

BMW - Honda - Suzuki

Comparativa

F 650 GS - Transalp - V-Strom

La novità BMW F 650 GS... non è una 650

**Telaio e motore sono gli stessi della sorella
maggiore F 800 GS. Vista la nobile discendenza
l'abbiamo messa a confronto con due mattatrici
del segmento: la tuttofare Honda Transalp
e la confortevole Suzuki V-Strom**

di Marco Mantovani con la collaborazione di Matteo Baretta, foto Alex Photo



**Due cilindri
sempre verdi**



Prova

Enduro stradali medie

BMW - Honda - Suzuki

La Honda Transalp e la Suzuki V-Strom 650 sono i metri di paragone per qualsiasi Casa che si avvicini al segmento delle enduro stradali, anche se per motivi diversi: la Transalp si fa apprezzare per la versatilità e la facilità d'uso, mentre la V-Strom unisce un comfort da gran turismo ad un ottimo comportamento tra le curve. BMW propone la sua interpretazione di enduro (molto) stradale con la nuova F 650 GS, non polivalente come la Honda (scarsa propensione off-road), né comoda ed efficace tra le curve come la Suzuki (avvantreno non comunicativo e protezione aerodinamica insufficiente), ma maneggevole in città e dotata del motore più performante. Non fatvi ingannare dal nome, però: il propulsore è lo stesso bicilindrico parallelo di 798 cc che spinge la F 800 GS, anche se sulla 650 perde qualche cavallo ed è addolcito nell'erogazione. La piccola bavarese condivide con la sorella maggiore anche telaio e sospensione

posteriore, ma non l'avantreno: la ruota anteriore da 21" della F 800 GS, di chiara indole fuoristradistica, lascia spazio ad una più agile da 19", come quella delle concorrenti. Ecco perché manca la Kawasaki Versys: il suo cerchio anteriore da 17" la pone fuori dai giochi quando si tratta di uscire dall'asfalto. La linea della F 650 GS è fortemente caratterizzata dallo scarico in acciaio che corre alto sul lato sinistro e dal grosso becco anteriore, forse stilisticamente un po' azzardato ma di chiaro family feeling BMW. Il suo punto di forza è certamente il propulsore: rispetto alle due concorrenti fa valere la maggior cubatura e il nostro Centro Prove ha rilevato 6 CV in più della V-Strom e ben 15 CV in più della Transalp. Non è solo una questione di numeri, anche il carattere e la sfruttabilità a tutti i regimi convincono. Il bicilindrico parallelo vanta una erogazione lineare su tutta la curva: fino a 5.000 giri la spinta è discreta, ma oltre questa soglia il bicilindrico cambia carattere e sonorità, facendo correre la lancetta dei contagiri fino alla zona rossa posta a 8.750 giri senza farci avvertire alcun calo di spinta. Il semprevvere due cilindri a 90° di Suzuki

soffre invece di una certa pigrizia ai bassi regimi, ma si dimostra allegro e vivace oltre i 5.000 giri. La Honda Transalp monta lo stesso bicilindrico a V da 52" della Deauville e della DN-01 abbinato ad un cambio a 5 rapporti: non ha la vivacità della Suzuki né la spinta ai bassi della BMW, ma aprendo il gas a qualsiasi regime troviamo una risposta fluida e regolare.

Forse la bavarica è l'unica del lotto a sembrare troppo esuberante per chi è alle prime armi, ma BMW propone senza sovrapprezzo una versione depotenziata a 34 CV per neopatentati. Buone notizie vengono anche sul fronte del peso, perché entrambe le giapponesi superano i due quintali a secco, mentre la F 650 ha fermato l'ago della nostra bilancia a 195,8 kg: il peso contenuto la rende adatta anche ad un pubblico femminile.

Il reparto sospensioni delle tre enduro non è tra i più esotistici del mercato. All'avantreno BMW è dotata di una forcella con steli tradizionali di 43 mm senza alcun tipo di regolazione, mentre al posteriore troviamo un monoammortizzatore a gas regolabile nel precarico e in estensione. L'escursione delle sospensioni sono ai vertici del lotto,



BMW: serbatoio sotto la sella
A fianco: forme allungate e becco appropinquato per le enduro di Monaco. Il serbatoio è sotto la sella per abbassare il baricentro e permettere di fare rifornimento senza scendere dalla moto. Sopra: completa e ben leggibile, la strumentazione è composta da due elementi ovali (tachimetro e contagiri) e da un display digitale multifunzione.



Honda: ruote a raggi, un classico
A sinistra: Transalp rimane fedele alle classiche ruote a raggi mentre le concorrenti montano ruote in lega. Alcune finiture, in particolare i bloccetti elettrici e le manopole, non sono all'altezza dello standard Honda: qualche concessione in più alla modernità non avrebbe guastato. Sotto: la strumentazione è compatta e leggibile in ogni condizione. Il GPS Honda è previsto come optional a 899 euro.



Suzuki: telaio in alluminio
A destra: il telaio a doppia trave in alluminio è bello da vedere ed è il principale artefice della ottime doti dinamiche. Capiente ma voluminoso, il serbatoio da 22 litri garantisce grande autonomia. Sotto: La piana strumentazione è composta da due elementi analogici circolari e da un display multifunzione centrale. Ricca di informazioni, risulta però poco leggibile sotto il sole battente.





e nonostante la F 650 GS sia stata pensata per la strada, asseconda le vostre voglie anche nel caso decisi di affrontare qualche strada bianca. Anima da tuttoterrano per la Transalp, che con le classiche ruote a raggi e i pneumatici di serie tassellati, non nasconde la sua indole fuoristradistica. La più "stradale" delle tre è senza dubbio la V-Strom, che accoppia una forcella tradizionale da 43 mm (regolabile nel precarico) ad un monoammortizzatore posteriore facilmente

regolabile nel precarico attraverso una pratica ghiera posta sul lato sinistro. Tutti e tre i pacchetti sospensivi si sono mostrati efficaci nell'assorbire i tombini e le buche dell'uso quotidiano, tuttavia quando si forza il ritmo, le forcelle di BMW e Honda tendono ad affondare troppo nelle frenate decise. In sella apprezziamo la posizione di guida della Transalp: il serbatoio è facile da stringere con le ginocchia e il manubrio, largo il giusto, garantisce comfort e controllo. Accogliente la V-

Strom: la sella è ampia, e il manubrio è correttamente posizionato. Basso, moto bassa la sella di BMW. Con i suoi 820 mm (che possono scendere a 790 o 765 mm con kit di ribassamento dedicato) farà sicuramente la felicità di chi non è un gigante, ma crea qualche imbarazzo a chi è alto più di 175 cm: in quel caso, la ridotta distanza tra la sella e le pedane fa assumere alle gambe una posizione troppo raccolta. Altra faccia della medaglia è che la sella rasottera

rende facili le manovre da fermo e a bassa velocità, tipiche dell'ambiente urbano: compatta e agile, la F 650 si muove svelta tra le auto in colonna e scatta veloce al semaforo. In città la Transalp paga il motore un po' pigro e la V-Strom soffre per le dimensioni importanti; in compenso l'angolo di sterzo della Honda è molto elevato e permette di manovrare in un fazzoletto, mentre la posizione di guida di Suzuki consente di avere una visuale privilegiata su quello che ci accade intorno.

Sui tratti misti la V-Strom prende il largo, seguita a ruota dalla Transalp. Entrambe sono veloci e maneggevoli nelle curve e nei cambi di direzione, ma la Suzuki è senza dubbio la più divertente: per entrare in piega basta il pensiero. Tra le curve la BMW soffre un'avantreno molto distante dal pilota. La bavarese è molto maneggevole, ma l'anteriore si è rivelato troppo leggero e poco comunicativo: non solo è difficile capire quando si avvicina il limite, ma la guida non è precisa e non sempre

si riesce a mettere la ruota dove si vorrebbe. Le escursioni off-road vedono prevalere la Transalp, che si presta anche alla guida in piedi pur soffrendo di un manubrio un po' troppo basso. Stesso problema affligge la F 650 GS, e la posizione alta delle pedane acuisce ancora di più il difetto. Bene nella guida sulle pedane Suzuki, che paga però il serbatoio troppo largo. In autostrada e ad andature sostenute, la BMW delude per la scarsa protezio-

Tagliandi e accessori

BMW: il primo tagliando è gratis

	BMW*	Honda**	Suzuki**
1.000 km	gratis	nd	61,4
2° tagliando	112	nd	50,6
3° tagliando	163	nd	70,6

Al prezzo del tagliando Suzuki si aggiunge il costo della manodopera (30 euro/ora più Iva).
*BMW effettua il 2° tagliando a 10.000 km, il 3° a 20.000 km.
**Honda e Suzuki effettuano il 2° tagliando a 6.000 km e il 3° a 12.000 km.

Accessori: Suzuki la meno cara

	BMW	Honda	Suzuki
Top case rigido	479	355	290
Borse laterali rigide	881	777	534
Cavalletto centrale	-	266	270
Antifurto elettronico	218	336	208
Manopole riscaldate	-	203	253
Navigatore GPS	1.116	899	-
Pneumatici ribaltati	-	125	134

Ricambi: prezzi accessibili

	BMW	Honda	Suzuki
Lava freno	61,5	30,32	63,6
Lava frizione	62,12	21,30	22,2
Serbatoio	731,16	852,67	745,2
Parafango anteriore	39	122,5	170,4

Tutti i prezzi sono espressi in euro e si intendono Iva inclusa.

In città BMW è la più agile e scattante. Honda segue da vicino, Suzuki soffre le dimensioni importanti

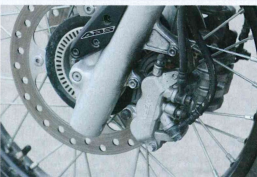


“Senza vestiti” la tedesca rivela la parentela con la F 800 GS

Questioni di famiglia
Il telaio in tubi d'acciaio e il motore sono ereditati dalla sorella maggiore F 800 GS. Il propulsore, addomesticato nell'erogazione, ha perso 8 CV. Una drastica cura dimagrante ha fruttato 10 kg in meno.



BMW: disco singolo da 300 mm. L'impianto manca un po' di mordente a pieno carico. L'ABS (optional a 800 euro) è disinseribile per la guida off-road.



Honda: ABS impeccabile. L'ABS (optional da 600 euro) è risultato efficace anche su non disinseribile. Adeguati alla moto i due dischi da 296 mm.



Suzuki: dimensioni da sportiva. La modulabilità dei dischi anteriori da 310 mm e del posteriore da 260 è buona, ma la leva deve essere strizzata con decisione.



ne aerodinamica: solo il busto è un po' riparato, ma gambe, spalle e casco sono completamente esposti al vento. Anche se il serbatoio consentirebbe percorrenze superiori ai 250 km, la posizione di guida stanca alla svelta. Le vibrazioni sulle pedane, che si amplificano al crescere del numero di giri, alla lunga sono fonte di un certo fastidio. All'opposto la V-Strom è la più confortevole del lotto, e sfoggia una stabilità sul veloce degna di una tourer. La protezione aerodinamica è ottima: non una bava di vento disturba il pilota. Vibrazioni quasi inesistenti e

seduta generosamente imbottita completano il quadro. La posizione della braccia sul manubrio è di assoluto riposo e anche le gambe sono riparate dal grosso serbatoio. Da segnalare la possibilità di sistemare il cupolino su diverse posizioni, anche se l'operazione richiede di svitare e riavvitare ben dieci viti. Nel mezzo troviamo Honda, con una sella un poco più stretta e dura, plexiglass che lascia al vento il casco e poco altro, vibrazioni ridotte al minimo. Dettaglio non trascurabile, soprattutto nei mesi freddi, è la presenza dei paramani di serie.

Stesso motore, diversa inclinazione. A fianco, il bicilindrico parallelo di 738 cc, rispetto alle BMW S e ST, qui i cilindri sono quasi verticali per fare spazio alla maggior escursione delle sospensioni e alla ruota da 19".



Honda e Suzuki, caratteri diversi
In alto: il bicilindrico di 90° e 645 cc che spinge la Suzuki davanti da quello della SV. Per avere più tiro tra i 4.000 e i 6.500 giri è stato aggiornato il profilo degli alberi a camme ed è stato ridotto l'airbox, che passa da 8,5 a 7,4 litri. Il nostro **Centro Prove** ha rilevato alla ruota una potenza massima di 23,95 CV a 8.750 giri. In basso: la Transalp monta lo stesso bicilindrico a V di 52° che equipaggia la Desaville e la DN01, accoppiato ad un cambio a 5 rapporti. Per rispettare i parametri di omologazione Euro 3, il propulsore Honda è dotato di catalizzatore a basse emissioni HECS3 con sonda lambda. Al banco abbiamo rilevato una potenza massima di 53,07 CV a 7.500 giri.



Nei viaggi a lungo raggio, la Suzuki è la migliore, con tanta protezione e comfort

Uno sguardo ai prezzi. La nuova BMW F 650 GS è la più cara del lotto: per averla nel vostro garage dovrete sborsare 8.500 euro (chiavi in mano). Il conto sale attingendo all'elenco degli optional, e se è comprensibile che l'ABS (800 euro), le manopole riscaldate (210 euro) e il computer di bordo (200 euro) siano accessori a pagamento, il fatto che lo sia anche il cavalletto centrale (120 euro), vista la tipologia di moto, lo è molto meno. BMW però è in buona compagnia, per-

ché nessuna delle concorrenti lo offre di serie, ma solo come accessorio a pagamento. Leggera e maneggevole, la F 650 GS strizza l'occhio al pubblico femminile e a chi è alle prime armi. Si distreggia ottimamente in città come nei tragitti a medio raggio, mentre sui quelli lunghi paga una posizione di guida troppo contratta e una protezione aerodinamica non adeguata. La più economica della nostra prova è la V-Strom, che costa 7.180 (7.780 euro la versione con ABS).

Della Suzuki si apprezza la sostanza, più che la forma: è comoda (anche in coppia), protegge bene ed è stabile sul veloce; grazie alla posizione di guida rilassata consente di macinare chilometri senza fatica. Nel mezzo c'è la Honda Transalp, che si porta a casa per 7.700 euro (versione con ABS a 8.300 euro). Equilibrata, facile ed estremamente versatile, la Transalp è perfetta per l'uso quotidiano, per la vacanza in coppia e per qualche puntata off-road: è lei la vera "moto totale".



BMW: fin troppo silenzioso il bel terminale in alluminio non scaldava e non interferisce con le gambe del passeggero. Il rumore di scarico è ovattato e anonimo.



Honda: tradizione rispettata. Dal primo modello del 1987 lo scarico della Transalp ha sempre avuto due uscite sovrapposte: il sound è davvero inconfondibile.

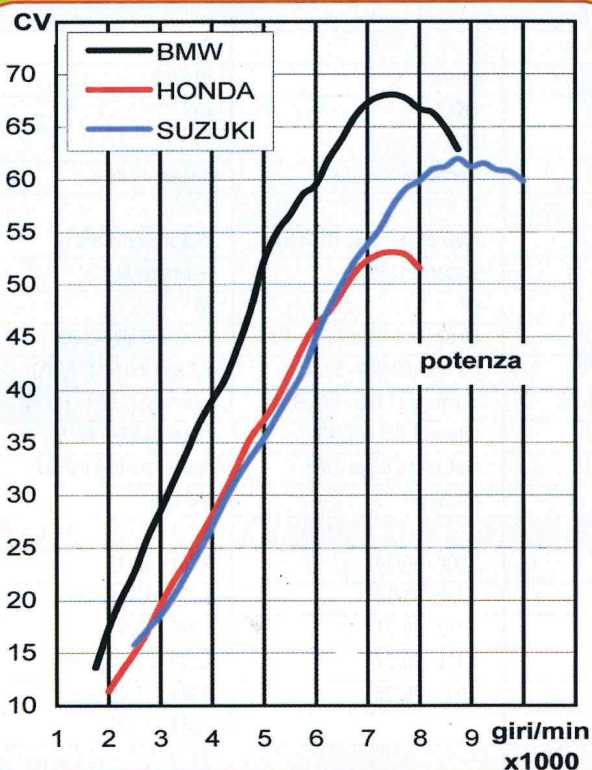


Suzuki: peccato per la pedana. Il terminale alto ha imposto di avanzare leggermente la pedana di destra del passeggero, unico neo in una posizione altrimenti perfetta.

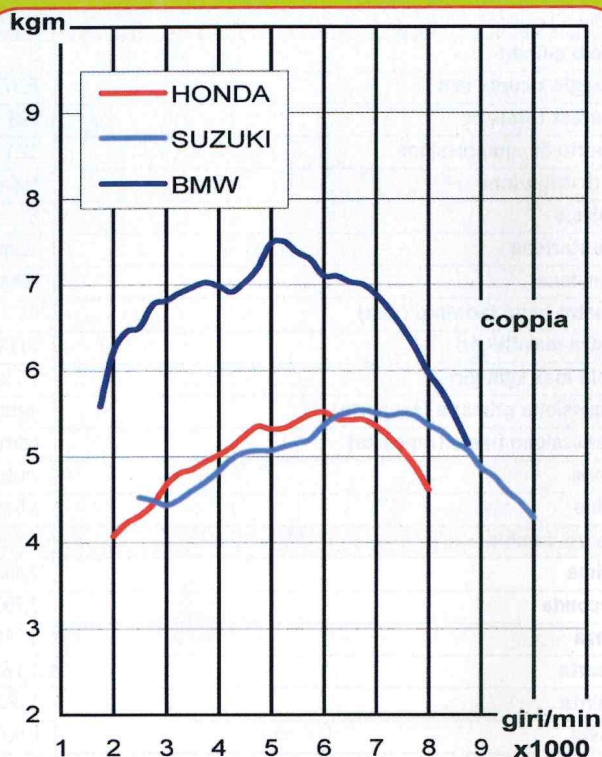


I RISULTATI DEL NOSTRO CENTRO PROVE

Motore	BMW F650 GS	HONDA Transalp 700	SUZUKI V-Strom DL 650
Numero cilindri	2	2	2
Alasaggio x corsa mm	82x75,6	81x66	81x62,6
Cilindrata totale cc	798	680,2	645
Rapporto di compressione	12:1	10:1	11,5:1
Tipo distribuzione	biabbero a catena	monocilindero a catena	biabbero a catena
N. valvole	8	8	8
Alimentazione	iniezione elettronica	iniezione elettronica (PGM-FI)	iniezione elettronica
Accensione	elettronica digitale	elettronica digitale	elettronica digitale
Diametro corpi farfallati (mm)	46	40	39
Potenza max CV/giri	71 CV (52 kW) - 7.000	60 CV (44,1 kW) - 7.750	67 CV (49 kW) - 8.800
Coppia max kgm-giri	7,7 kgm (75 Nm) - 4.500	6,1 kgm (60 Nm) - 5.500	6,1 kgm (60 Nm) - 6.400
Trasmissione primaria (rapporto)	ingranaggi (1,943 - 68/35)	ingranaggi (1,763 - 67/38)	ingranaggi (2,088 - 71/34)
Trasmissione finale (rapporto)	catena (2,412 - 41/17)	catena (3,133 - 47/15)	catena (3,133 - 47/15)
Frizione	multidisco a bagno d'olio a 6 marce	multidisco a bagno d'olio a 6 marce	multidisco a bagno d'olio a 6 marce
Cambio			
Rapporti cambio			
In prima	2,462 - 32/13	2,500 - 35/14	2,461 - 32/13
In seconda	1,750 - 28/16	1,722 - 31/18	1,777 - 32/18
In terza	1,381 - 29/21	1,333 - 28/21	1,380 - 29/21
In quarta	1,174 - 27/23	1,111 - 30/27	1,125 - 27/24
In quinta	1,042 - 25/24	0,961 - 25/26	0,961 - 25/26
In sesta	0,960 - 24/25		0,851 - 23/27
Ciclistica			
Telaio	griglia a travi d'acciaio con funzione di supporto motore	semi-doppia culla in acciaio con sezione a scatola	doppio trave in alluminio
Avancorsa mm	92	111	110
Inclinazione canotto di sterzo	26°	28°23'	26°
Forcella	tradizionale	tradizionale	tradizionale
Diametro steli mm	41	41	43
Regolazione			precario molla
Escursione mm	180	177	150
Sospensione posteriore	molla/ammortizzatore centrale	monoammortizzatore Pro-Link	monoammortizzatore con leveraggi progressivi
Regolazione	est. idraulica, e precario molla	comp. idraulica,	est. idraulica e precario molla
Escursione ruota mm	170	173	150
Freno ant	disco da 300 mm pinze flottanti a 2 pistoncini	doppio disco da 256 mm pinze radiali a 2 pistoncini	doppio disco da 310 mm pinze radiali a 2 pistoncini
Freno post	disco da 265 mm pinza a un pistoncino	disco da 240 mm pinza a singolo pistoncino	disco da 260 mm pinza a singolo pistoncino
Pneumatici	110/80-ZR19 anteriore 140/80-ZR17 posteriore	100/90-ZR19 anteriore 130/80-ZR17 posteriore	110/80-ZR19 anteriore 150/70-ZR17 posteriore
Dimensioni (in mm)			
Interasse	1.575	1.515	1.540
Lunghezza	2.280	2.250	2.290
Larghezza	890	905	840
Altezza	1.240	1.305	1.390
Altezza sella	820	841	820
I dati rilevati dal nostro Centro Prove			
Accelerazione 0-400 m (sec.)	12,448	13,382	13,023
Ripresa da 50 km/h (sec.)	13,502	13,881	13,682
Velocità massima (km/h)	198,4 a 7.500 giri	174,9 a 8.100 giri	185,4 a 8.750 giri
Peso senza carburante (kg)	195,8 kg (93,8 ant, 102,0 post)	209,5 kg (95,5 ant, 114,0 post)	202,2 kg (98,0 ant, 104,2 post)
Peso max alla ruota - giri	68,05 CV (50,04 kW)-7.500	53,07 CV (39,02 kW)-8.750	61,95 CV (45,55 kW)-8.750
Coppia max alla ruota - giri	7,50 kgm (73,61 Nm)-5.250	5,52 kgm (54,12 Nm)-6.000	5,54 kgm (54,36 Nm)-6.750



Evidente la superiorità del motore BMW che, a parità di regime, ha 10-15 CV in più delle avversarie lungo tutto l'arco di erogazione. Honda è quella che si ferma prima: 53 CV a 7.500 giri. Suzuki è praticamente appaiata alla Transalp, ma allunga fino ai 10.000 giri, sfiorando i 62 CV.



BMW accetta la piena apertura del gas a 1.750 giri e si mantiene sopra i 6 kgm dai 2.000 agli 8.000 giri, con un picco poco oltre i 5.000. Honda e Suzuki superano di un soffio i 5,5 kgm, ma a regimi più elevati, rispettivamente a 6.000 e 6.750 giri.

BMW	
PREGI	DIFETTI
● Prestazioni motore	● Precisione avantreno
● Bassi consumi	● Protez. aerodinamica
● Maneggevolezza	● Posizione di guida
INCONVENIENTI REGISTRATI	
● Nessuno	
Honda	
PREGI	DIFETTI
● Facilità di guida	● Finiture migliorabili
● Cambio preciso	● Sospensioni morbide
● ABS efficace	
INCONVENIENTI REGISTRATI	
● Nessuno	
Suzuki	
PREGI	DIFETTI
● Precisione di guida	● Dimensioni importanti
● Protez. aerodinamica	● Frenata migliorabile
● Comfort da granturismo	
INCONVENIENTI REGISTRATI	
● Nessuno	

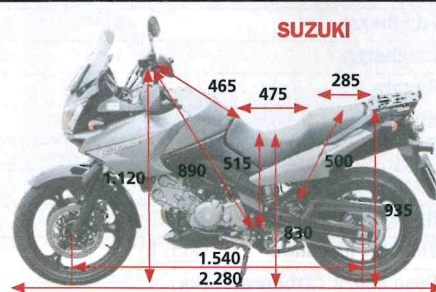
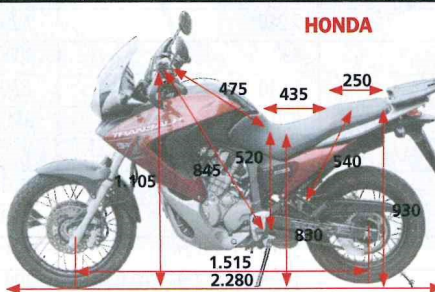
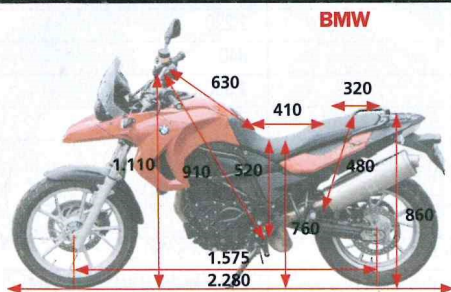


Per le prove utilizziamo banchi dinamometrici Borghi & Saveri FE 600 - SD e FA 50/30, banco Dynojet, catene Regina. Prove strumentali: Pista Pirelli di Vizzola Ticino, strumentazione V-Box Racelogic e MCDR Leane.

Consumi bassi per la BMW
Il serbatoio della F 650 GS ha una capacità di 16 litri ed è quella che consuma meno: con oltre 20 km/l in autostrada, l'autonomia raggiunge anche i 300 km. Le avversarie si fermano a circa 18,5 km/l a 130 km/h.

I DATI DELLA PROVA
Prove strumentali: Centro Prove e Servizi. Collaudatori: Edoardo Franchetti, Marco Mantovani, Fabio Meloni, Alessandro Perelli. Abbigliamento utilizzato: caschi Caberg, Givi e Nolan; giacche Clover e Spyke; pantaloni Clover, Dainese e Spyke; guanti BKS, Clover e Tucano Urbano; stivali Alpinestars e Frank Thomas.

Sella bassissima per BMW, buona abitabilità su Honda e Suzuki



In collaborazione con



Quality fuels