

ES



Si chiama Kawasaki Versys la novità più trasversale dell'anno. Facile, divertente, maneggevole e scattante. Con un prezzo di 7.090 euro, tocca a lei rilanciare la sfida alle regine del segmento: l'intramontabile Honda Transalp e l'equilibrata Suzuki V-Strom 650

di Aldo Benardelli, foto Photogroup

La sfidante



Siamo sinceri: difficile girarsi a guardarle quando passano. Le enduro stradalizzate non hanno il fascino aggressivo delle supersportive, l'appello provocante delle naked, l'intrigante abbondanza delle custom o lo sfacciato esibizionismo delle supermotard. Eppure, sfogliando i tabulati delle immatricolazioni del periodo gennaio-novembre di quest'anno, si scopre che l'immortale Honda Transalp è saldamente al nono posto assoluto nelle vendite con 3.315 esemplari, altrettanto lusinghieri il risultato della Suzuki in quindicesima posizione con 2.587 V-Strom 650 vendute. Come dire: quando la sostanza prevale sulla forma. E sulla moda. Se la Ducati Multistrada 620 rimane attestata su quote da prodotto di nicchia - esclusività della meccanica, estetica trasgressiva ed una vocazione genetica alla sportività ne limitano la diffusione quale all-round - la Kawasaki irrompe in questo segmento con dichiarate ambizioni di supremazia grazie alla Versys 650, gustosa "tuttofare" presentata al Salone di Colonia e protagonista a quello di Milano. La base di partenza è quella ER-6 che ha agitato i sonni di vecchi e nuovi motociclisti per le originali scelte estetiche: un'agile nuda capace di soddisfare giovani e meno giovani, gentili sesso compreso. Messa vicino alle dirette correnti la Versys sembra decisamente di un altro pianeta. Merito delle forme (la mano è di Shunji Tanaka, designer della spider più venduta di sempre, la Mazda MX-5), del monoammortizzatore laterale, del terminale di scarico nascosto sotto la moto, dei cerchi da 17", dei dischi freno a margherita, della forcella a steli rovesciati, del gruppo ottico anteriore a forma di grossa "T": un risultato davvero piacevole, un mix equilibrato tra enduro, motard e nuda a manubrio alto. Non a caso il nome Versys è l'acronimo di "Versatile System".

Le avversarie da battere

La Suzuki V-Strom, nata di 1.000 cc e poi affiancata dalla 650, non fa dell'estetica il suo punto di forza. Non ce ne vogliono i suoi estimatori: un po' troppo spigolosa e massiccia, non riesce a trasmettere quel feeling immediato che una moto versatile dovrebbe possedere. Ma fortunatamente le apparenze ingannano perché come vedremo, alla V-Strom su strada è obbligatoria togliersi tanto di cappello.

La polivalenza è il loro obiettivo, ma anche il divertimento è a portata di mano



Forcellone in alluminio
Originale l'estetica,
singolare la cicletta:
il monoammortizzatore
è posizionato
lateralmente, come
sulla ER-6n, ma lavora
con un forcellone in
alluminio asimmetrico.
Lato destro a banana e
capitola di rinforzo sul
lato opposto.



comandi elettrici di gamma economica. Modesti anche gli specchi retrovisori rotondi che impongono frequenti regolazioni: meglio le più giovani concorrenti con specchi rettangolari ottimamente posizionati. Il plexiglas in questo caso è fisso e, come sulla Suzuki, il cavalletto centrale è disponibile in opzione.

Due cilindri per tutte

Dal punto di vista tecnico i particolari che accomunano le tre protagoniste sono il numero di cilindri e il raffreddamento a liquido. Sulla Versys troviamo un bicilindrico frontemarcia con distribuzione bialbero con 4 valvole per cilindro. È sostanzialmente quello della ER-6 con modifiche di dettaglio mirate a privilegiare l'utilizzo ai regimi medio-bassi. Ci sono infatti 8 CV in meno rispetto alla stradale, ma un pizzico di coppia in più: meno allungo, ma un'erogazione più lineare nell'uso disimpegnato. Anche il tubo compensatore tra i due collettori di scarico la fa

funzione di migliorare l'erogazione. Due cilindri a V di 90° per la V-Strom e medesima distribuzione. Anche in questo caso il propulsore deriva da un brillante modello stradale, la SV650, modificato nel profilo delle camme, volume dell'airbox e silenziatore, sempre con l'intendimento di migliorarne la trattabilità a spese della prestazione di punta. Come sulla Versys, l'alimentazione è ad iniezione elettronica. Due cilindri a V di 52° con distribuzione monoalbero e tre valvole per cilindro equipaggiano la Transalp. L'alimentazione è fornita da una coppia di carburatori Keihin da 34 mm. Il motore, evoluzione del primo di 583 cc, venne adottato a partire dal 2000 e da allora non ha subito modifiche degne di nota attestandosi alla normativa Euro 2, mentre le concorrenti sono omologate Euro 3. A questo proposito è bene specificare che anche per la gloriosa Transalp si avvicina l'ora della meritata pensione: rimane regolarmente in listino fino a esaurimento



Lontana dal traffico, la Versys entusiasma per la confidenza che ispira



Dotazione di alta gamma

La Kawasaki Versys denota un'ottima cura costruttiva ed un buon grado di finitura. Ha i dischi freno a margherita potenti e modulabili come pochi, serviti da comandi impeccabili, e l'unica delle tre moto in prova ad avere ambedue le leve al manubrio regolabili (solo quella del freno per la V-Strom e niente per la Transalp) e utilizza ottimi comandi elettrici. Per il passeggero ci sono due pratici e solidi appigli, ma la sella non è molto ampia.

Due colori
Il telaio della
moto in prova,
con sovrastruktura
arancioni, è nero.
Grigio invece per le
varianti con carrozzeria
nera o argento.

Due regolazioni
Il monoammortizzatore
posteriore vanta la
regolazione della
molta su 7 posizioni
agendo sulla ghiera di
precario, mentre un
pomellino nella parte
inferiore agisce su 13
click in compressione.

Eccologia
Il sinuoso giro del
collettore finisce in
un silenziatore sotto
il motore, identico a
quello della ER-6n:
la Versys (come la
V-Strom 2007) è
omologata Euro 3.



Kawasaki

**Eredita dalla ER-6n
telaio e motore, ma la
Versys pesa 2 kg in più
e ha 6 CV in meno**

scorte, in attesa dell'erede (quando non si sa) a cui spetterà l'onore e l'onere di sostituirla.

Facili, facili

Amichevoli: questo l'aggettivo che ci sembra più calzante una volta in sella alle tre protagoniste. Sella comoda, buona ergonomia, piedi a terra con sufficiente sicurezza, serbatoi ben stretti tra le gambe sembrano invitare al viaggio su due ruote anche i neofiti. Con del distinguo.

Sulla Versys il manubrio è giustamente ampio, avvicinato al busto grazie al generoso riser particolarmente alto e inclinato verso il pilota; le pedane sono un po' arretrate e rialzate così da favorire, soprattutto sui tragitti più lunghi, piloti di media statura. La sella è posta a 83,5 cm dal suolo e l'appoggio dei piedi a terra è favorito dai fianchi molto stretti. Particolare che contrasta con la forma "glibbosa" del serbatoio sviluppato verso l'alto. La V-Strom ha fatto segnare sulla nostra bilancia il peso più alto (202,2 kg) nonostante il telaio in alluminio. La sella è posta a 83 cm da terra e la seduta è un po' infossata, anche in questo caso con le pedane abbastanza vicine alla sella così da costringere ad un'accentuata flessione delle ginocchia per i piloti di alta statura. In compenso l'assetto di guida è degno di una granturismo per la comodità della sella e la corretta posizione del manubrio. Anche le gambe sono comodamente accolte negli incavi del grosso serbatoio che, d'acchito, mette un po' in soggezione. La Transalp è la più alta da terra con i suoi 84,3 cm ma è disponibile a richiesta la sella ribassata di 3 cm. Il peso rilevato si attesta sui 198,4 kg; l'assetto di gui-

da è quello che maggiormente ricorda lontane origini fuoristradistiche con manubrio ampio e pedane più avanzate rispetto alle concorrenti.

Anche qui nessun problema a stringere il serbatoio con le gambe, cosa utile nell'eventuale percorso off-road che la Transalp digerisce sicuramente meglio delle altre due: rialzati sulle pedane il manubrio risulta però un poco basso. La marcia nel traffico è agevole grazie agli assetti di guida e soprattutto alla maneggevolezza che tutte e tre sanno esprimere. Primeggia sicuramente la Versys, aglissima quanto una moto di cilindrata nettamente inferiore, prontissima nei cambi improvvisi di direzione: una vera salomista di classe.

Più lunga e pesante anche rispetto alla Transalp, la Suzuki V-Strom 650 è molto più maneggevole di quanto lascerebbero intendere peso e dimensioni; il raggio di sterzo è molto ampio, la distribuzione del peso è ottimamente ripartita tra anteriore e posteriore (come la Versys del resto) e solo la leva della frizione un po' troppo aperta costringe ad un maggior lavoro la mano sinistra.

Sterzo da primato per la Transalp che gira quasi su stessa: il manubrio ampio permette un controllo efficace in tutte le situazioni più... affollate e la ridotta sezione del pneumatico anteriore (90/90-21) facilita la direzionalità alle basse andature.

Transalp la meno potente

I motori hanno comportamenti diversi per le potenze in gioco. Una caratteristica comunque li accomuna: la trattabilità ai bassi regimi. Con tutte e tre le bicilindriche è possibile riprendere da 2.000 giri con il rapporto più alto senza scuotimenti di particolare intensità.

Turismo a 360°



Suzuki la più comoda in due

Ottima la protezione aerodinamica offerta dalle versatili Enduro stradali con un vantaggio per Suzuki. L'aspetto apparentemente esile del plexiglass della Kawasaki non deve trarre in inganno: si viaggia a velocità Codice e oltre con il flusso dell'aria efficacemente deviato al di sopra del casco. Ottimo il riparo offerto da Suzuki e Honda che aggiungono una discreta protezione anche alle

spalle. Sulla Transalp si apprezza, soprattutto in inverno, l'efficacia dei parramini. Per lei è disponibile, nel catalogo ufficiale, anche un plexiglass più protettivo. A proposito di optional, è utile ricordare come tutti e tre questi modelli siano riccamente accessoriabili con set di valigie laterali, top case, borse da serbatoio, protezioni varie, antifurto e tanti altri particolari forniti direttamente dalle Case

costruttrici. Un indubbio vantaggio lo gode la Kawasaki che, con lo scarico sotto al motore, facilita il montaggio di valigie con contenimento dell'ingombro laterale. La più comoda per i viaggi in coppia - anche a lungo raggio - è però la Suzuki, che vanta, oltre ad un buon riparo e vibrazioni ridotte, una più ampia porzione di sella per il passeggero e il serbatoio più capiente della categoria.





21", 19", 17": ovvero evoluzione dell'Enduro stradale nella ruota anteriore. Aumenta l'impronta a terra, ma diminuisce la vocazione off-road

Una dote che esalta in particolare le due moto più potenti, Versys e V-Strom, dotate oltretutto di cambio a sei rapporti contro i cinque della Transalp.

La Versys è pronta all'acceleratore e gira con regolarità e buona sostanza fino a 8.000 giri. Spinge bene anche più in alto, ma non è il caso di insistere oltre gli 8.500, nonostante la zona rossa del contagiri sia a quota 10.500 giri e il limitatore intervenga poco dopo: il bicilindrico non soffre, ma la potenza decresce sensibilmente. Le vibrazioni aumentano al crescere dei giri senza mai diventare fastidiose né alle pedane né al manubrio.

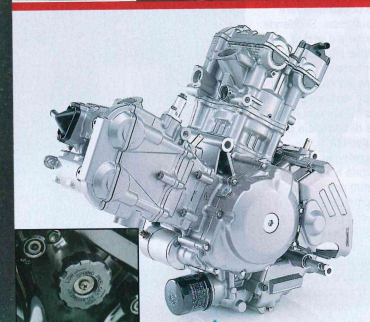
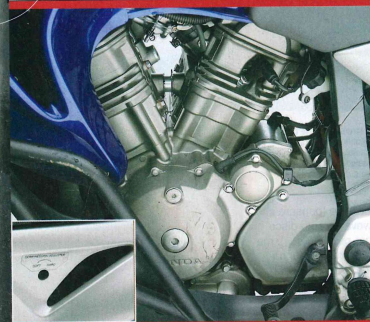
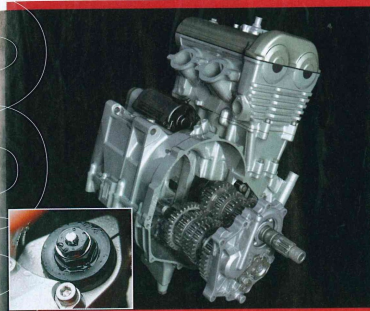
La Suzuki è leggermente meno pronta ai bassi regimi, ma più brillante a salire di giri, tanto che spunta tempi migliori in accelerazione, ma perde in ripresa. Vibrazioni nella norma anche in questo caso. La Honda rende quasi 17 CV alla Suzuki e 13 alla Kawasaki. E si

sente. Non ci sono buchi né spinte nella schiena, le vibrazioni sono ridotte all'indispensabile: la Transalp non emoziona, ma non delude per la sua ormai proverbiale regolarità di funzionamento.

Kawasaki intuitiva

Con la Versys ci vuole poco a prenderle le misure e osare di più. Assetto di guida ideale per il pieno controllo della moto, sospensioni rigide quel tanto che basta, cambio preciso anche se un po' duro negli innesti e pneumatici con grande spalla di appoggio permettono vero divertimento di guida. Il comfort non risente in parte sulle piccole asperità ripetute per la ridotta scorrevolezza della forcella nella prima parte dell'escursione e per il mono posteriore senza il lavaggio progressivo. Molto meglio quando le sospensioni sono messe alla frusta con una guida decisa: beccheggio limitato nei

trasferimenti di carico e perfetta copiatrice delle sconnessioni dell'asfalto trasmettono grande sicurezza al pilota. Se poi non si vuole esagerare con il gas, la coppia sostanziosa del motore consente di cavarseli d'impaccio anche senza ricorrere ad un frequente uso del cambio. La Versys risulta essere la più versatile del gruppo: facile e maneggevole nel trasferimento urbano casafoglio, divertente e sicura nella guida spigliata, efficace nel turismo a medio e lungo raggio. L'interasse molto contenuto e il baricentro (apparentemente) piuttosto alto inficiano il rigore direzionale alle velocità più elevate. Nulla di preoccupante, ma qui la V-Strom è decisamente più "solida". Sulla Suzuki tutto lascia presagire il piacere del viaggio: comodità, riparo aerodinamico, rapporti allungati, alte velocità di crociera, ottima abitabilità anche in coppia, stabilità: una vera granturismo.



Dettagli da sportiva
Il motore della Versys, derivato da quello della ER-6n, conserva il cambio di tipo estraibile. La forcella upside-down da 41 mm è regolabile nel precarico e nell'idraulica.



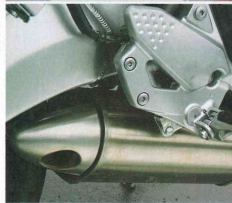
Classica fino all'osso
Il Valvin Honda è omologato Euro 2 ed è risultato il meno potente dei lotto. Nel dettaglio: il foro nel fianco sinistro in cui inserire il cacciavite per regolare la compressione del monoammortizzatore. La forcella invece, con steli da 41 mm, è priva di regolazioni.



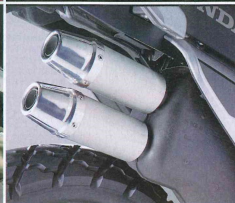
Tanta sostanza
Il bicilindrico a 90° Suzuki è elastico e potente (81,95 CV alla ruota) e si esprime al meglio nei lunghi viaggi. La sospensione posteriore è regolabile nel precarico molla tramite un pratico pannello; per l'estensione la regolazione è nascosta e occorre sgorigliare le mani.

Comparativa Enduro 650

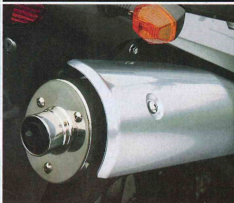
Prova Honda Transalp - Kawasaki Versys - Suzuki V-Strom



Kawasaki moderna
Efficace la moderna strumentazione con contagiri analogico e display a cristalli liquidi: le funzioni quali contachilometri totale, parziale, orologio devono essere però selezionate di volta in volta con il pulsante apposito. Lo scarico è sotto il motore.



Honda datata
Sulla Transalp si trova una strumentazione di tipo automobilistico in cui contachilometri totale e parziale sono ancora meccanici, con il solo orologio digitale quale unica concessione alla modernità. Caratteristico il silenziatore a doppia uscita.



Suzuki completa
I comandi elettrici Suzuki sono di alta gamma e la strumentazione è completa, ma leggibile con difficoltà con il sole alle spalle. Lo scarico finisce in un silenziatore singolo che sbucca sul lato destro del codone ed è protetto da una paratia metallica.

La V-Strom si guida con altrettanta disinvoltura nel misto veloce perché, nonostante peso e dimensioni considerevoli, sembra quasi snellirsi man mano che si susseguono le curve, tanta è la facilità con cui si impostano le traiettorie e la sicurezza anche nelle pieghe più accentuate. Se la Versys è facile, la V-Strom non è da meno ed ancora più rigorosa nella marcia al limite. Al cambio si può imputare un'esclusione eccessiva della leva; i freni, se soddisfano per potenza, accusano uno sforzo sensibile sia alla leva al manubrio che al pedale.

Ultima per trattazione, ma non per demerito la Honda Transalp: non è fatta per impegnarsi nella staccata cattiva o nell'impennata di gas (cosa che invece riesce bene alla Versys); è una signora moto comoda per viaggiare, capace all'occorrenza di superare senza troppa fatica i 170 km/h, confortevole, decisamente più a suo agio delle concorrenti quando l'asfalto è scorbuto o cessa del tutto per lasciare posto allo sterrato. Le sospensioni sono abbastanza morbide, la forcina in particolare, e quindi i trasferimenti di carico nelle decelerazioni sono sensibili. La frenata è

all'altezza della situazione (pensare che la prima Transalp aveva un solo disco anteriore e il tamburo posteriore...), ma il comando alla leva è un po' spugnoso. Praticamente perfetto il cambio. Va guidata con un minimo di circospezione sul bagnato dove le gomme di primo equipaggiamento e l'esuberanza del freno posteriore posso riservare qualche scivolosa sorpresa. Si difende comunque bene anche sul veloce, pur se meno rigorosa delle più moderne e dotate colleghe. Per tutte e tre le moto in esame va sottolineata l'assenza di ondeggiamenti o altre reazioni anomale sul veloce. Anche le frizioni non hanno dato adito a critiche di sorta, sia per efficienza che modularità.

I consumi, come leggette nel box dei rilevamenti nella pagina finale, sono decisamente contenuti con un vantaggio per le tecnicamente più attuali Kawasaki e Suzuki, con percorrenze extraurbane vicine ai 20 km con un litro di benzina.

Ultima nota al prezzo: Kawasaki, con 7.090 euro chiavi in mano (7.430 con ABS) offre molto ad un prezzo più contenuto rispetto alle concorrenti: 7.790 euro la Honda e 7.180 la Suzuki.

Schierate per la stagione 2007: Kawasaki parte con il prezzo più competitivo

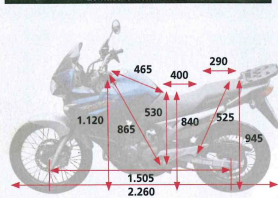
650



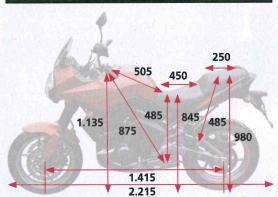


Prove strumentali: Centro Prove e Servizi. Collaudatori: Federico Aiverti, Aldo Benardelli, Nicola Pedemonte, Paolo Molteni, Alessandro Perini, Federico Tosi. Abbigliamento utilizzato: caschi Alpinestars, Shiro, Nolan, Shark e Soto; giacche e pantaloni Alpinestars, Berik, Dainese e Spidi; guanti Alpinestars, Dainese, MTech e Frank Thomas; stivali Alpinestars e XPD.

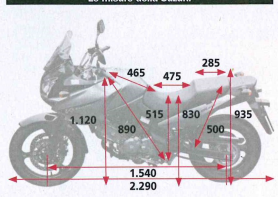
Le misure della Honda



Le misure della Kawasaki



Le misure della Suzuki



Dati tecnici dichiarati

HONDA XL 650 V TRANSALP

Motore: 4 tempi, bialbero a V di 52°, alesaggio per corsa 79x66 mm, cilindrata 647 cc, rapporto di compressione 9,2:1, distribuzione a camme in testa con comando a catena, 3 valvole per cilindro, lubrificazione a carter unito con pompa trocoidale (capacità coppa 2,9 litri), raffreddamento a liquido, potenza max 33 CV (39 kW) a 7.500 giri, coppia max 6 kgm (55 Nm) a 5.500 giri. Euro 2. **Alimentazione:** 2 carburatori a depressione NGK di 24 mm, capacità serbatoio carburante 19 litri di cui 5 litri di riserva. **Accensione:** elettronica digitale; 2 candele per cilindro NGK DPR8EA-9. **Avanzamento:** elettrico. **Impianto elettrico:** batteria 12V-12Ah. **Trasmissione:** primaria a ingranaggi a denti dritti, rapporto 1,736 (67/38); finale a catena, rapporto 3,200 (48/15). **Cambio:** a 5 marce, valore rapporto 2.500 (35/14) in prima, 1,722 (33/18) in seconda, 1,333 (28/21) in terza, 1,111 (30/27) in quarta, 0,961 (25/26) in quinta, 0,823 (23/27) in sesta. **Freno:** multidisco in bagno d'olio con comando a cavo. **Steer:** semi doppio treve con setole a scatola e tubi in acciaio; inclinazione cannotto di sterzo 26°, ammortatore 108 mm. **Sospensioni:** anteriore forcella telescopica con steli da 41 mm, escursione totale 200 mm; posteriore forcellone oscillante con leveraggi progressivi e monoammortizzatore idraulico regilabile in compressione, escursione totale 122 mm. **Ruote:** cerchi in lega, anterie 2,50x17", posteriore 2,50x17"; pneumatici, anteriore 90/90-21, posteriore 120/90-17. **Freni:** anteriore a doppio disco da 256 mm con pinza a 2 pistoni; posteriore a disco da 240 mm con pinza a singolo pistoncino. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 2.260, larghezza 920, altezza 1.315, interasse 1.505, altezza sella 843, peso a vuoto 191 kg. **Prestazioni:** velocità max n.d.

Manutenzione

Tagliando: programmato ogni 6.000 km. **Lubrificazione:** olio multigrado SAE 15W-40; controllo ogni 500 km, sostituzione ogni 12.000 km. **Distribuzione:** gioco valvole a freddo ogni 12.000 km; aspirazione 0,15 mm; scarico 0,20 mm. **Pneumatici:** pressione di gonfiaggio, art. 2,20 bar, post. 2,00.

Dati analogici

Costruttore: Honda Motor Ltd, 278 Chome, Jingoken, Shyokyo, Tokio, Giappone. **Importatore:** Honda Italia Industriale S.p.A., via della Cecchiogola 97, 00143 Roma, tel. 06-549261, fax 06-54926200, holl@06-54926200. **Gomma color:** argento, blu, nero. **Inizio vendite:** già in vendita. **Garanzia:** 2 anni. **Prezzo:** 7.790 euro, indicativo chiavi in mano.

KAWASAKI VERSYS

Motore: 4 tempi, bialbero frontiera, alesaggio per corsa 84x60 mm, cilindrata 649 cc, rapporto di compressione 10,6:1, distribuzione a doppio albero a camme in testa con comando a catena, 4 valvole per cilindro, lubrificazione a carter semisecco, raffreddamento a liquido, potenza max 64 CV (47 kW) a 5.000 giri, coppia max 6,2 kgm (61 Nm) a 6.800 giri. Euro 3. **Alimentazione:** carburatore elettronico, diametro dei corpi farfallati 38 mm, capacità serbatoio carburante 19 litri. **Accensione:** elettronica digitale. **Avanzamento:** elettrico. **Impianto elettrico:** batteria 12V-10Ah, candele NGK CR9EA-9. **Trasmissione:** primaria a ingranaggi a denti dritti, rapporto 2,095 (88/42); finale a catena, rapporto 3,067 (46/15). **Cambio:** a 6 marce, valore rapporto 2,438 (39/16) in prima, 1,714 (36/21) in seconda, 1,333 (33/24) in terza, 1,111 (30/27) in quarta, 0,966 (28/29) in quinta, 0,823 (23/27) in sesta. **Freno:** cerchi in lega, anterie 3,50x17", posteriore 4,50x17"; pneumatici tubolare, anteriore 120/70-17, posteriore 160/60-17. **Freni:** anteriore, doppio disco semicentrato a molla da 300 mm con pinza a 2 pistoni; posteriore, disco a molla da 220 mm con pinza a singolo pistoncino. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 2.215, larghezza 840, altezza 1.315, interasse 1.415, altezza sella 835, peso a vuoto 181 kg. **Prestazioni:** velocità max n.d.

Manutenzione

Tagliando: programmato ogni 6.000 km. **Lubrificazione:** olio multigrado SAE 10W-40; sostituzione ogni 12.000 km. **Distribuzione:** gioco valvole a freddo ogni 42.000 km; aspirazione 0,22-0,31 mm; scarico 0,15-0,21 mm. **Pneumatici:** pressione di gonfiaggio, art. 2,25 bar, post. 2,5 bar (in coppia post. 2,5).

Dati analogici

Costruttore: Kawasaki Heavy Industries Ltd, Kawasaki City, Akashi, Giappone. **Importatore:** Kawasaki Motor Europe N.V., Filiale Italiana, via Luigi Meraviglia 31, Lainate (MI), tel. 848 580102, www.kawasaki.it. **Gomma color:** rosso, giallo, nero. **Inizio vendite:** novembre 2006. **Garanzia:** 2 anni. **Prezzo:** 7.090 (7.430 con ABS) euro, indicativo chiavi in mano.

SUZUKI V-STROM DL 650

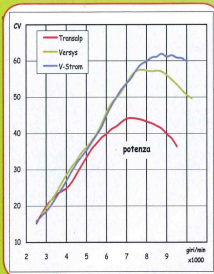
Motore: 4 tempi, bialbero a V di 90°, alesaggio per corsa 81x62 mm, cilindrata 645 cc, rapporto di compressione 11,5:1, distribuzione a doppio albero a camme in testa con comando a catena, 4 valvole per cilindro, lubrificazione a carter unito con pompa trocoidale (capacità coppa 3,1 litri), raffreddamento a liquido, potenza max 67 CV (49 kW) a 5.800 giri, coppia max 6,1 kgm (60 Nm) a 6.400 giri. Euro 3. **Alimentazione:** iniezione elettronica, diametro dei corpi farfallati 39 mm, capacità serbatoio carburante 22 litri. **Accensione:** elettronica digitale. **Avanzamento:** elettrico. **Impianto elettrico:** batteria 12V-12Ah. **Trasmissione:** primaria a ingranaggi a denti dritti, rapporto 2,088 (71/34); finale a catena, rapporto 3,133 (47/15). **Cambio:** a 5 marce, valore rapporto 2,461 (35/12) in prima, 1,777 (32/18) in seconda, 1,380 (29/21) in terza, 1,122 (27/24) in quarta, 0,961 (25/26) in quinta, 0,823 (23/27) in sesta. **Freno:** multidisco in bagno d'olio. **Steer:** a doppie treve in alluminio; inclinazione cannotto di sterzo 26°, ammortatore 110 mm. **Sospensioni:** anteriore forcella con steli da 43 mm regilabile nel precarico totale, escursione totale 150 mm; posteriore forcellone oscillante con leveraggi progressivi e ammortizzatore idraulico regilabile nel precarico della molla e dell'estensione, escursione totale 150 mm. **Ruote:** cerchi in lega, anterie 2,50x19", posteriore 4,00x17"; pneumatici tubolare, anteriore 110/90-19, posteriore 150/70-17. **Freni:** anteriore a doppio disco da 310 mm con pinza a 2 pistoni; posteriore a disco da 260 mm con pinza a singolo pistoncino. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 2.290, larghezza 840, altezza 1.390, interasse 1.540, altezza sella 820, peso a vuoto 194 kg. **Prestazioni:** velocità max n.d.

Manutenzione

Tagliando: programmato ogni 6.000 km. **Lubrificazione:** olio multigrado SAE 15W-40; controllo ogni 1.000 km, sostituzione ogni 6.000 km. **Distribuzione:** gioco valvole a freddo ogni 24.000 km. **Pneumatici:** pressione di gonfiaggio, art. 2,2 bar, post. 2,7.

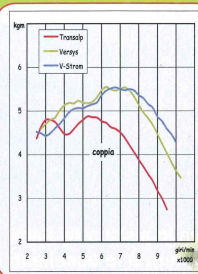
Dati analogici

Costruttore: Suzuki Motor Co., Hamamatsu Shi, Po Box 1432-91, Hamamatsu, Giappone. **Importatore:** Suzuki Italia S.p.A., via Fil Kennedy 12, 10070 Bollasonero (TO), tel. 011-9213711, fax 011-9235745. **Gomma color:** blu, grigio, nero. **Inizio vendite:** già in vendita. **Garanzia:** 2 anni. **Prezzo:** 7.180 euro, indicativo chiavi in mano.



L'erogazione della Honda è quasi elettrica, continua e uniforme da 2.000 a 7.250 giri, dove cala vistosamente. Viaggiano quasi allineate invece Kawasaki e Suzuki, con un lieve vantaggio della Versys fino almeno ai 5.000 giri. Il passaggio al quel regime è caratterizzato, per la V-Strom, da un minimo di ruvidità nell'erogazione; poi il crescendo è brillante senza significativa perdita di potenza fino a quasi 9.000 giri. Più preciso il calo della 650 di Akashi.

POTENZA



La coppia della Versys è più corposo, fino ai 6.500 giri, rispetto alla V-Strom, che invece mantiene più alta la curva dai 7.500 giri in poi, seppur di poco. La Transalp, dopo un breve picco nella prima fase di erogazione, accusa un vistoso buco intorno ai 4.000 giri per riprendersi a quota 5.500 e poi calare di nuovo. Il deficit prestazionale rispetto a Kawasaki e Suzuki è però evidente.

COPPIA

	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI
Rilevamento			
Potenza max alla ruota	44,27 CV a 7.250 giri	57,60 CV a 7.750 giri	61,95 CV a 8.750 giri
Potenza max all'albero	48,53 CV a 7.250 giri (*53 CV a 7.500 giri)	63,13 CV a 7.750 giri (*64 CV a 8.000 giri)	67,90 CV a 8.750 giri (*67 CV a 8.800 giri)
Coppia max alla ruota	4,88 kgm a 5.250 giri	5,55 kgm a 6.250 giri	5,54 kgm a 6.750 giri
Coppia max all'albero	5,35 kgm a 5.250 giri (*5,6 kgm a 5.500 giri)	6,09 kgm a 6.250 giri (*6,20 kgm a 6.800 giri)	6,07 kgm a 6.750 giri (*6,11 kgm a 6.400 giri)
Pressione specifica all'albero CV/litro	75,00	97,23	105,24
Velocità media del pistone			
nel regime potenza max: m/s	15,95	15,50	18,26
a regime di coppia max: cm/c2	10,39	11,78	11,83
minimo freno frenata possibile a tutta apertura del gas: giri	2,500	2,750	2,500
Rapporto peso potenza alla ruota: kg/CV	4,48	3,28	3,26

Velocità, peso e consumi

	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI
Velocità massima:	176,3 km/h a 8.000 giri	187,1 km/h a 8.450 giri	185,4 km/h a 8.750 giri
Velocità dichiarata:	n.d.	n.d.	n.d.
Peso senza carburante:	198,4 kg (83,6 art, 104,8 post)	189,2 kg (83 art, 96,2 post)	202,2 kg (88 art, 104,2 post)
Peso dichiarato:	(*191 kg a vuoto)	(*181 kg a vuoto)	(*194 kg a vuoto)
Consumo urbano:	11,9 km/litro	13,3 km/litro	12,3 km/litro
Consumo extraurbano:	16,0 km/litro	19,4 km/litro	18,8 km/litro
Consumo a 120 km/h:	16,6 km/litro	16,3 km/litro	18,0 km/litro

HONDA	DIFETTI
PREGI	DIFETTI
• Facilità di guida	• Sospensioni morbide
• Erogazione fluida	• Finiture modeste
• Cambio preciso	• Mancanza spia riserva
INCONVENIENTI REGISTRATI	
• Nessuno	

KAWASAKI	DIFETTI
PREGI	DIFETTI
• Maneggevolezza elevata	• Impossibilità di montare il cavalletto centrale
• Erogazione potente	• Stampella laterale scomoda da azionare
• Frenata efficace	
INCONVENIENTI REGISTRATI	
• Nessuno	

SUZUKI	DIFETTI
PREGI	DIFETTI
• Protezione aerodinamica	• Peso eccessivo
• Prestazioni elevate	• Sforzo alla leva freno
• Tenuta di strada	
INCONVENIENTI REGISTRATI	
• Nessuno	

Accelerazione

Accelerazione			Velocità km/h			
Spazio metri	Tempo secondi			Velocità km/h		
	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI
100	5,863	5,601	5,391	103,9	113,5	114,6
200	8,942	8,453	8,234	128,2	136,6	136,6
300	11,596	10,922	10,711	142,0	152,3	151,5

Ripresa da 50 km/h

Impresa da 50 km/h						
Spazio metri	Tempo secondi			Velocità km/h		
	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI
100	5,269	5,007	4,823	86,5	94,3	93,7
200	8,934	8,321	8,244	108,9	121,9	116,6
300	12,008	11,056	11,116	125,7	141,8	133,4
400	14,729	13,467	13,682	137,8	155,9	146,1

Scarto al tachimetro

Indice	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI
100-130	100-130	100-130	100-130	180 (max)	204 (max)	203 (max)
Effettiva	94,9-120,2	92,1-120,8	92,6-119,8	176,3	187,1	185,4