, che però presentano due controindicazioni: l'eccessivo volume dell'impugnatura, e la scarsa operazionalità della leva frizione, poiché nella sua escursione interferisce col blocco di supporto del sistema di riscaldamento della manopola sinistra.

**STRUMENTAZIONE** - Il cruscotto più soddisfacente sia sul piano del design che della realizzazione, è quello — ridisegnato — della Transalp, che in una bella plancia a sviluppo trapezoidale, oltre al tachimetro ed al contagiri reca il termometro del liquido refrigerante più quattro spie luminose. Analogo per dotazione, anche se di aspetto più professionale e specializzato in senso sportivo è quello della «sorella» Africa Twin, con tre strumenti decentrati. Anche BMW e Yamaha vantano una completa dotazione: quella della Yamaha, analoga all'Africa Twin, è ospitata in un cruscotto di estrazione automobilistica, mentre quella della BMW, che al posto del termometro del liquido refrigerante ha un orologio al quarzo, sul piano dell'effetto estetico lascia parecchio a desiderare. Decisamente poveri i cruscotti delle due enduro nostrane, col solo tachimetro e contagiri di analoga fattura ma di differente grafica, più una nutrita serie di spie luminose. In fatto di precisione spicca la strumentazione della Cagiva, seguita dalla Morini e dalla nuova Transalp. □

Hanno collaborato:

Franco Bottazzi, Silvano David, Claudio Ferri, Carlo Iotti, Franco Rossi, Giordano Selobranco, Fausto Severi, Fabrizio Spelti, Paolo Tassi, Giacinto Ungheresi, Franco Veronesi.

■ È LA PICCOLA DEL GRUPPO, QUINDI SVANTAGGIATA SUL PIANO PURAMENTE PRESTAZIONALE, MA È ANCHE LA PIÙ PARCA NEI CONSUMI, E QUESTO NON È UN VANTAGGIO DA POCO PER UNA MOTO VOTATA ESSENZIALMENTE AL TURISMO. COMODA LA SISTEMAZIONE DEL PILOTA, NON ALTRETTANTO QUELLA DEL PASSEGGERO, CHE DEVE FARE I CONTI CON UN PORTAPACCHI «INVADENTE» ■



## YAMAHA XTZ 750 SUPERTÉNÉRÉ

■ LA «TENERONA» È LA PIÙ IMPONENTE E LA PIÙ STRADALE DELLE SEI, CON UNA CARENATURA CHE RICORDA MOLTO DA VICINO UNA SUPERSPORTIVA E LASCIA GIUSTAMENTE IN EVIDENZA IL GRINTOSO BICILINDRICO PARALLELO CON L'ESCLUSIVA DISTRIBUZIONE A CINQUE VALVOLE PER CILINDRO. OTTIMA LA PROTEZIONE AERODINAMICA OFFERTA ANCHE ALLE VELOCITÀ PIÙ ELEVATE ■



## LA TECNICA

### I MOTORI ■ UN VERO E PROPRIO FESTIVAL MONDIALE DEI BICILINDRICI A 4 TEMPI

MASSIMO CLARKE

**TUTTE** le architetture motoristiche possibili per i propulsori bicilindrici (con la sola esclusione di quella che prevede la disposizione in «tandem» dei cilindri) sono presenti nelle moto della nostra prova comparativa. Troviamo infatti accanto ad un tradizionale bicilindrico parallelo (quello della Yamaha) ben quattro bicilindrici a V longitudinale ed un boxer, che ovviamente è quello della BMW. Il predominio dello schema a V si spiega facilmente con il ridotto ingombro (specialmente in senso trasversale) che questa architettura consente di ottenere. Occorre comunque dire che i quattro propulsori di questo tipo erano in origine stati sviluppati per moto da strada. Del tutto diversa è la storia del modernissimo bicilindrico parallelo Yamaha, nato invece proprio per la Superténéré, mentre addirittura incredibile è la versatilità del boxer BMW che consente di ottenere un baricentro eccezionalmente basso, a tutto vantaggio della guidabilità della moto, e può disporre di un eccellente raffreddamento. Il rovescio della medaglia è costituito da una notevole vulnerabilità in caso di urti o cadute. Eccellente è per contro l'accessibilità meccanica (cosa che non si può proprio dire per tutti i bicilindrici a V della nostra prova). Grandissima varietà di temi si ha a livello di distribuzione mentre per quanto riguarda il raffreddamento sono presenti sia la soluzione «diretta», cioè ad aria (BMW, Morini, Cagiva) che quella «indiretta», ovvero a liquido (Honda, Yamaha). Hanno la distribuzione ad aste e bilancieri sia la BMW che la Morini ma mentre in quest'ultima le valvole sono parallele, con camere di combustione ricavate interamente nel cielo dei pistoni, nel propulsore bavarese sono inclinate tra di loro e le camere hanno una classica conformazione emisferica. Analoga forma hanno anche le camere del propulsore Ducati-Cagiva ma in questo caso le due valvole di ogni cilindro vengono richiamate non da molle come in tutti gli altri motori bensì dal noto sistema desmodromico da anni impiegato con grande successo su tutti i motori costruiti dalla Casa di Borgo Panigale.

Vi è un albero a camme per ogni testata nei propulsori della Cagiva e della Honda; quest'ultimo si differenzia dagli altri per avere tre valvole per cilindro (due di aspirazione ed una di scarico) e

per adottare la doppia accensione (forse resa «consigliabile» dalla conformazione un poco tormentata delle camere di combustione). Assolutamente unica poi è la distribuzione della Yamaha, con le sue cinque valvole per cilindro che vengono azionate dai due alberi a camme in testa tramite interposizione di punterie a bicchiere. A comandare gli alberi a camme provvedono delle cinghie dentate (motori Morini e Ducati-Cagiva) oppure delle catene, sulle quali agiscono dei tenditori a funzionamento completamente automatico. L'albero a camme è alloggiato nella parte inferiore del basamento — ed aziona anche il complessivo dell'accensione e la pompa dell'olio — nel bicilindrico BMW e nella parte superiore, al centro della V formata dai cilindri, nel Morini. Per la regolazione del gioco delle valvole si ricorre a pastiglie calibrate nei propulsori Yamaha e Ducati-Cagiva e ai registri filettati negli altri. I bilancieri a due bracci dei motori Honda e Ducati sono dotati di pattini con riporto di cromo duro.

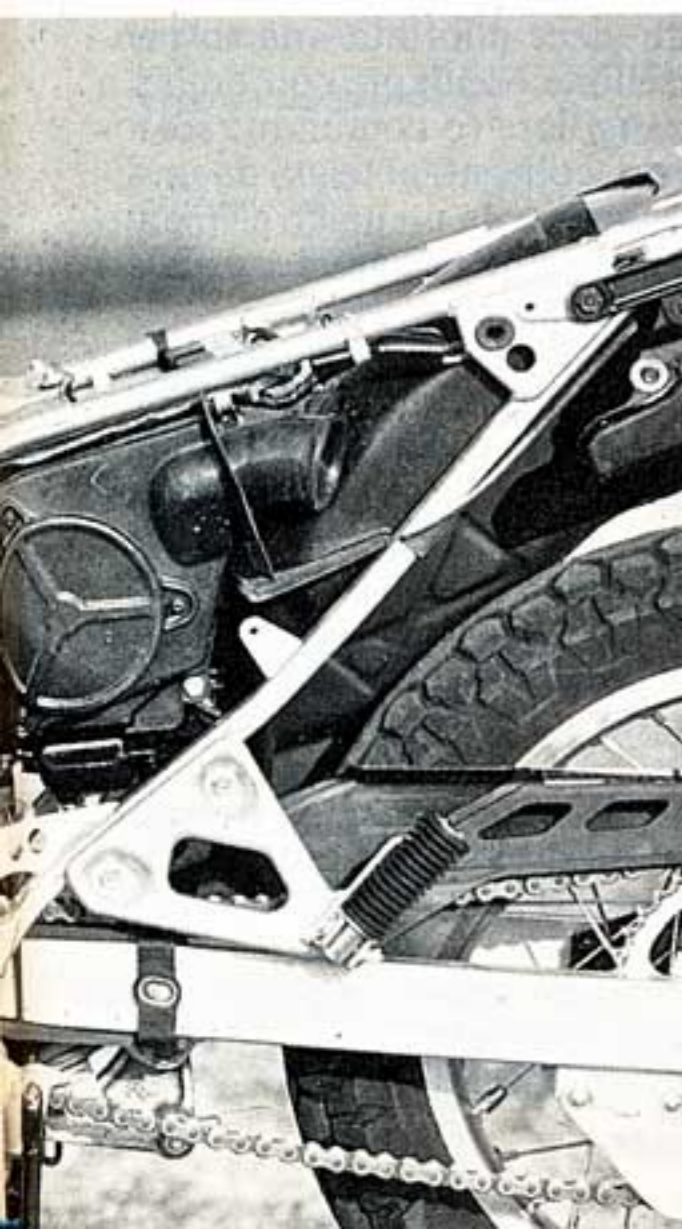
Anche a livello di cilindri vi sono tra i motori delle moto in esame delle differenze piuttosto sostanziali. Mentre infatti adottano canne riportate in ghisa i due propulsori giapponesi, i tre europei sono muniti di canne integrali con riporto superficiale al nichel-carburo di silicio. I pistoni sono sempre dotati di tre segmenti e vengono vincolati alla biella per mezzo di uno spinotto flottante; quelli della BMW e della Morini hanno il mantello quasi «completo» mentre quelli delle altre moto lo hanno assai sfiancato. Da sottolineare in questo reparto l'adozione di pistoni ottenuti per fucinatura (e quindi molto costosi ma dotati di eccellenti caratteristiche) da parte della Cagiva-Ducati. L'imbiellaggio di tutte queste moto prevede un albero motore monolitico, in acciaio fucinato, con due bielle, dotate di cappello, la cui testa lavora su cuscinetti a guscio sottile. I cuscinetti di banco sono a sfere nel caso della Cagiva-Ducati e della Morini e a strisciamento nei propulsori delle altre moto. Le due bielle lavorano affiancate su di un unico perno di manovella nell'albero della Cagiva e della Morini e su perni di manovella «individuali» negli altri casi. Nonostante il fatto che si tratti di un motore a due cilindri a V, il propulsore Honda ha un albero (che poggia su due cuscinetti di banco) dotato di

SEGUE A PAG. 86

750 N

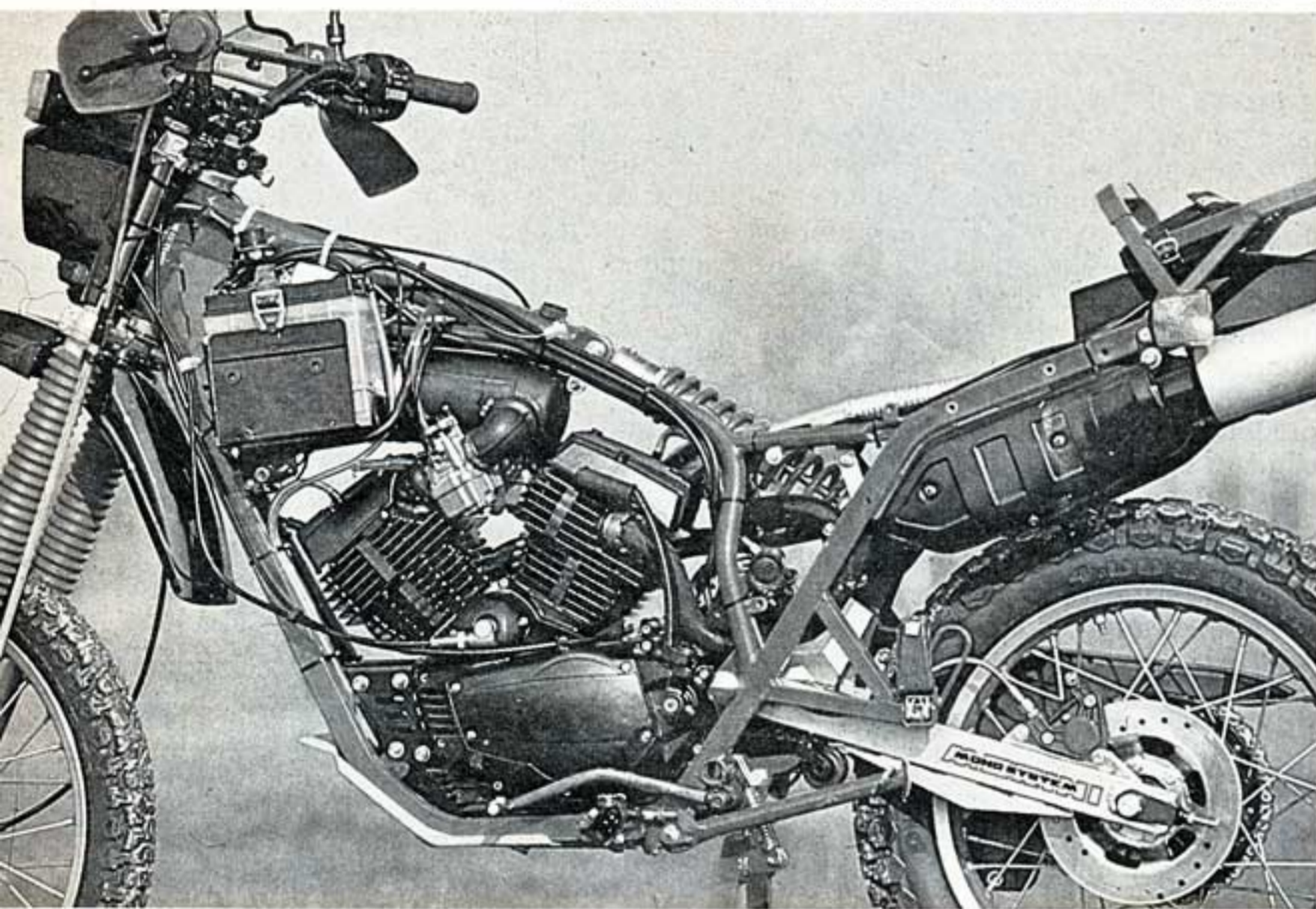


TRANSALP



## MORINI COGUARO 501

■ IL MONOTRAVE SDOPPIATO ADOTTATO SULLA COGUARO È RINFORZATO SUPERIORMENTE DA DUE TUBI AUSILIARI SUBITO DIETRO IL CANNOTTO DI STERZO. LA SOSPENSIONE POSTERIORE RICORDA MOLTO DA VICINO IL SISTEMA CANTILEVER, CON IL MONOAMMORTIZZATORE DISPOSTO QUASI ORIZZONTALMENTE SOPRA LA TESTA DEL CILINDRO POSTERIORE, E AZIONATO DA UNA LUNGA CAPRIATA COLLEGATA AL FORCELLONE ■



due perni di manovella sensibilmente sfasati e separati da uno stretto volantino centrale non supportato.

La Yamaha ha l'albero che ruota su tre supporti di banco ed ha le manovelle a 360°.

Trattandosi di un bicilindrico parallelo, per ridurre a valori trascurabili le vibrazioni si è resa necessaria l'adozione di due alberi ausiliari di equilibratura, che vengono azionati da ingranaggi posti sul lato sinistro.

Il basamento si apre secondo un piano orizzontale nel motore Yamaha e secondo un piano verticale in tutti gli altri, con la sola notevolissima eccezione del propulsore BMW, che lo ha a tunnel. Il sistema di lubrificazione, a carter secco solo nella Superténéré, è a carter umido in tutti gli altri motori.

La frizione è monodisco a secco nella moto tedesca e a dischi multipli in bagno d'olio nelle altre.

Va anche segnalata l'adozione di un cambio separato (che viene fissato direttamente alla parte posteriore del basamento tramite una flangiatura ed una serie di bulloni) nel bicilindrico BMW. Negli altri casi il cambio è in blocco, con trasmissione primaria a ingranaggi.

**CICLISTICA** - Una maggiore omogeneità esiste a livello di parte ciclistica, con telai invariabilmente in tubi di acciaio, quasi sempre con sezione quadra e rettangolare (ma tondi ed ovali nel caso della BMW), con culla continua e struttura completata da una triangolazione posteriore di supporto della sella, internamente alla quale vengono alloggiati svariati organi accessori come la batteria, in qualche caso il filtro dell'aria etc...

La forcella è a perno avanzato, con canne di diametro assai rilevante, che assicurano una straordinaria rigidità. Posteriormente viene adottata una sospensione a forcellone oscillante con bracci a sezione rettangolare (o comunque scatoлатi) in acciaio, collegati al telaio da un sistema di leveraggi e da un unico elemento molleggiante-ammortizzante centrale ad intervento progressivo.

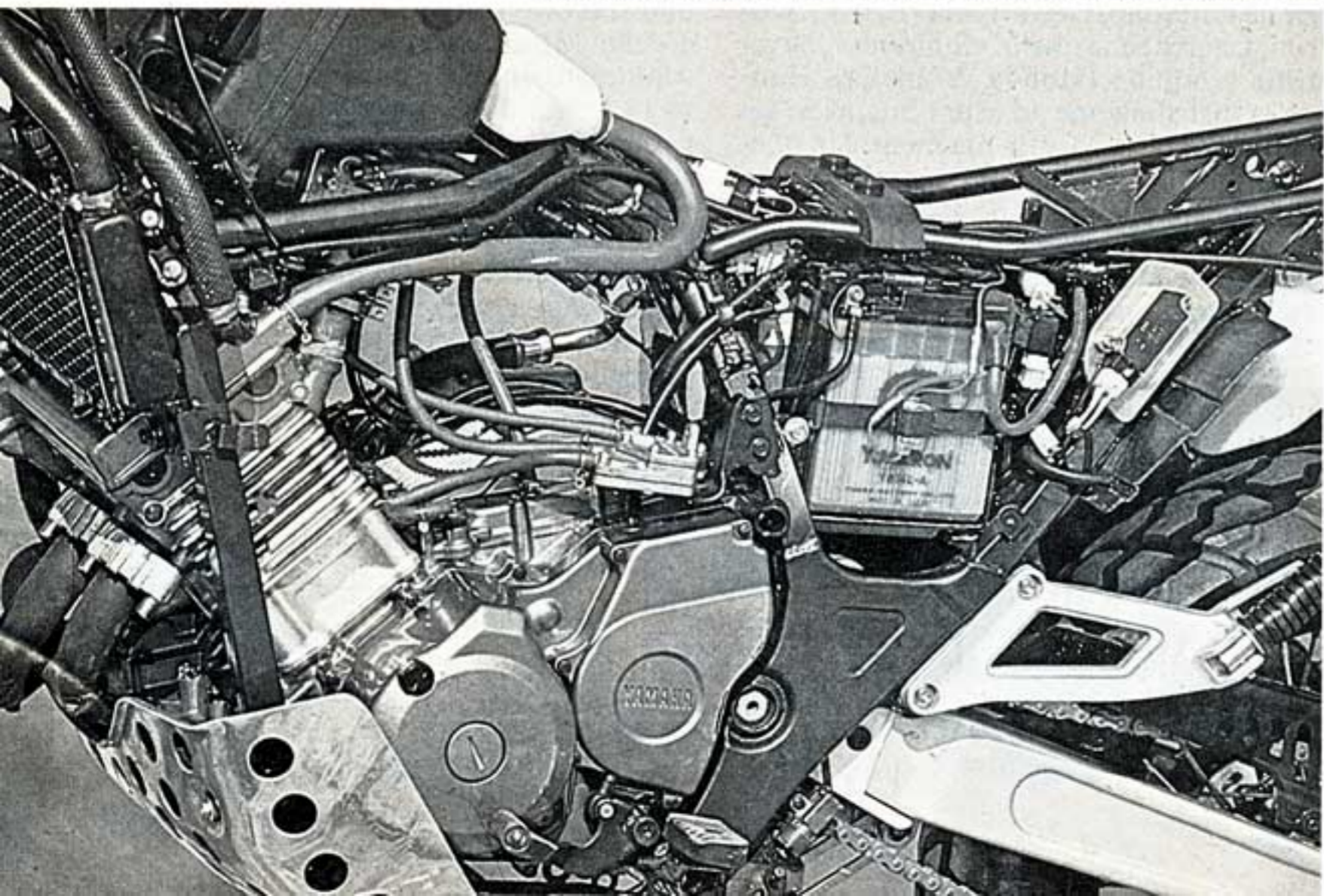
Si distacca nettamente dalle altre solo la sospensione posteriore della BMW, che adotta un braccio oscillante con uno snodo in prossimità della flangiatura di fissaggio della scatola della coppia conica (si tratta dell'unica moto ad avere la trasmissione finale ad albero) ed un unico gruppo molla-ammortizzatore direttamente collegato ad esso e quindi disposto lateralmente.

Molto evoluti sono anche gli impianti frenanti con un disco anteriore di considerevole diametro (ma la Superténéré ne ha due).

Posteriormente viene impiegato un tamburo nella Transalp e nella BMW ed un disco in tutte le altre moto. □

## YAMAHA XTZ 750 SUPERTÉNÉRÉ

■ ANCHE PER LA XTZ 750 È STATO ADOTTATO UN TELAIO A MONOTRAVE SUPERIORE, CHE SI SDOPPIA SOPRA LE TESTE IN DUE TUBI A SEZIONE QUADRA CHE VANNO A FORMARE LA CULLA. AMPIAMENTE IRROBUSTITA LA ZONA DEL FULCRO DEL FORCELLONE OSCILLANTE, DA DOVE SI DIPANANO I TUBI DEL TELAIO POSTERIORE, AL CUI INTERNO SONO ALLOGGIATI LA BATTERIA ED ALTRI «ACCESSORI» ELETTRICI ■



## SU STRADA

COME VANNO ■ SONO TUTTE ADATTE AD UN USO TURISTICO E DISIMPEGNATO

**POSIZIONE DI GUIDA** - In sella alle monumentali fuoristrada della nostra prova, ci si sente seduti come su di un trono soprattutto in ragione dell'evidente surdimensionamento della carrozzeria, nonché per la posizione di guida decisamente in alto. Più accessibili ai piloti di statura ridotta la Morini e la Honda Transalp, che hanno dimensioni ancora umane e grande facilità in manovra. In particolare la Coguarò, a dispetto del suo voluminoso serbatoio, non impone particolari coercizioni ma permette anzi di muoversi a piacimento grazie alla fluida raccordatura con la sella. Le pedane, alla giusta altezza e moderatamente avanzate, inducono una confortevole posizione delle gambe, ed il solo neo riguarda il manubrio troppo aperto e qualche limitazione ad avanzare per i più lunghi a causa delle sagomature un po' corte sui fianchi del serbatoio. Per quanto appartenga già alla confraternita delle enduro imponenti, la Transalp calza a pennello e grazie al suo esile giro vita, si lascia «fasciare» e stringere bene dalle gambe del pilota. Sulla antesignana delle «moto totali» si siede in maniera molto naturale, con le braccia distese verso il manubrio rialzato ma con le estremità un po' «cadenti» e le gambe rilassate sulle pedane basse ed avanzate.

La Superténéré rispetta la sua dichiarata eclettica filosofia, con una posizione di guida decisamente versatile ed adatta sia a quel poco di fuoristrada accessibile a tanta macchina, sia nella marcia cittadina, sia — e soprattutto — sul misto o in autostrada. Ci si trova infatti agganciati al posto guida come su una sportiva di razza, con un corretto dislivello fra piano sella e serbatoio ed un manubrio convenientemente aperto e rialzato (anche se dotato di estremità curvate verso il basso) per fornire adeguati bracci di leva anche ai neofiti nella guida brillante come nei passaggi impegnativi. Non ci hanno invece soddisfatto le pedane, decisamente ingombranti, larghe e troppo avanzate, che toccano terra e limitano parecchio sul piano operativo.

È una impostazione di guida «sui generis», nell'ambito delle grosse enduro, quella della Elefant: la sella è piuttosto alta da terra e le dimensioni del corpo macchina abbondanti, ma in compenso l'aggancio alla macchina è buono e le parti a contatto col pilota risultano ben raccor-

date e favoriscono gli spostamenti in sella. La posizione ben centrata delle pedane ed il manubrio aperto e moderatamente rialzato consentono un buon controllo, ed una favorevole guida in piedi. L'assetto in sella più originale è quello offerto dalla BMW che grazie alla nuova carrozzeria e soprattutto al voluminoso ma sagomatissimo serbatoio, permette un miglior inserimento nella macchina. Il retrotreno piuttosto basso (in parte compensato dalla nuova sella monoposto di sostanzioso spessore), induce le ginocchia in una posizione piuttosto alta rispetto al posto guida, il che in congiunzione con le sagomature piuttosto curvate sui fianchi del serbatoio, limita l'avanzamento in sella soprattutto ai piloti di maggior statura. Il manubrio, poco rialzato e decisamente largo, fornisce i necessari bracci di leva per amministrare un tale mastodonte su ruote artigiate. Come la Yamaha, anche la Honda Africa Twin offre una impostazione orientata in senso stradale, con una posizione del busto invero molto naturale grazie anche al manubrio ben conformato e rialzato rispetto al posto guida, ma anche in questo caso, a causa della curvatura anticipata dei fianchi del serbatoio, soprattutto i piloti più lunghi si trovano costretti a stare un po' arretrati in sella e questo accentua la sensazione di pedane troppo avanzate.

Sulla Yamaha Superténéré, il passeggero gode della più confortevole sistemazione pretendibile da una enduro, e qualitativamente pressoché analoghe sono quelle offerte dalla Africa Twin e dalla Transalp, che godono di una sella morbida, pedane ben dislocate e di un corretto dislivello fra posto del pilota e secondo in sella. Poco più che dignitosa è quella offerta dalla Cagiva, mentre poco favorevole è quella della Morini, che ha la sella poco estesa posteriormente, terminante col contundente portapacchi. «Fuori concorso» la BMW, che a causa della sella monoposto, non è abilitata a trasportare il passeggero.

**COMFORT** - Honda Transalp, Africa Twin e Yamaha Superténéré offrono un livello di comfort paragonabile a quello delle migliori granturismo. Soprattutto la Transalp convince per la incredibile facilità di guida, che la rende caldamente consigliabile a chiunque, anche ai meno dotati di esperienza motociclistica. No-

nostante il lieve aumento di rigidità delle sospensioni rispetto alla precedente versione, si ha sempre un buon filtro delle asperità, anche grazie al contributo della sella morbida. Il nuovo cupolino garantisce finalmente una protezione ottimale anche alle velocità superiori ai 140-160 km/h (ma già che c'eravamo con le modifiche, perché non farlo un pelo più alto?), e le vibrazioni sono tutt'altro che fastidiose, se si esclude un lieve picco su sottosella e manopole dopo i 7000 giri. La più dimensionata Africa Twin offre sospensioni molto morbide, sella sontuosamente imbottita, vibrazioni straordinariamente contenute, ed un buon riparo aerodinamico che costringe però a stare raccolti in velocità.

Anche se l'impressione iniziale è quella di una discreta maneggevolezza, successivamente aumentando i ritmi, la «Yamahona» pretende un impegno di guida proporzionale alla sua venerabile stazza, soprattutto ad alta velocità. Le sospensioni risultano ben tarate ma tutt'altro che morbide sulle buche, mentre la protezione aerodinamica è tutto sommato apprezzabile visto che consente di viaggiare confortevolmente appena semireclinati anche a velocità prossime a quella massima, ma talvolta le spalle restano fuori dal suo campo d'azione. Avvertibili le vibrazioni da 6000 giri in su, a livello di pedane e manubrio. Se non la si impiega in maniera eccessivamente brillante, anche la Cagiva offre un dignitoso comfort di marcia. Peccato che le sospensioni siano tarate decisamente sul rigido, mentre in compenso le vibrazioni sono contenute e di bassa frequenza, e la protezione aerodinamica è discreta, anche se la visibilità del cupolino «oscurato», lascia a desiderare alle velocità più elevate. La mastodontica BMW richiede un certo impegno nella guida, ma grazie al contenuto raggio di sterzo ed al buon bilanciamento, non risulta particolarmente impacciata in manovra. Le vibrazioni sono poco fastidiose, salvo qualche picco e risonanza a basso regime, mentre il nuovo cupolino ripara bene anche ad alta velocità consentendo di viaggiare a busto pressoché eretto, anche se le spalle restano spesso fuori dal suo campo d'azione. La meno confortevole è la Coguarò 501 che, pur offrendo una discreta protezione aerodinamica, è afflitta da vibrazioni devastanti (soprattutto su pedane e manubrio un po' a tutti i regimi), elevata rumorosità e sospensioni rigide, specie il retrotreno.

**MOTORE** - Il vasto campionario di architetture meccaniche delle enduro impegnate nella nostra prova comparativa offre una altrettanto varia ed ampia varietà di personalità e caratteristiche di funzionamento. Il più atipico ed apparentemente fuori luogo, è il pepatissimo bicilindri-



## CAGIVA ELEFANT 750 N



co parallelo della Yamaha, caratterizzato da una curva di erogazione ampissima, con medio alti da macchina da pista, un portentoso allungo in fuorigiri, nonché bassi fluidi e regolari. I «V stretti» delle due Honda colpiscono per la loro dolcezza e progressività da qualsiasi regime. Ai bassi sono fluidi, ai medi sostanziosi (soprattutto l'Africa Twin) ed in alto molto progressivi, con una lieve preferenza per la Transalp che si distende meglio in allungo. La forza del bicilindrico Cagiva-Ducati è quasi distruttiva in fase intermedia: sa rispondere con grinta all'apertura dell'acceleratore in uscita di curva, allunga bene in alto, mentre è talvolta irregolare in basso. Considerando il netto divario di cilindrata risulta ancora soddisfacente il temperamento del bicilindrico a V stretto della Morini, che funziona egregiamente sotto, ed allunga bene anche in alto pur accusando una progressiva tendenza ad irruvidirsi col salire dei giri. Il bicilindrico BMW fornisce i bassi regimi più sostanziosi ed al tempo stesso pastosi dell'intero gruppo di macchine impegnate della nostra prova. Certo la grossa cilindrata lo aiuta parecchio, ma anche la regolarità in basso e l'elasticità agli intermedi è molto buona, con una successiva, fluida progressione in alto sottolineata da un evidente frullare delle valvole.

**EROGAZIONE** - La curva di erogazione più estesa è quella della Yamaha che  
SEGUE A PAG. 90

## BMW GS 100 PARIS DAKAR



# BATTLE OF THE TWINS

sa riprendere da 1000 giri anche col passeggero a bordo, si irrobustisce sui 2500 giri ed entra successivamente in coppia con la grinta di un motore supersportivo sui 6000 giri, cambiando nettamente voce allo scarico e spingendosi poi d'autorità fino ad oltre 9000 giri. Pressoché analoga l'erogazione dei bicilindrici Honda. Anche se penalizzata da un maggior peso, sull'Africa Twin risulta avvertibile l'irrobustimento della coppia a partire dai 6000 giri, mentre la Transalp fornisce una robusta erogazione già a partire dai 3000 giri, mentre il punto di erogazione più soddisfacente in basso parte dai 4000 giri per la sorella maggiore. Per la Transalp arriva un ulteriore irrobustimento sui 6000 giri, mentre per l'Africa Twin si instaura una progressione molto regolare che si stempera in un allungo anche più sostenuto della versione di minor cilindrata oltre i 9000 giri di strumento. La grande forza del bicilindrico Cagiva-Ducati si manifesta con esuberanza a partire dai 3000 giri e con progressione estremamente grintosa arriva fino ai 9000 giri di strumento, affiancata dal prepotente pompare dell'aspirazione, mentre il bicilindrico più piccolo, quello della Morini, rende il meglio a partire dai 5000-5500 giri ed allunga bene fin oltre gli 8500 giri dello strumento anche se il netto sfarfalare delle valvole fa capire che è bene passare al rapporto successivo. Il più lineare è il boxer BMW col quale a 1500 giri è già possibile spalancare l'acceleratore. L'erogazione si irrobustisce sui 3000 giri e si spinge fino a 7500 giri ove, anche in questo caso, si fa evidente il frullare delle valvole. Il record di potenza massima è di gran lunga appannaggio della Superténéré, con la bellezza di 65,43 CV alla ruota a 7700 giri, seguito dalla BMW con circa 56 CV e dalla Cagiva con 53 CV. Decisamente più distaccate le due Honda (separate fra loro di 3 CV) e la Morini che con 38 CV non va più in là della potenza di un buon monocilindrico da 600-650 cm<sup>3</sup>.

**VELOCITÀ** - Il primato della velocità di punta è ora, e di gran lunga, della Yamaha Superténéré, che con 192 km/h effettivi, risulta competitiva con parecchie bicilindriche stradali. La BMW, sovraccarica di ingombranti accessori, ha perso anche la seconda posizione a vantaggio dell'Africa Twin, ed è stata avvicinata anche dalla Honda Transalp e dalla Cagiva che viaggiano rispettivamente a 173 e 172 km/h effettivi. Nettamente distanziata la piccola Morini, che ha comunque spuntato quasi 161 km/h.

**RIPRESA** - La straordinaria forza del bicilindrico Ducati viene fuori prepotentemente nella prova di ripresa, ove ha stracciato le avversarie avvicinando il muro dei 13" netti sui 400 metri, con velocità di uscita di 156,4 km/h. L'unica che

può competere è la grossa BMW, distaccata comunque di quasi 3/10". Nettamente distanziate la Yamaha con 14"1, e le due Honda, fra le quali è in lieve vantaggio la Transalp che ha spuntato 14"17 contro 14"46 dell'Africa Twin. In coda, come al solito, la Morini con 15"37 e velocità di uscita di 131 km/h.

**ACCELERAZIONE** - La grinta del bicilindrico Yamaha e la sua esuberante progressione le hanno permesso, a dispetto del peso imponente, di primeggiare in accelerazione da fermo, con la brillante prestazione di 12"86 sui 400 metri da fermo (con velocità di uscita di oltre 162 km/h) ed appena 4"74 per passare da 0 a 100 km/h. Molto vicina ancora una volta la Cagiva che ha spuntato 13"05 sui 400 metri, surclassando la più potente BMW che, afflitta dal sovraccarico di peso della versione Dakar, non è andata più in là di 13"1, contro i 12"9 delle GS 100 base. Anche in accelerazione la meno potente ma più leggera Transalp ha ragione della grossa Africa Twin con 13"56 contro 13"65 sui 400 metri ed infine, come da copione, nettamente distanziata risulta la Morini, che con 14"4 sui 400 metri ha ottenuto una prestazione peggiore delle migliori monocilindriche enduro.

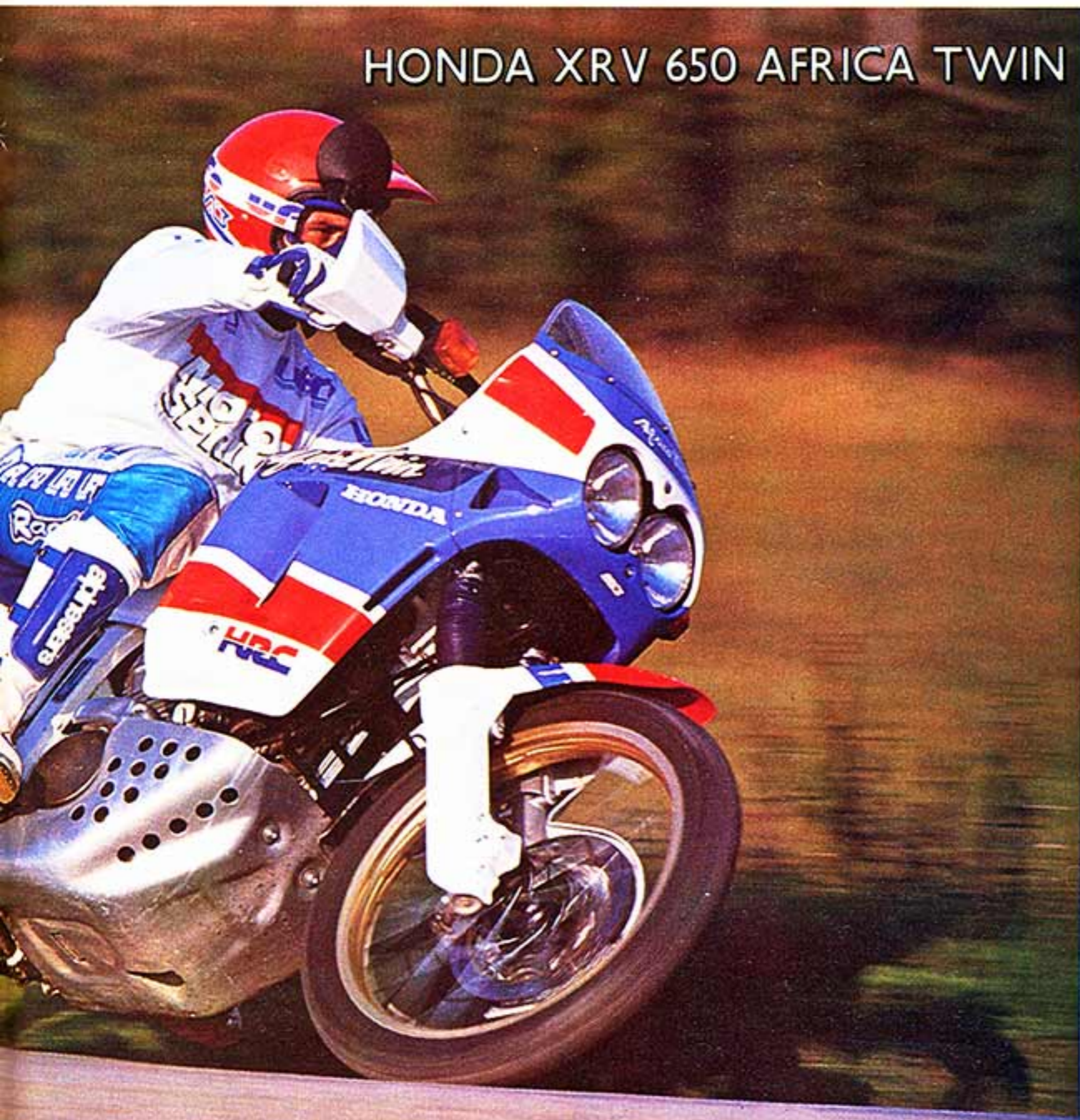
**CONSUMO** - La Morini si prende una bella rivincita sul fronte dei consumi ove ha spuntato i migliori valori assoluti, soprattutto a velocità costante, con un incredibile 27,7 km/litro a 90 km/h. Molto vicina la equilibratissima Honda Transalp che fornisce valori praticamente coincidenti, ed addirittura primeggia nella percorrenza a 120 km/h costanti con la bellezza di 18,9 km/litro. Afflitta da un peso decisamente superiore alle rivali, l'Africa Twin è la terza in graduatoria, con percorrenze più che dignitose anche se giocoforza peggiori della Transalp. Accettabili anche i consumi della Superténéré, se si considerano il peso e le notevoli prestazioni erogate, che si distingue soprattutto nelle prove a velocità costante. Consumi pressoché analoghi alla Yamaha (salvo quelli a velocità costante) sono alla portata della Cagiva, mentre la miglior bevitrice è la pesantissima BMW che arriva a 8 km/litro nella prova al limite e raramente riesce a percorrere più di 15-16 km/litro. Nella media i consumi di lubrificante, con un massimo — tollerabilissimo — per la Cagiva, ed il minimo per la Morini.

**FRIZIONE** - Anche se un po' precipitosa nell'intervento, la frizione della BMW offre le migliori caratteristiche di dolcezza del disinnesto, modulabilità e resistenza alle strapazzate. Anche l'unità della Superténéré è molto modulabile, morbida, e soprattutto dotata di quella progressività che manca alla BMW, ma





HONDA XLV 600 TRANSALP



HONDA XRV 650 AFRICA TWIN

se la si stressa accusa la fatica e si lamenta gonfiando ed allungando lo stacco. Abbastanza simile il comportamento delle due frizioni Honda. Dolci, anche se talvolta di intervento un pelo netto, garantiscono grande dolcezza e modulabilità, ma non gradiscono l'impiego gravoso, che ha come effetti una marcata tendenza a «gonfiare» ed a perdere registro. Le unità di Cagiva e Morini, accomunate da un marcato sforzo per il disinnesto, sono modulabili e progressive, ma tendono ad incollare a caldo, a trascinare a freddo, ed a perdere registro in condizioni critiche.

**CAMBIO E TRASMISSIONE** - Presoché perfetti i cambi delle Honda per dolcezza, rapidità ed escursione in condizioni tranquille di utilizzazione, mentre agendo nervosamente sul comando non manca qualche irruvidimento. Meno fluido il cambio della Cagiva soprattutto a caldo, mentre quello della BMW, abbastanza dolce e manovrabile in condizioni di normale utilizzazione, tende a «far scallino» fra una marcia e l'altra nell'impiego sportivo. I cambi meno efficienti sono quelli della Morini e della Yamaha: lenti, ruvidi, imprecisi se non si agisce con dolcezza sul comando.

La trasmissione finale più rigida è naturalmente quella — a cardano — della BMW, che grazie al sistema Paralever non accusa più il caratteristico innalzamento del retrotreno in accelerazione, ma che in compenso rende maggiormente avvertibile la coppia di rovesciamento sinistrorsa ad ogni accelerazione e conseguente alleggerimento dell'avantreno. Eccellono soprattutto le due Honda e la Superténéré, con trasmissioni dolci ed a prova di bomba anche dopo migliaia di chilometri, mentre Cagiva e Morini si sono mostrate in questo senso sottodimensionate, accusando accumulo di giochi e rumorosità.

**GUIDA** - Per le sue caratteristiche dimensionali, la favorevole collocazione del baricentro e l'intrinseca agilità, la Transalp è stata la nostra preferita in questa articolata prova comparativa. Per la sua equilibrata maneggevolezza, la duttilità sul misto e la precisione sul veloce, resta il punto di riferimento nella categoria delle moto totali e risulta spesso competitiva anche al confronto con enduro più specializzate. La migliore taratura delle sospensioni, in particolare dell'ammortizzatore, ha infatti restituito alla compagine coerenza di assetto sullo sconnesso e soprattutto ha diminuito notevolmente le peraltro tollerabili oscillazioni ed il conseguente «pendolo» che si manifestavano sulla precedente versione nelle variazioni di inclinazione. Il motore fluidissimo nell'erogazione è determinan-

SEGUE A PAG. 92

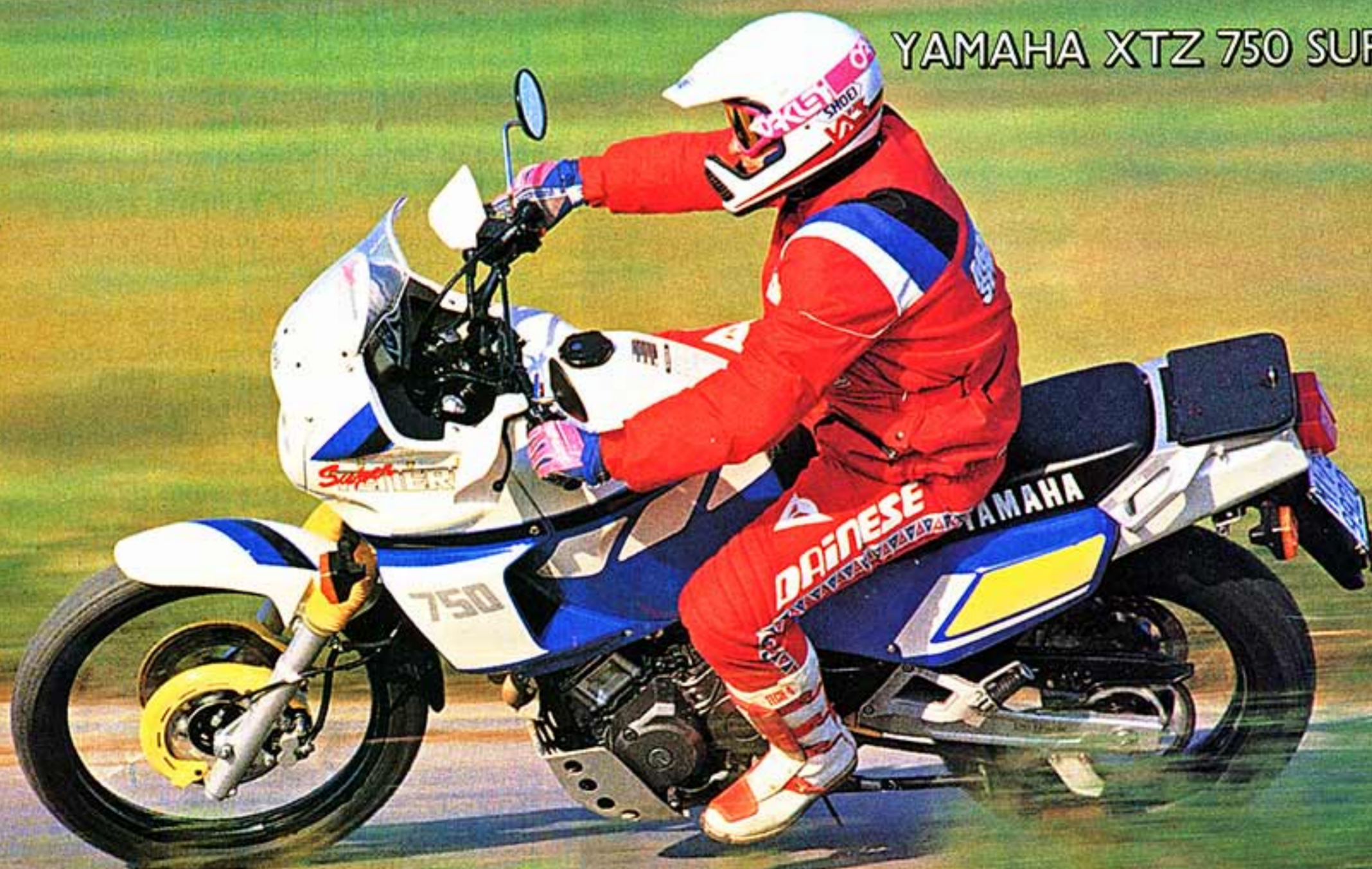
## MORINI COGUARO 501



te nel processo di adattamento della macchina ai differenti percorsi, quasi quanto l'equilibrata maneggevolezza che non si traduce mai in eccessiva duttilità o liquidità. Certo la Transalp, per precisa scelta, non è e non sarà mai una vera macchina da fuoristrada, ma è più equilibrata di altre enduro magari più pretenziose e permette dignitosissime puntate sullo sterrato, di grande gratificazione e divertimento. A causa della ridotta altezza da terra (spancia spesso col paracarter), e della taratura tutto sommato sempre relativamente morbida delle sospensioni, risulta tuttavia limitata se si pretende di guidare sportivamente fuoristrada.

La più dimensionata Africa Twin è la seconda in graduatoria. Certo ama i grandi spazi, ma sa comportarsi egregiamente sullo sterrato compatto, sulla ghiaia e soprattutto su asfalto, ove sfodera un assetto pressoché irrepreensibile. Molto armonica nell'azione, nonché caratterizzata da una elevata flessibilità di impiego, fa tuttavia sempre ben sentire le sue notevoli dimensioni ed il suo baricentro alto, soprattutto a serbatoio pieno. Fuoristrada sa adattarsi bene a percorsi lunghi e regolari, accusando violenti fondocorsa delle sospensioni se le si impone una guida troppo sportiva, ma si rivaluta prontamente su asfalto ove sfodera una precisione irrepreensibile soprattutto sul veloce ed una efficacia sul misto da macchina da gran turismo.

## YAMAHA XTZ 750 SUPERTÈNÈRÈ



Molto vicina all'Africa Twin, ma con predilezione stradale ancor più accentuata, la Yamaha Superténéré è in effetti la prima endurona pensata anche per l'impiego in pista. In virtù dell'esuberante grinta del suo propulsore e per le equilibrate caratteristiche della ciclistica, la «Tenerona» risulta competitiva con svariate bicilindriche prettamente stradali anche in circuito, limitata nell'angolo di inclinazione solo dall'eccessiva larghezza di pedane e paracarcer, oltreché da coperture di primo equipaggiamento dal grip inadeguato a gestire la notevole potenza a disposizione. A bassa andatura ci si sorprende quasi della facilità con la quale si lascia guidare e manovrare, ma mano a mano che la velocità aumenta l'impegno si fa imponente e soprattutto fuoristrada, la massa e le dimensioni arrivano a mettere in rispettosa soggezione anche i più esperti. Piacevolissima soprattutto su asfalto dunque, la Yamaha XTZ garantisce un assetto ben controllato sui curvoni ed una precisione direzionale irreprensibile anche alla massima velocità.

Pur essendo più compatta della Superténéré, la Cagiva è pesante e poco maneggevole, tanto che fuoristrada rende la vita difficile anche ai piloti più esperti e dotati. Mal si adatta dunque all'impiego sportivo sui fondi accidentati, come ad eventuali quanto inopportune puntate crossistiche, nel qual caso l'assetto va in crisi ed i fondo corsa delle sospensioni sono frequenti e deleteri per la coerenza di assetto. In compenso la Elefant risulta assolutamente precisa ad elevata velocità in rettilineo su fondo asfaltato, ove sfodera una guidabilità ed una precisione da fare invidia alle migliori stradali. L'avantreno è sempre solido e molto ben caricato e garantisce una sicurezza notevole in fase di impostazione di curva. Con la complicità del buon grip garantito dalle coperture Metzeler enduro, si raggiungono notevoli angoli di inclinazione sino allo strisciamento delle pedane, confortati da una grande rigidità nel seguire la traiettoria preimpostata.

Sovraccarica com'è della pesante accessoristica della versione «Paris-Dakar», sua maestà BMW risulta ancora più impacciata fuoristrada, ingombrante e facile da mettere in crisi. Così accrocata è adatta solo ai trasferimenti sulle sabbie del deserto, mentre sulle strade e sugli sterrati di casa nostra risulta sempre piuttosto impacciata. Peccato perché la GS 100 in versione base è una macchina estremamente godibile, equilibrata, ed a modo suo apprezzabilmente agile, mentre con la versione «africanizzata» si sono persi tutti i lati positivi della maxi enduro bavarese. La sua migliore caratteristica resta la regolare quanto sostanziosa erogazione della meccanica che spesso viene in aiuto nelle situazioni difficili. Tutto sommato la guida su asfalto risulta piace-

vole anche per la gratificazione derivante dal compiacimento di trovarsi a gestire e guidare con apprezzabile disinvoltura una macchina così grossa, pur se rispetto alla precedente versione la precisione direzionale è peggiorata, mentre il fuoristrada, che non sia quello meramente turistico, è da dimenticare, a causa della flaccida risposta della forcella, che contrasta con le brusche risposte dell'ammortizzatore.

La Morini è sostanzialmente più godibile e nettamente più agile della bicilindrica bavarese, ma a causa dell'assetto assolutamente inadeguato non solo fuoristrada, le caratteristiche di guida non sono sempre soddisfacenti. Le sospensioni poco coerenti (flaccida la forcella, priva di freno idraulico; brusco nella risposta l'ammortizzatore, carente in progressività di azione) portano ad imprecisioni di assetto che diventano marcate fuoristrada, ove si raggiunge il fondocorsa anche sulle minime asperità affrontate brillantemente. Su asfalto le cose migliorano ma solo sui fondi uniformi, ove la Coguaro sfodera una apprezzabile rapidità negli inserimenti in curva e buone possibilità di inclinazione ma purtroppo la precisione direzionale è insoddisfacente ad elevata velocità ove si manifestano ampie oscillazioni che peggiorano se ci si contrae troppo sul manubrio.

**FRENI** - Masse così imponenti da decelerare, rendono oltremodo gravoso il compito degli impianti frenanti, che sono oltretutto costretti ad affidarsi ad impronte a terra delle coperture tassellate decisamente esigue. Per cui, in generale, le prestazioni rilevabili sono mediocri, ma non per questo il feeling in frenata è necessariamente disgiunto da modulabilità e sensibilità. Sulle prime l'impianto della Honda Africa Twin impressiona molto favorevolmente per grinta e progressività di intervento, ma se si vanno a verificare gli spazi di arresto si scopre non senza una certa delusione che sono lievemente peggiori della ben più pesante Superténéré che fra l'altro è anche difficile da amministrare nelle staccate al limite. La grossa bicilindrica Yamaha, il cui impianto frenante richiede un lungo periodo di rodaggio, richiede forti carichi sulla leva e talvolta sui fondi infidi non è sempre facile da sfruttare e modulare, anche perché l'esuberante disco posteriore è incline al bloccaggio e ad indurre serpeggianti. Sfruttabile fino in fondo, anche se tutt'altro che esuberante, è invece il disco anteriore della Transalp che sa fornire spazi di arresto dignitosi ed una buona tenuta al fading. Peccato che il «tamburino» posteriore di estrazione motoleggeristica faccia scadere qualitativamente il livello ed il rendimento dell'impianto frenante. Analoghe le prestazioni deceleranti di Morini e Cagiva che dispongono di

impianti caratterizzati da una buona prontezza di intervento soprattutto alle velocità medio basse, e da un progressivo peggioramento all'aumentare della velocità, accompagnato da uno scadimento qualitativo dell'assetto in staccata.

La monumentale BMW offre il rendimento in frenata meno brillante della categoria non solo a causa dell'imponente massa da decelerare. Per ottenere decelerazioni dignitose è infatti necessario applicare forti trazioni sulla leva del disco anteriore, il cui comando diventa legnoso nelle frenate lunghe e conseguentemente l'azione risulta poco mordente. In compenso l'assetto nelle decelerazioni è ben controllato e la modulabilità ottima anche sui fondi brutti, in particolare quella del tamburo posteriore, che non blocca neppure a volerlo.

**NOIE ED INCONVENIENTI** - Ecco l'elenco delle noie ed anomalie rilevate.

**BMW** - La regina bavarese ha accusato i soliti trafileggi di carburante dal corpo dei carburatori, qualche rifiuto di carburazione, la cottura dell'impianto di scarico, una certa vulnerabilità delle vernici, irregolarità nel funzionamento del tachimetro, ed il danneggiamento del cerchio posteriore, per la vicinanza col Paralever.

**CAGIVA** - Oltre alla ormai cronica fragilità dell'accessoristica in plastica, si è reso necessario lo spurgo del circuito idraulico della frizione per accumulo d'aria, ed abbiamo riscontrato l'anomalo funzionamento del disco posteriore dovuto ad un imperfetto montaggio.

**HONDA TRANSALP** - Nessun inconveniente.

**HONDA AFRICA TWIN** - Per la regina d'Africa abbiamo registrato il deterioramento del rivestimento del carter e delle paratie antiscottature sulla marmitta, lo scollegamento della griglia parafaro, la rottura della cartella parafaro anteriore in un guado ed il calo di rendimento della frizione, oltre ad un aumento generale della rumorosità.

**MORINI** - Per la rossa Coguaro abbiamo annotato un generale aumento della rumorosità soprattutto della distribuzione, l'imperfetto funzionamento della strumentazione di bordo, fastidiosi problemi di carburazione, abbondanti trafileggi di lubrificante dal carter, nonché la bruciatura di un paio di fusibili.

**YAMAHA** - Per la Tenerona abbiamo rilevato l'imperfetto funzionamento dei soffiati parapolvere, il danneggiamento del cerchio anteriore, un certo aumento di rumorosità e la cottura del disco posteriore.

c. b.

Foto Gheo

## VELOCITÀ MASSIMA

	BMW	CAGIVA	HONDA TRANSALP	HONDA AFRICA TWIN	MORINI	YAMAHA
Dichiarata (km/h)	181	> 170	173	> 180	165	190
Effettiva (km/h)	175,941	172,095	172,833	176,595	160,777	192,006
Indicazione tachimetro	185	175	185	185	171	202
Indicazione contagiri	7500	8300	9000	8200	8800	8400

## ACCELERAZIONE DA FERMO

DISTANZA	TEMPO (sec)/VELOCITÀ DI USCITA (km/h) CON SOLO PILOTA					
	BMW	CAGIVA	HONDA TRANSALP	HONDA AFRICA TWIN	MORINI	YAMAHA
0-100 m	5"20 103,016	5"15 104,041	5"46 104,941	5"48 103,066	5"85 98,916	5"12 106,601
0-200 m	8"20 129,844	8"13 131,044	8"50 128,940	8"57 127,110	9"05 122,866	8"07 133,690
0-300 m	10"80 146,606	10"68 148,002	11"12 141,370	11"19 139,491	11"81 134,302	10"58 149,806
0-400 m	13"10 158,004	13"05 157,066	13"56 151,506	13"65 149,915	14"40 141,361	12"86 162,150
0-1000 m	25"84 174,641	25"91 172,095	27"10 164,950	27"01 167,206	28"69 158,833	25"18 183,044
0-100 km/h (sec.)	4"92	4"89	5"20	5"24	5"94	4"74

## RIPRESA DA 50 KM/H NEL RAPPORTO PIÙ LUNGO

DISTANZA	TEMPO (sec)/VELOCITÀ DI USCITA (km/h) CON SOLO PILOTA					
	BMW	CAGIVA	HONDA TRANSALP	HONDA AFRICA TWIN	MORINI	YAMAHA
0-100 m	5"16 102,944	5"10 103,941	5"25 82,966	5"18 80,100	5"70 71,036	5"05 81,110
0-200 m	8"20 126,002	8"07 129,333	8"75 115,391	8"90 110,111	9"44 103,006	8"55 113,881
0-300 m	10"83 140,244	10"68 144,309	11"60 135,442	11"83 130,021	12"58 121,902	11"46 132,161
0-400 m	13"27 152,844	13"03 156,419	14"17 143,361	14"46 140,000	15"37 131,308	14"08 140,055
0-1000 m	26"28 172,007	26"02 172,095	28"19 162,364	28"51 162,166	30"73 146,865	27"82 167,644
50-100 km/h (sec.)	4"91	4"69	7"04	7"29	9"13	6"83

## PROVA FRENATA

VELOCITÀ in km/h	SPAZIO D'ARRESTO IN METRI					
	BMW	CAGIVA	HONDA TRANSALP	HONDA AFRICA TWIN	MORINI	YAMAHA
40	7,49	7,35	6,95	7,15	7,25	7,19
60	15,39	14,77	13,45	13,76	14,50	14,25
80	28,66	27,70	26,89	27,20	27,40	27,27
100	44,86	42,85	42,25	44,19	42,49	42,06
120	65,32	61,60	61,50	64,06	60,56	61,95
140	86,33	80,66	84,49	81,65	79,01	82,86
Decelerazione 140 - 40 km/h (sec.)	3"59	3"35	3"40	3"49	3"46	3"36

## PESO EFFETTIVO

	BMW	CAGIVA	HONDA TRANSALP	HONDA AFRICA TWIN	MORINI	YAMAHA
In ordine di marcia (kg)	226,800	200,800	190,900	208,200	180,600	219,300
Peso dichiarato (kg)	236*	192	174	185	169	195

\* In ordine di marcia col pieno.

## DIAMETRO DI STERZATA

	A DESTRA (m)	A SINISTRA (m)
BMW	4,91	4,94
CAGIVA	5,20	5,11
HONDA TRANSALP	5,06	4,94
HONDA AFRICA TWIN	5,55	5,30
MORINI	4,71	4,95
YAMAHA	4,73	4,75

## LIVELLO SONORO CLacson

	a 3 m (db/A)	a 20 m (db/A)
BMW	102	81
CAGIVA	94,5	82
HONDA TRANSALP	100,5	87
HONDA AFRICA TWIN	105	93,5
MORINI	101,5	84
YAMAHA	103	84

## VIBRAZIONI A 130 KM/H

	(in m/s <sup>2</sup> )		
	PEDANE	MANUBRIO	SERBATOIO
BMW	40	22	16
CAGIVA	50	24	24
HONDA TRANSALP	47,5	30	20
HONDA AFRICA TWIN	57,5	26	25
MORINI	90	180	67,5
YAMAHA	42,5	50	37,5

## RUMOROSITÀ

	Scarico a 3 m (db/A7)	Meccanica a 50 cm (db/A)	A 7 m in Accelerazione DA 2/3 (db/A)
BMW	86,5	79	89,5
CAGIVA	86	82,5	93
HONDA TRANSALP	82,5	80,5	89
HONDA AFRICA TWIN	78,5	78,5	84,5
MORINI	86,5	84	91,5
YAMAHA	83,5	80,5	89,5

## CONDIZIONI METEOROLOGICHE

Pressione atmosferica: 102,1 kPa  
 - Temperatura: 18°C - Umidità  
 relativa: 48% - Velocità del vento:  
 2,0 m/s - Densità del carburante:  
 734 g/l - Temperatura del carbu-  
 rante: 18°C.

# I NOSTRI RILEVAMENTI

## CONSUMO CARBURANTE (km/l)

	BMW	CAGIVA	HONDA TRANSALP	HONDA A. TWIN	MORINI	YAMAHA
Al limite	8,009	8,400	10,705	9,460	11,208	8,266
Montagna	11,860	14,061	15,206	14,661	15,416	13,306
Autostrada	13,042	15,290	16,880	16,161	16,945	15,806
Città	13,191	15,366	16,006	15,441	16,102	15,199
Extraurbano	16,447	17,906	20,095	17,740	20,166	17,846
Economy run	20,861	22,837	27,447	25,602	27,944	24,170
A VELOCITÀ COSTANTE (km/l)						
90 km/h	19,025	18,668	24,706	22,500	27,692	22,340
120 km/h	15,606	16,133	18,944	17,006	17,841	17,660

## CONSUMO LUBRIFICANTE

cm <sup>3</sup> x 1000 km	BMW	CAGIVA	HONDA TRANSALP	HONDA A. TWIN	MORINI	YAMAHA
	230	245	225	205	195	200

## SCARTI STRUMENTI

VELOCITÀ (km/h)	BMW	CAGIVA	HONDA TRANSALP	HONDA A. TWIN	MORINI	YAMAHA
40	32,497	39,361	35,615	40,165	40,100	40,190
60	54,963	58,766	54,365	58,503	60,865	38,887
80	70,496	79,441	73,699	76,234	77,033	76,163
100	93,180	99,022	92,824	94,865	93,809	95,847
120	112,716	120,044	110,880	113,066	112,236	115,166
140	131,511	140,326	130,801	132,800	130,739	133,840
160	150,944	160,766	148,616	152,406	150,266	151,750
180	170,555	—	167,622	172,020	—	171,166
200	—	—	—	—	—	190,505

## REGIME (giri/')

REGIME	BMW	CAGIVA	HONDA TRANSALP	HONDA A. TWIN	MORINI	YAMAHA
2000	1906	2086	1935	1996	2094	1985
3000	2900	3041	2888	2975	3054	2901
4000	3885	4111	3883	3938	3819	3881
5000	4861	5196	4868	4920	4720	4870
6000	5846	6246	5938	5902	5706	5841
7000	6812	7288	6839	6878	6695	6794
8000	—	8351	7722	7805	7531	7759
9000	—	9401	8756	8761	8433	8736

## PROVA DI MANEGGEVOLEZZA

	CON BIRILLI A 6 m		CON BIRILLI A 12 m	
	TEMPO	MEDIA (km/h)	TEMPO	MEDIA (km/h)
BMW	8"44	25,592	8"24	52,427
CAGIVA	7"28	29,670	6"98	61,891
HONDA TRANSALP	6"80	31,765	6"52	66,258
HONDA A.T.	6"90	31,304	7"06	61,190
MORINI	6"70	32,239	6"92	62,428
YAMAHA	6"86	31,487	7"22	59,834

# PAGELLA

	BMW	CAGIVA	HONDA TRANSALP	HONDA AFRICA-TWIN	MORINI	YAMAHA
■ Linea.....	20	24	27	29	24	30
■ Finiture.....	23	25	26	27	23	27
Illuminazione notturna..	30	26	29	LODE	26	LODE
Comandi.....	23	25	26	28	23	27
Strumentazione.....	25	22	27	26	22	26
■ Comfort di marcia.....	26	27	30	29	23	28
Rumorosità.....	25	24	30	30	22	28
Vibrazioni.....	27	26	26	27	18	24
Posizione di guida.....	24	27	28	25	25	27
■ Motore.....	29	30	30	29	26	30
Avviamento.....	LODE	27	LODE	LODE	24	26
Erogazione.....	30	30	28	27	27	30
Potenza.....	LODE	30	26	27	26	LODE
Coppia.....	LODE	LODE	28	28	26	30
Accessibilità meccanica	LODE	23	24	24	27	23
■ Prestazioni globali.....	LODE	30	30	30	25	LODE
Velocità.....	26	28	30	30	26	LODE
Ripresa.....	30	LODE	26	25	23	28
Accelerazione.....	28	20	27	26	24	LODE
Consumi.....	21	24	29	27	30	26
Autonomia.....	25	23	30	28	28	27
■ Modulabilità frizione....	28	24	29	29	22	LODE
Resistenza frizione.....	30	25	26	26	29	23
Precisione cambio.....	23	24	28	28	23	21
Scelta dei rapporti.....	29	30	28	28	27	25
■ Maneggevolezza.....	26	27	30	29	25	28
Variazioni di traiettoria	24	24	28	27	25	26
Curve strette.....	25	25	29	26	28	27
Curve a medio raggio..	28	30	LODE	28	30	29
Curve a largo raggio...	26	LODE	30	30	25	29
■ Tenuta di strada.....	28	30	LODE	30	26	29
Tenuta sul bagnato.....	27	27	28	27	25	28
Tenuta sullo sconnesso	24	25	28	27	21	26
Sospensione anteriore.	21	26	28	26	24	25
Ammortizzatore.....	26	24	28	26	20	25
Pneumatici.....	27	26	27	28	26	24
Precisione in rettilineo.	25	LODE	LODE	LODE	23	30
Sensibilità al vento.....	27	28	30	29	25	27
■ Modulabilità freni.....	25	28	LODE	29	26	29
Potenza freni.....	24	26	27	28	26	29
Resistenza freni.....	24	28	28	28	27	28
■ Costo dei ricambi.....	24	21	24	23	27	23
Prezzo d'acquisto.....	25	19	24	22	23	22
■ Affidabilità.....	28	27	LODE	28	26	29
■ PUNTEGGIO TOTALE...	1181	1185	1267	1229	1097	1230

n.b. la lode vale 35 punti