

SUZUKI V-STROM 650 - HONDA TRANSALP 650 - KAWASAKI KLE 500

COMPARATIVA

ENDURO STRADALI

Una per tutti

Il settore delle Enduro stradali si vivacizza (ed era ora) grazie all'arrivo della V-Strom. Una moto ricca di qualità e per certi versi anche sofisticata che va a sfidare un mostro sacro come la Transalp e un classico come la KLE. Che indubbiamente soffrono l'immobilismo tecnico cui sono state "costrette" per tanti anni



IDENTIKIT MOTO Cilindrata: 599 cc Potenza massima: 63,49 CV* (61,39 kW*) Accelerazione 0-400 m: 12,074 sec*
Velocità massima: 231,2 km/h* Peso a vuoto: 190,60 kg* Prezzo chiavi in mano: 7.610 euro

*Dati pubblicati separatamente





La linea della V-Strom 650 ricalca quella della 1000, ma alcuni particolari, come le pedane passeggero in acciaio e le testate paracalore nere, svelano una maggior attenzione al risparmio.



Identici alla 1000 i dischi freno anteriori da 310 mm, così come la presenza del pomello del precarico della molla del "mono". Sufficiente il kit di attrezzi, che include i cavetti per fissare i caschi sotto la sella.



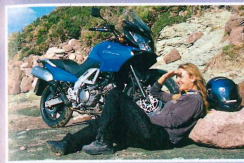
Togliendo la sella si accede a un vano piuttosto piccolo, al kit attrezzi e alla batteria. Ben difficilmente una tutta antiscia leggera potrà essere stipata nel sottosella. Molto comode le maniglie per il passeggero.

Finalmente è arrivata. Stiamo parlando della rivale della Honda Transalp, eclettica enduro bicilindrica, discretamente economica, robusta e adatta ad un utilizzo a 360°. La Suzuki V-Strom 650 era attesa come rivale, ma alla prova dei fatti le caratteristiche espresse in questa comparativa delineano una moto nettamente più propensa ad un utilizzo stradale. L'adozione del bicilindrico della SV 650 fa della V-Strom una moto adatta alle situazioni più diverse, dalla città al turismo, il tutto con un livello di comfort che una stradale classica non è in grado di offrire. Un motore potente e fluido, dai consumi contenuti unito a una ciclistica di impronta stradale

rendono la V-Strom la scelta giusta per un ritorno, dopo anni di sportive, naked o custom, all'essenza della motocicletta: una moto, comoda e adatta a tutti gli usi. Ma come fare a mettere alla prova tanta polivalenza? Per prima cosa confrontandola con la regina di categoria (la Transalp è tutt'oggi l'enduro stradale più venduta in Italia) e una outsider come la Kawasaki KLE 500, agile bicilindrica che un discreto successo ha avuto nel nostro Paese. E poi portandole 3 giorni in giro per la Sardegna, affollata

meta turistica durante il periodo estivo, ma molto poco sfruttata gli altri 10 mesi. Ci siamo andati a fine dicembre: traghetto il venerdì sera, ritorno, sempre di notte, tre giorni dopo. La magia è tutta lì. Il ricordo dei 2°C milanesi è ormai lontano, davanti a noi un sole splendente, 15°C, spiagge e strade deserte e una meta: le dune di sabbia di Piscinas, sotto ad Oristano, vicino a Guspini.

Versatilità: per una moto vuol dire sapersi adattare alle strade più diverse, ma anche essere accessibili e sfruttabili da un gran numero di utenti. Ecco perché alla nostra comparativa ha preso parte una ragazza motociclista, Mary, preziosa tester con un occhio di riguardo a fattori spesso sottovalutati, come peso, ingombri, difficoltà di manovra e altezza della sella. Nel sempre più ampio mondo delle donne motocicliste, una corretta valutazione di questi parametri risulta fondamentale per aiutare nella scelta della moto. Nel giudizio partiamo subito parlando della nuova regina della categoria, la V-Strom. Ci siamo già sbilanciati dichiarandola regina, perché bastano 2 km in sella per capire che, almeno su strada, la differenza con le avversarie è netta. Esteticamente la linea è analoga a quella della sorella maggiore di 996 cc, ma visto il discutibile riscontro commerciale della "mille", un restyling estetico avrebbe giovato. Intendiamoci, nulla da eccepire nella qualità delle plastiche, design di fari e cupolino, precisione degli assemblaggi: mostra il fianco a critiche, invece, per armonia e distribuzione dei volumi tra frontale e codino. Nonostan-



Mary Girotti, bolognese di 26 anni, del gruppo motocicliste.net, ha fatto parte della nostra équipe di tester. Superappassionata, grande viaggiatrice, oggi possiede una CBR600RR.



Mary: "Il bello della V-Strom è che ti mette subito a proprio agio. Ma è impegnativa sugli sterrati, anche per il peso"

te le notevoli dimensioni del codino (davvero enorme e sgraziato), lo spazio a disposizione nel sottosella è appena sufficiente per i documenti e un bloccadisco. Di contro la seduta di pilota e passeggero sono quanto di meglio ci si possa augurare, sia per l'imbottitura, sia per le dimensioni generose. La larghezza nella zona di congiunzione con il serbatoio non aiuta, tuttavia, i meno alti a poggiare saldamente i piedi a terra. Come ci conferma Mary, particolarmente a suo agio con la V-Strom sulle strade tortuose, la migliore per approccio e facilità di manovra negli spazi angusti è certamente la KLE, sia per la ridotta altezza dal suolo, sia perché l'imbottitura della stessa, decisamente troppo cedevole (stanca già dopo pochi km), consente a chiunque di toccare terra con entrambi i piedi. La Transalp è un po' alta, ma è disponibile una

sella optional che riduce l'altezza di seduta da 843 mm a 813 mm. La Suzuki ha sospensioni di derivazione stradale, la taratura di base è ottima e tendente al rigido; l'escursione, inoltre, è limitata a 150 mm, una misura quasi da stradale pura, mediamente inferiore di 50 mm rispetto alle concorrenti. Le attitudini stradali continuano e si rafforzano nelle ruote a razze in lega leggera (Honda e Kawasaki adottano i classici raggi), con pneumatici on/off da 110/80-19 e 150/70-17. Ecco una prima importante differenza tra la Suzuki e le altre: la ruota anteriore a razze da 19", in luogo di quella a raggi da 21", non permette di tenere il passo delle avversarie sugli sterrati, specie con fondo fortemente sconnesso, ma su strada regola una stabilità e un appoggio in curva assolutamente sconosciuti a Transalp e KLE. Da notare il monoam-

mortizzatore posteriore dotato della pratica regolazione esterna (a manopola) del precarico molla. La forcella di tipo tradizionale ha steli da 43 mm e la possibilità di regolare il precarico, una via di mezzo tra la completa KLE (molla ed estensione) e la Transalp che non consente interventi. La V-Strom è l'unica ad avere il telaio in alluminio, derivato da quello della sorella maggiore, mentre le altre adottano la classica struttura in acciaio con culla inferiore, 26" di canotto e 110 mm di avanzorsa sono quote da maxi-enduro, così come il ragguardevole interesse di 1.540 mm. Con questi numeri, ma con un peso inferiore di circa 25 kg rispetto alla V-Strom 1000, ecco chiarito il comportamento della nuova 650 su strada: un'enduro, stabile sul veloce, non certo una bicicletta, ma più agile e leggera delle "mille", rispetto alle quali il moto-

re non mostra particolari timori reverenziali. Il bicilindrico 8 valvole di 645 cc è moderno, compatto, potente quanto basta per togliersi diverse soddisfazioni anche sul veloce e ricco di coppia già dai regimi più bassi. Cosa manca allora? Maggior luce a terra, perché il collettore del cilindro anteriore passa sotto la coppa dell'olio, riducendo l'altezza minima dal suolo. Nell'uso in fuoristrada, anche non esasperato, questo fatto comporta frequenti e fastidiosi contatti col terreno. Ma si tratta di un aspetto marginale per quanti intendano sfruttare la V-Strom per quello che sa far meglio: tutto, a parte il fuoristrada impegnato. Ed è qui che emerge il carattere vero di questa moto. Se si pensa all'enduro per l'Africa è meglio guardare altrove, magari alla Transalp che con dei tasselli adeguati può certamente diventare un'ottima navi-

Per giungere al mare di Piscinas, si percorre una strada principale non asfaltata di 7 km, facilmente percorribile da tutti. Nei punti più insidiosi, Transalp e KLE tirano fuori le unghie, mentre la V-Strom paga dazio per la sua attitudine stradale.



Delle tre, la Transalp è ancora la migliore nel fuoristrada



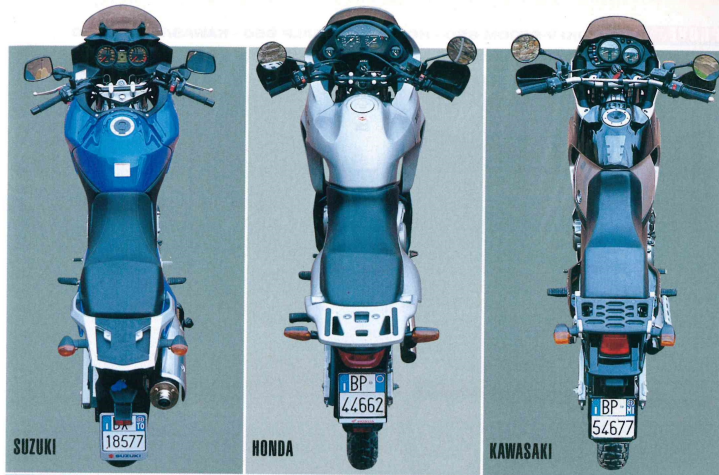
gatrice anche nelle ampie distese africane. Ma quanti dei possessori di Transalp la sfrutteranno per i raid? Certamente pochi, perché la vera forza di queste moto è il comfort, sia andandoci al lavoro tutte le mattine, sia nei lunghi viaggi. Il busto eretto, la sella ampia e ben imbottita, il manubrio largo e un motore affidabile capace di tenere buone medie un po' dappertutto: questi gli elementi che hanno fatto la fortuna della Transalp dal lontano 1987 e che oggi ritroviamo, amplificati, nella V-Strom 650. Molto godibile ed efficace su strada, la Suzuki non si ferma sui facili sterzati, prendendo lo scettro di moto totale, monopolio per oltre 15 anni della vendutissima media della Honda. La Kawasaki KLE affianca caratteristiche apprezzabili solo su strada (potenza agli alti regimi) ad altre apprezzabili esclusivamente in fuoristrada (potenza frenante non eccelsa, sospensioni morbide), con il risultato di mostrare fin troppo chiaramente quanto sia difficile conciliare due utilizzi a volte opposti. La posizione di guida è molto infossata e

bastano pochi km per affaticare busto e fondoschiena, anche per il tasso di vibrazioni avvertibile agli alti regimi, spesso sfruttati per la coppia non esuberante sotto i 6.000 giri. La mancanza di tiro ai regimi inferiori è un limite nel fuoristrada dove occorre immediatezza di risposta per transi d'impaccio nelle situazioni critiche. L'ottimo allungo consente, tuttavia, medie di tutto rispetto su strada, grazie anche alla ciclistica equilibrata in ogni situazione. A livello di prestazioni, la Suzuki ribattonisce le distanze, grazie ai suoi 63,35 CV a 9.000 giri e alla buona coppia di 5,73 kgm a 7.500 giri. Numeri lontani da quelli delle concorrenti di questa comparativa, la più vicina delle quali è la Transalp con 44,27 CV a 7.250 giri e 4,88 kgm a 5.250 giri. Ottimamente frenata, la Suzuki si affida allo stesso impianto della 1000, una coppia di dischi flottanti da 310 mm con pinze a 2 pistoncini all'anteriore e un disco da 260 mm dietro.

A lato, il telaio della Suzuki è un bel doppio trave in alluminio. Honda e Kawasaki sono più tradizionaliste avendo un telaio in tubi di acciaio.



V-Strom 650: ciclistica e motore vincono su strada



La strumentazione della V-Strom è ben leggibile e completa: tachimetro e contagiri non brillano però in precisione. Il motore, bialbero con 8 valvole, ha la V di 90° e deriva da quello della SV. Per ridurre le emissioni inquinanti, oltre al catalizzatore nello scarico (sotto) è presente anche il sensore di O2 che fornisce alla centralina un parametro in più per migliorare il rendimento della combustione e con questo anche consumi e residui inquinanti.

La Transalp è larga nella parte anteriore e nella zona sella/serbatoio. Completa e ben leggibile la strumentazione. La V del bicilindrico è di soli 52° e un'altra particolarità è la distribuzione a 3 valvole. Il silenziatore con 2 terminali è un marchio Transalp sin dal debutto nel 1987. Aggiornata nel '94 e nel 2000, la moto è viene costruita in Spagna: molti particolari della componentistica secondaria non sono purtroppo a livello della tradizione Honda.

La KLE è la più stretta, come ben evidenziato dal confronto in alto. Il design della strumentazione non fa nulla per mascherare gli anni che passano (è immutata dal '94) e anche per completezza è inferiore alle concorrenti (manca l'indicatore benzina e temperatura acqua). Il motore è un 2 cilindri parallelo con contralbero, nato negli anni '80 per la GP2 500S. Lo scarico corre sul lato destro, sotto il frangiconto asportabile con la chiave. È protetto da una griglia old style.



Fuoristrada: la V-Strom sta a guardare



La Honda Transalp 650 rappresenta ancora un ottimo compromesso tra l'utilizzo on/off road: la Kawasaki KLE 500 ha un assetto di guida molto infossato, che alla lunga risulta scomodo, ma ha dalla sua una notevole snellezza di forme che si apprezza nella guida in fuoristrada. La V-Strom 650 è per l'80% volata all'asfalto, quel 20% che rimane è attitudine a facilità sterzanti e poco più. Sotto, l'Hotel Le Dune a Pisciñas (CA): è stato ricavato dallo "scheletro" di un magazzino minerario.

Insomma, ce n'è abbastanza per fermarsi in spazi ridotti, con il plus di una valida modulabilità, preziosa sul bagnato e nella guida fuoristrada. Nessuna delle concorrenti di questa comparativa offre decelerazioni di pari livello, ma la Transalp, con il suo impianto a doppio disco da 256 mm riesce a sfruttare tutta l'aderenza della piccola copertura anteriore da 90/90-21, frenando in modo sicuro. Un passo dietro la KLE che, nonostante la minor massa da rallentare, con il singolo disco da 300 mm accusa spazi d'arresto non particolarmente contenuti. Per apprezzare le doti dinamiche di una moto in periodo invernale, niente è meglio di andare dove fa caldo. Proprio in Sardegna c'è la varietà di situazioni e strade che cercavamo, sono tutte a pochi km l'una dall'altra. In fuoristrada si apprezza la ridotta larghezza della KLE, quasi a livello di una monocilindrica, mentre l'ampio cupolino della V-Strom non permette di avere una buona visuale di quello che si trova a ridosso della ruota anteriore. In definitiva, la Transalp è ancora una validissima tuttofare, perché in fuoristrada, con tutti i limiti

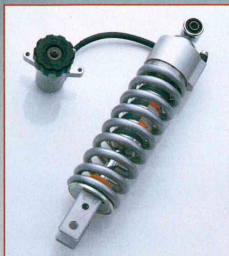
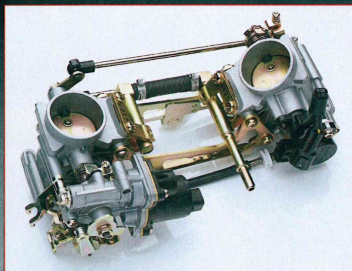
dati da una stazza di 2 quintali e da pneumatici non tassellati, si comporta bene, regalando una confidenza sconosciuta alla Suzuki e mostrando doti di tiro di gran lunga superiori a quelle della Kawasaki. Su strada è una moto molto godibile, agile e stabile sul veloce, anche se l'appoggio fornito dalle gomme e il loro profilo ci ricordano sempre che stiamo guidando una Enduro, di quelle vere. La V-Strom non è così. A occhi chiusi, posizione di guida a parte, potrebbe tranquillamente essere scambiata per una stradale, tanta è la piacevolezza di guida su asfalto. Entra in curva con molta rotondità - il pneumatico posteriore da 150/70 rispetto al 120/90 della Honda fa la vera differenza - scende in piega armoniosa e regala una confortante sensazione di sicurezza in appoggio. Si può guidare in relax sfruttando il tiro del motore ai medi regimi, frenando quel tanto che basta per accompagnare la moto dentro la curva per poi prendere in mano il gas e ritrovarsi in uscita con buona progressione. Il tratto costiero tra Alghero e Bosa diventa allora una danza tra le curve, rilassante e

Le dune sul mare

Sono una particolarità anche in Sardegna. Un luogo imperdibile è Pisciñas, vicino ad Arbus (CA). Si segue la vecchia strada delle miniere di ferro, lungo uno sterrato di 7 km che porta fino al mare, dove si trova l'Hotel Le Dune (tel. 070-977130) dove abbiamo pernottato (tra l'altro è monumento nazionale). Per sfruttare la Sardegna nel periodo invernale (fino al 31 marzo e dal 1° ottobre al 20 dicembre 2004), questo hotel propone interessanti tariffe.

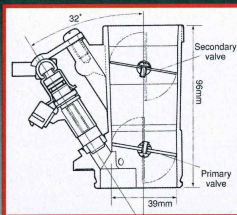


Moto tuttofare: questa la filosofia d'uso delle tre protagoniste



Sopra, il singolo ammortizzatore della Suzuki con la regolazione idraulica della molla.

Il motore, rispetto alla versione della SV 650, è stato aggiornato nel profilo degli alberi a camme, volume dell'air-box e silenziatore di scarico per migliorare la prontezza di erogazione dai 4.000 ai 6.500 giri. La fluidità mostrata negli apri/chiusi di gas è notevole, a livello del bicilindrico Honda, mentre la Kawasaki è leggermente più brusca. Un albero motore rivisto in alcuni dettagli aumenta il momento d'inerzia del 4%, in modo da favorire la trattabilità e la regolarità di erogazione fin dai regimi più bassi.



La V-Strom adotta un moderno sistema di iniezione elettronica con corpi farfallati da 39 mm (a lato). Le altre una coppia di carburatori da 34 mm.



gratificante insieme. Il comportamento della forcella è impeccabile, così come quello del "mono", nonostante uno schiacciamento marcato in uscita di curva, peraltro facilmente eliminabile aumentando il precarico. Anche la protezione aerodinamica è buona, poiché il plexiglass, già in posizione bassa, è in grado di deviare il flusso d'aria sopra il casco. I consumi di carburante vedono un'altra vittoria della nuova arrivata: durante la nostra prova, durata circa un migliaio di km, non siamo mai scesi sotto i 14 km/l e su strade tortuose, adottando una guida spigliata, ma

Un passo avanti nella tecnica: telaio in lega, 8 valvole e iniezione



La Suzuki messa a nudo mostra tutta la sua modernità, ma anche la sua vocazione stradale: telaio in alluminio, quote ciclistiche abbondanti, sia di interasse (1.540 mm) che di inclinazione del canotto (26°). Il motore deriva dalla SV 650. Le modifiche riguardano il volume dell'air box ridotto da 8,5 a 7,8 litri, il diagramma di distribuzione che è meno spinto e il rapporto di trasmissione finale accorciato grazie alla corona da 47 denti. Questo propulsore, come quello dell'Honda Transalp, è omologato Euro 2.

regolare, si sono sfiorati i 20 km/l. In autostrada si apprezza il buon riparo aerodinamico di Suzuki e Honda, mentre le strette sovrastrutture della Kawasaki lasciano, specialmente le gambe, maggiormente esposte all'aria. La KLE è anche quella che vibra e consuma di più alle andature autostradali. Dove stanno allora i difetti della V-Strom? Bisogna cercarli con il lumicino, perché a parte un aumento del tasso di vibrazioni oltre i 6.500 giri (comunque mai fastidioso) e tolta la scarsa attitudine al fuoristrada, di difetti veri, in fin dei conti, non ce ne sono. E se anche se

essistero, ci pensano i 7.160 euro del prezzo di listino a convincere. Per la Transalp ci vogliono 600 euro in più e, globalmente, la moto offre meno, non solo per anzianità di progetto, ma soprattutto per componentistica, doti dinamiche e prestazioni. La KLE 500 si porta a casa con 6.070 euro e, pur essendo molto adatta ad un pubblico di neofiti e ai meno dotati in altezza, denuncia tutti i suoi anni. Il traghetto è ripartito, c'è appena stata una violenta bufera di neve che ci ha investiti in pieno. Con tanta nostalgia si torna a casa.



Il cupolino della V-Strom è sormontato da un plexiglass trasparente e regolabile in altezza su tre livelli: standard, +25 mm e +50 mm. E' questa attenzione rivolta ai quanti amano il fuoristrada peccato solo che per effettuare le regolazioni occorre perdere un buon quarto d'ora, sfruttando gli attrezzi presenti nel kit posto sotto la sella, svitando e riavvitando nei 10 viti.



Prove strumentali: Centro Prove e Servizio, Pista Pirelli di Vizzola Ticino.
Testi: Marco Marini.
Fotografie: Gianluca Bucci.
Collaboratori: Riccardo Capacchione, Marilene Giotto, Marco Marini.
Abbigliamento utilizzato: caschi Caberg, Nolan e X-Lite, giacche Spike e Spidi, pantaloni Spidi e Dainese, stivali Alpinestars e Dainese.

DATI TECNICI DICHIARATI

SUZUKI V-STROM 650

Motore: a 4 tempi, 2 cilindri a V di 90° longitudinali, alesaggio per corsa 81x62,5 mm, cilindrata 645 cc, rapporto di compressione 11,5, distribuzione a doppio albero a camme in testa con comando a catena, 4 valvole per cilindro, raffreddamento a liquido, potenza max 66 CV (49 kW) a 8.000 giri, coppia max 6,1 kgm (50 Nm) a 6.400 giri. Euro 2 Lubrificazione: a carter umido con pompa tricolore, capacità coppa 5,1 litri. Alimentazione: iniezione elettronica con corpi farfallati da 39 mm, capacità serbatoio carburante 22 litri include la riserva. Accensione: elettronica digitale, batteria 12V-12Ah, alternatore da 375W, avviamento elettrico. Trasmissione: primaria a ingranaggi a denti dritti, rapporto 2,68 (71/26); finale a catena, rapporto 3,13 (47/15). Cambio: a 6 marce. Valore rapporto: 2,461 in prima, 1,777 in seconda, 1,300 in terza, 1,125 in quarta, 0,961 in quinta, 0,851 in sesta. Frizione: a dischi multipli in bagno d'olio con comando a cavo. Telai: doppio telaio discendente in alluminio, inclinazione canotto di sterzo 26°, avansorsa 110 mm. Sospensioni: anteriore forcella idraulica con steli da 43 mm regolabile nel precarico della molla, escursione nota 150 mm, posteriore forcellone oscillante con leveraggi progressivi e noncommutazione idraulica regolabile nel precarico della molla e nell'idraulica, escursione nota 150 mm. Ruote: cerchi in lega, ant. 250x17, post. 170x17, pneumatici ant. 90/90-17, post. 120/90-17. Fori: ant. a doppio disco da 256 mm con pinze a 2 pistoni; post. a disco da 240 mm con pinza a un pistone. Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza 2.290, larghezza 840, altezza 1.390, intersasse 1.540, altezza sella 820, peso a vuoto 189 kg. Prestazioni: velocità max 180 km/h.

Mantenimento
Tagliando: programmato ogni 6.000 km. Lubrificazione olio raccomandato multigrado SAE 15W-40, controllo ogni 500 km, sostituzione ogni 12.000 km. Distribuzione: gioco valvole da controllare ogni 12.000 km, aspirazione 0,15 mm, scarico 0,20 mm. Pneumatici: pressione di gonfiaggio, ant. 2,2 bar, post. 2,7 bar.
Dati anagrafici
Importatore: Suzuki Italia, Corso F.lli Kennedy 12, 10070 Rolasomero (TO), tel. 011-9213711, fax 011-9213438. Gamma colori: blu/nero, argenteo/blu. Garanzia: 2 anni chilometraggio illimitato. Prezzo 7.160 euro indicativo chiavi in mano. Optional: top case, para-pneumatici, cavalletto centrale.

HONDA TRANSALP 650

Motore: a 4 tempi, 2 cilindri a V di 52° longitudinali, alesaggio per corsa 79x66 mm, cilindrata 647 cc, rapporto di compressione 9,2/1, distribuzione mensolbero a camme in testa con comando a catena, 3 valvole per cilindro, raffreddamento a liquido, potenza max 53 CV (39 kW) a 7.500 giri, coppia max 5,6 kgm (55 Nm) a 5.500 giri. Euro 2 Lubrificazione: a carter umido con pompa tricolore, capacità coppa 4,5 litri. Alimentazione: 2 carburatori a depressione Keihin da 34 mm, capacità serbatoio carburante 19,6 litri include la riserva. Accensione: elettronica digitale, batteria 12V-12Ah, alternatore da 310W, avviamento elettrico. Trasmissione: primaria a ingranaggi a denti dritti, rapporto 2,65 (61/23); finale a catena, rapporto 1,763 (67/38); finale a catena, rapporto 3,200 (46/15). Cambio: a 5 marce. Valore rapporto: 2,500 in prima, 1,722 in seconda, 1,323 in terza, 1,111 in quarta, 0,961 in quinta. Frizione: a dischi multipli in bagno d'olio con comando a cavo. Telai: doppio telaio laterale in tubi di acciaio a sezione differenziata, inclinazione canotto di sterzo 28°, avansorsa 108 mm. Sospensioni: anteriore forcella idraulica con steli da 41 mm regolabile nel precarico della molla, escursione nota 200 mm, posteriore forcellone oscillante in acciaio con leveraggi progressivi e noncommutazione idraulica regolabile nel precarico della molla e nell'idraulica, escursione nota 200 mm. Ruote: cerchi a raggi, pneumatici ant. 90/90-21, post. 120/90-17. Fori: ant. a doppio disco da 256 mm con pinza a 2 pistoni; post. a disco da 240 mm con pinza a un pistone. Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza 2.285, larghezza 850, altezza 1.315, intersasse 1.505, altezza sella 841, peso a vuoto 196 kg. Prestazioni: velocità max 185 km/h.

Mantenimento
Tagliando: programmato ogni 10.000 km. Lubrificazione olio raccomandato multigrado SAE 15W-40, controllo ogni 500 km, sostituzione ogni 800 km. Distribuzione: gioco valvole da controllare ogni 12.000 km, aspirazione 0,15 mm, scarico 0,20 mm. Pneumatici: pressione di gonfiaggio, ant. 2,0 bar, post. 2,0 bar.
Dati anagrafici
Importatore: Honda Italia Industriale Spa, via della Cecchignola 5/7, 00143 Roma, tel. 06-5465291, fax 06-5465203. Gamma colori: argento, blu e nero. Garanzia: 2 anni chilometraggio illimitato. Prezzo: 7.770 euro indicativo chiavi in mano. Optional: sella ribassata.

KAWASAKI KLE 500

Motore: a 4 tempi, 2 cilindri in linea front-motora, alesaggio per corsa 74x56 mm, cilindrata 498 cc, rapporto di compressione 9,8/1, distribuzione a doppio albero a camme in testa con comando a catena, 4 valvole per cilindro, raffreddamento a liquido, potenza max 47,6 CV (35 kW) a 8.500 giri, coppia max 4,3 kgm (42,3 Nm) a 7.500 giri. Euro 1 Lubrificazione: a carter umido con pompa tricolore, capacità coppa 3,4 litri. Alimentazione: 2 carburatori a depressione Keihin da 34 mm, capacità serbatoio carburante 15 litri include la riserva. Accensione: elettronica digitale, batteria 12V-10Ah, avviamento elettrico. Trasmissione: primaria a ingranaggi a denti dritti, rapporto 2,652 (61/23); finale a catena, rapporto 2,750 (44/16). Cambio: a 6 marce. Valore rapporto: 2,571 in prima, 1,777 in seconda, 1,360 in terza, 1,125 in quarta, 0,961 in quinta, 0,851 in sesta. Frizione: a dischi multipli in bagno d'olio con comando a cavo. Telai: doppio telaio a chissu in tubi di acciaio, inclinazione canotto di sterzo 27°, avansorsa 105 mm. Sospensioni: anteriore forcella idraulica con steli da 41 mm regolabile nel precarico della molla e in estensione, escursione nota 220 mm, posteriore forcellone oscillante in acciaio con leveraggi progressivi e noncommutazione idraulica regolabile nel precarico della molla e nell'idraulica, escursione nota 200 mm. Ruote: cerchi a raggi, pneumatici ant. 90/90-21, post. 120/90-17. Fori: ant. a doppio disco da 256 mm con pinza a 2 pistoni; post. a disco da 230 mm con pinza a un pistone. Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza 2.280, larghezza 860, altezza 1.220, intersasse 1.510, altezza sella 835, peso a vuoto 183 kg. Prestazioni: velocità max 185 km/h.

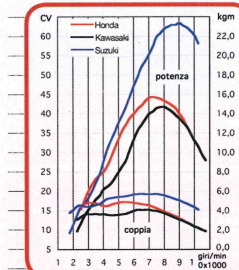
Mantenimento
Tagliando: programmato ogni 10.000 km. Lubrificazione olio raccomandato multigrado SAE 10W-40, controllo ogni 800 km, sostituzione ogni 10.000 km. Distribuzione: controllo ogni 12.000 km, aspirazione 0,10 mm, scarico 0,13-0,18 mm, scarico 0,18-0,23 mm. Pneumatici: pressione di gonfiaggio, anteriore 1,5 bar, posteriore 2,2 bar.
Dati anagrafici
Importatore: Kawasaki Motors Europe Ltd, A. Kulicowski, 35, 20125 Milano, tel. 02-4121521, fax 02-4379515. Gamma colori: blu, grigio. Garanzia: 2 anni chilometraggio illimitato. Prezzo: 6.070 euro indicativo chiavi in mano. Optional: nessuno.

RILEVAMENTO

	SUZUKI	HONDA	KAWASAKI
Potenza max alla ruota	63,35 CV a 9.000 giri	44,27 CV a 7.250 giri	41,76 CV a 8.000 giri
Potenza max all'albero	69,43 CV a 9.000 giri (76 CV a 8.800 giri)	48,83 CV a 7.250 giri (53 CV a 7.500 giri)	45,80 CV a 8.000 giri (47,6 CV a 8.500 giri)
Coppia max alla ruota	5,73 kgm a 6.500 giri	4,88 kgm a 5.250 giri	4,08 kgm a 7.000 giri
Coppia max all'albero	6,27 kgm a 6.500 giri (6,1 kgm a 6.400 giri)	5,36 kgm a 5.250 giri (5,6 kgm a 5.500 giri)	4,48 kgm a 7.000 giri (4,3 kgm a 7.500 giri)
Velocità specifica all'albero: CV/litro	107,62	75,00	91,79
Velocità media del pistone all'albero	18,78	15,95	15,47
Pressione media effettiva all'albero a regime di coppia max: kg/cm2	12,22	10,39	11,28
Regime minimo fronte sella a tutta apertura del gas: giri	1,750	2,500	2,250
Rapporto peso/potenza alla ruota: kg/CV	1,37	4,48	4,64
(Dato Dichiarato)			

Velocità, peso e consumi

	SUZUKI	HONDA	KAWASAKI
Velocità massima:	186,5 km/h a 8.800 giri	176,3 km/h a 8.000 giri	175,0 km/h a 9.000 giri
Velocità dichiarata:	180 km/h	198 km/h	165 km/h
Peso senza carburante:	200,6 kg (95,4 ant., 105,2 post)	198,4 kg (93,6 ant., 104,8 post)	193,8 kg (90,8 ant., 103,0 post)
Peso dichiarato:	189 kg a vuoto	191 kg a vuoto	181 kg a vuoto
Consumo urbano:	12,3 km/litro	11,9 km/litro	14,8 km/litro
Consumo extraurbano:	19,3 km/litro	17,0 km/litro	18,9 km/litro
Consumo a 130 km/h:	19,2 km/litro	17,8 km/litro	16,4 km/litro
Consumo dichiarato:	nd	nd	nd



Nei confronti delle curve è evidente la supremazia del Suzuki, nel frontone superiore sia in potenza sia per coppia. L'Honda è molto regolare nonostante piccole flessioni nella curva di coppia. Il Kawasaki, che ricordiamo di 500 cc, appare un po' vuoto ai bassi regimi, ma vanta un ottimo allungo del 7.000 giri.

SUZUKI

PROFI

Comportamento ciclistico, motore, prestazioni, confort, frenata e protezione aerodinamica

DIFETTI

Insufficiente nel fuoristrada, altezza sella, strumentazione ottimista

INCONVENIENTI

Nessuno

ACCELERAZIONE

Spazio metri	SUZUKI	HONDA	KAWASAKI
100	5,386	5,863	6,079
200	8,173	8,942	9,306
300	10,589	11,586	12,072
400	12,840	14,032	14,536

La maggior potenza della V-Strom fa la differenza e il tempo è ottimo. Notevole il vantaggio rispetto alla Transalp e ancor più netto quello sulla KLE. Per tutte nessun problema con la frizione.

RIPRESA DA 50 km/h

Spazio metri	SUZUKI	HONDA	KAWASAKI
100	5,155	5,269	5,384
200	8,606	8,934	9,280
300	11,421	12,008	12,554
400	13,912	14,723	15,454

Per tutte la prova è stata effettuata nel rapporto più alto, in quinta per la Transalp, in questa marcia per V-Strom e KLE. Le doti di erogazione e coppia del motore Suzuki anche in questo caso fanno la differenza immergendo un tempo di assoluto rilievo.

SCARTO AL TACHIMETRO

Indice	SUZUKI	HONDA	KAWASAKI
100-130	100-130	100-130	202 (max)
130-160	130-160	130-160	180 (max)
160-190	160-190	160-190	175 (max)

HONDA

PROFI

Guida facile e istintiva, dolcezza d'erogazione, confort, frenata

DIFETTI

Insufficiente non sempre all'altezza, forcella cedevole, comandi elettrici economici

INCONVENIENTI

Distacco vernice parafrangente anteriore durante il lavaggio

KAWASAKI

PROFI

Buon comportamento stradale, dimensioni compatte, agilità, allungo

DIFETTI

Equipaggiamento datato, rumorosità meccanica, scarso confort

INCONVENIENTI

Nessuno