

Una prova infernale tra terra lavica, cavalcate notturne, boschi stregati, acciacchi tecnici e fisici, ci ha restituito il sapore dell'avventura, fuoco sacro della passione a due ruote. Il merito è delle moto più apprezzate del momento, le maxienduro, e di una delle regioni più belle d'Italia: la Sicilia

di Federico Aliverti, foto Photogroup

DESTINAZIONE PARADISO

Prova Honda CBR600F
Comparativa Naked medie
Prova Honda Crossrunner
Kawasaki Z1000SX vs
Yamaha FZ1 Fazer GT
Harley-Davidson Fat Boy Special
vs Headbanger Foxy Lady
Comparativa Sportive 250
Kymco Downtown 125i
vs Yamaha X-MAX 125
Test Vespa PX
Test KTM EXC-F 350



BMW R 1200 GS

Honda Transalp 700

BMW F 800 GS



KTM 950 Adventure Dakar

Yamaha Ténéré 660

Yamaha Super Ténéré 1200

Triumph Tiger 800 XC



Inquadrate questo tag con il telefonino e godetevi il film della prova pubblicato su www.motociclismo.it



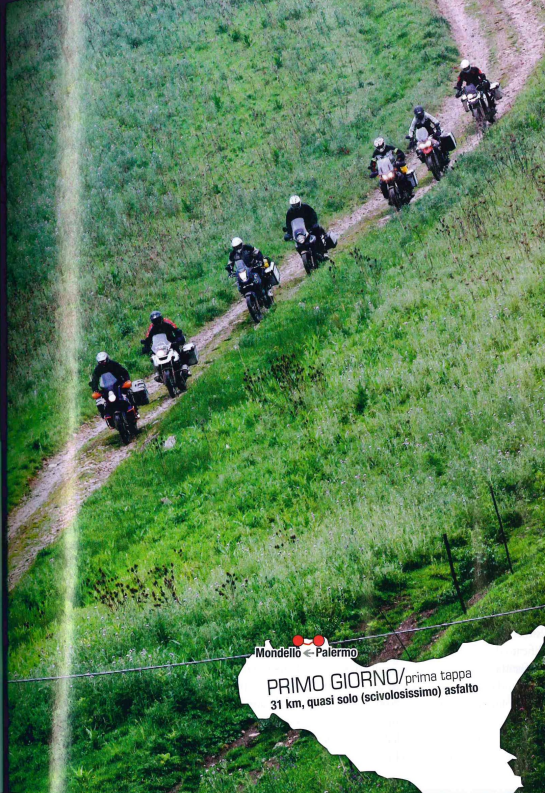
Con un manubrio alto tra le mani e due pedane zinginate conficcate nelle suole, la Sicilia in fiore è una sbronza di emozioni. L'abbiamo attraversata per 1.400 km equamente divisi tra asfalto e fuoristrada in sella a 7 maxienduro selezionate secondo un unico criterio: ruote a raggi e cerchio anteriore da (almeno) 19". Immaginate che manipolo variegato di monocilindriche, bicilindriche e tre cilindri è sbarcato sulle coste siciliane: motori da 600 a 1200 cc, prezzi da 7.000 a 14.000 euro, allestimenti scarni o sovrabbondanti. Insomma, le nostre variopinte globetrotter si sono adeguate alla natura caleidoscopica dell'isola: mare e montagna, bosco e città, spiaggia e vetta fumante. A noi motociclisti (e solo a noi), la Sicilia riserva anche una rapida progressione di profumi di zagare, di spezie, di limoni mescolati al salino del mare e all'aria pura delle vallate. Ma se la

SETTE DEE PER DUE IDEE

Sopra, nella Valle dei Templi (AG), le protagoniste della nostra comparativa si possono dividere in due filoni: quelle spartane, come la Yamaha Ténéré, la Honda Transalp e la Triumph Tiger rifiutano l'elettronica (anche per mantenersi sotto i 10.000 euro; quelle, per così dire, mitologiche, come le due BMW GS, la KTM 990 Adventure e la Yamaha Super Ténéré credono nel twin, nell'ABS (non disinseribile sulla ST) e nel controllo di trazione (assente sulla GS 800).

moto in questione è una maxienduro, allora l'Isola è anche fango e argilla, terra e sabbia, neve e lava. L'importante è avere la gomma giusta: noi abbiamo montato le Bridgestone Battle Wing per uniformare i valori in campo e per riscoprire il sapore dell'avventura da postazioni altrimenti irraggiungibili: il "covo" di Salvatore Giuliano (Montelepre), la natura selvaggia di Piana degli Albanesi, la vista ravvicinata del cratere, lo scordo di Eolie dalla foresta incantata dei Nebrodi.

In un posto così, una borsa stagna sul portapacchi e due borse laterali ai fianchi ti restituiscono quel senso di libertà che è strettamente legato alla passione per la moto. E chisseneffrega della pioggia incessante che ci ha accompagnato per tutta la settimana: tra ABS, Traction Control e mappe motore, si viaggia sicuri. Solo la Ténéré è priva di qualsiasi dispositivo elettronico, come anche la Tiger 800 XC e la Transalp in prova, ma queste ultime due sono disponibili pure in versione ABS.



BMW F 800 GS



BMW R 1200 GS



KTM 990 ADVENTURE DAKAR



HONDA TRANSALP 700



TRIUMPH TIGER 800XC



YAMAHA XT660Z TENERE



YAMAHA SUPER TENERE 1200

ALMENO 19 POLLICI PER L'ANTERIORE

WWW.SICILIAVVENTURA.IT

VADO AL MASSIMO

A MONDELLO SENZA... MANDELLO

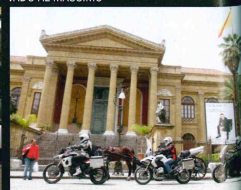
UNA STANGATA (INASPETTATA)



Parte dal centro di Palermo, il nostro raid-avventura. Le moto più polivalenti del mercato sono state scelte in base alle ruote a raggi e al cerchio ant. (almeno) da 19".



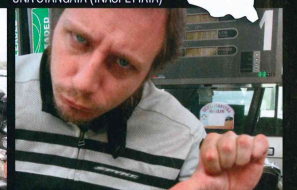
Il Club Siciliaavventura offre ai motociclisti un supporto logistico. Noi, che ci siamo portati i bagagli appresso, gli abbiamo "affidato" fotografo, cameraman e qualche ricambio: meglio essere previdenti...



Davanti al Teatro Massimo sosta una camorra: arriverà una principessa? E invece no, sopraggiunge il Test Team, motociclisti sporchi, brutti e cattivi... già a "tutto gas" verso l'avventura.



Veniamo i ragazzi dei fan (di Motociclismo, non nostri...) fin dalla prima sosta nella località balneare più famosa di Palermo: "Perché non c'è la Stelvio?" - "Chiedetelo a Guzzi..."



Ma quali agevolazioni fiscali per il Mezzogiorno: anche in Sicilia la "verde" costa più di 1,6 euro al litro (e l'autostrada si paga eccome!). Per 7 moto non sono bastati 1.200 euro tra carburante e pedaggi.

TINTE SICILIANE, CIELO SCOZZESE
I colori e gli odori della Sicilia in primavera non sono sbiaditi durante la settimana di pioggia, a tratti torrenziale, che ci ha accompagnato in quasi tutte le tappe di questa prova. Nella foto grande, Lago di Piana degli Albanesi, in provincia di Palermo, a ridosso dei Monti Sicani.

Non è una scampagnata. Uno Scirocco carico di sabbia africana e una pioggia sottile sottile insozzano visiere e cupolini già dopo pochi chilometri di strada: l'avventura è cominciata.

Il buon giorno si vede dal mattino

Con queste condizioni meteo, sulla KTM il problema è amplificato dal plexiglass: non è regolabile e ha la sua sommità fastidiosamente sovrapposta all'orizzonte di guida; sembra andar tutto liscio solo in sella alla GS 800, ma il suo cupolino molto ribassato espone il busto alle intemperie, pur garantendo un'ottima visibilità. C'è chi gongola con le mani al caldo delle manopole della GS 1200 (optional: 210 euro) e chi invece ha le

dita intirizzite sulla Ténéré: ma perché l'unica moto nata (quasi solo) all'insegna dell'off-road è anche l'unica senza paramani? C'è di peggio, per carità. Sulla Transalp il cupolino rialzato è ampio e fisso come il parabrezza di una macchina: ci vorrebbero i tergicristalli. E sulla Super Ténéré si è costretti ad accostare per regolare il parabrezza armati di una brugola e... di santa pazienza. Si sta decisamente meglio in sella alla Triumph e, come detto, sulla GS 1200, dove il cupolino è facilmente regolabile e ampio quanto serve.

Il tratto di costa che unisce Palermo a Mondello è una trappola, e non solo per il meteo: l'asfalto è viscido come sapone per la salsedine portata dal mare. Le "milledue" di questa prova sono le uniche a destreggiarsi con disin-

voltura grazie al controllo di trazione, ma la Triumph e la Honda sopperiscono all'assenza di "elettronica" con una erogazione straordinariamente fluida fin da 1.500 giri. Sulla GS 800, sulla Ténéré e sulla Adventure occorre più prudenza, ma la marcata vocazione fuoristradistica di ciascuna di loro consente di convertire ogni perdita di aderenza in una piacevole... derapatina. Sì, lo sappiamo: se cominciamo in questo modo, come diavolo andrà a finire un viaggio che si preannuncia lungo e difficile?

Il punto è che le maxienduro sono le moto più divertenti da guidare anche su strada. Forse più di una naked, certamente più di una supersportiva. L'unica cosa che non è affatto divertente è attraversare una caterva di rifiuti abbandonati per strada arrampicandosi sul versante

ANDAMENTO LENTO

La cartina (a fianco) col tragitto stilizzato di ogni nostra tappa e con annotazioni sul chilometraggio e sul tipo di percorso, vi accompagnerà per tutto il servizio. È vero, non abbiamo mai percorso più di 200 km al giorno, ma tra foto, videoriprese e fuoristrada selvaggio...



GIALLO SICILIA



Sole, margherite, ginestre. Qui, a maggio, la tinta dominante è il giallo. Vamala allarga i polmoni (i fianchi sotto il cupolino) per respirare i profumi di questa terra.

GRANDI LIMONI, PICCOLI RIMEDI



Nella medicina popolare siciliana, la limonata è il primo rimedio per febbre e raffreddore. I componenti del fesa Ram meso abbaui si rad, colti in contropiede da un freddo sbiorano, ne hanno fatto ricotta...

CACCIA ALLA LEPRE A MONTELEPRE



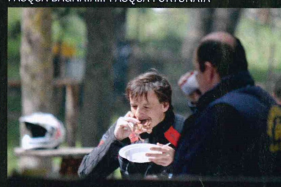
Si anima subito la sfida più attesa: appena fuori Palermo, le uniche due moto vicine nella cilindrata, nel prezzo e nella ciclistica tentano la fuga. BMW scappa, Triumph non molto.

10 EURO A TESTA



Basilicetto con pomodoro secco, ricotta, pecorino primo sale, fiammaggio stagionati, sempre fritti in casa. E, per chi non guida, un buon Vero d'Aquila. Sui Sicani, non c'è solo il cannolo...

PASQUA BAGNATA... PASQUA FORTUNATA



A Pasqua, in Sicilia, il cestino di agnello è una consuetudine a pranzo. Noi abbiamo assaggiato anche vitello, saliscia, tutto rigorosamente "fatto in casa". D'altronde, il fritto, si combatte anche con le calorie...

IL CANNOLO È "ALBANESE"



Bar la Rotonda - Specialità Cannoli, Piana degli Albanesi (PA). La ricetta del "cannolo perfetto" è custodita qui: Fantasia? Forse sì... ma il risultato (garantiamo) è una splendida realtà!

di una montagna rivestita di case abusive (e incompiute). È questo il deprimente scenario alle spalle di Mondello, tra la Riserva Naturale di Capo Gallo e quella di Grotta Conza. Ma la Sicilia ci restituisce da lì in avanti la sua natura inviolata a Piana degli Albanesi e poi anche a Corleone. Abbiamo alle spalle già qualche ora di guida, giusto il tempo di assaporare un comfort di marcia generalmente regale, pur senza picchi di eccellenza: qualche



I DUE BOSS DELLA STRADA

Non esiste moto più comoda della ST per andare a passeggio su asfalto, ma quando la strada si attorciglia (foto a fianco), a guidare il gruppo c'è sempre la GS.

In alto, Corleone ha accolto con affetto il passaggio del nostro raid. Ad attenderci, Al Pacino, Andy Garcia e Mia Farrow... affissi al muro, con tanto di dedica, nel ristorante (strepitoso) A'Giarra.



DUCE SENZA LUCE



La rete ferroviaria siciliana a scartamento ridotto, voluta da Mussolini, è stata dismessa nel '50. In queste gallerie tenebrose ci assistono i fari poliellissoidali della Tiger.

ENERGIE ALTERNATIVE? MAGARI...



La Sicilia è coperta di centrali eoliche e pannelli solari (foto a fianco), roba che i nostri 800 litri di carburante ingollati (tra auto e moto) in pochi giorni ci hanno fatto venire i sensi di colpa...

TUTTI IN PIEDI GAS IN MANO



Su tutte, ottima posizione di guida per affrontare strade bianche, ad eccezione di Triumph e soprattutto di Honda: hanno il manubrio troppo avanzato e gli incavi serbatoio un po' larghi.



vibrazione di troppo sulla GS 800, l'assenza dell'indicatore del carburante sulla KTM, la posizione di guida troppo infossata sulla Ténéré. Con le superconfortevoli maxienduro over 1.000 cc, bisogna guardare al cavillo: a ogni sosta, sono d'impiccio il cavalletto laterale troppo corto della GS 1200 e la difficoltà ad estrarre quello della Super Ténéré. Invece la Triumph e soprattutto la Honda - come spesso capita alle moto "equilibrate" - magari non hanno infuocato gli animi, ma alla casella "difetti" (per ora) non hanno alcuna segnalazione. E allora, dopo un po' di terra e tanto asfalto, vediamo un po' come se la cavano quando il gioco si fa duro.

La KTM vola, la BMW galleggia

Il nostro albero del Ténéré è un ombrellone arrugginito in fondo a una spiaggia popolata. A dividerci, un chilometro abbondante di sabbia, piccolo grande deserto della nostra avventura. La Ténéré sente aria di casa e scatta come un felino verso la meta, lasciando tutte al palo, forse perché è la più intuitiva e leggera (tutte, tranne lei, pesano più di 200 kg). Ma per i derapanti infiniti sulla battaglia - vero obiettivo di questa divagazione - ci vogliono i muscoli: GS 1200, Adventure e Super Ténéré hanno più del doppio dei CV della monocilindrica Yamaha, e infatti mangiano la sua pol-

ENDURO: LE SUE REGOLE D'ORO

Prima regola: mai affrontare un guado a tutta velocità con una moto che non ha la gomma delle pedane amovibile. Senza zigrinatura sotto le suole, entrambi i piedi perdono la presa e il pilota, generalmente in corrispondenza di una compressione, sfracella le parti basse sul serbatoio. La Honda Transalp (foto sopra) è l'unica del gruppo che non ha la gomma delle pedane amovibile. Appunto.

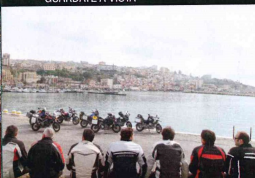
Seconda regola: mai affrontare fuoristrada impegnativo con le borse laterali montate: se il piede scivola all'indietro rischia di essere stritolato tra la borsa e il terreno. Appunto.

vere solo per poche centinaia di metri. La KTM vola, la BMW galleggia, la "Ténérone" incede. Nessuna delle tre è facile da guidare come la 660, ma quando hai la posizione di guida della Adventure e i 9 kgm di coppia a 3.000 giri delle altre due, anche una lingua di sabbia diventa il deserto del Maghreb. A patto di non scordare di disinnescare Traction Control e ABS: queste diavolerie elettroniche hanno la capacità di trasformare la sabbia in... sabbie mobili. Non corrono mai questo rischio la GS 800 e la Tiger: sono le uniche che uniscono presenza e leggerezza. Certo, non hanno la forza bruta della maxi, ma sono molto più agili e poi, fino a 4.000 giri, hanno ben poco da invidiare al muscoloso bicilindrico KTM. La differenza tra le due 800 è che la BMW ha una posizione di guida decisamente migliore in piedi sulle pedane, mentre la Triumph ha un motore più rabbiato in alto. E visto che i traversi si fanno (soprattutto di seconda marcia a limitatore inserito)...

No, non ci siamo scordati della Transalp, ma la Honda nella sabbia è come un pinguino all'equatore: troppo scarso il tiro ai bassi (fino a 5.000 è la peggiore), troppo lontano il manubrio dal piano di seduta (660 mm). Però la bicilindrica più piccola del lotto è leggera e spinge quanto basta per raggiungere, anche lei, l'albero del Ténéré.



GUARDATE A VISTA



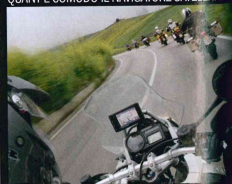
Porto di Sciacca, così parlò Salvatore: "Ragazzi, non chiedete mai le moto! Se lasciate le chiavi dentro vuol dire che c'avete dei protettori. E nessuno ve le tocca..."

APE CALESSINO



Ne abbiamo incontrati a decine, durante la traversata della Sicilia. A differenza delle nostre enduro non hanno l'ABS, il traction control, il navigatore satellitare... Ma in quanto a fascino, non temono nessuno.

QUANT'È COMODO IL NAVIGATORE SATELLITARE.



Pratico, ma con un touch screen perfetto, quello della R 1200 GS. Se la meta è un hotel e il pericolo è un pettegolezzo, non se ne può fare a meno. Ma per chi cerca l'avventura...

... MA LA CARTINA ANNUNCIA L'AVVENTURA



7 GPS e due guide locali ci avevano illusi... e invece non solo con una cartina sai dove sei, vedi dove andrai, studi una scorciatoia, trovi l'ospitalità. Insomma, costruisce la tua avventura.

APPUNTI DI VIAGGIO E... PUNTI DI SUTURA



Porto Empedocle: si teme il peggio, ma Jandelli (in basso a sx) ha solo una distorsione alla caviglia. Intanto Aliverti appunta le impressioni del tester: a ogni sosta, prima di scambiarsi le moto, vanno salvate d'archivio..."

LA VALLE DEI "TEMPI"



La pista di Racalmuto dista solo 25 km dalla Valle dei Templi. Così, mentre rispolvereremo qualche lontana (molto lontana) reminiscenza scolastica di Magna Grecia, ci scappa la battuta...



LE "DOLOMITI" DELLA SICILIA

Pareti di roccia grigia ai nostri fianchi e tratti argillosi sotto le ruote dichiarano che siamo nel Parco delle Madonie, il tratto off-road più impegnativo affrontato sino a questo punto. Le moto col cerchio da 21", nel complesso, mostrano una certa superiorità.

Ebbene sì, abbiamo esagerato...

Quando il peggio sembra passato, argilla, fango e torrenti in piena si alternano velocemente sotto le nostre ruote, imponendoci soste inaspettate e continue riparazioni: abbiamo esagerato? Sì, abbiamo esagerato... ma lo capiamo solo nel bel mezzo del bosco, al calar della notte, con quattro parafranghi sradicati in mano e due valigie laterali che galleggiano in un guado. Eppure leve e manubri piegati come fil di ferro non ridimensionano le tante virtù di queste moto: tranne GS 1200 e Super Ténéré, tutte hanno la camera d'aria al posto del tubeless

e possono tornare a casa anche con un cerchio piegato. D'accordo, per arrivare a tanto bisogna farla grossa, ma noi ce l'abbiamo messa tutta... In compenso, la KTM e la Yamaha 660 temono meno di altre le scivolate più banali, per lo meno quelle a sinistra: hanno la leva del cambio snodabile. Figuretevi poi quante botte si son prese tutte le borse laterali. Ma se le valigie in questione sono marchiate BMW, allora sono più dure delle rocce delle Madonie. Senza contare tutte le volte che abbiamo conficcato a terra i manubri: tranne Transalp e Ténéré, sono tutti big size (28 mm), robusti come gli alberi seco-

lari dei Nebrodi. Certo, qualcosa si è rotto, ma con la regale troupe di attrezzi della GS 1200 e della Adventure si risolve qualsiasi problema in qualsiasi luogo. Roba da fare invidia ai camion assistenza della Dakar. Ma come se la sono cavata, in un fuoristrada così duro, le nostre magnifiche sette? Le più apprezzate sono state la Ténéré (dai neofiti), la Adventure (dai più esperti) e la F 800 GS (da tutti). La monocilindrica spalana le porte del fuoristrada anche a chi, i panettoni, non li salta ma li mangia a Natale. Ha ingombri e prestazioni sempre intonati alle esigenze off-road di chi si addentra in un bosco o si

MARE-MONTI IN DIECI MINUTI

La costa settentrionale consente di spingersi nell'immediato entroterra salendo in pochi km fino a 1.000 m di altitudine. Su questi tratti molto "guidati", la GS 800 e la Tiger non mostrano i loro rispettivi difetti: scarsa protezione aerodinamica, avanzano un po' impreciso in velocità.



DAL GINOCCHIO A TERRA... ALLA TERRA IN FACCIA



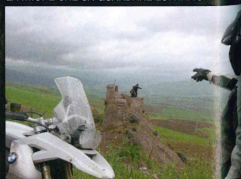
Da sinistra, Marini, Bono, Aliverti: hanno girato sui circuiti di mezzo mondo, ma ritrovarsi in Italia, sporchi e infangati, li fa ancora più felici (e decisamente stanchi).

TENACIA VISTA DALL'ALTO



La KTM Adventure, nonostante la mole, se la cava molto bene anche nei passaggi trialistici, a patto che il pilota sia esperto. Per il neofita (ma non solo) in queste fasi è molto più intuitiva la Yamaha Ténéré.

LA MIOPE CHE SA GUARDARE LONTANO



La palgebra parafrang (optional) è utilissima in off-road ma, quando si infanga, di notte riduce ai minimi termini il fascio luminoso dei fari. E per una moto che non conosce confini...

FANGO E PARAFRANGO



Quando il terreno è argilloso, tra parafrang e ruota si accumula molto fango. Il risultato è che la ruota anteriore tende a buccare e peggio, quando trova grip, "strappa" il parafrang.

IL FORO SBAGLIATO NEL POSTO SBAGLIATO



Foratura a Pian dell'Occhio (PA): effettuammo la riparazione ed estraiamo il compressore d'emergenza alla velocità della luce. Questo è il "covo" di Salvatore Giuliano... Per la cronaca: Solo GS 1200 e ST montano tubeless.

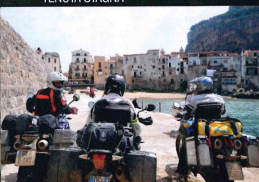
OCCHIO VIGILE



Cefalù, Piazza del Duomo. Un amministratore comunale ci concede l'accesso alla zona pedonale per qualche foto. L'unico occhio "vigile" è quello della Honda Transalp...



TENUTA STAGNA



Fissate ai portapacchi con una cinghia elastica, le borse a tenuta stagna hanno superato la prova a pieni voti. Su FUORI di luglio, la comparativa tra questi 7 modelli.

POTENZA DI FACEBOOK



Giovanni Lupo (a sinistra) e la sua Honda Varadero ci hanno raggiunto, dopo un lungo inseguimento, a Castelbuono (PA). Durante questo prove, sul sito e su Facebook ci siamo resi "intracciabili" dai lettori.

INDEICIFRABILE



Non è un dialetto, quello si parla a San Fratello (ME), ma la lingua di origine gatto-italica sconosciuta anche ai sicilianisti: la parlano ancora gli abitanti del bar Piker di Stilo.



NEI GUADI, MEGLIO IL 21 POLLICI

Abbiamo guadato decine di torrenti a velocità da "ritiro patente" senza affanno: mal un singhiozzo del motore, mal una goccia d'acqua nelle valigie, mal una fanale appannato. Certamente le moto col cerchio da 21" - come per esempio la Triumph e la KTM (foto sopra) - restituiscono al pilota un maggiore feeling all'anteriore durante l'attraversamento del letto di un fiume. Sotto, l'incolpevole GS, cade in uno dei tanti trabocchetti dei Nebrodi.



PARCO GIOCHI



Torre, guadi, boschi, moto. Ma anche laghi, vette, fiumi. Con una maledizione in Sicilia niente è appagante come il Parco dei Nebrodi, culla del divertimento del nostro raid-avventura.

FLORESTA INCANTATA



Stiamo per attraversare i Nebrodi, destinazione Floresta (ME). Ci aspetta un bosco fatisco con cascate e alberi secolari avvolti nella nebbia. Non ci sono alloggi e stazioni di rifornimento per decine di km: meglio stare uniti.

TRUPPA ACCAMPATA



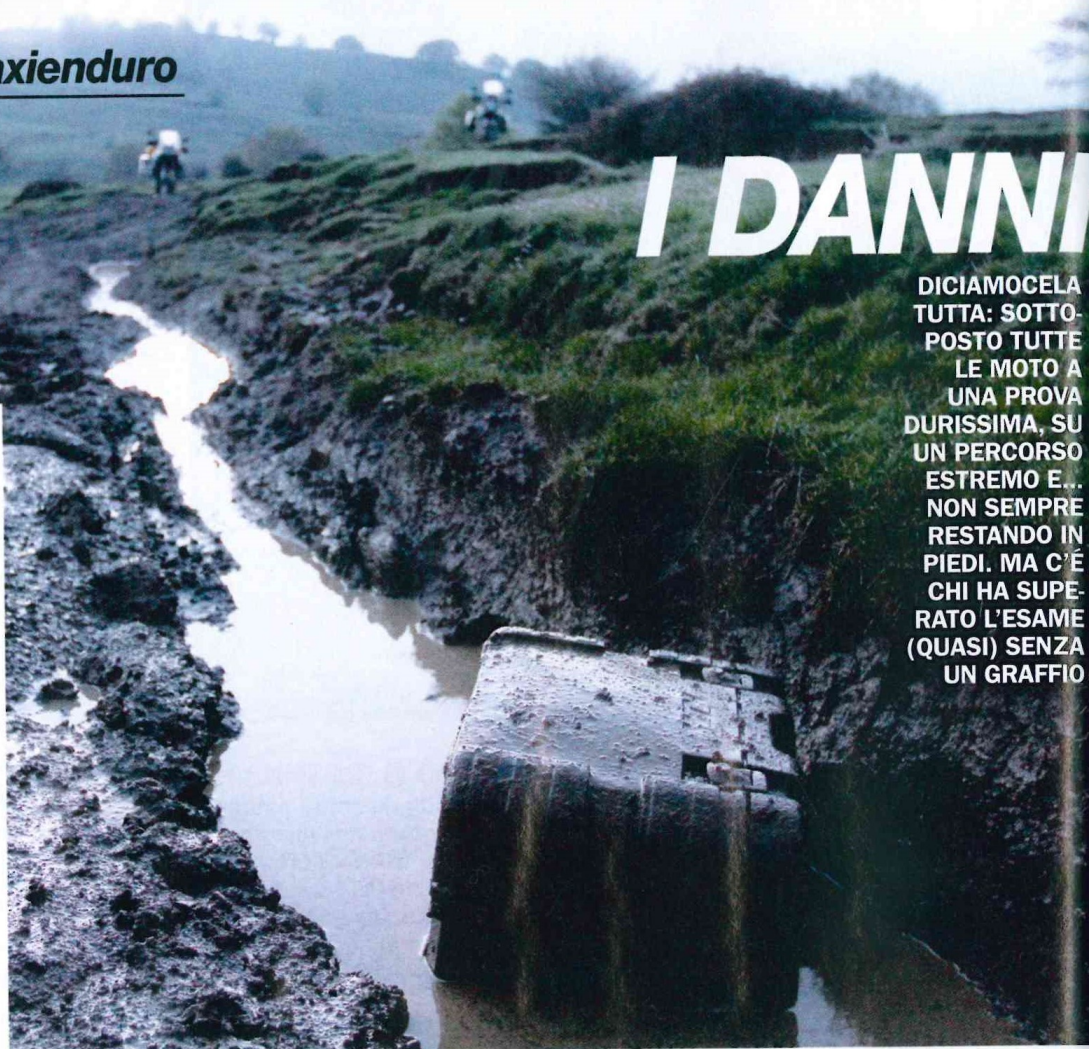
Calze imbevigate d'acqua, suole infangate, magliette madide di sudore. Tra guadi e accampamenti estivi, la truppa lascia traccia di sé ovunque permotti... Qui, il B&B Josephin Garden.



Segue a pag 72 ➔

I DANNI

DICIAMOCELA TUTTA: SOTTOPOSTO TUTTE LE MOTO A UNA PROVA DURISSIMA, SU UN PERCORSO ESTREMO E... NON SEMPRE RESTANDO IN PIEDI. MA C'È CHI HA SUPERATO L'ESAME (QUASI) SENZA UN GRAFFIO



Triumph: non è stata l'unica (vedi KTM) a sradicare il parafango anteriore; è montato con viti Torx.



GS 1200: un po' di fango tra parafango post. e ruota. È questo l'unico vero inconveniente delle due BMW.



ST: distacco cilindretto apertura borse; è l'unico inconveniente di cui i tester non hanno responsabilità.



Ténéré: rottura attacco borse; è l'unica che lo ha subito, ma i piloti ci hanno messo del loro (vedi foto..)



Ténéré: dopo 500 km off-road, allentamento dello sfianto della forcella con conseguente perdita d'olio.



GLI ALTRI INCONVENIENTI

Oltre ai danni segnalati nelle didascalie, ecco tutti gli altri: è opportuno ricordare che derivano da una scivolata, ma segnalano la robustezza di ciascun modello, essendo cadute almeno una volta tutte le moto in prova. **BMW R 1200 GS:** leva cambio piegata, rottura paramano e specchietto dx; **BMW F 800 GS:** ammaccatura borsa dx; **Honda Transalp:** leva cambio piegata, rottura supporto paramano sx; **KTM 990 Adventure:** rottura parafango

anteriore, perdita borse laterali (vedi foto in alto); quest'ultimo non può considerarsi un danno a tutti gli effetti perché gli attacchi sono studiati per "sganciare" la borsa quando questa riceve un urto violento; **Triumph Tiger:** rottura cupolino, borsa dx bucata da un sasso; **Yamaha Super Ténéré:** maniglioni passeggeri sverniciati per sfregamento, cavalletto laterale piegato, manubrio piegato; **Yamaha Ténéré:** manubrio, leva frizione e leva cambio piegato.



Segue da pag. 69 ➔

della frizione non è regolabile, la stampella laterale è poco aderente alla moto e il monoammortizzatore agisce sul forcellone senza interposizione di leveraggi (ma in modo molto progressivo). Ci sono cose difficili da spiegare, quando si guida una BMW. Un esempio su tutti, la GS 1200. D'accordo, pesa due quintali e mezzo (in configurazione full optional) e ha un Telelever adatto a far tutto fuorché a filtrare le grosse asperità. Senza contare che il suo Boxer "spancia" facilmente dopo un salto e ara la terra con le sue grosse teste quando si infilano le ruote in una profonda rotaia. Eppure la moto più

IL VIAGGIO SI FA SPINOSO

Ritornare su asfalto dopo 500 km di fuoristrada hard può essere problematico: borse laterali penzolanti, manubri storti, leve rotte o piegate, tubi freno (vedi rottura parafranghi) assicurati con il filo di ferro alla forcella... E invece tutti arrivano a destinazione senza batter ciglio.

venduta d'Italia ha convinto tutti anche in fuoristrada dal dakariano esperto al mototurista prestato al fuoristrada. Il segreto? Lo dicevamo, è una BMW, e per noi rimane un mistero. Un'altra moto che ha spiazzato tutti è la Transalp: a dispetto di qualche cromatura e di una posizione di guida dal retrogusto custom (rispetto a queste concorrenti, ben inteso) si arrampica dappertutto con una certa naturalezza e, finché la strada è liscia e compatta, sa essere addirittura divertente. I problemi arrivano su buche e dossi presi in velocità: la forcella va a pacco facilmente e il paramotore è chiamato a un lavoro

CARTOLINE DALLA SICILIA

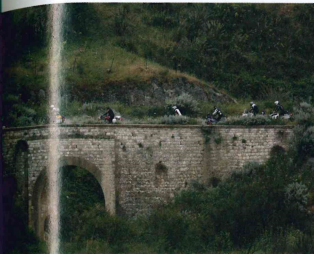


Da sinistra, panni stesi gocciolano sulla moto, ripulendola dal fango raccolto (circa 1 kg a moto); la nostra bilancia, al ritorno, ci ha mostrato che un pezzo di Sicilia ce lo siamo portati a casa). Una porta rabberciata, dove, volendo, con gli spilleri entrano facilmente anche i ladri. L'adesivo della nostra prova consunto come le moto. Uno scorcio di Etna innervato sopra le tegole scaldate dal sole.

SAPORE DI DAKAR

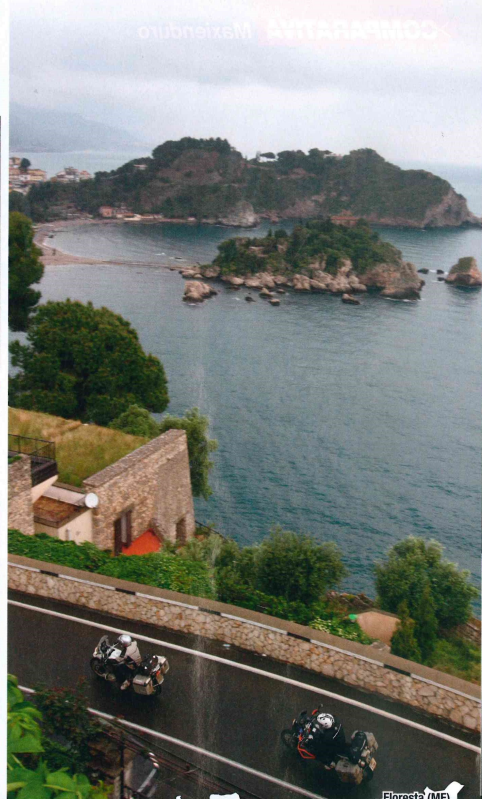
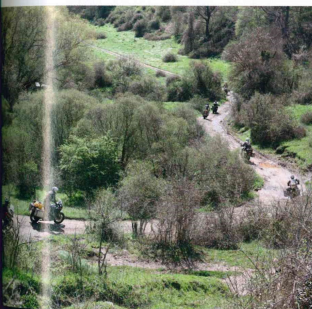


Come in un revival anni Ottanta, le teste del Baur riscoprono la terra, la fatica, la sabbia. Forse è questa l'immagine simbolo del nostro raid-avventura.



PISTE E PISTACCHIO

Il Ponte sullo Stretto è una chimera, ma gli antichi ponti della Sicilia (foto sopra) sono una manna dal cielo per la viabilità in moto, soprattutto in fuoristrada. Sotto, nel Parco regionale dell'Etna, una fantastica pista sterrata si srotola verso Bronte (CT), celeberrima per il suo pistacchio. A fianco, Isola Bella, di fronte a Taormina.



LA RICCHEZZA DI UN PASTO FRUGALE



Un pranzo, due cilindri come schienale, gambe e viso distesi al sole. Che sia questa, la felicità in moto? Sopra Randazzo (CT) e sono terrazze naturali vista Etna accessibili solo alle enduro.

L'IMPORTANZA DELL'ABS



Il Test Team, travolto da un nubifragio alla porta d'ingresso di Taormina (ME), scappa giù verso la costa: in discesa, le moto con ABS (BMW, KTM e Yamaha ST) hanno una marcia in più.

QUINTO GIORNO
87 km, quasi tutti su asfalto (bagnato)

Floresta (ME)
Taormina (ME)



NEVE E LAVA, SALTII E PIEGHE

Grandi pieghe tra muri di lava: su una delle strade "guidate" più belle d'Italia, la GS 1200 (a fianco). Sulle buche vicine al cratere, invece, il Telelever non copia bene le asperità come le rivali dotate di forcella tradizionale che si arrampicano come stambecchi.



24 ORE SU 24



Il nostro fotografo ha individuato la foto di apertura... Ogni sera in hotel selezioniamo, tra centinaia e centinaia, le migliori foto di giornata.

SALITA SENZA CONTROLLO



Provateci voi, con 2 quintali e mezzo di moto, a risalire un muro di lava. La Super Ténéré non è propriamente una gazzella, ma ha un'ottima trazione anche perché consente di disinnescare il Traction Control.

TUTTE GRAFFIATE



Lo sfregamento degli stivali sui carter motore infangati e lo stiro delle ginocchia sugli incavi del serbatoio, anche se impolverati, non ha risparmiato nessuna moto: grandi buche.

straordinario. La Tiger e in particolare la Super Ténéré non hanno entusiasmato nessuno in condizioni estreme, ma sono accomunate da un pregio raro: tanta trazione. Il tre cilindri Triumph è così dolce che, al richiamo del gas, sembrano fuoriuscire dei tasselli dal pneumatico posteriore, tanta è la presa sul terreno; La Yamaha è altrettanto fluida nell'erogazione, ma solo cambiando la mappatura del motore (da S a T) ed escludendo il controllo di trazione si raggiungono picchi di eccellenza. Poi, inaspettatamente, al primo bivio della nostra cavalcata imboccano strade diverse.

All'improvviso, il minimo a 3.000 giri...

Rispetto alla mastodontica giapponese, la Tiger è manovrabile e leggera come una piuma, ma denuncia qualche piccolo difetto in più. Sui salti il cavalletto centrale sobbalza per effetto di una molla troppo debole, le pedane posteriori non sono amovibili e la frizione, un po' imprecisa, non è regolabile. Ma il difetto principale sono gli incavi del serbatoio, addirittura più larghi di quelli della Super Ténéré, che offre anche una posizione di guida più naturale in piedi sulle pedane.

È così, con le gambe distese e le ginocchia strette al serbatoio, che abbiamo percorso la metà di questo viaggio. Siamo sfiabiti, ma anche le nostre moto (e stavolta noi non c'entriamo nulla) accusano la fatica: la Transalp e la Super Ténéré mostrano qualche piccola esitazione nell'avviamento del motore; la Tiger passa una mezz'ora senza più tenere il minimo e la Adventure ci regala 10 minuti di brivido col minimo che fluttua tra 1.000 e 3.500 giri. Fortunatamente tutto passa, così possiamo concederci l'ultimo capriccio in santa pace: supersfida sull'asfalto lavico dell'Enna! E chi, finora, ha preso paga in fuoristrada, adesso medita vendetta (il riferimento non

Segue a pag 78 ➔



L'ULTIMA TAPPA

A fianco, il nostro ultimo frammento di viaggio. La somma dei segmenti del percorso non supera gli 800 km perché mancano i 300 km che abbiamo fatto per rientrare a Palermo e anche gli innumerevoli avanti-indietro per gli scatti fotografici. Risultato: 1.360 km totali.



NEVEU

AURIOL

LALAY

ORIOLI

PETERHANSEL

COMA

DESPRES



Sarà per l'aria rarefatta dei 2.000 metri, ma quessù, sull'Enna, i magnifici sette di Motociclismo si sentono come eroi approdati sulla spiaggia di Dakar. Questa foto nasce spontanea, e suggerisce la fine di una prova memorabile che ci ha restituito il piacere di riscoprire l'Italia, il gusto dell'avventura, la gioia di guidare su strada e in fuoristrada una moto da enduro. È vero, mancano centinaia di chilometri per l'ultimo trasferimento verso Palermo, ma il nostro viaggio finisce esattamente qui. Per continuare a sognare, vi rimandiamo al servizio che troverete su FUORISTRADA di luglio.

I PILOTI

Tra i piloti c'è chi ha chiuso una Dakar al quarto posto (Marinoni) e chi, in un deserto, ci farebbe tutto tranne che una gara (Monticelli): abbiamo scelto un gruppo variegato per avere un responso della prova attendibile



FEDERICO ALIVERTI

Quello che, come capo spedizione, si è preparato diligentemente tutto, ma poi si è perso nell'incanto dell'Isola.

Senza scampo

» Nel fuoristrada non amo le moto pesanti: datemi una Ténéré e mi farete felice. Ma il cuore dice GS 1200: la sceglierei per andare a Capo Nord e... per una gara in salita!



MARCO MARINI

Quello che, nel fango, è felice come un ippopotamo. Nato tra i cordoli, convertito al tassello.

Senza fede

» Tra strada e fuoristrada la GS 800 è la più completa, ma le pistonate del mono mi affasciano. Dovessi comprarne una, sceglierei BMW



LUCA BONO

Quello che il cognome dice tutto: bello in off-road, bello in piega... bello senza casco. Plasticità che umilia l'orda barbara.

Senza paragone

» La mia GS 1200? È stato uno dei migliori acquisti della mia vita. Ma dopo questa prova io, la Triumph, me la comprerei domattina. È bellissima, versatile, è nuova



CLAUDIO GHIGINO

Quello come un cinghiale nella macchia, uno stambecco sulla roccia, un delfino in mare. Una forza della natura.

Senza freni

» KTM è la mia preferita perché è una moto selvaggia. D'accordo, non ha il comfort della Super Ténéré o la versatilità della Tiger, ma quando spalancano il gas...

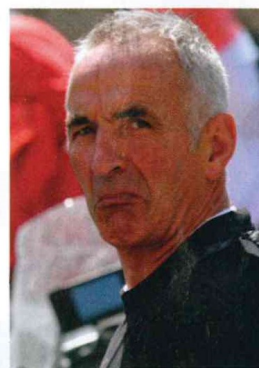


OLIVER JANDELLI

Quello che derapa su strada, su terra, su sabbia, su lava, su fango, su neve, su roccia...

Senza legami

» Per me una maxienduro è saperlo fare, l'enduro. Per questo scelgo KTM. Ma la GS 800 la considero la rivelazione di questa prova



ANDREA MARINONI

Quello che, dopo 7 Parigi Dakar, sembrava stufo (stanco mai), finché Motociclismo...

Senza tregua

» Quando sento la parola Ténéré, ancora mi vengono brividi... Tra le due Yamaha Meglio la 660! Ma per questo tipo di viaggi, per me più impegnativi, scelgo la GS



SIMONE MONTICELLI

Quello che va in Mongolia o dietro casa col passo di chi si guarda intorno. E osserva.

Senza confini

» La Honda è più divertente e versatile di tante altre moto più specialistiche. Certo, la BMW GS 1200 è fenomenale e la Yamaha Ténéré, in off-road, è un'altra cosa...

& Co.



In questo box, in alto a sinistra il nostro fotografo Thomas Maccabelli e la sua assistente (a fianco) Cristina Pertile. Sopra, la nostra guida Alfredo Caligiuri e (in alto) il suo "picciotto" Emanuele Tomaselli. Insieme coi nostri sette tester, in Sicilia, c'erano anche loro quattro.



Segue da pag 75 ➔

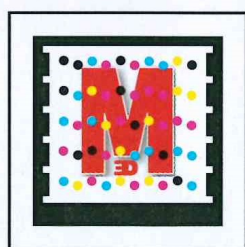
è solo alle moto...). La GS 1200 sale in cattedra e impartisce a tutte una sonora lezione: ha quel modo tutto suo di acquattarsi in frenata, senza quei fastidiosi trasferimenti di carico delle rivali, che scontano una frenata poco incisiva (Tiger) e una forcella dalla ampia escursione (Ténéré) o troppo cedevole (GS 800 e Transalp). La "professoressa" può entrare in curva coi freni pizzicati, lo sporco in terra e una buca in traiettoria chiudendo

Segue a pag 82 ➔

LE GOMME



1.400 KM SU UN CAMPIONARIO INFINITO DI TERRENI: VISTA LA VARIETÀ DEL PERCORSO ABBIAMO DECISO DI EQUIPAGGIARE LE NOSTRE MOTO TUTTE CON BRIDGESTONE BATTLE WING. SÌ, ORA POSSIAMO CERTIFICARLO: SONO GOMME MOLTO VERSATILI



Inquadrate questo tag con il telefonino e godetevi il video delle gomme.

È bene anticipare che Bridgestone, per le Battle Wing, dichiara un indirizzo per l'80% stradale e per il 20% off-road. Concordiamo. Ciò nonostante, abbiamo spinto la prova ben oltre i confini dell'asfalto per vedere fin dove si può arrivare con la gomma che usualmente si monta su una maxienduro: a ben guardare, chi è che se ne va in giro per strada col tassello? Ebbene, tutti i tester, pure i meno esperti, si sono arrampicati dappertutto, anche con moto che non sono propriamente da mulattiera... In particolare, la Battle Wing va molto bene su terra battuta e anche su sassi smossi, non va in particolare difficoltà nella sabbia e neppure nei terreni ghiaiosi, fatica un po' solo nel fango e nell'argilla, dove il tassello è quasi indispensabile. Ma non

dimentichiamoci che nasce per dare il meglio di sé su asfalto, dove è semplicemente superlativa sia su asciutto sia su bagnato. La gomma è disponibile, all'anteriore, nelle misure 100/90-19, 110/80-19, 90/90-21 e, al posteriore, 130/80-17, 140/80-17, 150/70-17. Ecco perché non abbiamo potuto montarla sulla KTM che, al posteriore, monta un cerchio da 18". L'austriaca ha tenuto le Pirelli Scorpion di serie.

QUANTO SI SONO USURATE LE BRIDGESTONE BATTLE WING

	BMW800	BMW1200	Honda	KTM	Triumph	Yam 660	Yam 1200
Anteriore	4	5	5	-	5,5	4,5	4,5
Posteriore	7	7	7	-	5,5	7	6

La tabella riporta l'altezza del battistrada (in mm) al termine della prova: tutte le moto sono partite con gomme nuove.

DETTAGLI CHE CONTANO



GUZZI STELVIO ASSENTE INGIUSTIFICATA
 Manca, in questa comparativa, la contendente italiana: abbiamo chiesto alla Moto Guzzi la Stelvio SV NTX (testata sul fascicolo di maggio), ma la moto ci è stata consegnata in estremo ritardo, quando ormai ci trovavamo già in Sicilia.



LE STRANEZZE DEI SERBATOI

Il serbatoio ammortizzato del freno anteriore è il serbatoio del carburante alloggiato sotto la sella sono solo due dei tanti segni distintivi della GS 800. La facilità di rifornimento e i consumi di carburante proverbiale fanno dimenticare la capacità di benzina solo discreta (16 l). La marmitta "ruba" 4 litri di volume alla borsa sinistra; bellissimo il suo sound. La moto è dotata di ABS disinseribile (800 euro).

POCHI FRUSCII, STUPENDO SOUND

La GS 1200 è l'unica moto col monobraccio e quella con il plexiglass più rapido e veloce da regolare: allentando i due pomelli, il parabrezza scorre su guide dentellate. La marmitta restituisce un sound stupendo (il più apprezzato dal gruppo), ma toglie 5 litri di capacità alla borsa laterale sinistra. All'anteriore troviamo due dischi da 305 mm con pinze a 4 pistoncini.

VETTE ALTISSIME PREZZO BASSO

Un GPS (quello Honda costa 900 euro), seguendo le coordinate impresse sui fianchetti della economica Transalp, vi condurrebbe al Col de la Bonette. Non è il più alto d'Europa, ma toglie il fiato lo stesso... Honda smarrisce un po' di spirito gridando con le pedane prive di gommone amovibile (quelle del passeggero però sono smontabili). I cerchi a raggi con canale dorato sono in vero stile anni 80.



COMODO IL VANO NO IL RIFORMENTO

Dall'alto, molto comodo per riporre oggetti il vano sulla gobba del serbatoio, inserito tra i due tappi. Per fare rifornimento, questa soluzione "dakariana" risulta però un po' scomoda. Molto pratico il pomello del precarico dell'ammortizzatore posteriore: è estraibile. I due silenziatori sono poco protetti e si arroventano facilmente; molto bello il portapacchi in alluminio.

OPTIONAL PREZIOSI, BORSE SPARTANE

Dall'alto, il fendinebbia (331 euro) sono preziosi compagni di viaggio nei momenti difficili. Non ci ha convinto la staffa di sostegno delle borse laterali: offre un ancoraggio instabile e un montaggio poco intuitivo. I maniglioni posteriori colpiscono gli stinchi quando si sale in sella. Rispetto alla "base", la XC ha la forcella da 45 mm (invece che 43), con una corsa di 220 mm (invece che 180).

LOW COST TUTTA SOSTANZA

Non ha finiture impeccabili, ma tutta una serie di accorgimenti essenziali per il fuoristrada vero: dall'alto, si notano i soffiati sulla forcella e l'anello di traino sulla pista di sterzo. Senza contare le praticissime guance del serbatoio, utili in caso di caduta. Il doppio terminale di scarico non scotta eccessivamente ed è molto aderente alla moto, che però ha un portapacchi difficile da caricare.

L'ABS NON SI VEDE E NON SI DISATTIVA

Dall'alto, sotto la sella il sistema per regolarla in altezza su due posizioni. Bellissimi i cerchi con doppio labbro. Ampio il portapacchi; la sella del passeggero è amovibile mediante brugola e lo scarico è rivolto verso il basso per non "impazzire" il trasportatore. Unica con dischi a margherita, la Yamaha ha la ruota fonica per l'ABS (non disinseribile) nascosta nel mozzo anteriore.

Segue da pag 78 ➔



TUTTE CON LCD E CONTAGIRI ANALOGICO

BMW F 800 GS:

Ha una strumentazione a sviluppo verticale completa e leggibile, un preciso indicatore istantaneo del consumo carburante e una presa 12V vicino al quadro; i comandi al manubrio sono i classici BMW.

BMW R 1200 GS:

Dal blocchetto si personalizza la moto con un solo clic: c'è l'ESA per intervenire sulle sospensioni elettroniche (700 euro), c'è l'ABS-ASC per attivare/disattivare i sistemi di sicurezza (Safety Package 1.250 euro), c'è Info per consultare il pc di bordo (165 euro).

Honda Transalp:

Ha una strumentazione semplice, ma con tutto quel che occorre per viaggiare, a partire dall'indicatore del livello carburante. Appaiono dati e comandi al manubrio (senza traversino).

KTM 990 Adventure:

non ha l'indicatore del livello carburante, ma c'è la presa 12 V. Discreta la facilità di lettura, la ricchezza di informazioni e la qualità dei comandi.

Triumph Tiger 800XC:

Non ha il cruscotto più bello e leggibile del gruppo, ma il display LCD offre una lunga sfilza di informazioni. A fianco dei comandi al manubrio, il pulsante di attivazione dei fari fendinebbia.

Yamaha Ténéré

Ha una strumentazione scarna ma off-road, molto rialzata rispetto alla media: è l'unica consultabile anche guidando in piedi sulle pedane. Molto ergonomici i comandi.

Yamaha Super Ténéré:

La strumentazione si fregia di una presa 12 V, di frecce ben visibili e del pulsante per tarare il controllo di trazione.

magistralmente la linea, come se corresse su un binario. Solo la GS 800 non sfigura, mentre tutte le altre, e in particolare la Honda e la Triumph, faticano a chiudere la linea e sono più imprecise sul veloce (la versione XC va peggio della "base"). Cosa pensereste se vi dicessimo che la GS 1200 è maneggevole come una monocilindrica 660? Che siamo impazziti. E infatti, a bassa velocità, la Ténéré è più manovrabile, ma sopra i 50 km/h la BMW non teme il confronto nei cambi di direzione, neppure con le moto più reattive del gruppo: Tiger e GS 800. E quando c'è da spalancare il gas in uscita di curva, il Boxerone, accoppiato a un controllo di trazione efficace, disegna virgoloni neri che neppure Stoner... In uscita di curva anche la Super Ténéré recupera il terreno perso nelle curve strette grazie a un valido *traction control* e a un motore poderoso ai bassi. Il problema è che la sua grinta (difetto comune alla Triumph) non viene valorizzata dal sound del motore, punto di forza, invece, delle due BMW. Ma torniamo alla nostra docente: anche quando la strada si raddrizza, il Boxer spinge come un ossesso, e comunque più del rivale diretto (Yamaha 1200), che sconta anche un cambio dalla corsa lunghissima. Non che gli altri siano precisissimi, ma l'innesto delle marce,



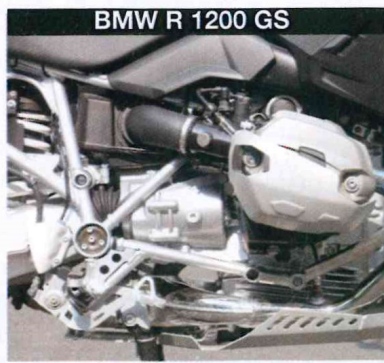
sulla Triumph, è pura poesia. Dovevamo derapare solo su terra, e invece abbiamo fatto i birichini anche su asfalto. Sono le ultime battute al bar di Linguaglossa, dove annotiamo l'unica sconfitta della GS: l'ABS della Super Ténéré (valido anche in fuoristrada) e anche quello della KTM sono meno invasivi nell'intervento.

La vincitrice? La Sicilia

Le pieghe più grandi del viaggio le facciamo in autostrada, di ritorno a Palermo, per contrastare 30 nodi di vento laterale. Quando la sbarra di un casello autostradale si richiude alle nostre spalle, sono tutti a contendersi la GS 1200 e la Super Ténéré (che vibra meno), seguite a ruota dalla Tiger e dalla Honda, mentre infastidisce la scarsa protezione della GS 800 (sul casco) e della Ténéré (sulle spalle). Per non parlare dell'effetto vela delle ampie carenature della KTM e dei suoi consumi "indecenti": a



BMW F 800 GS



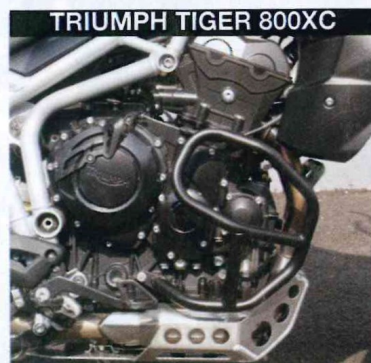
BMW R 1200 GS



HONDA TRANSALP 700



KTM 990 ADVENTURE



TRIUMPH TIGER 800XC



YAMAHA TENERE 660



YAMAHA ST 1200

MOTORE E PARAMOTORE

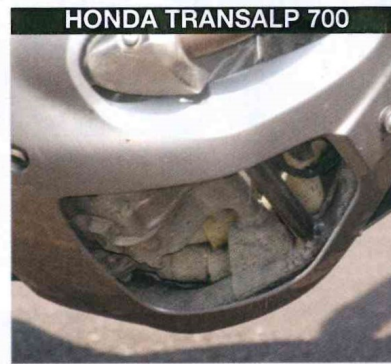
La nostra 800 GS è equipaggiata con paramotore in alluminio (di serie è di plastica). La 1200 GS necessita di paracilindri per evitare danni nei passaggi stretti; utile anche il paracoppa. Troppe cromature su Honda, che ha un paramotore in plastica esteso, tranne nel punto giusto. KTM offre di serie le protezioni laterali, mentre il serbatoio dell'olio (è un carter secco) è in basso, davanti al motore. La 990 è l'unica con serbatoio freno posteriore integrato nella pompa e ha il pararadiatore in alluminio. Triumph



BMW F 800 GS



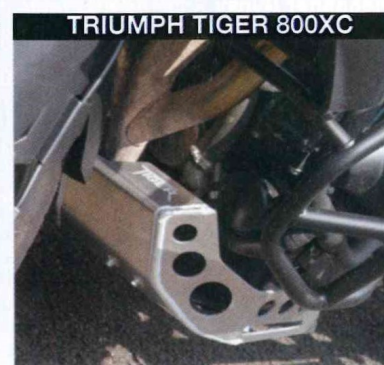
BMW R 1200 GS



HONDA TRANSALP 700



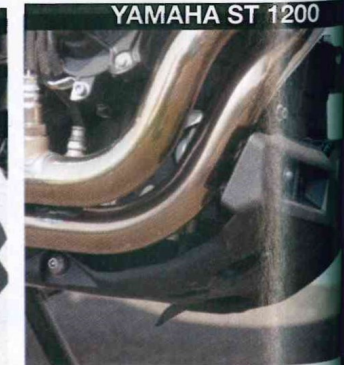
KTM 990 ADVENTURE



TRIUMPH TIGER 800XC



YAMAHA TENERE 660



YAMAHA ST 1200

fine viaggio registriamo una media di 11,1 km/l. D'accordo, le abbiamo spremute come barbari, e anche la ST (12,7) e la Triumph (13,9) non hanno certo fatto faville. Ma ci sono risultati sorprendenti come i 14,0 km/l della GS 1200, i 16,2 della GS 800 e i 16,4 della "660".

Individuare una vincitrice, in definitiva, sembrerebbe impossibile: questo viaggio-avventura non è la classica comparativa con una sfilza di moto simili tra loro nella tecnica e nel prezzo. Basti pensare che la GS 1200 di

questa prova costa più del doppio della Honda Transalp o che le due Yamaha sono divise, alla bilancia, da oltre mezzo quintale.

Ma noi, la nostra vincitrice, la vogliamo eleggere lo stesso: è la Sicilia. Nelle prossime settimane saltate in sella alla vostra maxienduro a uno a due o a tre cilindri, e andate fin laggiù a farvi un giro. Su strada o in fuoristrada, scoprirete che i gerani rifioriti sul balcone di casa vostra non sono proprio la stessa cosa...

monta un paracolpi (187 euro) più protettivo dell'originale. La 660 ha il pedale del freno che passa sotto la pedana: un po' esposto; le protezioni di plastica sono di serie, così come quella del 1200, poco estesa, che espone agli urti i collettori e il carter.

I DATI TECNICI DICHIARATI DALLE CASE

LA COMPARATIVA IN NUMERI/1

MOTORE	BMW F 800 GS	BMW R 1200 GS	Honda Transalp 700	KTM 990 Adventure Dakar
Numero cilindri	2	2	2	2
Cilindrata totale (cc)	798	1.170	680	999
Allesaggio x corsa (mm)	82x75,6	101x73	81x66	101x62
Rapp. di compressione	12:1	12:1	10:1	11,5:1
Distribuzione - numero valvole	bialbero - 8	bialbero - 8	monoalbero - 8	bialbero - 8
Diametro corpi farfallati	46	50	40	48
Potenza max - giri	85 CV (63 kW) - 7.500	110 CV (81 kW) - 7.750	60 CV (44,1 kW)	114,9 CV (84,5 kW)
Coppia max kgm-giri	8,5 kgm (83 Nm) - 5.750	12,24 kgm (120 Nm) - 6.000	6,1 kgm (60 Nm) - 5.500	n.d.
Trasmissione primaria	ingranaggi (1,943)	ingranaggi (1,737)	ingranaggi (1,763)	ingranaggi (1,914)
Trasmissione finale	catena (2,625 - 42/16)	cardano (2,910 - 46/16)	catena (3,133 - 47/15)	catena (2,625)
Frizione	multidisco in bagno d'olio	monodisco a secco	multidisco in bagno d'olio	multidisco in bagno d'olio
RAPPORTI CAMBIO				
in prima	2,462	2,375	2,500	2,917
in seconda	1,750	1,646	1,722	2,133
in terza	1,381	1,296	1,333	1,667
in quarta	1,174	1,065	1,111	1,350
in quinta	1,042	0,939	0,961	1,125
in sesta	0,960	0,848	---	0,963
CICLISTICA				
Telaio	traliccio in acciaio	traliccio in acciaio	doppia trave in tubi di acciaio	traliccio in acciaio
Avancorsa (mm) - inclin. cannotto	117 - 26°	101 - 25,7°	111 - 28,4°	119 - 26,6°
Forcella - Diametro steli (mm)	rovesciata - 45	Telelever - 41	tradizionale - 41	rovesciata - 48
Regolazione	non regolabile	precarico molla	non regolabile	est. e comp. idraulica precarico molla
Sospensione posteriore	monoammortizzatore con leveraggi progressivi	Paralever	monoammortizzatore con leveraggi progressivi	monoammortizzatore PDS
Regolazione	estensione idraulica precarico molla	estensione idraulica precarico molla	precarico molla	est. e comp. idraulica precarico molla
Escursione ruota (ant - post)	230 - 215	190 - 200	177 - 173	210 - 210
Freno anteriore	doppio disco da 300 mm pinze a 2 pistoncini	doppio disco da 305 mm pinze a 4 pistoncini	doppio disco da 256 mm pinze a 2 pistoncini	doppio disco da 300 mm pinze a 2 pistoncini
Freno posteriore	disco da 265 mm pinza a pistoncino singolo	disco da 265 mm pinza a pistoncino singolo	disco da 240 mm pinza a pistoncino singolo	disco da 240 mm pinza a 2 pistoncini
Pneumatici (ant - post)	90/90-21 - 150/70-17	110/80-19 - 150/70-17	100/90-19 - 130/80-17	90/90-21 - 150/70-17
DIMENSIONI (IN MM)				
Interasse	1.440	1.507	1.515	1.570
Lunghezza	2.320	2.210	2.250	n.d.
Larghezza	945	930	905	n.d.
Altezza	1.350	1.085	1.305	n.d.
Altezza sella	880 (850 opt.)	840/860	841	880

Prezzo (*moto in prova)

10.730 (*13.843)

14.700 (*18.719)

7.800 (*8.868)

14.170 (*15.250)

Triumph Tiger 800XC	Yamaha XT650Z Tenéré	Yamaha XT1200Z ST
3	1	2
799	660	1.199
74x62	100x84	98x79,5
11,1:1	10:1	11:1
bialbero - 12	bialbero - 4	bialbero - 8
44	44	n.d.
95 CV (70,8 kW)	48,4 CV (35,6 kW)	110 CV (81 kW)
8,06 kgm (79 Nm) - 7.850	5,87 kgm (57,5 Nm) - 6.100	11,6 kgm (114 Nm) - 6.000
ingranaggi (1,666)	ingranaggi (2,083)	ingranaggi (n.d.)
catena (3,125 - 50/16)	catena (3,000 - 45/15)	cardano (n.d.)
multidisco in bagno d'olio	multidisco in bagno d'olio	multidisco in bagno d'olio
RAPPORTI CAMBIO		
2,312	2,500	n.d.
1,857	1,625	n.d.
1,500	1,150	n.d.
1,285	0,909	n.d.
1,136	0,769	n.d.
1,043	---	n.d.
CICLISTICA		
traliccio in acciaio	tubolare in acciaio	tubolare in acciaio
91,1 - 23,1°	113 - 28°	94 - 26°
rovesciata - 45	tradizionale - 43	rovesciata - 43
non regolabile	non regolabile	comp./est. idraulica precarico
monoammortizzatore con leveraggi progressivi	monoammortizzatore con leveraggi progressivi	monoammortizzatore con leveraggi progressivi
precarico molla estensione	precarico molla	precarico molla estensione
220 - 215	210 - 200	190 - 190
doppio disco da 308 mm pinze a 2 pistoncini	doppio disco da 298 mm pinze a 2 pistoncini	doppio disco da 310 mm pinze a 4 pistoncini
disco da 255 mm pinza a pistoncino singolo	disco da 245 mm pinza a pistoncino singolo	disco da 282 mm pinza a pistoncino singolo
90/90-21 - 150/70-17	90/90-21 - 130/80-17	110/80-19 - 150/70-17
DIMENSIONI (IN MM)		
1.568	1.505	1.540
2.215	2.246	2.255
865	865	980
1.390	1.477	1.410
845/865	895	845/870

9.990 (*12.768)

7.390 (*8.226)

14.490 (*15.462)



Inquadrate questo tag con il telefonino e scoprite i segreti dell'abbigliamento **SPYKE**

TESTER E ABBIGLIAMENTO

COLLAUDATORI: Federico Aliverti (172 cm - 72 kg), Luca Bono (180 cm - 72 kg), Claudio Ghigino (173 cm - 80 kg), Oliver Jandelli (178 cm - 80 kg), Andrea Marinoni (174 cm - 74 kg), Marco Marini (180 cm - 78 kg), Simone Monticelli (181 cm - 79 kg).

ABBIGLIAMENTO UTILIZZATO: caschi AGV, Arai, Nolan, Shoei, X-lite. Il resto dell'abbigliamento è tutto **Spoke (www.spoke.it)**: giacche Cruiser WP (una griglia e una rossa), Vertex (rossa), Stalker Air (marrone), Steel Air (grigio), Flare WP Man (beige), Raptor WP (rosso), Alps WP (rosso), Skin GT, parasciina Spoke, guanti Spoke SC303, stivali Spoke OWL.

I DATI RILEVATI DAL NOSTRO CENTRO PROVE



BMW F 800 GS

BMW R 1200 GS

Honda Transalp 700

KTM 990 Adventure Dakar

MOTORE

Potenza max all'albero	83,65 CV - 6.250 giri	106,88 CV a 7.500 giri	58,16 CV a 7.500 giri	111,94 CV a 9.250 giri
Potenza max alla ruota	76,32 CV - 6.250 giri	96,54 CV a 7.500 giri	53,07 CV a 7.500 giri	102,14 CV a 9.250 giri
Coppia max all'albero	79,51 Nm - 5.750 giri	112,1 Nm a 6.250 giri	59,31 Nm a 6.000 giri	96,29 Nm a 7.000 giri
Coppia max alla ruota	72,55 Nm - 5.750 giri	101,27 Nm a 6.250 giri	54,12 Nm a 6.000 giri	87,85 Nm a 7.000 giri

VELOCITÀ MASSIMA (km/h)

	209,5	208,2	174,9	212,2
--	-------	-------	-------	-------

ACCELERAZIONE (sec. km/h)

0-100	5,162 - 122,9	5,213 - 128,2	5,591 - 110,2	5,041 - 126,7
0-200	7,754 - 152,7	7,716 - 158,7	8,502 - 135,3	7,544 - 158,6
0-300	9,988 - 168,9	9,869 - 174,2	11,037 - 147,6	9,712 - 174,1
0-400	12,047 - 180,6	11,882 - 183,3	13,382 - 157,3	11,724 - 184,2

RIPRESA (sec. km/h)

0-100	4,792 - 100,4	4,691 - 103,1	5,073 - 91,4	5,180 - 89,5
0-200	7,919 - 130,4	7,758 - 134,7	8,511 - 117,3	8,685 - 115,7
0-300	10,458 - 152,2	10,193 - 153,9	11,354 - 135,3	11,533 - 136,2
0-400	12,703 - 167,6	12,412 - 169,4	13,881 - 148,3	14,032 - 151,9

PESO (kg)

A secco di benzina	205,2	229,6	209,5	222,4
A secco con valigie laterali	229,0	254,0	223,8	239,4

MISURE (in millimetri)

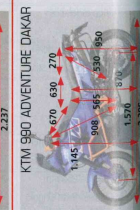
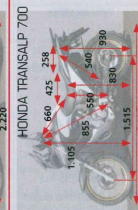
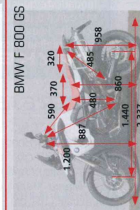
PROVE STRUMENTALI

Centro Prove e Servizi
via don Luigi Sturzo,
20000 Pero (Mi).

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.

In collaborazione con



Triumph Tiger 800XC

Yamaha XT660Z Tenéré

Yamaha XT1200Z ST

90,69 CV - 9.500 giri	46,53 CV - 6.250 giri	106,78 CV - 7.250 giri
82,74 CV - 9.500 giri	42,45 CV - 6.250 giri	94,45 CV - 7.250 giri
75,36 Nm - 7.750 giri	57,24 Nm - 5.000 giri	115,19 Nm - 5.750 giri
68,76 Nm - 7.750 giri	52,22 Nm - 5.000 giri	101,92 Nm - 5.750 giri

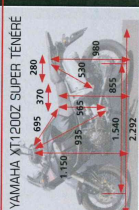
201,1	168,3	205,3
-------	-------	-------

5,099 - 123,5	5,748 - 104,0	5,106 - 122,1
7,893 - 151,6	8,844 - 127,2	7,731 - 149,7
9,932 - 167,9	11,541 - 139,0	10,013 - 165,4
12,030 - 176,4	14,052 - 147,5	12,119 - 176,1

4,788 - 99,0	5,187 - 87,2	5,008 - 94,7
7,973 - 126,9	8,863 - 109,0	8,294 - 122,8
10,609 - 145,1	11,886 - 126,5	11,005 - 142,4
12,966 - 158,6	14,639 - 135,2	13,407 - 157,2

212,6	194,6	250,6
-------	-------	-------

231,4	206,8	263,6
-------	-------	-------



**VALIGIE:
BMW LE PIÙ CAPIENTI**

Le GS hanno il pregio di avere borse laterali molto pratiche, robuste e capienti (oltre 40 litri complessivi), però gli ingombri laterali sono imbarazzanti: rispetto a una Tenéré, la F 800 "valigiatina" è più larga di 22 cm. Apprezzabili invece le protezioni in gomma delle serrature: evitano sporcizia e infiltrazioni. La Honda Transalp ha una scarsa capacità complessiva, in particolare la borsa destra è sufficiente solo a contenere qualche oggetto e poco più. La KTM, come la Triumph, ha una buona autonomia complessiva, ma la Adventure è larghissima mentre la Tiger ha un sistema di fissaggio delle borse piuttosto complesso.

MOTO	borsa dx	borsa sx	larghez.
BMW F 800 GS	22,6 l	18,3 l	107 cm
BMW R 1200 GS	22,6 l	17,8 l	101 cm
HONDA TRANSALP	9,5 l	12,9 l	90 cm
KTM 990 ADVENTURE	14,5 l	14,5 l	108 cm
TRIUMPH TIGER XC	11,2 l	19,1 l	101 cm
YAMAHA TENÉRÉ	14,1 l	14,1 l	85 cm
YAMAHA ST	16,1 l	14,9 l	90 cm

