

MOTOCICLISMO

FISCO
un peso
troppo
gravoso

TRANSALP
senza confini



TEST & PROVE SUPERBIKE

IN PISTA A MONZA con le Kawasaki ZXR 750 R,
Suzuki GSX-R 750 SP e Yamaha YZF 750 SP

SPORT TOURER

Honda CBR 600 F e Yamaha FZR 600 R

CAFE' RACER

Triumph Speed Triple 900 e Honda Pilot Motoshop 900

SPORT COMPETIZIONE

Benelli Devil Racing e Honda NSR 125 SP

ENDURO

Honda XLV 600 Transalp, Suzuki DR 125/350/650

CUSTOM

Honda VT 1100C Shadow

SCOOTER 50

Piaggio Quartz, Malaguti Centro SL e MBK Evolis

EPOCA

Morini 3 1/2 Sport e Ducati 750 corsa

Tutte le strade del mondo

Non conosce soste il successo di questa moto che si ripresenta sul mercato con alcune migliorie, soprattutto estetiche. Adatta all'uso quotidiano come al turismo e al fuoristrada leggero, si mette in evidenza per il suo equilibrio generale che porta ad una guida facile e rilassante. È comoda e affidabile, ma può ancora migliorare nella frenata e in qualche altro dettaglio di contorno

● Sulla scena dal 1987, la Transalp si è dimostrata in tutti questi anni una delle Honda più vendute in Italia, tanto che l'anno scorso, nonostante le evidenti difficoltà del mercato, ne sono state consegnate più di 1.600. Il successo di questa moto è da ricercare nella sua polivalenza d'uso, frutto di una progettazione accurata, tanto buona da poter durare negli anni con sole piccole modifiche di dettaglio. Aggiornata nel 1989 a livello di strumentazione e cupolino, nel 1991 la Transalp è stata arricchita con un freno a disco posteriore in luogo del tamburo e quest'anno si presenta con ulteriori novità che ne rinfrescano l'immagine e la qualità senza alcun stravolgimento.

L'obiettivo principale della Honda è stato quello di perfezionare l'estetica della Transalp. I nuovi colori rendono certamente più elegante e attraente la moto che si distingue dalla precedente versione anche per la nuova forma

IDENTIKIT

Cilindrata: **583 cc**

Potenza massima: **46,90 cv***

Accelerazione 0-400 m: **14,122 sec***

Velocità max: **168,8 km/h***

Prezzo indicativo c.i.m.: **12.325.000 lire**

*Dati rilevati strumentalmente

della carenatura superiore, più arrotondata e sportiva, con un nuovo faro e feritoie di aerazione.

Più grandi sono anche i paramani per proteggere meglio dall'aria e differente è il quadro strumenti; quest'ultimo non è stato arricchito con l'indicatore carburante o con la spia della riserva, ma ha una grafica più attuale e gradevole. Una piccola attenzione è stata data al portapacchi che ora incorpora specifici ganci che facilitano l'uso delle cinghie elastiche.

Passiamo ora alla meccanica. All'avantreno compare una nuova pinza freno, ma sempre a doppio pistoncino premente, che dovrebbe garantire una azione più lineare, azionata da una leva regolabile nella distanza dal manubrio. Il bicilindrico a V di 52 gradi che nel 1992 era stato modificato nei carburatori (da 32 mm anziché da 34) non ha ricevuto alcuna cura per ottenere un miglioramento di prestazioni ed è rimasto fermo ai 50 cv dichiarati a 8.000 giri, un limite sostanzialmente allineato a certe monocilindriche come la BMW F650. Resta comunque un motore interessante sia per soluzioni tecniche sia per rendimento globale. È caratterizzato, infatti, da perni di biella sfalsati di 76 gradi per equilibrare le forze di primo ordine (tant'è che non è stato necessario montare un contralbero di equilibratura), da una distribuzione con un asse a camme in testa e tre valvole per cilindro (una di aspirazione, due di scarico), dalla doppia accensione per ottimizzare la combustione e dal raffreddamento a liquido con due radiatori ed elettroventola. Compatto nelle dimensioni, anche per quanto riguarda il gruppo trasmissione, la primaria è a denti dritti ed il cambio ha 5 marce,

il compatto twin di 600 cc è un esempio di regolarità. Fluida da 1.800 giri spinge bene da 4.000

questo bicilindrico è alloggiato in un telaio che per struttura si richiama a quello delle enduro con vocazione da fuoristrada. La struttura vanta una corretta resistenza torsionale, adeguata alle prestazioni della moto. Di aspetto massiccio la forcella con soffiotti protettivi, perno avanzato e steli da 41 mm; è prodotta dalla Showa e non offre alcun tipo di regolazione. Più sofisticata la sospensione posteriore con leveraggi progressivi (il noto sistema Pro-Link) forcellone di sezione quadrata e monoammortizzatore regolabile nel precarico della molla.

L'approccio alla Transalp è, come sempre, piacevole. Le dimensioni sono generose, ma



Nuova grafica per la strumentazione, ma ancora priva, almeno, della spia di riserva carburante. Altre novità sono il cupolino, più aerodinamico, e la gamma colori (grigio, nero e blu).



Scorrevole l'acceleratore che a fianco ha l'interruttore di massa e di avviamento. I paramani sono più grandi.



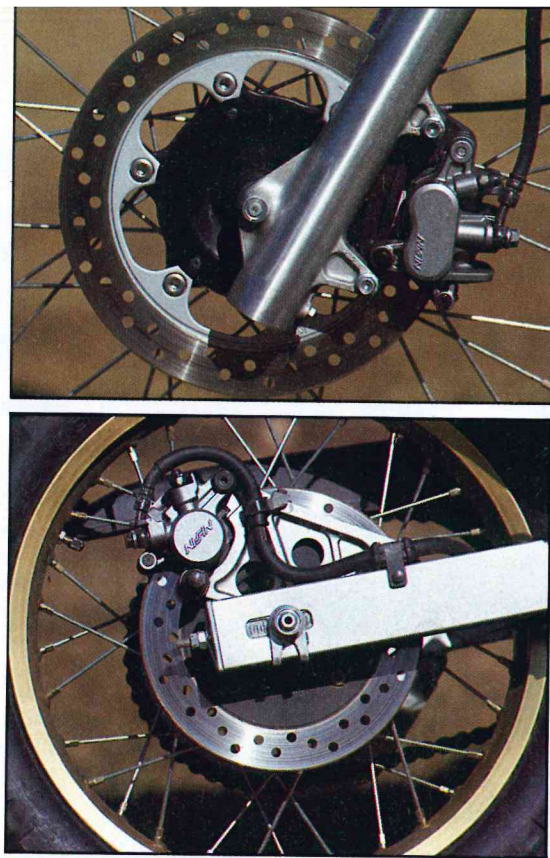
Per rendere più pratico l'uso delle cinghie elastiche, il portapacchi è ora provvisto di specifici ganci. La tonalità di scarico è molto civile. Il comfort è ottimo e le vibrazioni, peraltro sopportabili, compaiono a 140 km/h di tachimetro.



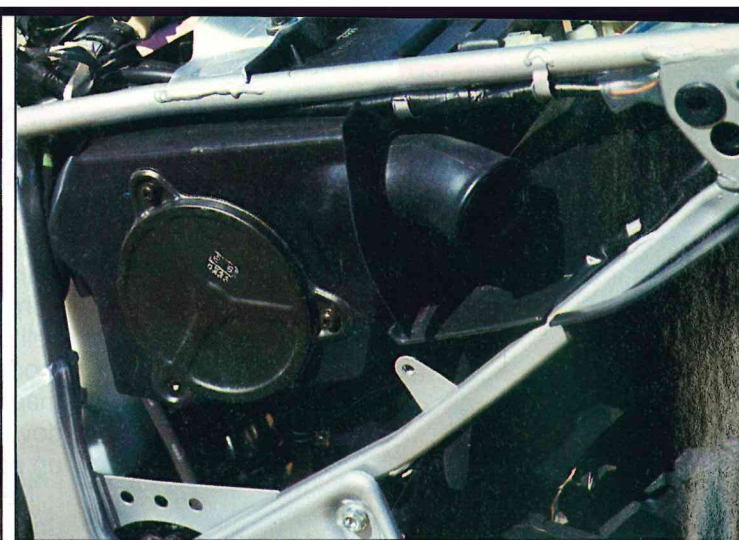
non imponenti e solo l'altezza della sella da terra (850 mm) richiama le enduro. La posizione del pilota è naturale per tutti grazie all'ottimale disposizione di pedane, manubrio e comandi che consentono di dominare la moto con grande confidenza. La sella è ben imbottita nella zona anteriore - un po' meno nella parte destinata al passeggero - mentre i comandi elettrici rivelano una configurazione da fuoristrada, sono di tipo economico e di non immediata funzionalità. Uno sguardo attento può scoprire il buon livello di finitura della Transalp, anche se alcuni piccoli dettagli potrebbero essere risolti meglio: ci riferiamo, ad esempio, alle viti a vista del cupolino e ai non precisissimi accoppiamenti delle sovrastrutture. Molto curata, invece, la verniciatura. Il motore, anche a freddo, è immediato all'avviamento, ed entra in temperatura con una certa velocità. Magnificamente silenziato allo scarico, propone rapidamente un minimo basso e stabile.

L **la moto è prevedibile nelle sue reazioni. In curva è sincera e le sospensioni non cedono. Nella media i consumi**

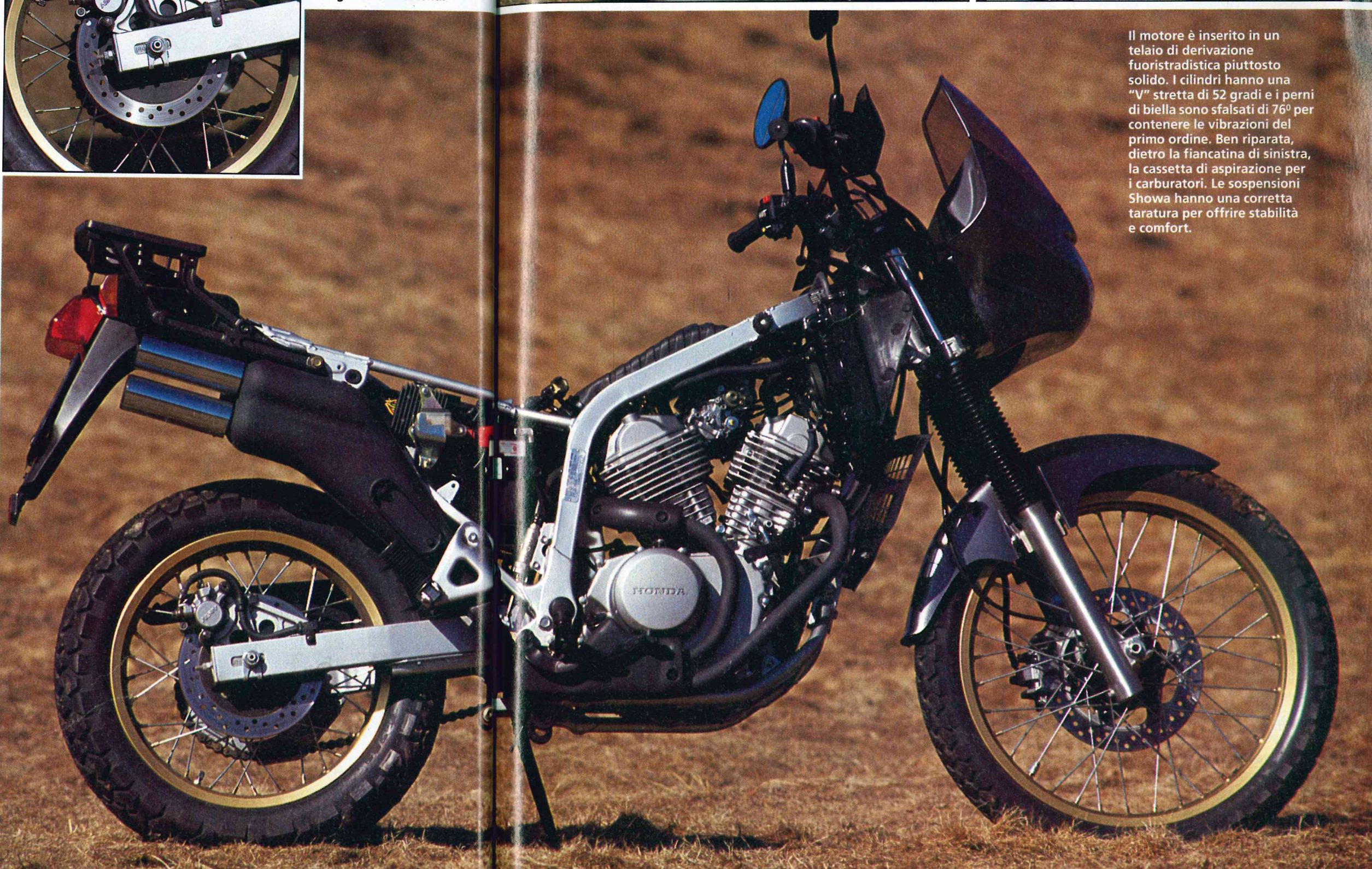
Non si mette certo in mostra per potenza assoluta (circa 47 cv alla ruota) e tanto meno ha la grinta, per esempio, della Dominator 650, tuttavia offre un tipo di erogazione molto regolare, perfetto al tipo di motocicletta. È effettivamente disponibile sin da 1.800 giri e anche spalacando brutalmente l'acceleratore non soffre rifiuti né manifesta strappi di trasmissione. La coppia inizia a farsi sentire attorno ai 4.000 giri e 1.000 giri più su diventa vivace fino al raggiungimento del regime di massima potenza, a quota 7.800 giri. Certamente, quando si viaggia in coppia e con i bagagli, i limiti di potenza vengono a galla e a volte può essere difficile eseguire dei sorpassi in modo rapido; ma in altre situazioni la Transalp sa essere divertente e anche abbastanza rapida senza dover portare il motore a regimi elevati e senza essere costretti ad un uso forsennato del cambio. Il livello di prestazioni offerto, in sintesi, è tale da rispettare le doti di polivalenza della Transalp che così sa assicurare ritmi disinvolti su ogni tipo di percorso. Merito anche del cambio, che a parte una leggera rumorosità nell'innesto, propone cambiate dolci e una rapportatura idonea alle caratteristiche di erogazione del bicilindrico. Bene anche la frizione, progressiva e soggetta a cedimento solo nell'uso brutale. Quanto alle vibrazioni, si avvertono in modo contenuto al manubrio, alla sella e alle pedane da circa 140 km/h.



Il singolo disco da 276 mm è dotato di una nuova pinza a doppio pistoncino: un secondo freno avrebbe migliorato parecchio la frenata nella guida veloce. Il disco posteriore, disponibile sulla Transalp dal 1991, è molto progressivo. Sul forcellone sono riportate le tacche di riferimento per registrare la catena.



Il motore è inserito in un telaio di derivazione fuoristradistica piuttosto solido. I cilindri hanno una "V" stretta di 52 gradi e i perni di biella sono sfalsati di 76° per contenere le vibrazioni del primo ordine. Ben riparata, dietro la fiancatina di sinistra, la cassetta di aspirazione per i carburatori. Le sospensioni Showa hanno una corretta taratura per offrire stabilità e comfort.





Guidare la Transalp è poco impegnativo e piacevole. Seppur meno maneggevole di altre enduro stradali, la Honda non fa sentire il suo peso (con il pieno di benzina è sopra i 200 kg) anche a bassa velocità e le sue doti di agilità sono accentuate dall'ampio manubrio. Sui tracciati misti si apprezza la velocità di inserimento in curva grazie all'avantreno preciso e sostanzialmente neutro e ad un retrotreno saldo anche se il fondo non è perfetto. La moto piega con facilità e sicurezza e se si sbaglia traiettoria offre ottime capacità di recupero. Sul veloce, da circa 140 km/h, si verificano delle piccole oscillazioni allo sterzo che non sono causate da interferenze aerodinamiche ma dalle gomme, le stesse Yokohama E703 di tipo tassellato e dalla spalla spigolosa che avevamo avuto modo di provare già nel 1991. A ciò si può porre rimedio chiedendo la Transalp con le Dunlop K750, disponibili in primo equipaggiamento come alternativa. È solo nella guida al limite che emergono i limiti delle sospensioni e in particolare della forcella che diventa un po' cedevole. Altrimenti sono fonte di sicurezza grazie ad una taratura di compromesso che accontenta anche le esigenze di comfort e l'uso nel fuoristrada leggero.

Visto anche il prezzo di acquisto (superiore ai 12 milioni, chiavi in mano), aspettavamo la Transalp in edizione 1994 con il doppio disco anteriore. Invece, la Honda ha preferito cambiare pinza mantenendo un solo disco dal diametro 276 mm. Unitamente a quello posteriore da 240 mm, garantisce una buona frenata nell'uso normale, non peccando in potenza o modulabilità. Tuttavia quando si viaggia in due, magari a ritmi brillanti, l'impianto soffre più del dovuto e gli spazi di decelerazione si allungano un po' troppo.

Nel complesso la Transalp si dimostra ancora una volta una valida motocicletta da turismo e da tutti i giorni, affidabile nella guida come nella meccanica, con un elevato grado di comfort fino a circa 140 km/h indicati sullo strumento. Rimane perfettibile nella frenata, nella completezza della strumentazione e nei comandi elettrici e avremmo gradito anche una maggior potenza massima del motore, quantomeno per agevolare i sorpassi e dare un po' più rapidità all'allungo.

Prove strumentali:

Centro Prove Motociclismo

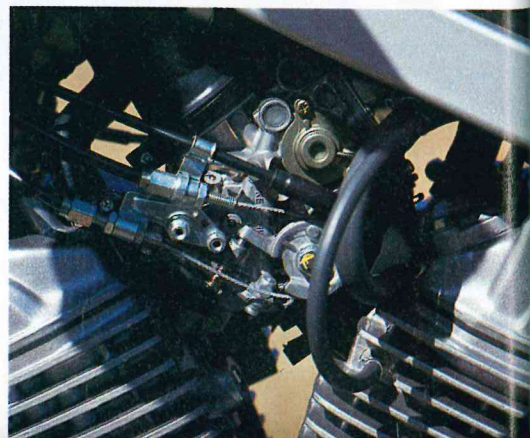
Testo: Alberto Pasi

Foto: Massimo Campi

Tester: Aldo Benardelli, Roberto Ungaro

Abbigliamento utilizzato: casco Driver, giubbotto Dainese, guanti Jollysport, stivali Alpinestar

Tra le caratteristiche dinamiche della Transalp la buona maneggevolezza e la precisione di traiettoria in curva. La moto è sostanzialmente neutra e si guida sempre con facilità. Il motore, che all'interno della "V" alloggia i due carburatori Keihin da 32 mm di diametro, si dimostra molto regolare sin da 1.800 giri e offre il meglio di sé a partire da circa 4.000 con buona vivacità. La trasmissione lavora bene: la frizione è morbida e modulabile, il cambio, anche se un pochino rumoroso, è preciso e veloce anche in scalata. Facile la ricerca del "folle"



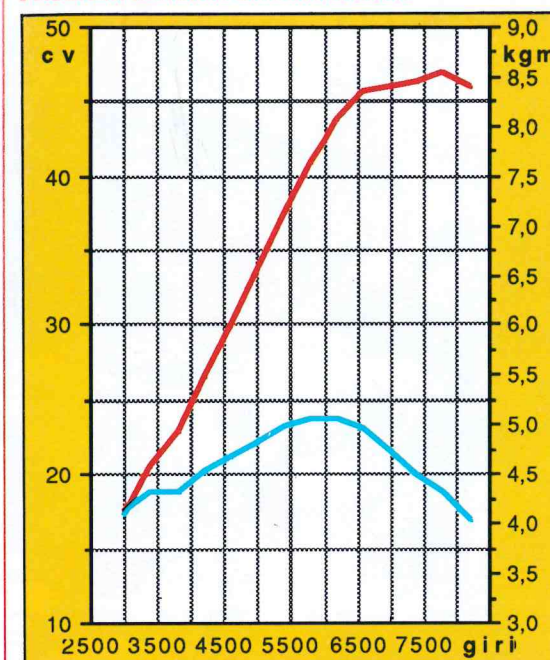
La Transalp a confronto con le rivali

Modello	Cil. cc	N. Cil	Potenza cv/giri	Coppia kgm/giri	0-400 metri/sec	Velocità km/h	Prezzo Lx1000
Honda Transalp	583	2	46,9-7800	5,0-5800	14,12	168,8	12.325
BMW F650	652	1	44,4-6500	5,2-5000	14,04	163,5	10.100
Cagiva 750 Elefant	748	2	60-8500*	6,5-5500*	nd	170*	12.100
Kawasaki KLE 500	498	2	44,1-8500	3,9-7000	13,74	173,5	11.000
Yamaha XTZ 660	659	1	40-6000	5,0-5500	14,10	164,5	10.431

* Dati dichiarati dalla Casa

LA PROVA IN SINTESI - Honda XL600V Transalp

I risultati al banco dinamometrico



Le curve tracciate sul grafico aiutano a comprendere le caratteristiche di erogazione del bicilindrico Honda. Anche se la potenza non è certo strabiliante, la sua curva è molto omogenea: da 4.500 giri circa a 7.800 si passa da 28 a quasi 47 cv alla ruota. L'elasticità del motore è buona e da 4.600 giri a 7.000 è costantemente sopra i 5 kgm.

Rilevamento	Potenza cv-giri	Coppia kgm-giri
Alla ruota	46,90-7.800	5,06-5.800
All'albero	51,40-7.800	5,55-5.800
Potenza specifica all'albero: cv/litro	88,19	
Velocità media del pistone al regime potenza max: m/s	17,16	
Pressione media effettiva all'albero a regime di coppia max: kg/cm ²	11,94	
Regime minimo frenata possibile a tutta apertura del gas: giri	3.000	
Consumo specifico all'albero g/cv·h	197,07	
Rapporto peso/potenza alla ruota: kg/cv	4,09	

Pregi

Estetica elegante
Versatilità d'impiego
Facilità di guida
Ciclistica equilibrata
Motore progressivo
Cambio preciso
Vibrazioni contenute
Comfort

Difetti

Frenata modesta a pieno carico
Strumentazione solo sufficiente
Assenza cavalletto centrale
Comandi elettrici economici

Inconvenienti registrati
Nessuno

Commento sul prezzo

(12.325.000 lire, indicativo chiavi in mano)
Il prezzo di acquisto della Transalp risente della rivalutazione dello yen sulla nostra lira. Rispetto alle enduro stradali monocilindriche, ma di potenza analoga, costa da 1 a 2 milioni in più, ed è allineata alla quotazione della nuova Cagiva Elefant 750. La Transalp è una moto di qualità, ma ciò non giustifica totalmente il prezzo richiesto.

Accelerazione

spazio metri	tempo secondi	velocità km/h
100	5,833	105,06
200	8,920	127,34
300	11,611	140,02
400	14,122	147,38

La Transalp non è un fulmine, ma nemmeno è impacciata. Lo conferma il tempo superiore ai 14 secondi, di 3 decimi superiore alla prestazione di un'altra bicilindrica, la grintosa Kawasaki KLE 500.

Ripresa in 5ª da 50 km/h

spazio metri	tempo secondi	velocità km/h
100	5,220	87,08
200	8,862	111,32
300	11,873	128,40
400	14,576	139,52

La valida coppia del motore si fa sentire in questa prova di ripresa nella quale la Transalp ottiene un tempo di valore. In ciò è anche aiutata dalla corretta rapportatura della quinta marcia.

Scarto al tachimetro

indica	50	90	100	130	km/h
effettivo	47,1	85,3	94,2	124,1	km/h

Velocità,

peso e consumo

Velocità massima: 168,8 km/h a 8.700 giri dichiarata: n.d.

Peso senza carburante: 191,8 kg (91,2 ant. e 100,6 post.)

Consumo urbano: 14,2 km/litro

Consumo extraurbano: 19,3 km/litro

Consumo a 90 km/h: 22,1 km/litro

Consumo a 130 km/h: 14,8 km/litro

Dati tecnici dichiarati

Motore: a 4 tempi, bicilindrico a V di 52 gradi, alesaggio per corsa 75x66 mm, cilindrata totale 583 cc, rapporto di compressione 9,2:1, distribuzione monoalbero a camme in testa azionato da catena e tre valvole per cilindro, raffreddamento a liquido, lubrificazione a carter umido, capacità coppa 2,2 litri, avviamento elettrico, potenza max 50 cv a 8.000 giri, coppia max 5,3 kgm a 6.000 giri. **Alimentazione:** due carburatori Keihin CV 32. Capacità serbatoio carburante 18 litri di cui 3,5 di riserva. **Accensione:** elettronica CDI; candele NGK DPR8EA-9. **Impianto elettrico:** batteria 12V-12Ah, alternatore 350W. **Frizione:** multidisco in bagno d'olio con comando a cavo. **Cambio:** a 5 rapporti. Valore rapporti: 2,57:1 in prima, 1,78:1 in seconda, 1,38:1 in terza, 1,12:1 in quarta, 0,96:1 in quinta. **Trasmissione:** primaria ad ingranaggi a denti dritti, rapporto 1,89, finale a catena, rapporto 3,13 (47/15). **Telaio:** a doppio trave superiore in tubi rettangolari di acciaio e monoculla sdoppiata in tubi tondi. Avancorsa 108 mm, inclinazione canotto di sterzo 28 gradi. **Sospensioni:** anteriore forcella Showa teleidraulica con steli da 41 mm, escursione 200 mm; posteriore forcellone oscillante con leveraggi progressivi Pro Link e monoammortizzatore Showa regolabile nel precarico molla, escursione 190 mm. **Ruote:** cerchi in lega di alluminio, pneumatici Dunlop, Bridgestone o Yokohama 90/90x21 ant, 130/80x17 post. **Freni:** anteriore a disco singolo fisso da 276 mm con pinza a doppio pistoncino; posteriore a disco fisso da 240 mm con pinza a singolo pistoncino. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 2.265, larghezza 865, altezza 1.300, interasse 1.505, altezza sella 850, peso a vuoto 183 kg. **Prestazioni:** n.d. **Consumo:** n.d.

Manutenzione

Tagliando:

programmato ogni 6.000 km.
Lubrificazione: sostituzione olio motore ogni 12.000 km, controllo olio ogni 500 km circa, olio consigliato Castrol Sae 10W/40.

Pneumatici: pressione di gonfiaggio ant 2,0 bar, post 2,2 bar; a pieno carico ant 2,0 bar, post 2,4 bar.

Dati anagrafici

Costruttore: Honda Motor Company Ltd, N27, 8 Chome Jinguamae, Shubuyaku, Tokyo, Giappone. **Importatore:** Honda Italia Industriale Spa, via Kenya 72, 00144 Roma, tel. 06/547941. **Denominazione modello:** XL 600V Transalp. **Inizio vendite:** gennaio 1994. **Gamma colori:** grigio, nero, blu. **Forma di garanzia:** 24 mesi con chilometraggio illimitato. **Cavalli fiscali:** 9. **Prezzo:** 12.325.000 lire, indicativo chiavi in mano. **Optional:** nessuno.

Per le prove utilizziamo banchi dinamometrici Borghi & Saveri tipo FE 600-SD e FA 50/30. Usiamo anche catene Regina Industria e lubrificanti Castrol. Prove strumentali: pista Pirelli di Vizzola Ticino, strumentazione Koldso Elektronik.