

WHEELS SUPER

LA NEW AGE DELLA PASSIONE MOTOCICLISTICA

FEBBRAIO 1999 - N. 29 - 9.000 lire

**IPERPROVE
STRUMENTALI**
HONDA VARADERO
TRIUMPH 755i DAYTONA
YAMAHA V-MAX "DIAPASON"

TESTA A TESTA
HUSQVARNA TE 610 SM
KTM 640 LC4 SUPERMOTO

SPECIALE
LE TOP TEN DI SuperWHEELS

IPERTEST
APRILIA RS 125 REPLICIA
DERBI PREDATOR LC



INTERNET
"MOTORI DI RICERCA"

INCHIESTA
L'ASSISTENZA TELEFONICA
AL CLIENTE

**IPERCOMPARATIVA
MEDIE TOURING**
BMW F 650
HONDA DERUVILLE
HONDA TRANSALP
SUZUKI AN 400 BURGMAN
YAMAHA TDM 850

COMPARATIVA
I CUPOLINI PER LA MONSTER



IPERCOMPARATIVA MEDIE TURISTICHE

TOURING

Scoprire i piaceri del turismo a due ruote senza essere costretti ad investire cifre da capogiro è possibile: basta rimanere nella fascia delle medie cilindrato; ecco cinque invitanti proposte ■ di ALDO BALLERINI



CLUB

VEDIAMO... mi dia quella supertourer da sogno, sì, metallizzata; più tutti gli accessori originali esistenti; mi raccomando: le manopole riscaldabili. Poi due caldi, eleganti, completi da motociclista (ci mettiamo anche il sottotuta, la maglia termica, il sottocasco e il paracolli impermeabile), i caschi, attenzione, che siano confortevoli. Se c'è l'ultimo modello, con tre visiere di ricambio (quella antiappannate è essenziale), l'interfono incorporato e due canali d'aerazione, è meglio.

BMW F 650

HONDA DEAUVILLE

HONDA TRANSALP

SUZUKI BURGMAN

YAMAHA TDM



LE PROTAGONISTE

I guanti, me ne dia quattro paia, non si sa mai, si dovessero bagnare... Bene, direi che c'è tutto; quanto le devo? Ecco qua, un bell'assegno. Mi fa il pieno?

Ma come, senza nemmeno trattare sul prezzo, senza chiedere in regalo neppure un foulard di cotone? Ma che sogno è?

Per la maggior parte dei comuni mortali una situazione di questo tipo è davvero un sogno, realizzabile solo dopo una vincita alla lotteria. Oppure si può verificare quando una persona perde il senno, vende la casa, e va a "comprare le sigarette", lasciando la famiglia per sempre.

Possiamo chiederci: per compiere un lungo viaggio in moto occorre davvero tutto l'equipaggiamento precedentemente elencato e l'ultima, bellissima, costosa, supertourer?

Fortunatamente no: è possibile farlo anche in sella ad una più economica media cilindrata, pure se questa è una touring, una sport touring, una enduro stradale o uno scooter. Probabilmente qualcuno, notandolo nelle belle immagini a corredo di questo servizio, avrà pensato ad uno strano scherzo ma non è così: oggi questi veicoli sono così evoluti da sovrapporsi in maniera sensibile al campo di impiego delle motociclette di media cilindrata, e rappresentano ormai una scelta quanto mai saggia e inopinabile.

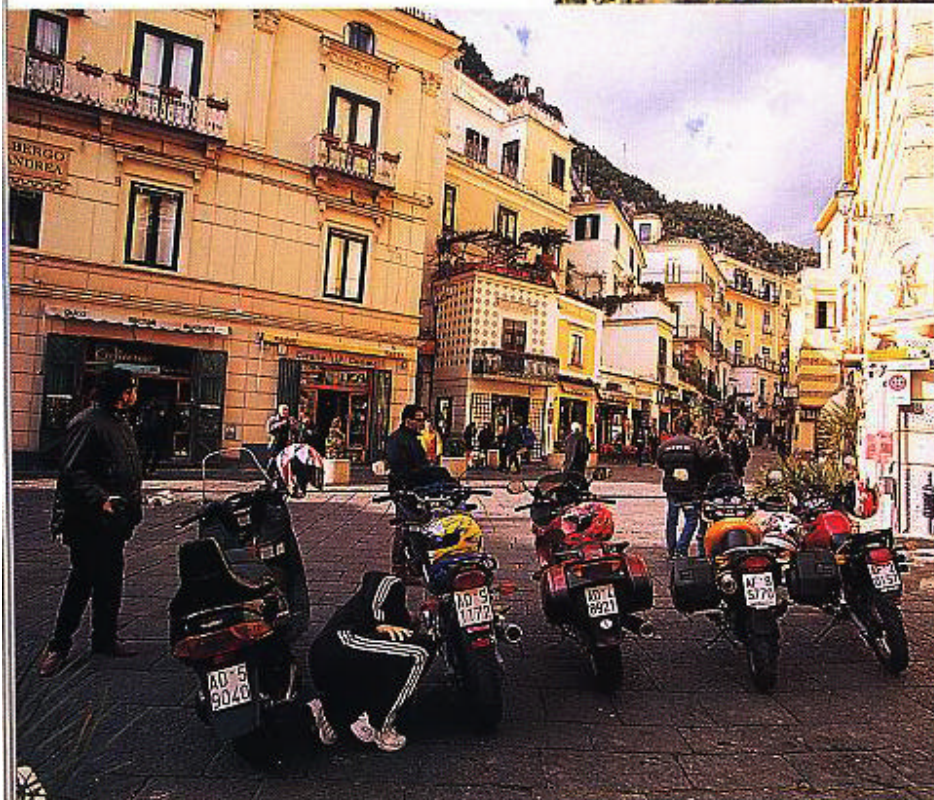
Per verificare queste affermazioni abbiamo selezionato cinque veicoli di media cilindrata, tra i quali proprio uno scooter (per la precisione il più grosso attualmente in produzione), e li abbiamo trasportati al caldo, sulla Costiera Amalfitana. Sotto i raggi di un inaspettato - per chi è abituato alle nebbie invernali dell'Emilia lo è... - sole di dicembre, ci siamo "battuti" sulle bellissime strade a picco sul mare, sui veloci tratti delle lunghe autostrade del sud e nei vicoli delle affascinanti città marinare. Momenti memorabili dei quali diamo pronto resoconto.

Foto GHEO

LA BMW F 650 è una enduro dell'ultima generazione, che si distingue per lo stile moderno e personale. È stata tra le prime ad allontanarsi dall'immagine ormai logora delle tradizionali fuoristrada, per trasformarsi in una versatile, ed elegante, motocicletta per l'uso quotidiano e i viaggi anche impegnativi. Dotata di un generoso monocilindrico di 650 cm³, per il '99 è stata leggermente ritoccata nell'esteti-

ca, ed uscirà di serie con il catalizzatore. È offerta a 13.100.000 lire, ed è affiancata alla gemella ST dalla ciclistica più votata all'impiego stradale ma dal cupolino meno protettivo.

Dal catalogo Honda abbiamo selezionato due importanti rappresentanti: la Deauville e la Transalp. La prima è una touring pura, dalla linea moderna e piacevole, con ampia carenatura integrale che



ingloba anche le due comode borse laterali. È costruita sulla base della Revere, dalla quale eredita il telaio ed il bicilindrico a V di 650 cm³, in grado di garantire ottime prestazioni. È in vendita a 14.895.000.

La Transalp appartiene invece alla categoria delle enduro, ma è orientata all'uso stradale, tanto da poter competere ad armi pari con le migliori touring di analogia cilindrata.

I suoi punti di forza sono costituiti dalla buona carenatura, dalla ciclistica azzecata e dal brillante propulsore bicilindrico

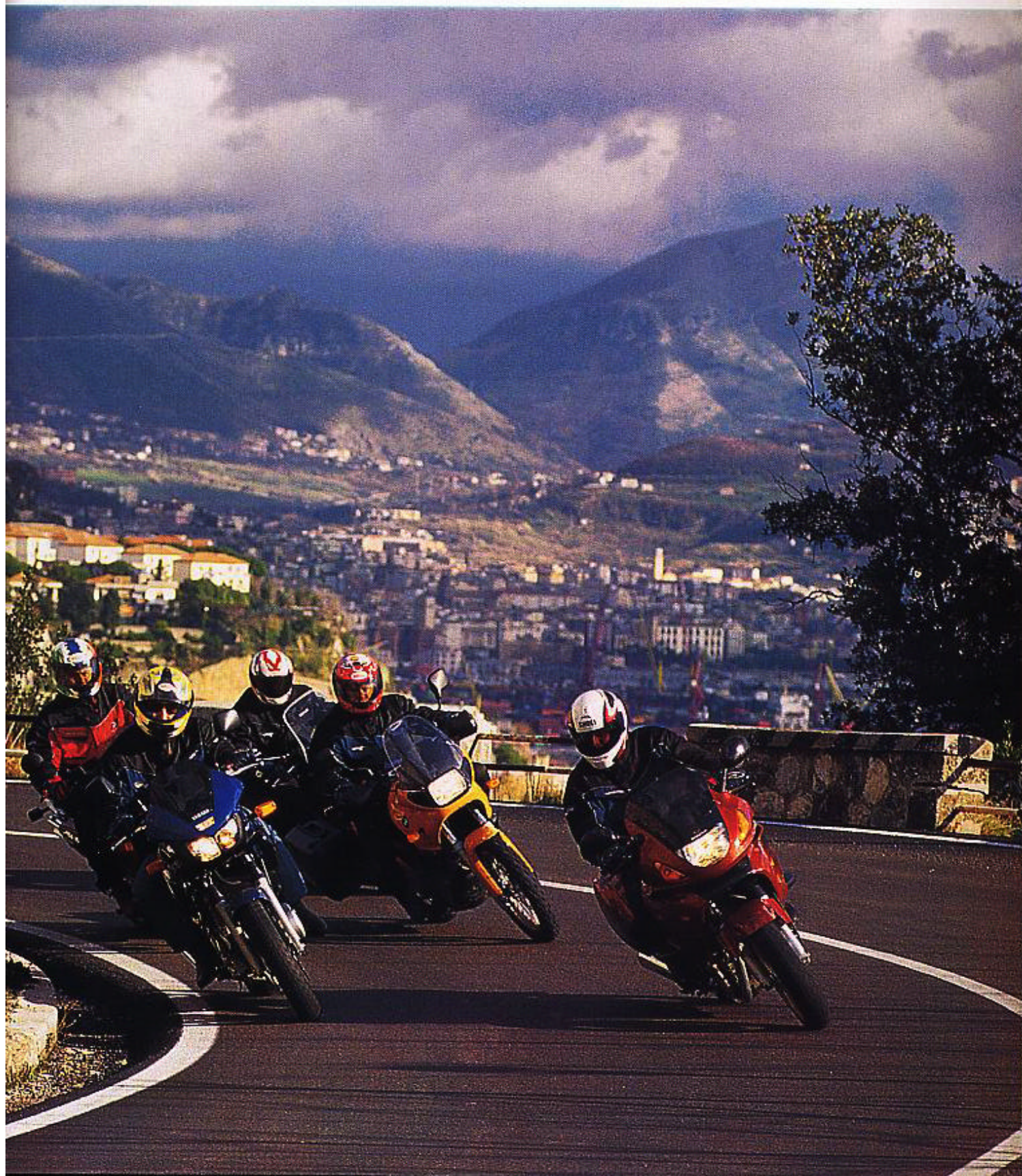
a V di 600 cm³. Elegante e versatile è adatta sia per qualche digressione non impegnativa in fuoristrada, sia per viaggiare in coppia; è proposta a 13.639.000 lire.

La presenza del Burgman, lo scooter di grossa cilindrata prodotto dalla Suzuki, è giustificata dal poderoso monocilindrico (400 cm³) con cambio automatico che lo equipaggia e garantisce le prestazioni, la carrozzeria protettiva e l'ampia sella a due posti tutelano il comfort, mentre la ciclistica, con le ruote di 13", vigila sulla stabilità.

Il Burgman è in vendita a 11.350.000 lire.

Concediamo un vantaggio di cilindrata alla Yamaha TDM: se lo merita per il suo successo commerciale.

Le sue qualità sono evidenti: l'estetica, per la grafica graffiante e le linee moderne del serbatoio e del cupolino, è sempre fresca e accattivante; il propulsore bicilindrico parallelo di 850 cm³ promette prestazioni da sportiva di media cilindrata e le dimensioni da vera granturismo offrono comfort di alto livello, anche in coppia. La TDM costa 16.500.000 lire.



UN PO' DI TECNICA

LA BMW, regina dei bicilindrici, questa volta punta su un solido monocilindrico di 652 cm³, con raffreddamento a liquido, distribuzione bialbero a camme in testa, quattro valvole e alimentazione a carburatore (due Mikuni con diffusore di 33 mm Ø). Un contralbero di bilanciamento provvede a ridurre le vibrazioni e la lubrificazione a carter secco permette di mantenere le dimensioni del carter più compatte. Il lubrificante è contenuto nel grosso tubo d'acciaio che costituisce la parte portante del telaio, realizzato a culla aperta con il propulsore incastonato a diamante. A favore della F 650 è da notare il valore dell'interasse contenuto ed anche il peso effettivo in ordine di marcia, il più basso del lotto.

La Honda scende in campo con due bicilindrici di simili caratteristiche tecniche ma cilindrata leggermente differente: 647 cm³ per la Deauville e 583 cm³ per la Transalp. I due propulsori condividono la disposizione a V dei cilindri (con angolo di 52°), la distribuzione monoalbero a camme in testa con tre valvole per cilindro e l'alimentazione a carburatori (due per entrambi, con diffusore di 36 mm Ø per la prima e di 34 mm Ø per la seconda). Entrambi i propulsori sono raffreddati a liquido (la Transalp ha anche un'evidente alettatura) ed hanno il cambio a cinque marce; differiscono invece per la trasmissione finale, ad albero sulla Deauville e a catena sulla Transalp.

Le divergenze tra i due modelli si accentuano per quanto riguarda la ciclistica. Il telaio della Deauville è a doppio trave in tubi d'acciaio, con quote di tutto "riposo" (l'avancorsa ed il peso in ordine di marcia sono i più elevati del gruppo), mentre per la Transalp si è optato per una struttura a culla aperta in tubi d'acciaio. Sulle due Honda si può contare su un generoso impianto frenante, con due dischi anteriori abbinati ad un terzo disco posteriore.

Il Burgman, secondo monocilindrico in lizza, ha la cilindrata inferiore del gruppo (385 cm³), ma vanta il raffreddamento a liquido e la distribuzione monoalbero in testa con quattro valvole. Il cilindro è collocato orizzontalmente, ed è alimentato da un singolo carburatore con diffusore di 36 mm Ø. È l'unico veicolo del lotto con la frizione automatica di tipo centrifugo ed il cambio a variatore, soluzione tipica per la categoria scooter. La ciclistica è stata progettata per garantire la sicurezza a fronte della nuova cilindrata: il telaio a traliccio è opportunamente rinforzato, ha l'interasse paragonabile a quello di una custom di grossa cubatura e sulle ruote di 13" sono installate coperture di generosa sezione. Per la sospensione posteriore e l'impianto frenante sono state adottate interessanti soluzioni: la prima agisce sul monoammortizzatore tramite un leveraggio progressivo, e per aumentare la sicurezza è stato installato un sistema di frenata integrale azionato con la leva sinistra (che interviene sul disco posteriore e su quello anteriore).

Al momento di valutare i rilevamenti occorrerà considerare il vantaggio consistente concesso alla TDM, dal grosso bicilindrico in linea raffreddato a liquido (la cilindrata è di 849 cm³), con lo stes-





YAMAHA TDM

16.500.000 lire



LA TECNICA A CONFRONTO

	BMW F 650	HONDA DEAUVILLE	HONDA TRANSALP	SUZUKI BURGMAN	YAMAHA TDM
Motore/ciclo	monocilindrico/4t	bicilindrico a V/4t	bicilindrico a V/4t	monocilindrico/4t	bicilindrico/4t
Alaggio corsa (mm)	100x83	79x66	75x66	83x71,2	89,5x67,5
Cilindrata (cm ³)	651,882	647,021	583,160	385,235	849,317
Rapporto di compressione	9,7:1	9,2:1	9,2:1	10,2:1	10,5:1
Distribuzione	bialbero/4v	monoalbero/6v	monoalbero/6v	monoalbero/4v	bialbero/10v
Diagramma	17°-45°/47°-15°	5°-40°/40°-5°	10°-40°/40°-10°	n.d.	29°-59°/59°-29°
Potenza (CV/giri)	48/6500	56/7750	54/8000	32/8000	77/7500
Coppia (kgm/giri)	5,8/5200	5,6/6250	5,6/6000	3,2/6000	7,8/6000
Alimentazione	2 Mikuni BST33	2 Keihin VP36	2 KeihinVD34	Keihin CVK36	2 Mikuni BSTD28
Raffreddamento	a liquido	a liquido	a liquido	a liquido	a liquido
Lubrificazione	carter secco	carter umido	carter umido	carter umido	carter secco
Accensione	elettronica	elettronica	elettronica	elettronica	elettronica
Frizione (comando)	meccanico	meccanico	meccanico	automatica	meccanico
Cambio	5 marce	5 marce	5 marce	a variatore	5 marce
Avviamento	elettrico	elettrico	elettrico	elettrico	elettrico
Telaio	monoculla	doppio trave	culla aperta	tubolare	doppio trave
Materiale	acciaio	acciaio	acciaio	acciaio	acciaio
Avancorsa (mm)	110	120,5	108	106	105
Inclinazione canotto (°)	28	28,50	28	27	25
Sosp. anteriore (mm Ø)	forcella (41)	forcella (41)	forcella (41)	forcella (41)	forcella (43)
Escursione (mm)	170	115	200	100	149
Sospensione posteriore	monoamm.	monoamm.	monoamm.	monoamm.	monoamm.
Escursione (mm)	120	120	190	60	130
Freno anteriore (mm Ø)	disco (300)	2 dischi (296)	2 dischi (256)	disco (260)	2 dischi (298)
Freno posteriore (mm Ø)	disco (240)	disco (276)	disco (240)	disco (210)	disco (245)
Ruote (ant.-post.)	2,15"x19"/3,00"x17"	3,00"x17"/4,00"x17"	2,15"x21"/3,00"x17"	3,00"x13"/3,50"x13"	3,00"x18"/4,00"x17"
Pneumatici (ant.-post.)	100/90-130/80	120/70-150/70	90/90-120/90	110/90-130/70	110/80-150/70
Lunghezza (mm)	2180	2215	2265	2260	2170
Altezza sella (mm)	800	814	850	695	795
Interasse (mm)	1480	1475	1505	1590	1470
Peso a secco (kg)	191	223	196	174	201
Capacità serbatoio (litri)	17,5	19	18	13	20

so schema scelto dai progettisti per la velocissima R1: distribuzione bialbero in testa con cinque valvole per cilindro. Ricordiamo che i perni di manovella sono sfasati di 270°, in modo da omogeneizza-

re la coppia e conferire personalità al propulsore. Il telaio, realizzato in acciaio sullo schema Deltabox, è costituito da una coppia di grossi travi discendenti, sui quali è imbullonato il propulsore.

Il sistema frenante è adeguato alle prestazioni del veicolo: sull'avantreno è installata una coppia di dischi d'acciaio di 298 mm Ø, con pinze a quattro pistoncini.

MOTORE E PRESTAZIONI

I DUE estremi sono rappresentati dalla TDM e dal Burgman, soprattutto per via della cilindrata. Il propulsore della prima vanta la bella potenza di 72,11 CV a 7250 giri, con un valore sostanzioso di coppia (7,4 kgm a soli 6000 giri). L'erogazione, a confronto con quella delle rivali è tanto brutale quanto entusiasmante, e richiede una discreta esperienza per poter essere sfruttata al meglio, soprattutto lungo i percorsi guidati.

A confronto i 26,4 CV a 8100 giri del Burgman sembrano proprio pochi, ma all'atto pratico sarebbe un vero problema gestirne di più senza penalizzare l'efficienza della trasmissione, che permette di estrarre il meglio dal propulsore.

La fascia intermedia è appannaggio, rispettivamente, delle Honda Deauville e Transalp e della BMW. Pur essendo molto simili i due bicilindrici dimostrano un carat-

tere differente: leggermente ruvido ma più pronto in basso quello della Deauville, è più pronto nella risposta, mentre quello della Transalp, moderato ai bassi regimi, manifesta un bel carattere piccante verso la parte alta del contagiri, dove dimostra una bella fluidità d'erogazione. La differenza non è sostanziale, ed è attenuata dal gap di peso: a favore della stradale troviamo 6 CV in più, utili per sopperire allo svantaggio dovuto alla massa superiore.

Il monocilindrico della BMW ha qualche cavallo in meno, rispetto ai due precedenti bicilindrici, ma li fa dimenticare grazie alla risposta pronta e brillante ai bassi regimi. Rispetto alla Deauville ci sono ben 11 CV in meno, ma è interessante notare la somiglianza dei valori di coppia, ed il fatto che quella del monocilindrico si trovi ad un regime sostanzialmente inferiore (5250 giri contro 6000).

È quindi chiaro il motivo per cui la TDM spolvera tutta la concorrenza in velocità massima, ripresa, accelerazione (qui però troviamo qualche sorpresa sui 400 metri...). Vediamo però di dare il giusto peso ai numeri - anche per assegnare dei voti ragionati in pagella - visto che questi veicoli non sono costruiti per scendere in pista.

I valori effettivi della velocità massima, tolta l'imprendibile Yamaha (209,231 km/h), non sono troppo distanti: le due Honda hanno fatto registrare dati molto simili (178,766 km/h la Deauville e 174,121 km/h la Transalp) e sono seguite a breve distanza dalla brillante monocilindrica F 650 (166,035 km/h). Considerando la categoria il valore spuntato dal Burgman, di 142,187 km/h, è eccellente: e in autostrada permette di mantenere un passo davvero elevato e addirittura di non perdere il con-

tatto col gruppo in caso di traffico più intenso.

Grazie alla robusta erogazione in basso, che si avverte distintamente su strada e si può valutare molto bene leggendo la tabella dei dati a confronto, la F 650 spunta una buona prestazione nella prova di accelerazione da 0 a 100 km/h e sui 400 metri, rimanendo a stretto contat-

to con le più potenti bicilindriche. In queste prove la TDM ostenta tutto il suo potere, mentre il Burgman, svantaggiato dalla potenza notevolmente minore, rimane attardato contenendo però il distacco.

La prova di ripresa ci fornisce interessanti informazioni: sui 400 metri questa volta è la Transalp a prevalere, grazie all'erogazione sostanziosa in basso, seguita a

ruota da una sorprendente BMW e dalla TDM, in netta rimonta sul tratto finale (come si evince osservando la superiore velocità d'uscita). La Deauville, invece, questa volta perde il confronto con la Transalp e paga il peggio del peso superiore e dei rapporti più lunghi. Un po' distaccato nella prova di accelerazione, il Burgman questa volta si rifà, non solo riuscendo a limitare i danni

PRESTAZIONI

	BMW F 650	HONDA DEAUVILLE	HONDA TRANSALP	SUZUKI BURGMAN	YAMAHA TDM
Velocità max. (km/h)	166,035	178,766	174,121	142,187	209,231
ACCELERAZIONE (tempo/velocità d'uscita in km/h)					
0 - 400 m	13"967/148,748	13"469/157,742	13"541/150,883	17"691/113,921	12"376/171,757
0 - 1000 m	27"616/164,228	26"359/173,812	27"152/164,038	35"109/132,361	23"888/197,525
0 - 100 km/h	5"251	5"014	5"223	15"711	4"193
Spinta max. in 1 [^] (m/s ²)	7,274	6,199	6,413	0,132**	7,613
Spinta max. in 5 [^] (m/s ²)	1,739	1,834	1,764	-	1,511
RIPRESA da 50 km/h in V [^] (tempo/velocità d'uscita in km/h)					
0 - 400 m	14"252/144,811	14"868/137,522	14"032/145,099	15"763/117,236	14"495/149,767
0 - 1000 m	28"382/160,856	28"981/164,342	27"937/162,098	32"738/135,255	27"053/188,272

IN CITTÀ

PROPULSORI docili, corpi snelli e manubri ampi, le protagoniste di questa prova si sono rivelate molto confortevoli in città, dove spostarsi, manovrare e parcheggiare sono attività che si possono svolgere facilmente, anche con poca esperienza.

La posizione di guida della BMW, con la

sella ad una quota contenuta (con un apposito kit è anche possibile ridurla di 50 mm), permette facili manovre a piloti di qualsiasi taglia. Il raggio di sterzo, inoltre, è il più contenuto del gruppo, e la ciclistica bilanciata permette di mantenere facilmente l'equilibrio. Il propulsore, prontissimo ed elastico, sa essere generoso e trattabile,

solo un po' recalcitrante sotto i 2000 giri. Peccato però che le borse laterali previste per questo modello sporgano dalla sagoma in maniera eccessiva: in città è piuttosto facile urtarle contro gli ostacoli.

La Deauville vanta a suo favore un progetto mirato per gli spazi cittadini: si capisce dalle piccole attenzioni per il pilota,



come i comodi vani portaoggetti ricavati all'interno del cupolino, le due aderenti borse posteriori, i gommini laterali per proteggere la carena da eventuali cadute dal cavalletto. La posizione di guida è comoda, con sella a una quota media dal suolo e i comandi, subito a portata di mano, si azionano con un dito. Tutto insomma preciso come un orologio, compreso il propulsore, mai brusco nelle risposte, la ciclistica dal facile equilibrio, il cambio morbido e preciso, la trasmissione finale ad albero dalla risposta dolce, solo un po' rumorosa nella messa in tensione dei parastroppi.

Sulla Transalp la situazione è molto simile, ma a causa della posizione di guida di tipo fuoristradistica, la sella si trova ad una quota leggermente più alta dal suolo. In questo caso mancano i piccoli comfort che si trovano sulla Deauville, ma nella guida mantiene il piacevole carattere della compagna di marchio: propulsore elastico e dall'erogazione dolce, frizione modulabile, cambio morbido e preciso. È molto più leggera della prima (ci sono oltre 36 kg rilevati), ma la differenza non è così avvertibile come si potrebbe immaginare, grazie al buon bilanciamento della Deauville.

Il Burgman è nato dai veicoli destinati esclusivamente alla città, ed anche se è un po' cresciuto mantiene una bella attitudine per muoversi negli spazi urbani. Anche qui ci sono i comodi i vani portaoggetti (uno dei quali dedicato al cellulare), ed anche un ampio spazio sottosella. La posizione di

guida è tipica di questi veicoli, con le gambe piuttosto avanzate e il busto eretto, e lo spazio a bordo è più che abbondante.

In città è facile, equilibrato e anche dotato di buona maneggevolezza, ma quando lo spazio scarseggia occorre fare un po' di attenzione agli ingombri. Il propulsore spinge piuttosto forte, tanto che non va preso alla leggera, soprattutto sul bagnato o sui fondi più sdruciolevoli (come ad esempio il pavé e le strisce pedonali), ma quando si spalanca l'acceleratore da fermo l'attacco non è brusco e questo permette di guidare con tranquillità.

L'impianto frenante, grazie alla presenza del sistema integrale, è pronto e sicuro, soprattutto se si utilizza la leva sinistra che lo comanda.

Le dimensioni della TDM inducono una discreta soggezione, ma è sufficiente salire a bordo per scoprire una comoda posizione di guida, con la sella ad un'altezza contenuta dal suolo e un bel manubrio largo, un po' distante dal busto per i piloti di minore statura. Peccato per le estremità poco spioventi, che fanno ruotare il polso verso l'interno. Il peso da fermo si avverte, soprattutto col pieno, perché il baricentro è piuttosto alto, ma la ciclistica ben equilibrata facilita la conduzione alle basse velocità. Un piccolo disagio è dovuto alla brusca risposta del propulsore ai chiudi-apri tipici proprio della guida in città, una caratteristica legata all'esuberante erogazione del propulsore, che permette però di muoversi velocemente con un filo di gas.

RESPONSO DEL BANCO PROVA

	BMW F 650	HONDA DEAUVILLE	HONDA TRANSALP	SUZUKI BURGMAN	YAMAHA TDM
POTENZA MAX. (CV/giri)	42,085/6400	53,094/7900	47,044/7500	26,362/8100	72,111/7250
COPPIA MAX. (kgm/giri)	5,293/5250	5,362/6000	4,907/6500	2,663/6500	7,448/6000
P.M.E. MAX. (bar)	9,079	9,348	10,576	7,603	10,550
POT. SPECIFICA (CV/litro)	64,559	82,052	80,671	68,431	96,210
Rap. PESO/POT. (kg/CV)	4,303	4,225	4,037	7,071	3,034

SU STRADA

L'UNICO problema che abbiamo incontrato lungo i tormentati percorsi di prova della Costiera Amalfitana è stato quello di moderare gli entusiasmi, visto che le bellissime strade a picco sul mare sono strette, imprevedibili e, purtroppo, dotate di scomodi spazi di fuga a forma di solidi muretti.

Qui però è stato un vero piacere sfruttare a fondo la coppia dei propulsori, testare gli ottimi impianti frenanti e verificare la tenuta offerta dalle eccellenti ciclistiche e coperture.

Su questi percorsi la Transalp offre la stessa sensazione che si prova ad accarezzare le forme di una bella donna fasciata di velluto, morbide, calde, eccitanti (abbiamo esagerato?). Sospensioni soffici ma ben frenate, che permettono di staccare a curva impostata e giocare con l'acceleratore schiacciando il retrotreno in uscita, erogazione dolce, controllata, ma sostanziosa verso gli alti regimi, freni soffici e dall'azione progressiva, cambio morbido e preciso. E poi risposta rapida e coordinata alle variazioni di inclinazione, all'azione sul manubrio e grande feeling con il contatto sull'asfalto delle coperture. Ogni altro commento è superfluo.

A ruota di questa eccellente regina del misto troviamo la BMW, rapida negli ingressi in curva, veloce nella risposta ai comandi, prontissima, in uscita di curva, all'apertura dell'acceleratore. Più agile della rivale bicilindrica è anch'essa capace di garantire un elevato feeling di guida e di offrire una sincera sensazione di sicurezza.

Le sospensioni lavorano adeguatamente, ed anche se si avverte una leggera differenza tra forcella, soffice e dalla lunga escursione, e ammortizzatore, più rigido e frenato, non si riscontrano scompensi d'assetto. L'azione frenante è

potente ma ben calibrata, e solo il cambio, in particolare nel passaggio 1a-2a, ha messo in luce ruvidità dell'innesto e qualche imprecisione.

La Deauville ripropone le sensazioni

provate alla guida della Transalp, ma le reazioni sembrano più tranquille e calibrate. Fa insomma le veci della sorella più matura, che offre soddisfazioni ma richiede di essere tratta con più riguardo.

LA POTENZA A CONFRONTO (CV)

GIRI	BMW F 650	HONDA DEAUVILLE	HONDA TRANSALP	SUZUKI BURGMAN	YAMAHA TDM
2000	—	11,7	10,7	5,8	—
3000	17,5	20,0	17,4	9,2	25,1
4000	26,3	28,1	24,8	13,9	39,3
5000	36,5	35,0	32,6	18,1	49,1
6000	37,0	44,9	40,5	21,8	62,4
7000	41,4	49,4	45,3	24,9	70,9
8000	39,6	52,8	43,6	26,3	69,6
9000	—	46,5	—	22,6	—
10000	—	—	—	—	—
11000	—	—	—	—	—
12000	—	—	—	—	—

LA COPPIA A CONFRONTO (kgm)

GIRI	BMW F 650	HONDA DEAUVILLE	HONDA TRANSALP	SUZUKI BURGMAN	YAMAHA TDM
2000	—	4,1	3,8	2,1	—
3000	4,2	4,7	4,1	2,2	6,0
4000	4,7	5,0	4,4	2,5	7,0
5000	5,2	5,0	4,7	2,6	7,0
6000	5,3	5,3	4,8	2,6	7,4
7000	4,9	5,0	4,6	2,5	7,3
8000	4,0	4,7	3,9	2,4	6,2
9000	—	3,7	—	1,8	—
10000	—	—	—	—	—
11000	—	—	—	—	—
12000	—	—	—	—	—

CONSUMO

Percorso	BMW F 650	HONDA DEAUVILLE	HONDA TRANSALP	SUZUKI BURGMAN	YAMAHA TDM
Autostrada	16,854	15,947	16,786	17,259	17,341
Extraurbano	20,276	17,075	19,895	18,927	18,818
Al limite	11,102	10,965	10,225	15,056	8,676
VELOCITA' COSTANTE					
90 km/h	23,674	19,453	23,812	22,823	22,075
120 km/h	19,859	16,963	18,696	19,312	18,383
AUTONOMIA					
A 120 km/h	328	322	317	232	349
Al limite	183	208	173	181	165
LUBRIFICANTE					
Grammix1000km	157	142	202	132	175

Nelle curve a breve raggio si avverte una leggera tendenza a chiudere la traiettoria, caratteristica che comunque diventa subito "naturale", tanto da favorire la maneggevolezza, ma all'aumentare della velocità diventa neutra, facile e gustosa, permettendo di arrivare a limare le pedane con facilità.

Se il fondo stradale non è esente da asperità, oppure non offre un grip elevato, si avverte però un minore feeling con le coperture, sicuramente dovuto alla qualità di quest'ultime e alla risposta poco frenata della forcella.

Il propulsore su questi percorsi è ben sfruttabile: più pronto nella risposta rispetto a quello della Transalp, permette di percorrere lunghi tratti senza la necessità di cambiare rapporto, operazione



che eventualmente si effettua con rapidità e precisione, grazie alle eccellenti caratteristiche del cambio. In frenata il doppio disco anteriore è pronto e facilmente modulabile, mentre quello posteriore richiede sensibilità perché giunge facilmente al bloccaggio.

Con la Yamaha nei percorsi più tortuosi si soffre un po' di più, sia per la maneggevolezza inferiore, dovuta al baricentro più alto e alle quote generose, sia perché, come già riscontrato nella prova su strada, la risposta all'acceleratore è piuttosto brusca.

Nelle curve a bassa velocità conviene quindi mantenere il propulsore in leggera trazione, ma solo per evitare gli apri-chiudi, non per l'equilibrio che si conserva naturalmente anche in assenza di spinta.

Quando le curve iniziano a distendersi e la velocità ad aumentare, allora la TDM può offrire sensazioni davvero forti, diventando solida in traiettoria e sullo sconnesso.

Sfruttare tutte le potenzialità offerte dal robusto bicilindrico, dotato di un'erogazione brutale e robusta fin dai bassi regimi, non è uno scherzo, e così ogni uscita diventa ricca di nuove sfumature e di più elevati limiti da raggiungere.

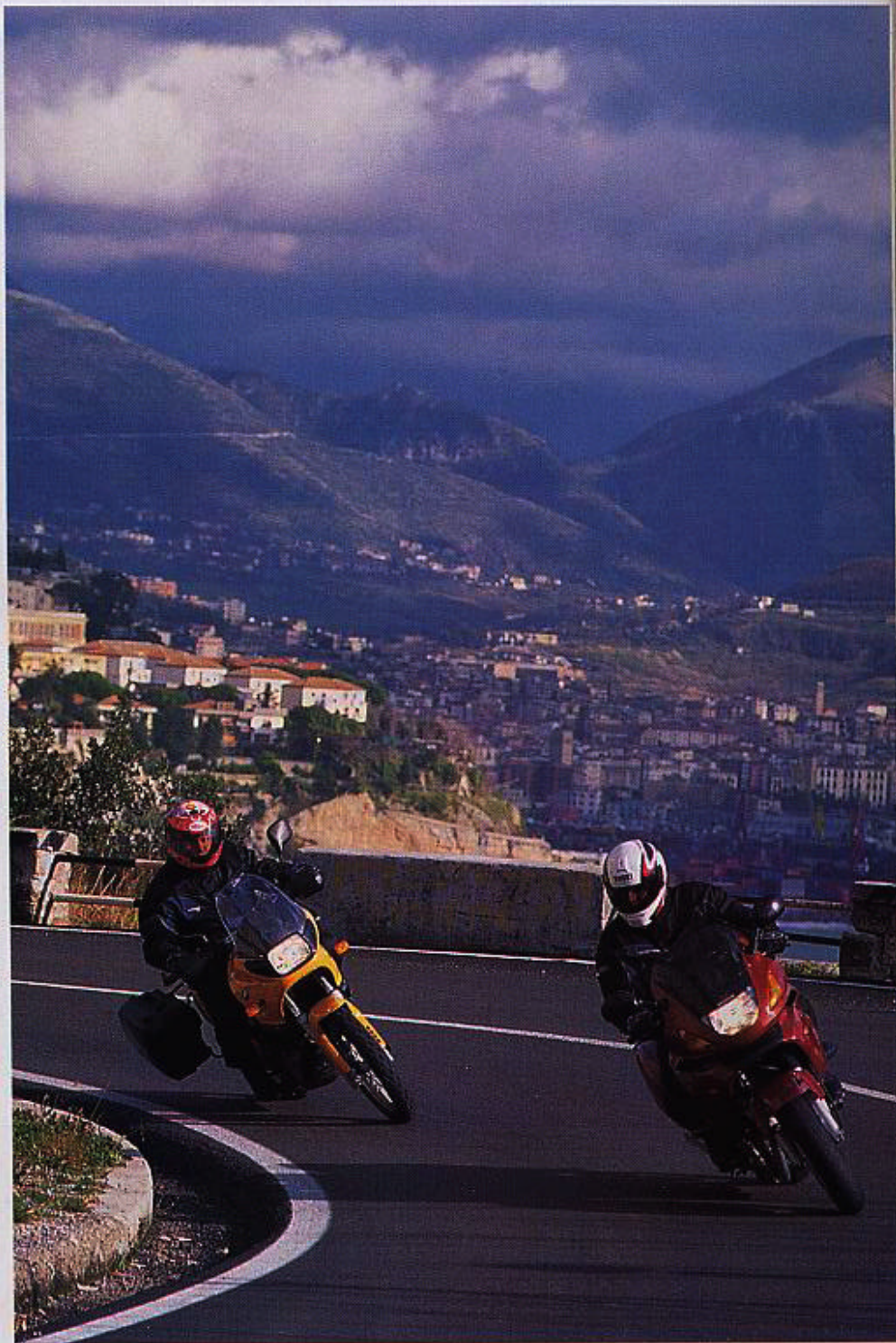
Nonostante gli ultimi ritocchi, il funzionamento del cambio è ancora poco fluido, con innesti rumorosi e qualche imprecisione.

Se il percorso non è troppo movimentato e non si pretende di star dietro ad una supermotard, anche il Burgman permette di divertirsi. Il propulsore spinge

bene anche in salita, aiutato dal preciso lavoro della trasmissione automatica, che si apprezza in modo particolare nelle passeggiate, visto che elimina efficacemente l'uso del cambio. La guida è rotonda, naturale, con ingressi in curva controllati e sicuri, che richiedono solo un po' di anticipo a causa della notevole misura dell'interasse.

Sempre per lo stesso motivo nelle "esse" richiede un po' di forza, ma rimane comunque veloce, ed ha la piacevole caratteristica di trasmettere con precisione il lavoro della ruota anteriore.

Peccato che il precoce strisciare a terra del cavalletto e della pedana rappresenti un limite facilmente raggiungibile, soprattutto guidando con il passeggero.



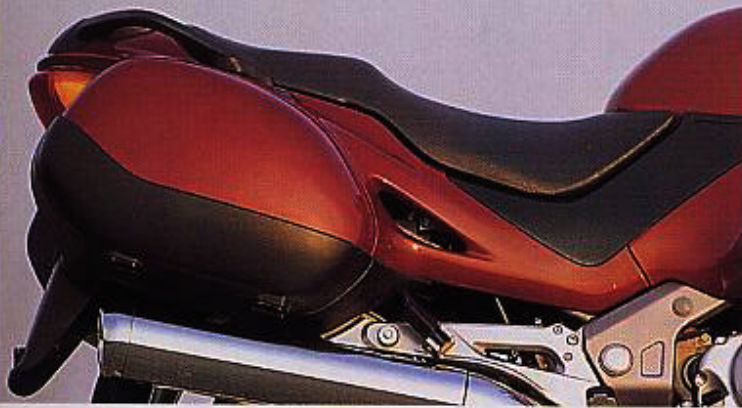
BMW F 650



YAMAHA TDM



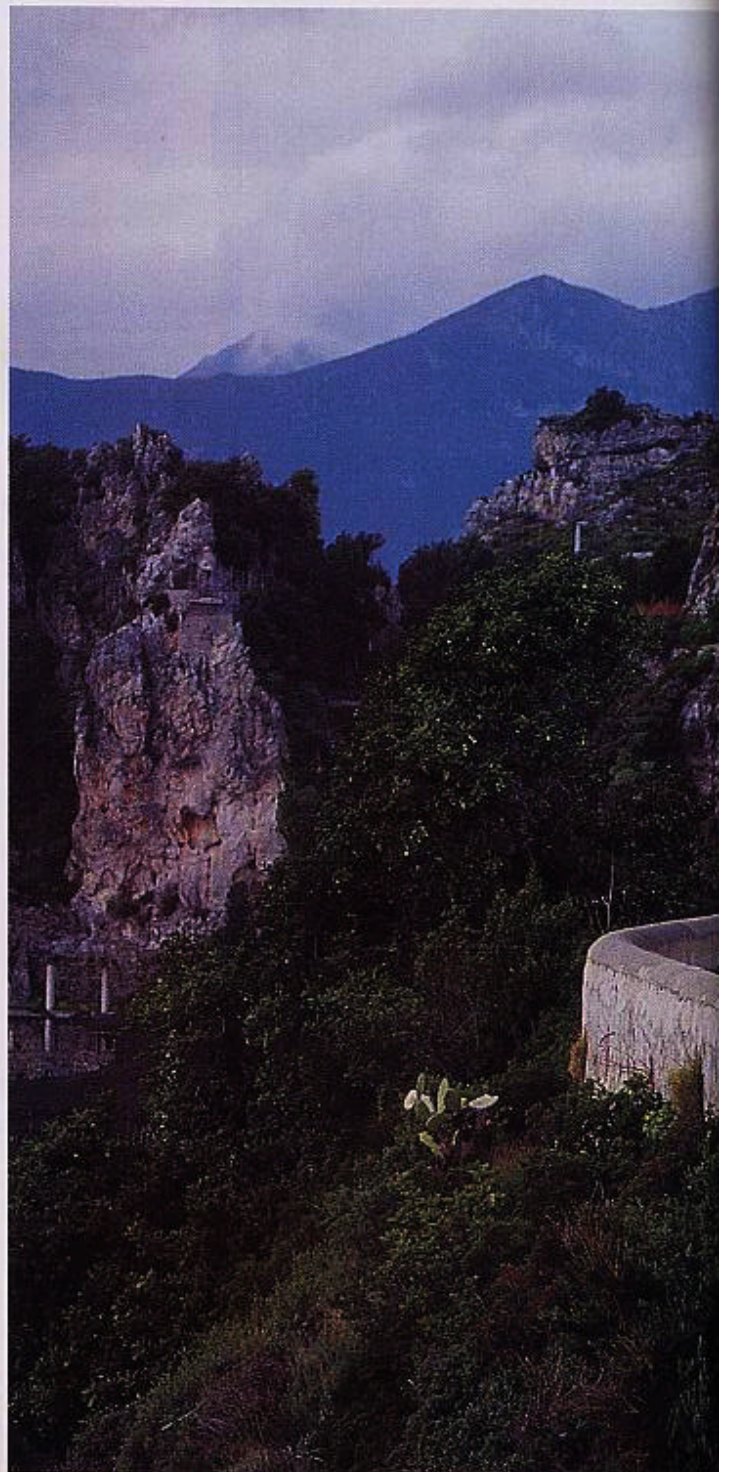
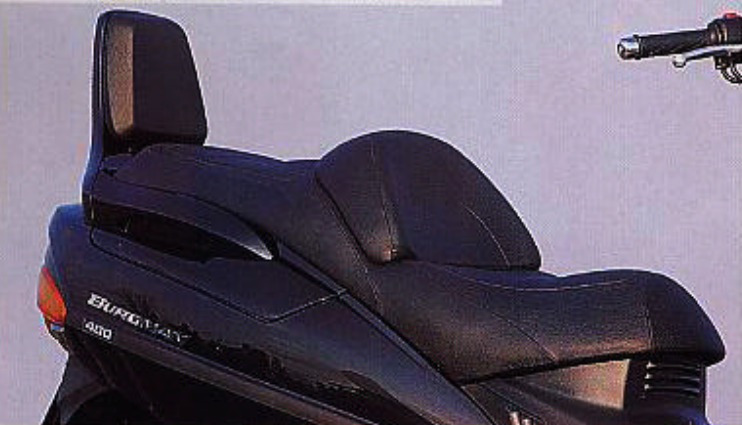
HONDA DEAUVILLE



HONDA TRANSALP



SUZUKI BURGMAN



TERZO centro! L'efficacia con la quale questo eterogeneo gruppo supera la prova autostradale è sorprendente: il comfort offerto è poco distante da quello delle migliori granturismo. Ogni protagonista interpreta la guida sui lunghi tragitti a doppia corsia a modo suo ma con grande efficacia, sia che appartenga alla categoria delle enduro, sia a quella degli scooter di grossa cilindrata.

Un'eccellente rappresentante della prima classe è senza dubbio la Transalp, che nonostante l'aspetto e le coperture semitassellate, dimostra di essere piuttosto vicina ad una motocicletta stradale. Il comfort è molto elevato: la posizione di guida è comoda, adatta per passare pa-

recchie ore alla guida senza eccessivo affaticamento, e questo è possibile anche grazie alla buona protezione aerodinamica. La carenatura non molto estesa e la posizione del pilota, poco inserito nel veicolo come ci si attende su una enduro classica, non permettono il completo riparo dall'aria, ma il progetto del cupolino è azzeccato e non si creano mai fastidiosi vortici, anche alle velocità più elevate.

La ciclistica trasmette sempre una bella sensazione di sicurezza, è stabile e precisa anche su fondi sconnessi e il manubrio largo assicura maneggevolezza anche sul veloce. A queste piacevoli caratteristiche si aggiunge la generosità

del propulsore, che dai regimi intermedi offre una buona riserva di potenza per districarsi dalle situazioni più difficili e l'ottima modulabilità dell'impianto frenante, che permette di dare buone pinzate anche in curva senza rischiare scompensi di assetto.

Nonostante l'evidente indirizzo stradale, la Deauville è molto vicina alla collega enduro. Il carattere del propulsore è simile, ed anche i valori dei rilevamenti non si discostano di molto. In questo caso si è avvantaggiati dal maggiore inserimento del pilota nel veicolo e dalla carenatura più estesa lateralmente; il cupolino però è sempre basso, ma ben fatto e non rumoroso. A vantaggio della Deauville è



La sistemazione del passeggero è di qualità media, con una buona porzione di sella a disposizione, pedane collocate in comoda posizione e una bella coppia di maniglie alle quali aggrapparsi.

Il Burgman ha sorpreso un po' tutti in questa prova. Non per la velocità di punta che è riuscito a raggiungere (il valore lo sapevamo già, visto che sul numero precedente è stato oggetto di una prova approfondita), quanto per la decisione e la stabilità dimostrate nell'affrontare scomodi curvoni autostradali, quelli che, per

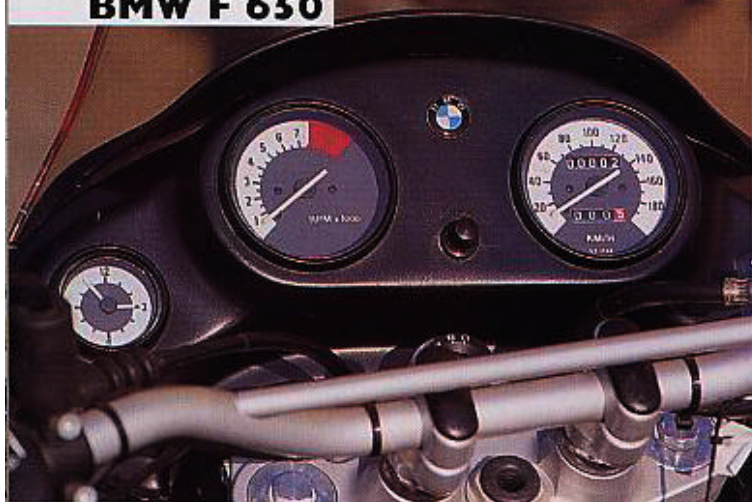
intenderci, non vanno presi a cuor leggero nemmeno con una buona motocicletta stradale. Il progetto della ciclistica è proprio azzeccato, e così è possibile sfruttare a fondo il propulsore, che su questi percorsi offre il suo lato migliore, visto che viene utilizzato nell'arco di erogazione più favorevole, che consente buone doti di ripresa e permette di avvicinarsi immediatamente alla massima velocità.

Il comfort è da veri signori: la protezione aerodinamica è eccellente (il pilota è pressoché completamente coperto, tanto

che con la pioggia ci si bagna appena), le vibrazioni sono inavvertibili e la posizione di guida è molto rilassante.

Solo sulle asperità più pronunciate, a causa dell'escursione limitata delle sospensioni e delle ruote di piccolo diametro, si avverte qualche risposta più brusca, che tuttavia non limita la comodità del Burgman. Il passeggero può disporre di una porzione di sella a due piazze, con tanto di cuscino di sostegno per la regione lombare, e può contare su ampie pedane.

BMW F 650



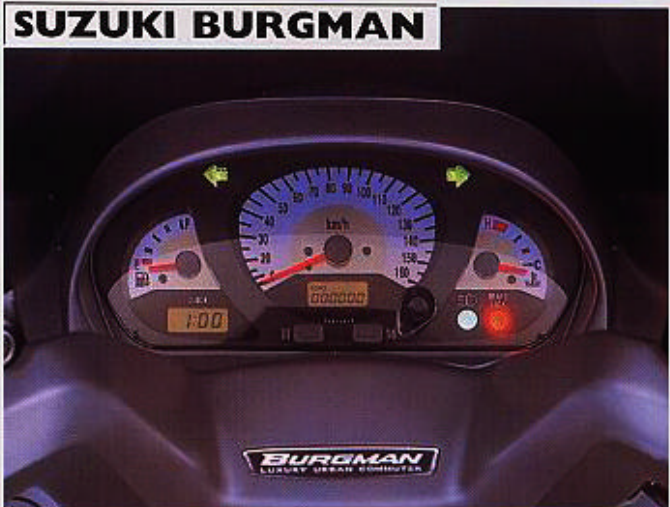
HONDA DEAUVILLE



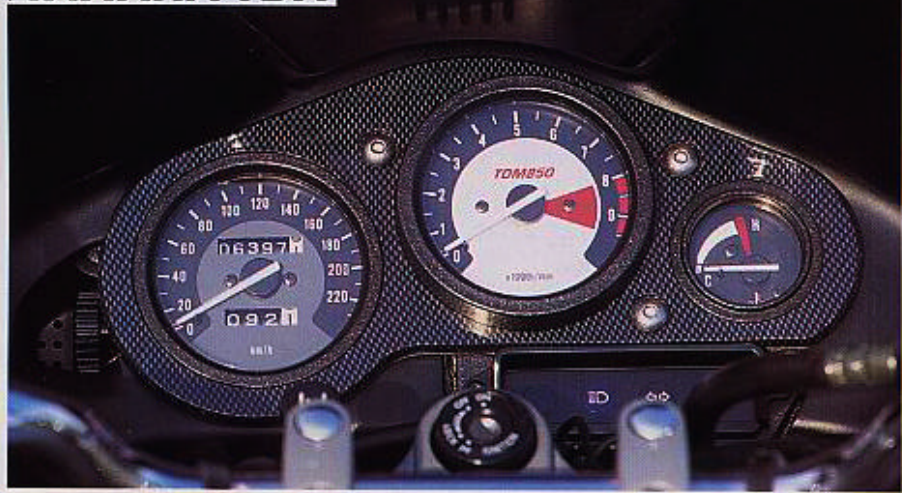
HONDA TRANSALP



SUZUKI BURGMAN



YAMAHA TDM



I CINQUE cruscotti sono completi di tutti gli strumenti necessari per viaggiare in sicurezza. Quello della BMW è provvisto anche di orologio, collocato sul lato sinistro del supporto.

La Deauville, considerando la destinazione decisamente touring di questo modello, meriterebbe ulteriori strumenti, soprattutto l'indicatore del livello del carburante o almeno una spia, visto che non è facile individuare la corretta posizione del rubinetto.

La strumentazione della Transalp è completa e ben leggibile, e un bel fascio d'altri tempi è emanato dall'ovale del Burgman, dall'estetica piacevole e controcorrente, che di notte si colora di una particolare luce violetta. Per la TDM si è scelta la grinta, quella che traspare dal compatto supporto decorato da un disegno che simula la fibra di carbonio.

VERIFICHE CICLISTICHE

	BMW F 650	HONDA DEAUVILLE	HONDA TRANSALP	SUZUKI BURGMAN	YAMAHA TDM
MANEGGEVOLEZZA (tempo/media in km/h)					
Base di 60 metri	6"891/31,345	7"188/30,050	6"557/32,942	7"054/30,621	6"845/31,556
Base di 120 metri	7"211/59,908	7"223/59,809	6"401/67,489	7"193/60,058	7"022/61,521
PESO A SECCO (kg)	182,4	224,3	187,9	186,4	218,8
DIAMETRO DI STERZATA					
A destra (m)	4,91	5,81	5,02	5,44	5,47
A sinistra (m)	4,88	5,83	5,06	5,49	5,53
INCLINAZIONE STATICA					
A destra (°)	49,7	47,8	50,9	42,4	51,0
A sinistra (°)	52,3	48,2	49,8	44,6	51,8

SPAZIO DI ARRESTO (IN m)

Velocità (km/h)	BMW F 650	HONDA DEAUVILLE	HONDA TRANSALP	SUZUKI BURGMAN	YAMAHA TDM
60	13,79	14,63	13,55	14,11	14,53
100	39,81	38,84	39,93	39,75	38,18
140	78,76	75,62	82,77	-	75,65
Deceleraz. Max. (m/s ²)	-9,692	-9,874	-9,544	-9,706	-9,643

IL VERDETTO

LA MATURITÀ tecnica raggiunta dalle protagoniste di questo appuntamento è ben rappresentata dall'elevato punteggio in pagella, dal quale traspare anche l'eccellenza raggiunta nel comfort e nella guida.

Ricordiamo che in occasione di comparative di tipo disomogeneo (nelle quali si confrontano modelli dall'estrazione piuttosto differente), i voti vengono assegnati considerando l'efficacia della protagonista ma anche la categoria di appartenenza, in modo da non attribuire una valutazione puramente "numerica".

La classifica stabilisce le nostre preferenze, ma occorre notare che in questo caso particolare il livello tecnico delle cinque contendenti è elevato, come si evince dal voto totale, per tutte superiori ai 500 punti: la soglia che separa le moto veramente "buone" da quelle di qualità standard.

Dopo questa prova possiamo affermare che tutte le contendenti permettono di affrontare viaggi impegnativi, velocemente, con grande comfort anche in coppia, dimostrando così di rappresentare un eccellente gradino d'accesso al turismo, senza imporre di investire un capitale.

È idea comune che il comfort e una buona velocità di crociera siano esclusivo appannaggio delle grosse cilindrate; speriamo di aver dimostrato che questo non è completamente vero.

Nelle varie situazioni emerge spesso un nome, soprattutto per la versatilità del veicolo e per il piacere che si prova nel guidare l'eccellente Transalp bicilindrica (accidenti, ci è scappato...), ma anche optando per le concorrenti si può star certi di cogliere nel segno.

L'intruso scooter, poi, è stato la vera rivelazione di questa prova, tanto da sorprendere tutti, anche per le prestazioni. Siamo certi che coglierà un eccezionale risultato commerciale, andando a pannello a chi è costretto a percorrere molti chilometri in città e fuori porta. Un veicolo da utilizzare quindi per la sua comodità, ma chissà, un giorno potrebbe anche suggerire l'immagine di un bel viaggio accarezzati dal vento, oppure di un fine settimana sulla Costiera Amalfitana.

LE PAGELLE

	BMW F 650	HONDA DEAUVILLE	HONDA TRANSALP	SUZUKI BURGMAN	YAMAHA TDM
DESIGN E ALLESTIMENTO	28	24	28	28	30
COMANDI	26	24	27	27	25
CRUSCOTTO	24	21	26	28	26
POSIZIONE DI GUIDA	25	30	28	26	28
COMFORT	27	28	28	26	26
PREZZO	25	20	27	27	24
TOTALE PARZIALE 1	155	147	164	171	159
MOTORE	30	26	30	30	30
EROGAZIONE	29	26	28	26	30
VELOCITÀ	30	24	26	26	30
ACCELERAZIONE	28	26	25	25	28
RIPRESA	30	20	30	27	24
CONSUMO	30	22	28	23	25
FRIZIONE	27	30	28	27	22
CAMBIO	25	30	30	28	20
TOTALE PARZIALE 2	229	204	225	230	209
GUIDA	30	28	28	27	28
MANEGGEVOLEZZA	29	24	30	23	26
STABILITÀ E SOSPENSIONI	28	24	30	27	26
TENUTA AL LIMITE	30	25	30	25	27
POTENZA FRENI	28	30	28	27	27
MODULABILITÀ FRENI	28	27	28	26	26
TOTALE PARZIALE 3	173	158	181	155	160
TOTALE	557	509	570	556	528

I voti sono espressi in trentesimi come all'università. Il diamante rappresenta la lode e vale 5 punti in più.

IL LIBRO NERO

Note, inconvenienti, guasti e anomalie riscontrati durante la prova

BMW F 650: eccessiva luminosità della spia dell'abbagliante

HONDA DEAUVILLE: chiusura scomoda del vano portaoggetti sinistro
Distacco parziale delle guarnizioni delle borse laterali

HONDA TRANSALP: nessun inconveniente

SUZUKI BURGMAN: nessun inconveniente

YAMAHA TDM: nessun inconveniente