

Prova

Comparativa

Honda Transalp - Kawasaki Versys - Suzuki V-Strom

Cilindrata: 680 cc
Potenza massima: 53,07 CV* (39,02 kW*)
Accelerazione 0-400 m: 13,382 sec*
Velocità massima: 174,9 km/h*
Peso a vuoto: 209,5 kg*
Prezzo chiavi in mano: 7.700 euro

*Dati rilevati strumentalmente

Cilindrata: 649 cc
Potenza massima: 57,60 CV* (42,35 kW*)
Accelerazione 0-400 m: 13,220 sec*
Velocità massima: 187,1 km/h*
Peso a vuoto: 189,2 kg*
Prezzo chiavi in mano: 7.090 euro

*Dati rilevati strumentalmente

Cilindrata: 645 cc
Potenza massima: 61,95 CV* (45,65 kW*)
Accelerazione 0-400 m: 13,023 sec*
Velocità massima: 189,4 km/h*
Peso a vuoto: 202,2 kg*
Prezzo chiavi in mano: 7.180 euro

*Dati rilevati strumentalmente

Ciascun luogo è comune, familiare in sella a queste crossover, ogni meta è raggiungibile, a qualunque latitudine; abbiamo viaggiato con la nuova Honda Transalp, la Kawasaki Versys e la Suzuki V-Strom per scoprire se è vero o se sono solo... luoghi comuni. La Honda si conferma facile e poliedrica, ma non innovativa; Kawasaki è la più divertente, ma rinnega lo sterrato; Suzuki è la migliore per viaggiare, però è esteticamente un po' datata

di Nicolò Codognola, con la collaborazione di Edoardo Franchetti e Carlo Nannini,
foto Simone Romeo

Luoghi comuni



Manca la riserva
Arriva anche per la Transalp un display digitale che integra il classico contagiri analogico e fornisce numerose informazioni. Manca ancora la spia della riserva.



Honda: inconfondibile

Il restyling non ha intasciato lo stile della Transalp, riconoscibile anche con la nuova linea. La protezione del motore con i collettori a vista ci lascia però perplessi. Quattro i colori a catalogo: rosso, giallo, blu e grigio.



Chiara e leggibile
Versys ha la strumentazione più chiaramente leggibile, con fondo bianco sui contagiri e grandi cifre sul display. Contakm parziale, totale e orologio non sono però visualizzabili insieme.



Kawasaki: sguardo strano

La curiosa forma a "T" del faro caratterizza il design della Versys. Piacevole il forcellone a banana, turbo lo scarico basso, che non interferisce con la gamba del passeggero. È disponibile nera, blu oppure verde.



Completa, ma datata
La V-Strom ha la strumentazione più completa, ma in piena luce non è perfettamente leggibile. È l'unica che mantiene ancora il tachimetro analogico.

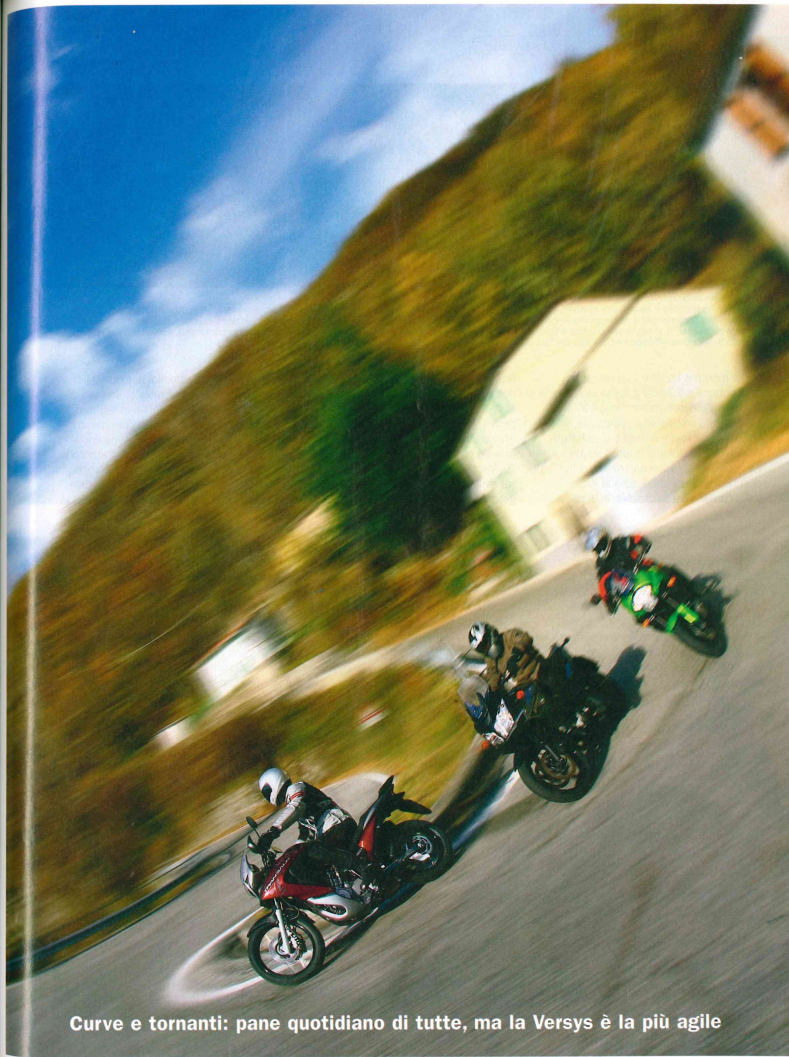


Suzuki: massiccia e spigolosa

La linea della V-Strom è vincolata dalla forma generosa del serbatoio da 22 litri. Apprezzabile la protezione aerodinamica del cupolino molto largo. Grigio, blu o nero sono i colori disponibili.

Non ci sono più le mezze stagioni. Abbiamo organizzato questa comparativa durante i caldi giorni di una tardiva estate di San Martino e, nemmeno il tempo di partire, ci siamo ritrovati a viaggiare tra prati innevati e temperature polari. Non importa: bisogna comunque partire, perché le moto che andremo a provare sono tre protagoniste di primo piano del panorama delle tuttoterreno o, come si usa chiamarle ora, delle crossover: la nuova Honda Transalp sfida Kawasaki Versys e Suzuki V-Strom.

Partiamo dalla Transalp, che irrompe sul mercato preceduta da un'attesa carica di aspettative, ma anche da qualche voce contraria. Prima ancora di essere presentata pareva un successo annunciato: ad Honda sarebbe bastato rinverdire un best-seller che dura da vent'anni per raccogliere senza fatica altre numerose schiere di appassionati. Ma Honda ha preso una direzione più stradale e, di fronte alle prime immagini del modello 2008, la chiosa di molti fedeli transalpisti è stata una sola: dove è finita la ruota da 21"? Certo, rimangono le ruote a raggi (con cerchi neri, come vogliono le tendenze attuali), ma il fuoristrada, soprattutto quello un po' più impegnativo di una semplice strada bianca, è ormai una chimera. Diverso anche il motore: la necessità di un propulsore brillante ed ecologico ha fatto cadere la scelta sul bicilindrico di 680 cc a quattro valvole della Deauville, alimentato da un sistema di iniezione elettronica con corpi farfallati da 40 mm e omologato Euro 3. Se il "vecchio" 650 a 3 valvole si fermava a soli 44 CV alla ruota, ora la potenza registrata dal nostro Centro Prove sale a 53 CV a 7.500 giri. Un buon risultato, ma l'erba del vicino è sempre più verde, come la livrea della Kawasaki, che arriva a 57,6 CV, mentre la Suzuki sfiora addirittura i 63 CV a 8.750 giri. Le filosofie costruttive dei tre propulsori sono differenti tra loro ed esprimono caratteri del tutto diversi. Per la Transalp cambiano, rispetto al passato, cubatura, potenza, numero valvole e alimentazione. Ma per il resto ritroviamo il bicilindrico a V da 52° abbinato ad un cambio a 5 rapporti. Se non è zuppa è pan bagnato... Poche emozioni, ma tanta regolarità di funzionamento. Il twin a 90° di Suzuki, ormai collaudatissimo, non è prontissimo a riprendere dai regimi più bassi, ma è rotondo e vivace oltre i 5.000 giri. Più pronto ai richiami dell'acceleratore il bicilindrico parallelo della Versys, che spinge con vigore fino ai 5.000 giri. Brillante anche oltre questa soglia arriva



Curve e tornanti: pane quotidiano di tutte, ma la Versys è la più agile



Honda Transalp: qualche ruga affiora nei dettagli. Manubrio, manopole e blocchetti elettrici appaiono identici a quelli del MY 07: l'aspetto è economico, avremmo preferito elementi più moderni. Nel restyling globale non è stata presa in considerazione la ciclistica: il telaio è il forcellone in acciaio a sezione rettangolare (al centro) sono sempre gli stessi. Il plexiglas (a destra) è fisso, ma a catalogo c'è un modello più protettivo. Già quello di serie comunque, abbinato al cuspino ben profilato, devia efficacemente l'aria dal busto.

rapidamente a toccare la zona rossa dei contagiri a 10.500 giri, ma la spinta si affievolisce sensibilmente già 2.000 giri prima. L'unico tratto in comune, oltre al numero dei cilindri e la cubatura simile, è la trattabilità a tutti i regimi. Le potenze espresse non mettono in crisi neppure i neofiti e solo la Kawasaki, con un pizzico di schiena in più ai

bassi, stacca volentieri la ruota davanti dall'asfalto se si stuzzica la frizione e si apre senza incertezze il gas. Con tutte però si prende presto confidenza, grazie anche a ciclistiche bilanciate e posizioni in sella che offrono il massimo controllo. La Transalp è ben raccordata nella zona tra sella e serbatoio ed il manubrio largo garantisce una buona leva. Sulla Versys

ci si sente più appollaiati e, complici le pedane un po' arretrate, sembra di guidare una naked. Infine la V-Strom: l'ampia sella accoglie il pilota mentre serbatoio e convogliatori avvolgono le gambe; alto e non troppo distanziato il manubrio. Le scelte telastiche seguono strade opposte: Honda rimane fedele al classico telaio a semi-doppia culla in



20 anni, 4 step
1987: 600 cc, un disco davanti e tamburo dietro. 1997: doppio disco davanti e uno dietro, ma il 650 arriva nel 2000. 2007: l'ultimo motore 650 Euro 2.

acciaio; Kawasaki propone una struttura a diamante, sempre in acciaio, che abbraccia il motore; alluminio invece per la Suzuki, con un doppio trave discendente cui è appeso il bicilindrico a V. Il giudizio alle sospensioni premia Kawasaki. La Versys si affida infatti ad una imponente e rigida forcella a steli rovesciati (l'unica del gruppo regolabile nel precarico e nell'estensione) e ad un forcellone con monoammortizzatore disassato sull' lato destro, anch'esso facilmente regolabile nel precarico e nell'estensione. La

Honda: nessuna novità
Due dischi da 256 mm, proprio come sul modello precedente. L'esemplare in prova monta l'ABS (600 euro in più sul prezzo base): efficacissimo, è abbinato a pinze a 3 pistoncini (2 sul modello base).

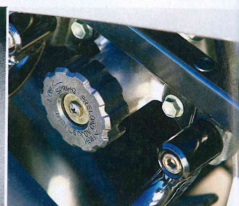
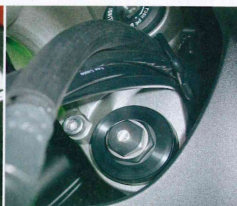
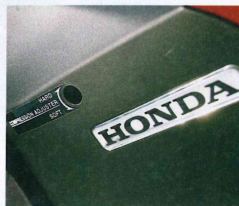
tatura di serie è comunque sostenuta e ottima per l'uso stradale, anche in coppia. Suzuki sfodera una forcella tradizionale da 43 mm con regolazione del terreno senza mai "andare a pacco". Come sulla Kawa, l'escursione è di 150 mm. Dietro la regolazione del precarico del "mono" è facilitata da un pratico pomello posto sotto il fianchetto sinistro, mentre per intervenire sul ritorno è necessario individuare e regolare la vite sul piede dell'elemento ammortizzante.

Kawasaki: frenata potente
Dischi con profilo a margherita e pinze a due pistoncini: la Versys frena forte e non mostra segni di cedimento anche dopo numerose staccate. Per avere l'ABS bisogna aggiungere 340 euro.

Anche in questo caso la taratura di serie è apprezzabile nell'uso impegnato e manifesta qualche trasferimento di carico di troppo solo viaggiando con passeggero e bagagli o forzando il ritmo. Più semplice la dotazione della Honda: la forcella priva di regolazione ha steli da 41 mm, mentre il monoammortizzatore è regolabile nella compressione. Tuttavia la Transalp è quella che mantiene l'escursione più elevata: 177 mm davanti e 173 dietro. Le sospensioni della Honda vantano un'ottima scorrevolezza e sono

Suzuki: ha i dischi più grandi
Doppio disco da 310 mm davanti e singolo da 260 dietro: la V-Strom primeggia per dimensioni dell'impianto frenante. Buona la modulabilità, ma lo sforzo richiesto alla leva è superiore alle altre





Honda: la compressione in un click. Come sui MY '07, la Transalp presenta un foro sul fianco sinistro: inserendo nella fessura un cacciavite si raggiunge il registro in compressione del monoammortizzatore posteriore.

Kawasaki: regolazioni facili. A portata di mano, sulla testa della forcella della Versys, ci sono i registratori per il precarico e per l'estensione. Di facile accesso anche le regolazioni del "mono", in bella vista sul lato destro della moto.

Suzuki: precarico immediato. Un pratico pomello vicino alla pedana del passeggero consente di regolare il precarico della sospensione posteriore con rapidità. Precarico anche sugli steli, ma serve una chiave inglese.

abbastanza morbide da incassare buche e tombini senza problemi. Nelle frenate più decise però avremmo preferito un sostegno maggiore, per evitare il lieve beccaggio, specie con la moto a pieno carico. A proposito di freni: i tre impianti si sono dimostrati modulabili; Versys ha la frenata più potente, la Transalp offre decelerazioni adeguate alle prestazioni della moto. Sottotono invece la potenza della V-Strom, forse dovuta all'elevato

chilometraggio dell'esemplare in prova: nella nostra ultima presa di contatto infatti (Motociclismo gennaio 2007), la maxi-enduro Suzuki era risultata esente da critiche, fatto salvo un certo sforzo richiesto alla leva. La Honda è equipaggiata, nel modello in prova, con ABS non disinsensibile: il suo intervento, mai invasivo, è tra i migliori testati e si rivela utile su una moto votata al turismo a 360 gradi. Ma non in fuoristrada: il lupo perde

il pelo, ma non il vizio e così, appena sterrato si apre a lato della strada, con la Honda ci si butta dentro a capofitto. La Transalp fa valere il suo passato da tuttoterrreno con un manubrio ampio e fianchi stretti. Nella guida in piedi però avremmo preferito un manubrio un po' più alto. Come quello di Suzuki, che si guida magnificamente ritti sulle pedane, se non fosse per il serbatoio troppo largo. La breve divagazione fuori

Comfort passeggero: buono per tutte, ma la Suzuki vince ai punti



La Transalp offre una sella larga, ma poco imbottita, delle maniglie posteriori troppo basse e difficilmente afferrabili perché molto larghe e poco sagomate. Ottima invece la posizione delle gambe, grazie a pedane ottimamente avanzate e abbassate.

Sulla Versys non si sta scomodi, ma le pedane più alte e arretrate delle altre, le maniglie strette (anche se ben sagomate) e la sella dura, ma non scomoda, costringono il passeggero a qualche sacrificio in più sulle lunghe distanze.

La V-Strom è la più abitabile, la sella è ampia e ben imbottita, certamente la più comoda. Le maniglie offrono un appiglio saldo e immediato. Unico neo: la pedana destra, a causa del silenziatore, è leggermente più avanzata.





RICAMBI

	Honda	Kawasaki	Suzuki
Indicatore dir.	56	34	39
Leva frizione	21	16	13
Specchietto	47	41	51
Fianchetto	108	109	46

ACCESSORI

Baulettto posteriore	354	192	80
Borse laterali (coppia)	776	384	339
Borsa serbatoio	n.p.	174	n.p.
Parabrezza maggiorato	125	134	78
Manopole riscaldate	203	253	n.p.
Paramani	di serie	78	n.p.
Cavalletto centrale	265	270	n.p.

Molto ricco il catalogo di accessori ufficiali marchiati Suzuki. La Honda offre i paramani di serie. Scarsa la possibilità di allestire in assetto turistico la Versys, sulla quale è impossibile montare l'utile cavalletto centrale.

LEGENDA:

n.p.: non previsto dalla Casa come accessorio originale. Il costo di baulettto e borse laterali della Honda Transalp è comprensivo di telaio di supporto.

dall'asfalto mette subito in chiaro che la Kawasaki, su strade bianche e sterrati, è un pesce fuor d'acqua. Una volta tornati sulla strada però, la Versys si prende la rivincita. Agilissima nel traffico e nei percorsi guidati, è un fulmine nei rapidi cambi di direzione. Assai maneggevoli, ma non altrettanto fulminee Honda e Suzuki, che però non si lasciano distaccare troppo, mantenendo quasi il passo della Versys. Una nota di merito al ristretto raggio di sterzo della Transalp che, come la sua progenitrice, permette di fare inversione e manovre in spazi ridottissimi. All'opposto, in autostrada ad andature sostenute, la V-Strom conquista per la grande stabilità, degna di una vera tourer. Anche a livello di comfort, la più comoda è indubbiamente la Suzuki: ottimo riparo aerodinamico, vibrazioni quasi impercettibili e seduta extra-comoda, con sella bassa da terra (830 mm). Il manubrio è correttamente posizionato e anche le gambe trovano ottimo riparo negli incavi del generoso serbatoio. Mezzo passo indietro troviamo la Honda, con una sella un poco più stretta e pedane a nostro avviso troppo avanzate. Ridotto il tasso di vibrazioni. Carena a plexiglas di serie ripara bene, pur lasciando esposte le spalle. Apprezzabile invece, soprattutto nei mesi invernali, la presenza dei paramani di serie, come sulle versioni precedenti. Chiude la classifica la Kawasaki. Nonostante il piccolo plexi (regolabile tramite viti su tre posizioni) sia più protettivo di quanto appaia e la seduta sia confortevole, abbiamo percepito qualche vibrazione di troppo sulle pedane ad andature autostradali. La sella si trova più alto rispetto alle concorrenti (845 mm), ma il peso è il più basso: 189,2 kg rilevati alla nostra bilancia rendono la Versys adatta anche ad un pubblico femminile. Transalp e V-Strom superano invece entrambe i due quintili a secco: 209,5 kg la prima, 202,2 la seconda. Mai comune, mezzo gaudio.

Un ultimo sguardo ai consumi: viaggiando in autostrada abbiamo percorso con tutte e tre circa 18,5 km con un litro. Anche in città si somigliano molto: nel ciclo urbano la V-Strom percorre 12,5 km/l, la Versys 13,5. In mezzo, con 13 km/l si piazza la Transalp. Le differenze invece sono più evidenti sui percorsi misti: Honda è la più assetata (17,6 km/l), seguita da Suzuki (18,1 km/l) e Kawasaki (19,4 km/l).

Tramite le somme, come decretare la vincitrice della comparativa? Uno sguardo ai prezzi potrebbe far pendere l'ago della bilancia verso l'una o l'altra delle contendenti.

La più economica è la Versys: 7.090 euro chiavi in mano. Un ottimo prezzo per una crossover con tutte le carte in regola: motore brillante e ciclistica efficace la rendono imprevedibile tra i tonanti. Ottimamente frenata è più indicata per un uso brillante che per il turismo, ma la buona dotazione di accessori a listino pone rimedio anche a questo. Per riassumere le qualità della Kawasaki ci viene incontro Oscar Wilde con uno dei suoi aforismi: *per essere perfetta, le manca*

un difetto. Quale? L'assoluta mancanza di propensione per il fuoristrada. Questo però rimane un neo solo se visto con gli occhi di una ridotta schiera di irriducibili delle cavalcate con le bicilindriche. Prezzo contenuto anche per la Suzuki, che si porta a casa con 7.180 euro. Con la V-Strom ci faresti il giro del mondo: è stabile, comoda e protegge bene. Pesa un po' troppo e, soprattutto, avrebbe bisogno di un restyling estetico. Ma anche così continua a restare salda al secondo

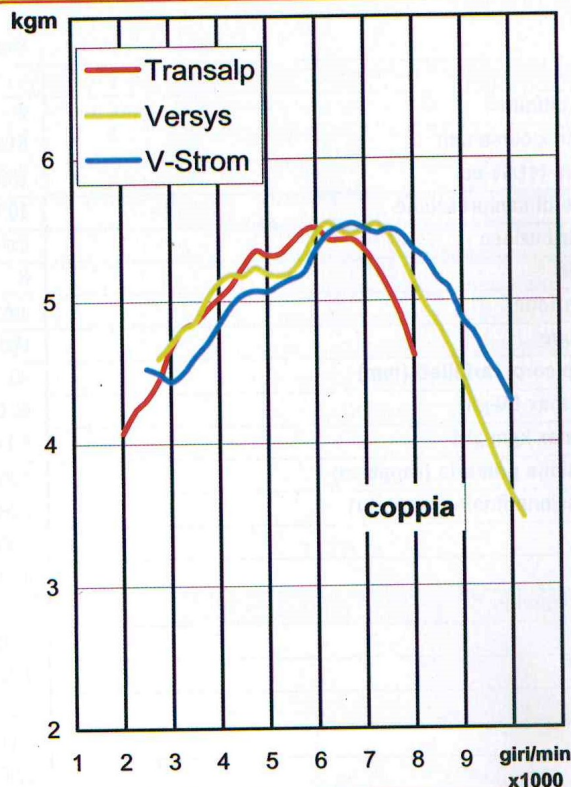
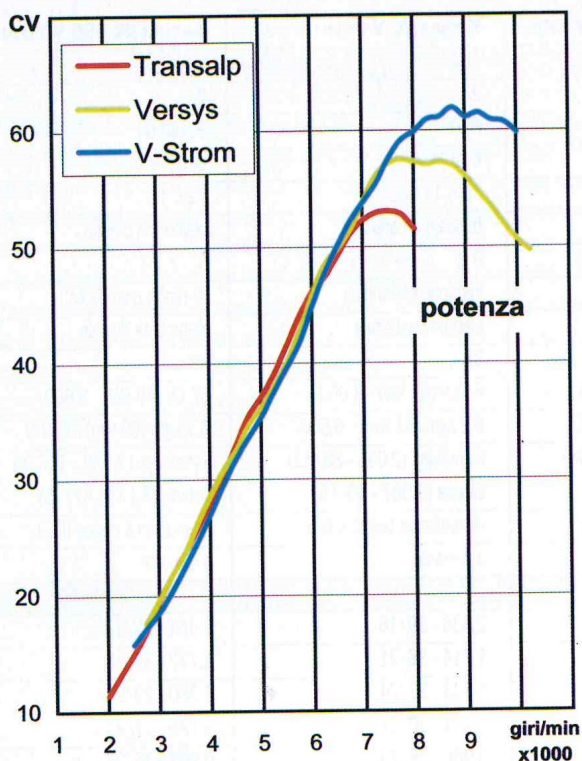
posto tra le maxi-enduro più vendute in Italia (quasi 3.000 esemplari venduti nei primi 9 mesi dell'anno), superata solo dalla BMW R 1200 GS: *gallina vecchia fa buon brodo. Infine, con 7.700 euro, c'è la nuova Honda Transalp, che abbandona l'indole da tuttoterrano senza però stradalizzarsi del tutto: sceglie la via di mezzo della ruota da 19" e una facilità d'uso per guidarla tutti i giorni in città o per andarci in vacanza fino a capo Nord. Insomma: in medio stat virtus.*

I LENTI DELLA PROVA

Prove strumentali: Centro Prove e Servizi. Collaudatori: Norio Kodagawa, Edoardo Franchetti, Fabio Meloni, Carlo Nannini, Alessandro Ferrelli. Abbigliamento utilizzato: caschi: Arco, Nolan e Shoei; giacche: Danese, Iza, Spidi e Spyke; pantaloni: Danese, Frank Thomas, Spidi e Spyke; guanti: Danese, Spidi e Tucano Urbano; stivali: Alpinestars, BMW e Puma.



	Honda XL700V Transalp	Kawasaki Versys	Suzuki DL 650 V-Strom
Motore			
Numero cilindri	2	2	2
Alimentazione	iniezione elettronica	iniezione elettronica	iniezione elettronica
Cilindrata totale cc	680,2	649	645
Rapporto di compressione	10:1	10,6:1	11,5:1
Tipo distribuzione	monoalbero a catena	bielbero a catena	bielbero a catena
N. valvole	8	8	8
Accensione	elettronica digitale	elettronica digitale	elettronica digitale
Diametro corpi farfallati (mm)	40	38	39
Potenza max CV-giri	60 CV (44,1 kW) - 7.750	64 CV (47 kW) - 8.000	67 CV (49 kW) - 8.800
Coppia max kgm-giri	6,1 kgm (60 Nm) - 5.500	6,2 kgm (61 Nm) - 6.800	6,1 kgm (60 Nm) - 6.400
Trasmissione primaria (rapporto)	ingranaggi (1,763 - 67/38)	ingranaggi (2,095 - 88/42)	ingranaggi (2,088 - 71/34)
Trasmissione finale (rapporto)	catena (3,133 - 47/15)	catena (3,067 - 46/15)	catena (3,133 - 47/15)
Frizione	multidisco a bagno d'olio	multidisco a bagno d'olio	multidisco a bagno d'olio
Cambio	a 5 marce	a 6 marce	a 6 marce
Rapporti cambio			
prima	2,500 - 35/14	2,438 - 39/16	2,461 - 32/13
seconda	1,722 - 31/18	1,714 - 36/21	1,777 - 32/18
terza	1,333 - 28/21	1,333 - 32/24	1,380 - 29/21
quarta	1,111 - 30/27	1,111 - 30/27	1,125 - 27/24
quinta	0,961 - 25/26	0,966 - 28/29	0,961 - 25/26
sesta	—	0,852 - 23/27	0,851 - 23/27
Ciclistica			
Telaio	semi-doppia culla in acciaio	a diamante	doppio trave
Materiale	acciaio	acciaio	alluminio
Avancorsa mm	111	108	110
Inclinazione canotto di sterzo	28°23'	25°	26°
Forcella	tradizionale	rovesciata	tradizionale
Diametro steli mm	41	41	43
Regolazione	—	precarico molla, estensione idraulica	precarico molla
Escursione mm	177	150	150
Sospensione posteriore	monoramortizzatore con leveraggi progressivi	monoramortizzatore laterale con leveraggi progressivi	monoramortizzatore con leveraggi progressivi
Regolazione	comp. e precarico	precarico ed est. idraulica	precarico ed est. idraulica
Escursione ruota mm	173	150	150
Freno ant	doppio disco da 256 mm pinze a 2 pistoncini (3 con ABS)	doppio disco da 300 mm pinze a 2 pistoncini	doppio disco da 310 mm pinze a 2 pistoncini
Freno post	disco da 240 mm pinza a 1 pistoncino	disco da 220 mm pinza a 1 pistoncino	disco da 260 mm pinza a 1 pistoncino
Pneumatici	100/90-19 anteriore 130/80-17 posteriore	120/70-17 anteriore 160/60-17 posteriore	110/80-19 anteriore 150/70-17 posteriore
Dimensioni (in mm)			
Interasse	1.515	1.415	1.540
Lunghezza	2.250	2.215	2.290
Larghezza	905	840	840
Altezza sella	841	835	820
Peso in kg	214 in ordine di marcia	181 a secco	194 a secco
I dati rilevati dal nostro Centro Prove			
Accelerazione 0-400 m (sec.)	13,382	13,220	13,023
Ripresa da 50 km/h (sec.)	13,881	13,467	13,682
Velocità massima (km/h)	174,9 a 8.100 giri	187,1 a 8.450 giri	185,4 a 8.750 giri
Peso senza carburante (kg)	209,5 kg (95,5 ant, 114 post)	189,2 kg (93 ant, 96,2 post)	202,2 kg (98 ant, 104,2 post)
Potenza max alla ruota - giri	53,07 CV (39,02 kW) - 7.500	57,6 CV (42,35 kW) - 7.750	61,95 CV (45,55 kW) - 8.750
Coppia max alla ruota - giri	5,52 kgm (54,12 Nm) - 6.000	5,55 kgm (54,47 Nm) - 6.250	5,54 kgm (54,36 Nm) - 6.750



Il grafico della potenza mostra le curve delle tre moto correre praticamente sovrapposte fino a 7.000 giri. A questa quota la Honda accusa già un calo, raggiungendo i 53 CV 500 giri più in là. Kawasaki allunga fin oltre i 10.000 giri, ma il picco è toccato a 7.750. Suzuki spinge forte in alto, fino agli 8.750, dove sfiora i 62 CV.

Le curve di coppia evidenziano la superiorità della Kawasaki Versys fino ai 4.500 giri e dai 6.000 ai 7.500. La Transalp si difende bene nei regimi intermedi, tra i 4.500 e i 6.000 giri, ma è l'unica che accetta la piena apertura del gas a 2.000 giri. Fiacca la coppia della V-Strom ai bassi regimi, ma è quella che si mantiene più alta dopo i 7.500.

Honda Transalp

PREGI

- Facilità di guida
- Erogazione regolare
- Ottimo cambio

INCONVENIENTI REGISTRATI

- Nessuno

DIFETTI

- Finiture modeste
- Carattere motore

Kawasaki Versys

PREGI

- Motore vivace
- Maneggevolezza elevata
- Frenata potente

INCONVENIENTI REGISTRATI

- Nessuno

DIFETTI

- Vibrazioni alle pedane
- Impossibilità di montare il cavalletto centrale

Suzuki V-Strom

PREGI

- Comfort da granturismo
- Grande stabilità
- Prestazioni motore

INCONVENIENTI REGISTRATI

- Nessuno

DIFETTI

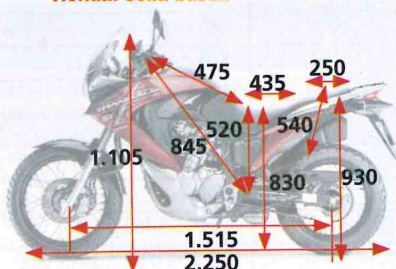
- Maneggevolezza ridotta
- Design datato



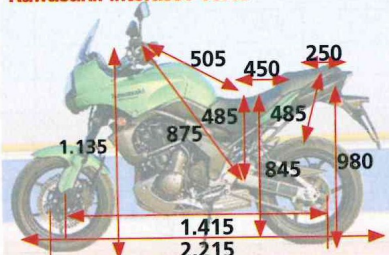
Per le prove utilizziamo banchi dinamometrici Borghi & Saveri FE 600 - SD e FA 50/30, banco Dynojet, catene Regina. Prove strumentali: Pista Pirelli di Vizzola Ticino, strumentazione V-Box Racelogic e MCDR Leane.

Le misure

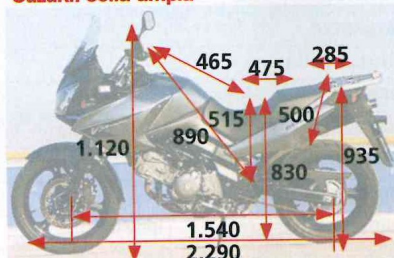
Honda: sella bassa



Kawasaki: interasse corto



Suzuki: sella ampia



IN COLLABORAZIONE CON

