



CONFRONTO 5 MAXI "UNIVERSALI"

R 1100 GS, GRAN CANYON 900, QUOTA 1100 ES, VARADERO, TDM 850

BMW R 1100 GS
L. 22.400.000 c.i.m.

Cagiva Gran Canyon
L. 15.600.000 f.f.

Guzzi Quota ES
L. 18.650.000 c.i.m.

Honda Varadero
L. 18.895.000 f.c.

Yamaha TDM
L. 16.100.000 f.c.

PER CHI VA LONTANO



Queste moto sono dedicate ai viaggiatori senza confini, a chi cerca un mezzo versatile e divertente da guidare. La moto "universale" è una illusione, ma le cinque protagoniste di questo confronto si avvicinano molto al concetto di moto

polivalente che ciascun appassionato sogna. Permettono di affrontare percorsi di ogni tipo e in ogni stagione, sanno essere ospitali anche per il passeggero e si lasciano caricare dei bagagli che bastano per stare un mese

lontano da casa. Ma non sono delle semplici moto da turismo o delle razionali tuttofare: fortunatamente hanno motori di buona potenza e ciclistiche moderne che promettono belle soddisfazioni nella guida e perciò dedicate ai veri

SIAMO PRONTI A TUTTO



appassionati del muoversi in moto. Hanno tutte motore bicilindrico, dagli 849 cc della Yamaha TDM ai 1085 della BMW R 1100 GS, confermando come questa sia la soluzione ideale nel bilanciamento fra prestazioni globali e costo. Hanno quasi

tutte estrazione maxi-enduro, anche se Honda Varadero e TDM sono delle stradali, perché in quella formula si trova il giusto mix fra comfort e prestazioni e non ultimo perché i richiami ai raid africani o alle piste di qualsiasi sperduta località

sono di per sé motivo di fascino. Cagiva Gran Canyon 900 e TDM 850 sono le più snelle e brillano nei percorsi misti. 1100 GS e Quota 1100 ES sono a proprio agio anche sugli sterrati, mentre la più potente Varadero spicca per comfort e prestazioni

MOLTE SCUOLE TECNICHE A CONFRONTO

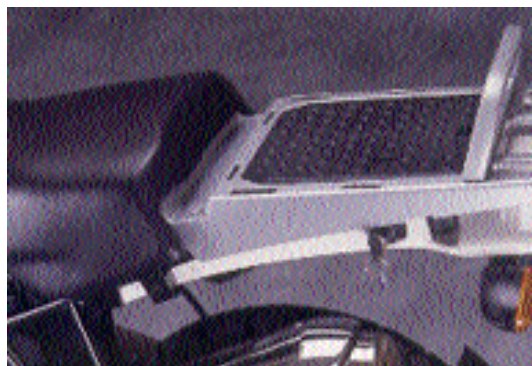
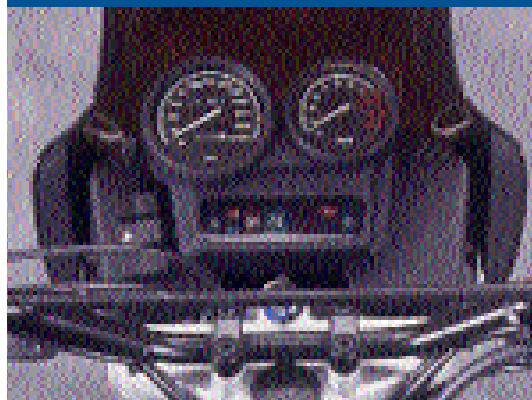
Giunta alla sua sesta stagione commerciale, la BMW GS ha superato quota 40.000 unità prodotte e anche l'anno scorso si è confermata la BMW più venduta in Italia. Dal '94 a oggi è stata lievemente aggiornata, fedele alla tradizionale longevità dei modelli BMW e forte di un progetto moderno e alternativo alla concorrenza. **Diversa la 1100 GS lo è già nell'estetica, dominata dal grande serbatoio (da ben 25 litri per una lunga autonomia)** che si fonde con le linee del lungo e rialzato parafrangente e dello schermo del cupolino. Quest'ultimo protegge molto bene dall'aria e può essere regolato nella sua inclinazione per 13°; anche la sella del pilota può essere sistemata a due diverse altezze (840 e 860 mm). Il

prezzo superiore alle rivali giustifica almeno in parte un equipaggiamento di qualità. Di serie ci sono due cavalletti, il paramotore d'alluminio, il portapacchi che si prolunga sotto la sella del passeggero (viaggiando da soli si può così ottimizzare il carico),

e c'è la predisposizione a numerosi accessori specifici come le motovaligie rigide, **l'antibloccaggio ABS 2 (sulla GS è escludibile per la guida in fuoristrada)**, l'antifurto elettronico, il catalizzatore, eccetera. Cuore della moto, nel vero senso del termine poiché assolve anche alla funzione di telaio sostenendo le sospensioni, è il boxer 8 valvole da 1085 cc. La potenza di 80 cv è di tutto rispetto, e ancora di più lo è la coppia di quasi 10 kgm a poco più di 5000 giri. Ha il raffreddamento ad aria e olio nelle testate, la distribuzione a 4 valvole per cilindro si affida a un doppio rinvio (catena fino alle camme alla base delle teste e poi corte astine e bilancieri) per contenere la larghezza della disposizione boxer dei cilindri. L'alimentazione è a iniezione elettronica indiretta, come sulle altre moto del confronto eccetto la Yamaha, ed è gestita in parallelo all'accensione.

Al pari di tutte le boxer dell'ultima generazione (dal '93 in poi) la sospensione anteriore è affidata alla soluzione

BMW R 1100 GS



DIVERSA E SEMPRE MODERNA

La sospensione Telelever (sopra) è una delle rarità della GS: separa la funzione sterzante da quella ammortizzante. Utile il portapacchi sotto la sella.

FEDELE AL PROPRIO SUCCESSO

In sei anni la 1100 GS non ha subito che minimi ritocchi, è il caso del parafrangente anteriore lungo (quello a filo ruota) e della grafica. La sella si regola in altezza. Il boxer ha la distribuzione 8 valvole.

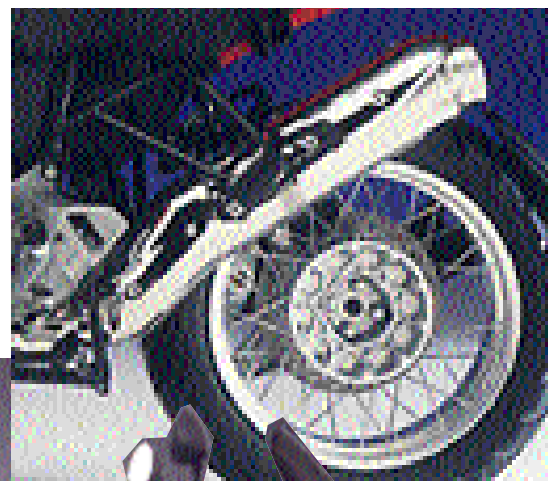
BMW R 1100 GS

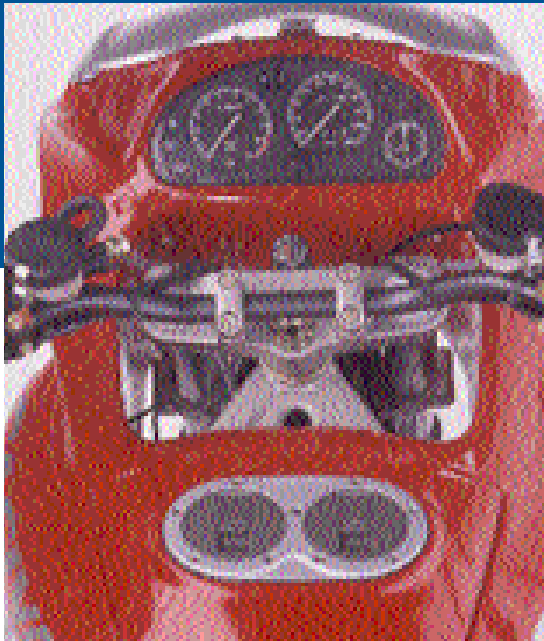
PREGI

- COMFORT STRADALE
- STABILITÀ E FRENATA
- EROGAZIONE PIENA

DIFETTI

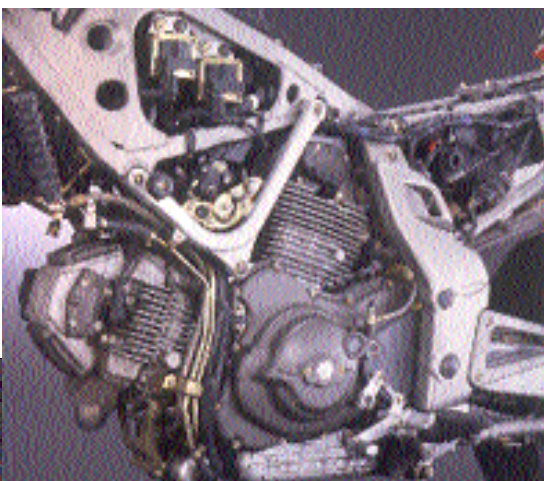
- PREZZO
- CAMBIO LENTO
- VIBRAZIONI ALTI GIRI





BUONA DOTAZIONE SULLA SPORTIVA CANYON

Aspetto curato per il posto guida, con ricca strumentazione e buoni comandi al manubrio. Il serbatoio in due parti giustifica i due tappi. Il telaio è "superiore".



CAGIVA CANYON

PREGI

- POSIZIONE DI GUIDA
- PRECISIONE DI GUIDA
- FRENATA E COPPIA

DIFETTI

- PROTEZIONE AEROD.
- SELLA ALTA
- COMANDO FRIZIONE

HA CARATTERE BRILLANTE

Il cupolino ha una bella linea ma protegge poco in velocità; ben fatto il portapacchi in alluminio (sopra). La Cagiva ha una ciclistica sportiva per l'asfalto nonostante possa affrontare anche il fuoristrada.

ne Telelever, una sorta di forcella con l'ammortizzatore centrale che scarica sul motore le sollecitazioni assorbite dalla sospensione in maniera più razionale che non con la tradizionale forcella: l'ammortizzatore è registrabile su 5 posizioni di precarico molla. Anche il monoammortizzatore posteriore, centrale ma privo di articolazione progressiva, è registrabile nel precarico tramite con comodo rinvio idraulico, con manopola sistemata sopra la pedana sinistra. La trasmissione ad albero è racchiusa nel singolo braccio del forcellone, che ha la particolarità del doppio snodo per ridurre gli effetti di beccheggio in accelerazione provocati dalla trasmissione con albero cardanico. Dimensionato come si deve l'impianto frenante per una moto che sfiora i 240 kg di peso, con doppio disco Brembo da 305 mm (pinze a 4 pistoncini) e disco posteriore da 276 mm. Ben fatte anche le particolari ruote a raggi che permettono il montaggio di pneumatici privi di camera d'aria.

Le Elefant vittoriose alla Dakar sono un ricordo, la tendenza d'uso si è spostata sempre più sui percorsi asfaltati e la nuova Cagiva tuttoterreno ha cambiato nome e impostazione. **La Gran**

Canyon 900 (provata su Tuttomoto 11/98) è infatti maggiormente votata alla guida sportiva su strada, rimangono le ruote a raggi (da 19 pollici l'anteriore) e i pneumatici moderatamente tassellati, così come la conchiglia paramotore - in materiale sintetico - e gli scarichi rialzati. Ma la ridefinizione della ciclistica, con escursione delle ruote più contenute e sospensioni irrigidite, premia l'andare spediti su asfalto. Maggiore sportività stradale ben sottolineata dall'estetica filante, dominata dal compatto cupolino su cui spiccano i piccoli fari che ricordano un poco quelli della Mito. Quasi gran turistico è poi il cruscotto elegante e ricco di informazioni. Da supermotard è invece il manubrio tubolare moderatamente rialzato e largo su cui si trovano i comandi idraulici di freno e frizione con serbatoi separati e leve regolabili. **Il serbatoio ospita due tappi aeronautici affiancati che fanno tanto moto da endurance**: i serbatoi sono infatti due, uniti da un condotto, ed è necessario fare benzina in entrambi.



CONFRONTO CINQUE MAXI "UNIVERSALI"

Il nuovo telaio è ora a struttura superiore, in tubi rettangolari d'acciaio e supporti motore in lega leggera. È coadiuvato da una robusta forcella da 45 mm e da un forcellone in estruso d'alluminio che muove la sospensione progressiva. Finiture ed equipaggiamento di standard medio-alto valorizzano il prezzo più basso del lotto. Il bicilindrico Ducati 900 deriva strettamente da quello della 900 SS bolognese: raffreddamento aria e olio, distribuzione desmodromica a due valvole per cilindro, cambio a sei marce e alimentazione a iniezione sono le caratteristiche salienti. La potenza supera i 60 cv alla ruota.

Risale ai primi anni Novanta il progetto Guzzi Quota, influenzato quindi dalla moda della maxi enduro che qualche anno prima spopolavano. Dalla prima versione di 1000 cc all'attuale 1100 ci sono stati alcuni cambiamenti di dettaglio che hanno reso l'entro fuoristrada di

Mandello sempre più orientata alla strada. Il prezzo un po' elevato, in rapporto ai contenuti tecnici e all'età del progetto, è il freno principale alla diffusione di questo modello. Tracce della matrice enduro rimangono nel grosso diametro della ruota anteriore (21 pollici) e nel manubrio quasi crossistico. L'ultima versione, siglata appunto Quota 1100 ES, risale a metà dell'anno scorso e si mostra con miglioramenti estetici tesi a snellire le forme, piuttosto squadrate. Altra importante novità che semplifica a molti l'approccio con una maxi è **migliora le caratteristiche di guida su asfalto riguarda l'abbassamento dell'altezza da terra della sella di ben 70 mm**: ora è a 820 mm dal suolo. Nell'equipaggiamento spiccano il nuovo faro biluce con proiettore a condensatore, la strumentazione ospitata in un cruscotto dal look fibra di carbonio (ma sono brutte le cornici cromate degli strumenti principali), il manubrio d'alluminio con traversino e il portapacchi in semplici tubi tondi di acciaio. Il telaio è stato modificato nella zona della sella: è un doppia culla continua in elementi scatolati e trafilati d'acciaio. Appare grezzo nelle saldature e malamente rifinito. La forcella a perno avanzato ha steli da soli 41,7 mm nonostante un

LA SPORTIVA DIVENTA G.T. TOTALE

C'è molto della VTR 1000 nella Varadero: identico il motore (qui da 95 cv), con radiatori laterali e forcellone fulcrato al motore. La potente frenata si avvale del sistema combinato Dual CBS.

HONDA VARADERO

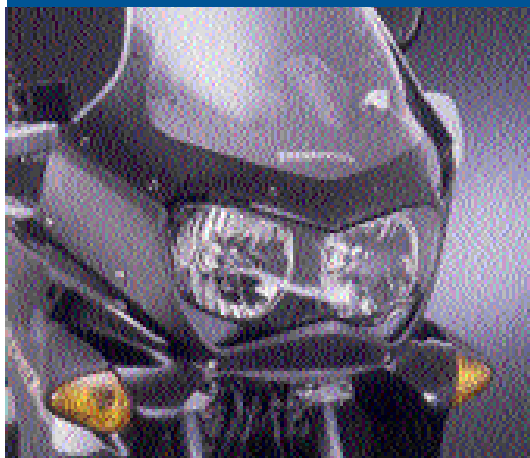
PREGI

- POS. GUIDA E RIPARO
- PRESTAZIONI MOTORE
- STABILITÀ E FRENATA

DIFETTI

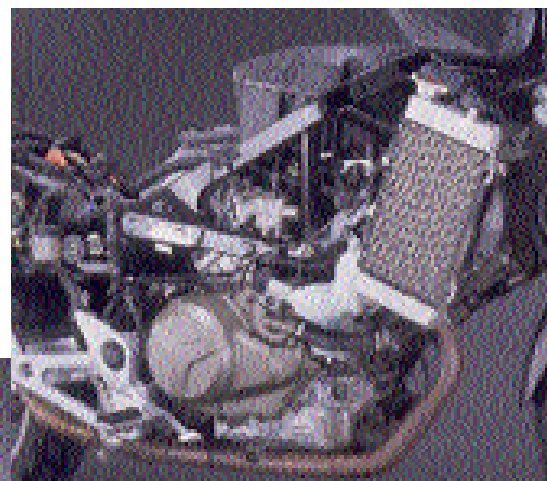
- BARICENTRO ALTO
- CONSUMI ALTA VELOC.
- NIENTE FUORISTRADA

HONDA VARADERO



HA UNA DOTAZIONE VOTATA AI VIAGGI

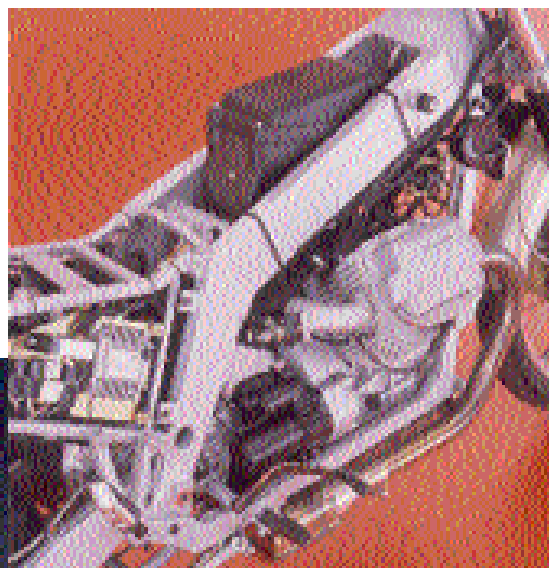
Posizione di guida molto comoda sulla Honda: il cupolino ripara egregiamente. Da vera viaggiatrice ha un faro potente e spazio per il passeggero.





METÀ MAXI ENDURO E METÀ GRANTURISMO

La nuova versione Quota ha un cupolino di linea più stradale con faro a condensatore e con gli strumenti ben leggibili. È largo il manubrio da off-road.



GUZZI QUOTA 1100

PREGI

- COMFORT SOSPENS.
- EROGAZIONE LINEARE
- FRENATA ANTERIORE

DIFETTI

- POSIZIONE DI GUIDA
- PESO IN FUORISTRADA
- QUALITÀ DEI COMANDI

UNA STRUTTURA SOLIDA

Il famoso V2 Guzzi della Quota è nella versione con l'alimentazione a iniezione Marelli. Il robusto telaio d'acciaio appare sovradimensionato. La sospensione posteriore è di tipo progressivo.

peso superiore ai 250 kg in ordine di marcia, ma è pur vero che anche ruote e pneumatici sono di sezione modesta: 90 mm anteriore e 130 posteriore. È progressiva la sospensione posteriore con forcellone bibraccio: in quello destro è alloggiato l'albero della trasmissione finale.

Il motore è cresciuto alla cilindrata 1063 cc e ha ricevuto l'alimentazione a iniezione elettronica Marelli. È un V di 90° trasversale con raffreddamento ad aria, distribuzione aste e bilancieri (l'albero a camme si trova al centro della "V") e 2 valvole per cilindro. Il cambio a 5 marce riceve il moto da una frizione bidisco a secco, come sulla BMW GS. Punto forte di questa unità è la curva di coppia molto piatta.

La Varadero 1000 (provata su Tuttomoto 3/99) è la più recente di questo gruppo, è una falsa maxi enduro che da quel filone riprende le dimensioni generose per offrire comodità e protezione aerodinamica

con un'immagine sportiva e avventurosa. In realtà la Varadero è una granturismo "totale", concepita per lunghi viaggi nel comfort e per affrontare anche stradine anguste oltre che a qualche sterrato compatto. Serbatoio da 25 litri, manubrio largo e

cupolino alto hanno un alibi stilistico "dakariano" che serve a offrire lunga autonomia, posizione di guida comoda e riparo dall'aria a qualsiasi velocità nel rispetto di un look che non sia da anonima GT. Elevate prestazioni sono garantite dal bicilindrico a V di 90° ereditato dalla 1000 VTR, appena "depotenziato" a 95 cv. Ha la distribuzione bialbero e 4 valvole per cilindro, l'alimentazione a iniezione, i radiatori disposti lateralmente per poter avanzare il motore e il forcellone fulcrato direttamente al carter motore per contenere il peso e il passo. Il telaio è a traliccio superiore in tubi quadrati d'acciaio, la sospensione posteriore progressiva beneficia del precarico molla con rinvio idraulico e la frenata a tre dischi è gestita dal sistema combinato Dual CBS già noto su CBR 1100 XX e VFR 800. Ha ruote integrali in lega leggera, da 19 e 17 pollici, che dichiarano apertamente la destinazione stradale della 1000 Honda. Il completo equipaggiamento ricorre allo stile enduro per migliorare la funziona-



CONFRONTO CINQUE MAXI "UNIVERSALI"

lità; ci sono così i paramani al manubrio (più per il freddo che per i sassi...), un bel portapacchi e scarichi rialzati disegnati per lasciare spazio alle borse laterali e al top case (in optional).

Si rifà esteticamente al filone maxi enduro anche la Yamaha TDM, ma in realtà è una vera moto da strada che dalle tuttoterreno eredita il manubrio un po' più largo rispetto alla tendenza stradale. Presentata nell'ormai lontano 1991, questa 850 è stata aggiornata nel '96 (fra l'altro perdendo l'inutile paracoppa di stampo fuoristradistico) e per la stagione in corso si mostra con nuove modifiche di dettaglio. Da qualche anno ha conosciuto una seconda giovinezza ed è stata premiata dalle vendite.

La TDM permette di viaggiare più comodi che su una stradale tradizionale, ma la ciclistica di buon livello consente anche di divertirsi quando c'è da curvare: le ruote da 17 pollici con gomme radiali denunciano la vocazione sportiva. Del tutto invariata nelle sovrastrutture e nella base tecnica, la TDM '99 si fa notare guardata da vicino.

Allora si scorgono la strumentazione di aspetto più sportivo (un display multifunzione è ora alloggiato nel quadrante del tachimetro), i comandi elettrici di nuova disposizione e arricchiti nelle funzioni (c'è pure il tasto che aziona le 4 frecce simultaneamente), il comando dello starter adesso inglobato nel blocchetto dei comandi elettrici di sinistra. Nuovi sono poi i retrovisori di foggia più slanciata e moderna.

Le novità meccaniche riguardano una diversa taratura dei carburatori da 38 mm, la frizione con molle accorciate e dischi d'attrito cambiati, il cambio con le prime due marce ravvicinate, la quinta allungata e la trasmissione finale accorciata. Questo bicilindrico parallelo da oltre 70 cv di potenza alla ruota ha i perni di biella a 270° contro i 360° del primo modello: l'impressione è di un motore con maggiore carattere nell'erogare la coppia. C'è il contralbero d'equilibratura, mentre la distribuzione bialbero è con 5 valvole per cilindro (3 di aspirazione). Il telaio deltabox in lamiera d'acciaio aggiunge sportività all'aspetto, le sospensioni sono entrambe regolabili e la frenata è affidata a una terna di dischi.

AGGIORNATA LA TRASMISSIONE

Confermato il "mono" posteriore con doppia molla (a destra) con una levetta si può escludere quella più morbida. Il 2 cilindri parallelo 10 valvole ha novità nel cambio, nella frizione e nei carburatori.

YAMAHA TDM

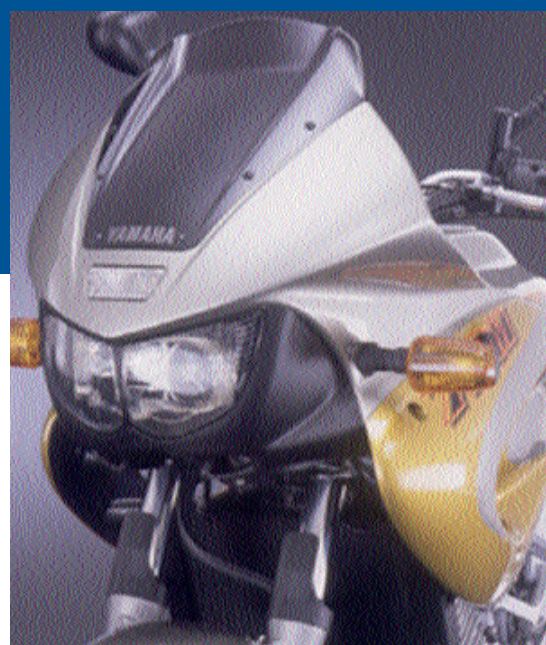
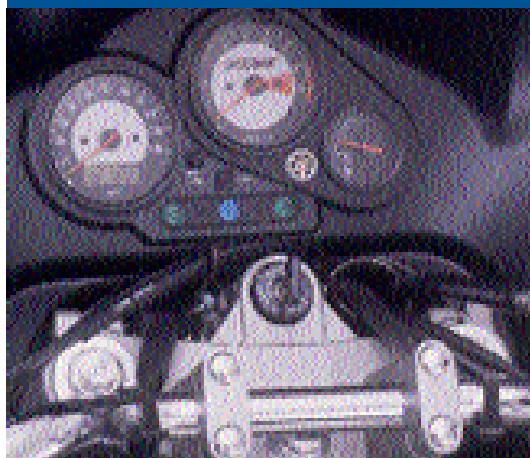
PREGI

- COMFORT E POS. GUIDA
- EROGAZIONE POTENZA
- GUIDABILITÀ

DIFETTI

- CAMBIO RUVIDO
- SOSP. NON PROGRESSIVA
- SOTTOSTERZO IN COPPIA

YAMAHA TDM 850



RITOCCHI ALL'EQUIPAGGIAMENTO

Non è cambiato il tipico frontale TDM, mentre si notano la strumentazione più sportiva e completa, i migliorati comandi elettrici e i retrovisori moderni.



PER VIAGGIARE A 360° CON MOLTO GUSTO

Cagiva e Yamaha sono concettualmente vicine nella scelta degli ingombri e dei pesi, entrambe denunciano 220 kg sulla bilancia (a vuoto di benzina), sono le più strette e quelle con il cupolino meno esteso. In sella alla Yamaha si assume una posizione naturale e comoda grazie al manubrio ben rialzato rispetto al piano sella; quest'ultima è la più vicina al suolo fra queste cinque sfidanti. **Sulla TDM si viaggia ben protetti fino ai 150-160 orari, con ogni comando al**

posto giusto e le pedane ben centrate.

Le vibrazioni sono assai contenute e soltanto lo sconnesso pronunciato mette in un po' in crisi le capacità filtranti dell'ammortizzatore posteriore che meriterebbe un rinvio progressivo. La Gran Canyon ha la sella un po' più alta da terra rispetto alla Yamaha, in compenso ha un baricentro più basso che compensa la fatica che deve fare chi è piccoletto. L'assetto è sportivo pur con manubrio abbastanza largo grazie alle pedane per nulla

avanzate e alla sella ben scavata. **Già a bassa velocità la 900 Cagiva dimostra una spiccata manovrabilità**, sebbene il comando della frizione non sia un "burro" e l'erogazione non sia così fluida ai regimi bassi. Il comfort si avvale di sospensioni ben tarate e delle relative vibrazioni trasmesse dal bicilindrico Ducati, ma in autostrada si sente la mancanza di un cupolino più protettivo (c'è in optional un appendice che rialza di un po' il frontale) e anche le forme attillate del serbatoio non

aiutano a mantenere le ginocchia strette con la forte pressione dell'aria.

Sulla Guzzi il riparo aerodinamico è buono fino ai 140 orari, oltre cominciano ad avvertirsi fastidiosi vortici attorno al casco. **A non convincere nell'uso stradale sulla Quota è l'eccessiva larghezza del manubrio** che costringe a tenere le braccia tese e divaricate, e poi la posizione delle pedane è troppo avanzata. Le vibrazioni non si fanno sentire finché non si supera quota 6000 giri, mentre spalancando

I DATI TECNICI DICHIARATI DAI COSTRUTTORI

Caratteristiche	BMW R 1100 GS	CAGIVA GRAN CANYON	GUZZI QUOTA 1100 ES	HONDA VARADERO	YAMAHA TDM 850
Prezzo	L. 22.400.000 c.i.m.	L. 15.600.000 f.f.	L. 18.650.000 c.i.m.	L. 18.895.000 f.c.	L. 16.100.000 f.c.
Colori	rosso, giallo, nero	rosso/argento, blu/argento	sabbia/giallo, blu, o marrone	argento/nero, oro, arancio	giallo/argento, rosso/nero
Garanzia	1 anno	2 anni	3 anni	2 anni	1 anno + 2 anni Formula Y.E.S.
Costruttore/Importatore	BMW It., tel. 02516110111	Cagiva Motor. 0332/254111	Moto Guzzi, tel. 0341709111	Honda It., tel. 06549281	Belgarda, tel. 0396064379
Motore	4 tempi, bicilindrico boxer		4 tempi, 2 cilindri a V di 90°		4 tempi, 2 cilindri paralleli
Raffreddamento	aria e olio	aria e olio	aria	a liquido	a liquido
Distribuzione	monoalb. + aste, 8 valvole	monoalbero Desmo, 4 valvole	aste e bilancieri, 4 valvole	bialbero e 8 valvole	bialbero, 10 valvole
Alesaggio x corsa/cc	99x70,5 mm / 1085 cc	92x68 mm / 904 cc	92x80 mm / 1064 cc	98x66 mm / 996 cc	89,5x67,5 mm / 849
Rapp. compressione	10,3:1	9,2:1	9,5:1	9:1	10,5:1
Potenza max cv/giri	80/6750	66,5/7500	70/6400	95/8000	78/7500
Coppia max kgm/giri	97 Nm/5250	72,6 Nm/5000	85 Nm/3800	10,1/6000	8,1/6000
Carburatori mm		iniezione elettronica indiretta	4 Mikuni BDSR36	2 Keihin CV 42	2 Mikuni BDSR 38
Lubrificazione			forzata con olio nel basamento		
Accensione	Motronic MA 2.2	elettronica digitale	elettronica digitale	elettronica digitale	elettronica TCI
Avviamento			elettrico		
Trasmissione prim./rapp.	diretta	ingranaggi DD - 31/92	ingranaggi - 17/23	ingranaggi DD - 44/74	ingranaggi DD - 67/39
Frizione/comando	bidisco a secco / idraulico	multidisco a secco/idraulico	bidisco a secco / meccanico	multidisco bagno d'olio/mecc.	multidisco bagno d'olio/mecc.
Rapporti delle marce	4,16/2,91/2,13/1,74/1,45	2,46/1,76/1,35/1,10/0,96/0,86	2,0/1,31/1,0/0,84/0,73	14/36, 17/29, 22/29, 27/30, 26/25	2,64, 1,94, 1,50, 1,17, 0,96
Trasmissione finale/rapp.	albero doppio giunto - 3,00	catena - 15/45	albero - 8/33	catena - 16/47	catena - 43/16
Telaio	traliccio acciaio e motore port.	monotrave acciaio	bitrave scatolato acciaio	traliccio acciaio motore portante	bitrave scatolato acciaio
Angolo canotto	26°	27,5°	26,5°	27,5°	25°
Avancorsa	115 mm	99 mm	105 mm	110 mm	105 mm
Interasse	1499 mm	1548 mm	1600 mm	1560 mm	1470 mm
Forcella	Telelever, amm. centrale	teleidraulica da 45 mm	teleidraulica da 41,7 mm	teleidraulica da 43 mm	teleidraulica da 43 mm
Regolazioni forcella	5 pos. precarico molla	nessuna	nessuna	nessuna	precarico e freno estensione
Sosp. posteriore	Paralever, amm. centrale	progr. con amm. idraulico	progr. con amm. idraulico	progr. con amm. idraulico	amm. centrale doppia molla
Regolaz. sosp. post.		precarico molla e idraulica in estensione		precarico molla con rinvio	molla e freno estensione
Escursione ant./post.	190 mm / 200 mm	170 mm / 175 mm	170 mm / 180 mm	175 mm / 155 mm	149 mm / 140 mm
Doppio disco/pinze	305 mm/4 pistoncini	296 mm/2 pistoncini	296 mm/2 pistoncini	296 mm/3 pistoncini	298 mm / 4 pistoncini
Freno post./pinza	disco 276 mm/2 pistoncini	disco 240 mm/2 pistoncini	disco 260/2 pistoncini	disco 256 mm/3 pistoncini	disco 245 mm / 2 pistoncini
Ruote ant./post.	2,50x19 e 4,00x17	n.d.	1,85x21 e 2,75x17	n.d.	3,00x18 e 4,00x17
Pneumatici ant./post.	110/80 H 19 e 150/70 H 17	110/80(90)-19 e 150/70-17	90/90-R21 e 130/80-R17	110/80-R19 e 150/70-R17	110/80-ZR17 e 150/70-ZR17
Lungh. x largh.	2196x920 mm	2200 x 790 mm	2310x920 mm	2295x880 mm	2170x780 mm
Luce a terra	n.d.	180 mm	140 mm	195 mm	n.d.
Altezza sella	840/860 mm	825 mm	820 mm	845 mm	795 mm
Capacità serbatoio	25 litri	20 litri	20 litri (con 4 di riserva)	25 litri (con 4 di riserva)	20 litri
Peso dichiarato a secco	220 kg	193 kg	245 kg	220 kg	201 kg

CONFRONTO 5 MAXI "UNIVERSALI"

R 1100 GS, GRAN CANYON 900, QUOTA 1100 ES, VARADERO, TDM



BMW IN PRATICA

ANTIFURTO Il bloccasterzo è integrato nella serratura di contatto, si inserisce con la ruota sterzata da ambo i lati. **PASSEGGERO** Ottima la sistemazione: sella ben imbottita e pedane ben distanti, in più c'è l'appiglio del maniglione e il riparo del cupolino si fa sentire fino a media velocità. **COMANDI E CAVALLETTO**

Quelli elettrici hanno la tipica disposizione BMW (comando frecce separato, altro tasto di spegnimento) e sono abbastanza pratici a parte il lampeggio rapido. Le leve al manubrio sono un po' distanti per chi ha le mani piccole. Nella media i comandi a pedale e bene i cavalletti. Ottime le borse BMW e solido il portapacchi.

RETROVISORI Non belli, ma efficienti. **REGOLAZIONE SOSPENSIONI** Precarichi delle molle (con rinvio idraulico la posteriore) e freno estensione dietro semplici da attuare. **RIFORMIMENTI**

Grande autonomia con ben 25 litri.



CAGIVA IN PRATICA

ANTIFURTO Il bloccasterzo è compreso nella serratura di contatto e non è previsto un alloggiamento per un ulteriore antifurto meccanico. **PASSEGGERO** È discreta la sistemazione, più adatta ai medi spostamenti che ai lunghi tragitti. Per i bagagli, di serie c'è soltanto il portapacchi in alluminio su cui fissare il bauletto venduto in optional.

COMANDI E CAVALLETTO Sono bene quelli elettrici e le leve hanno la regolazione per la distanza dalla manopola. Si possono registrare anche i comandi a pedale. La stampella laterale è dotata di interruttore di sicurezza con spia.

SPECCHI RETROVISORI Sono stabili e garantiscono una visuale ampia. **REGOLAZIONE SOSPENSIONI** Il mono posteriore si regola nell'estensione e nel precarico, ma con scomoda doppia ghiera.

RIFORMIMENTI Nei rifornimenti occorre riempire da entrambi i tappi: non è pratico.



LA NOSTRA PAGELLA

BMW
R 1100 GS

CAGIVA
CANYON

GUZZI
QUOTA ES

HONDA
VARADERO

YAMAHA
TDM

POSIZIONE DI GUIDA

Buono Ottimo Sufficiente Ottimo Buono

COMFORT

Ottimo Discreto Discreto Ottimo Buono

MANEGGEVOLEZZA

Discreto Ottimo Buono Discreto Buono

PRECISIONE DI GUIDA

Buono Ottimo Discreto Buono Buono

FRENATA

Buono Buono Discreto Ottimo Buono

SOSPENSIONI

Buono Buono Buono Ottimo Buono

COMPORTAMENTO STRADALE

Buono Ottimo Buono Ottimo Buono

COMPORTAMENTO AUTOSTRADALE

Buono Discreto Discreto Ottimo Buono

CAMBIO/FRIZIONE/TRASMISSIONE

Buono Buono Discreto Ottimo Buono

QUALITÀ EROGAZIONE

Buono Buono Buono Ottimo Ottimo

l'acceleratore dai medi regimi è evidente la rumorosità d'aspirazione. **È peraltro buona la comodità garantita dalle sospensioni**, e un aiuto sullo sconnesso marcato viene anche dalla ruota davanti di grande diametro.

Il manubrio largo caratterizza pure la BMW GS, ma la posizione di guida è sulla bicilindrica tedesca ben congegnata. È vero che la sella non è bassa, ma la buona distribuzione dei pesi facilita comunque le manovre a bassa velocità. **Il cupolino BMW così avanzato protegge oltre le aspettative (fino a 170 orari)** e anche il largo serbatoio ripara le gambe. Sulla GS si viaggia comodi e rilassati. Basse le vibrazioni, a patto di non spremere a fondo il boxer, e corretto il lavoro svolto dal Telelever, mentre il mono posteriore soffre un po' lo sconnesso.

Ottima protezione aerodinamica è invece offerta dalla Varadero: non si sente uno spiffero fino ai 200 orari.

E poi non vibra e le sospensioni filtrano bene le asperità. L'ergonomia della posizione di guida è perfetta e così anche la disposizione dei comandi. La sella ben imbottita ha pure una sorta di appoggio posteriore che serve a non far scivolar in avanti il passeggero. Passeggero che sulla Varadero

viaggia bene fino ai 140-150 orari, poi l'aria si fa sentire e così pure le vibrazioni sulle pedane.

Buona la sistemazione del passeggero sulla BMW, ma anche qui il riparo dall'aria c'è fino ai 130-140 all'ora. Sulla Quota il secondo tende a scivolare avanti in frenata e ha poco spazio per arretrare, e sulla Gran canyon ha una sella imbottita solo per gli spostamenti a medio raggio, mentre la TDM è comoda per il passeggero nonostante le misure meno esuberanti.

E sempre la Yamaha vanta una buona maneggevolezza, viaggiando spigliata nei percorsi misti. Ma quando si sale con il ritmo si avverte chiaramente che la moto ha un assetto sbilanciato sul retrotreno, in accelerazione la sospensione posteriore tende a "sedersi" e l'avantreno accusa il sottosterzo allargando la traiettoria d'uscita dalle curve. Ma con una conduzione fluida, meno nervosa su freno e acceleratore, con la TDM ci si può divertire parecchio anche nel misto stretto. Ha una buona solidità d'assetto in staccata mentre l'avantreno solido (ruota integrale, misura di 17" e Michelin Macadam radiali) permette ingressi di curva più veloci che con le altre moto. Ad alta velocità la stabilità



DIVISE IN DUE GRUPPI
BMW, Guzzi e Honda sono più affini nell'impostazione. Cagiva e TDM sono più snelle e leggere.



GUZZI IN PRATICA

ANTIFURTO Il bloccasterzo è integrato nella serratura di contatto e sotto la sella c'è spazio per il lucchetto bloccadisco. **PASSEGGERO** Buona l'ospitalità, ma la sella fa scivolare in avanti in frenata e le pedane sono un po' rialzate. Per il trasporto dei bagagli, la Guzzi propone in optional il set di borse rigide più bauletto, quest'ultimo si monta sul portapacchi in acciaio che è fornito di serie. **COMANDI E CAVALLETTO** I comandi elettrici sono senza infamia e senza lode, le leve non sono regolabili e l'acceleratore ha una corsa un po' lunga. Utili i comandi a pedale ripiegabili. Il cavalletto laterale è richiamato in sede da una molla e quello centrale è scomodo da aprire. **SPECCHI RETROVISORI** Sono funzionali. **REGOLAZIONE SOSPENSIONI** Precarico con 2 ghiera e 25 pos. di freno in estensione posteriore. **RIFORMIMENTI** Agevoli e lunga l'autonomia.



HONDA IN PRATICA

ANTIFURTO Il bloccasterzo è integrato nella serratura di contatto e si inserisce con la ruota sterzata in entrambi i lati. Sotto la sella c'è spazio per il lucchetto ad arco venduto in optional. **PASSEGGERO** Molto buona la sistemazione, ma oltre i 140-150 orari la protezione aerodinamica cala e si fanno sentire le vibrazioni sulle pedane. Per i bagagli si può contare sul set di valigie (35 litri) e bauletto (45 litri) offerti come accessori. **COMANDI E CAVALLETTO** Sono tutti ben fatti e nello standard Honda, la leva del freno è registrabile, lo starter è a levetta sopra la leva della frizione. **SPECCHI RETROVISORI** Non belli, ma ben fatti e dall'ottima visuale. **REGOLAZIONE SOSPENSIONI** Si interviene soltanto sul precarico molla posteriore, peraltro con rinvio idraulico. **RIFORMIMENTI** Ottima autonomia con 25 lt. di capacità; manca il livello benzina: c'è la spia.



YAMAHA IN PRATICA

ANTIFURTO Il bloccasterzo è incorporato nella serratura di contatto e sotto la sella c'è spazio per il lucchetto ad arco. **PASSEGGERO** Gode di una buona sistemazione nonostante le misure compatte della moto. In optional ci sono le motovaligie da 39 litri e un top case con attacchi specifici. **COMANDI E CAVALLETTO** Veramente ben fatti i comandi elettrici arricchiti dal pulsante per la funzione "4 frecce" e dal lampeggio rapido. Lo starter non è più a pomello ma a levetta sul manubrio. Il cavalletto laterale, protetto da interruttore, è pratico. **SPECCHI RETROVISORI** Più belli dei precedenti, sono stabili e facili da registrare. **REGOLAZIONE SOSPENSIONI** Entrambe sono regolabili nell'estensione; nel precarico molla la forcella, mentre dietro si può rendere la molla più rigida. **RIFORMIMENTI** Buona l'autonomia, scomodo il rabbocco dell'olio per la posizione del tappo.



non viene mai meno, magari si vorrebbe maggior carico sull'avantreno per piegare decisi anche sul veloce.

La Gran Canyon è godibilissima nel misto di bassa e media velocità. Ha un interesse lungo e un'avancorsa im-

portante, ma la geometria corretta di telaio e avantreno - assieme a sospensioni ben assortite - facilita gli ingressi di curva con i freni ancora in azione, mentre la proverbiale motricità del 900 Ducati spinge fuori dalle curve

rapidi e senza apparente fatica. E il rigore ciclistico della Cagivona continua a farsi apprezzare nel misto veloce, affrontando i curvoni quasi con il piglio di una autentica sportiva fin quando non si è costretti a forzare an-

che con l'inclinazione perché allora emergono i limiti di coerenza e grip di pneumatici non così sportivi.

Con la Quota si apprezzano i percorsi di media velocità, poiché nello stretto emergono il peso importante e le variazioni di assetto in frenata e accelerazione, con evidenti affondamenti dell'avantreno. E anche il passo lungo e le sospensioni cedevoli non aiutano quando si spinge. È però vero che le gomme strette conferiscono più maneggevolezza di quando il peso lasci supporre e così, se non si esagera nello spalancare l'acceleratore, anche le strade di montagna si affronta con disinvoltura. La taratura soft delle sospensioni e il manubrio largo innescano peraltro qualche leggera oscillazione nelle curve più rapide.

Anche la GS è più agile di come misure e peso (239 kg) farebbero immaginare. Merito del baricentro basso permesso dal motore boxer. **Altra piacevole caratteristica dinamica della BMW è la stabilità d'assetto in frenata,** con il Telelever che contiene

CONFRONTO C MAXI "UNIVERSALI"

R 1100 GS, GRAN CANYON 900, QUOTA 1100 ES, VARADERO, TDM



molto l'affondamento causato dal trasferimento di carico in staccata. E poi il manubrio così ampio aiuta a imboccare speditamente anche i tornanti. Stabile in velocità, la GS denuncia qualche incertezza d'assetto ad alta velocità attraversando le giunture longitudinali dell'asfalto.

È molto rigorosa anche ad alta velocità, invece, la Varadero. Fila dritta senza la minima incertezza mostrando un larvato movimento al manubrio solamente nei curvoni affrontati a 200

effettivi, più per il limite della carcassa del pneumatico anteriore (che è un "convenzionale" 110/80) che per il resto. Ed è bassa velocità che si apprezza la bontà della ciclistica Honda, capace di ridurre l'impressione dei 238 kg accusati sulla bilancia. La Varadero è molto fluida nei cambi di traiettoria e di inclinazione e la frenata combinata aiuta a controllare meglio l'assetto in staccata. In fatto di spazi di arresto Cagiva e Honda hanno la meglio, seguite dalla coppia

BMW e TDM (su quest'ultima il comando anteriore vuole energia dalle alte velocità). La Quota ha un doppio disco anteriore potente e ben modulabile, ma la gomma è stretta e in più il retrotreno si scarica molto.

È la Varadero a primeggiare nell'erogazione della potenza: più cavalli e maggiore estensione della curva di erogazione. Spinge forte a tutti i regimi e in fondo è più potente di quanto sia necessario su una moto del genere. Ma visto che potenza e coppia sono

collegati, allora ben venga un tiro così generoso. La corretta rapportatura del cambio aiuta a raggiungere in fretta i 205 orari effettivi, ma oltre i 150 orari - con tale protezione aerodinamica - i consumi salgono parecchio.

È un motore **generoso il boxer della GS, soprattutto se si ricorre alla sua piena curva di coppia ai medi regimi**, alla grande regolarità di funzionamento. Eroga 78 cavalli alla ruota e raggiunge i 196 orari, ma non ama girare alto. È meglio giocare con il suo tiro fra i 3000 e i 5000 giri e non superare i 160 orari per gustarlo appieno. Il cambio non è rapido e va accompagnato bene con la frizione che in ogni caso ha un comando morbido.

Altro motore che piace è lo Yamaha, meno dotato in fatto di coppia ma solo perché la cilindrata lo svantaggia. In velocità equivale la Varadero e da 5000 a 8000 giri spinge davvero bene. Gli interventi alla frizione hanno migliorato la precisione del cambio, che continua a essere rumoroso se lo si adopera velocemente.

Il 900 della Gran Canyon ruota pulito da poco più di 2000 giri d è tanto costante nella salita di regime da sembrare addirittura più prestante. Per essere un 4 valvole raffreddato ad aria è insomma tutt'altro che povero e il buon tiro dai 4000 giri fin quasi quota 8000 è quello che serve alla ben fatta ciclistica Cagiva.

È grande nella conduzione turistica il 1100 Guzzi, capace di riprendere da 1500 giri nelle marce lunghe e di girare con una buona coppia già da 3000 giri favorendo consumi bassi per la cilindrata. Non brilla nella potenza specifica (63 cv, come il 900 Ducati), ma sale con grande linearità fino ai 6500 giri del regime di massima potenza. Il cambio non è rapidissimo né silenzioso e va adoperato disinnestando bene la frizione. ■

LE PRESTAZIONI RILEVATE

	BMW R 1100 GS	CAGIVA CANYON	GUZZI QUOTA ES	HONDA VARADERO	YAMAHA TDM
VELOCITÀ MASSIMA km/h					
massima km/h	196	188	187	205	204
dichiarata	195	190	190	n.d.	n.d.
ACCELERAZIONE DA FERMO					
da 0 a 100 m	5"7	5"4	5"9	5"0	5"1
da 0 a 200 m	8"4	8"2	8"8	7"6	7"8
da 0 a 300 m	10"9	10"7	11"7	9"8	10"1
da 0 a 400 m	12"9/164 km/h	13"0/161 km/h	14"0/159 km/h	11"8/177 km/h	12"2/173 km/h
RIPRESA DA 50 km/h IN ULTIMA MARCIA					
da 0 a 100 m	5"3	5"3	5"5	5"0	5"2
da 0 a 200 m	8"2	8"4	8"6	8"1	8"7
da 0 a 300 m	11"2	10"9	11"6	10"6	11"6
da 0 a 400 m	13"7/153 km/h	13"3/158 km/h	14"2/147 km/h	12"8/171 km/h	14"1/149 km/h
POTENZA E COPPIA MASSIME MISURATE E CORRETTE AL PNEUMATICO					
cv/giri	78,3/6840	63,6/7600	62,3/6470	86,6/7550	72,0/7520
kgm/giri	9,2/5680	6,7/6500	7,2/3850	92 Nm/6100	7,4/6100
CONSUMO km/litro					
urbano	14	13,5	13	13	14,5
extraurbano	17,5	18	18,5	16,5	18,5
autostradale (130 km/h)	16,5	14	15,5	14	17
massimo	11	10,0	9,5	9	11
autonomia media (km)	390	290	310	340	320
PESO IN kg					
verificato senza benzina	239	220	254	238	220
dichiarato a secco	220	193	245	220	201