

PROVA SU STRADA

Honda XL650V Transalp



Di bene in meglio

Tante novità tecniche, un riuscito lifting estetico ed ecco pronta per il nuovo millennio una delle "evergreen" più apprezzate di sempre: la Transalp raggiunge la piena maturità confermandosi tourer versatile e confortevole. Le prestazioni migliorano grazie all'incremento di cilindrata e potenza, ma aumentano i consumi. Stabile, maneggevole e ben frenata, lamenta però una forcella un po' cedevole

○ Potevano stupirci con effetti speciali... e invece no: è sempre lei, la più sobria, tradizionale e venduta "all-round bike" degli ultimi 15 anni. E' l'ultima versione dell'immarcescibile Honda Transalp, aggiornata e corretta ma sempre lei, nella sua insuperata essenza di moto universale, così come era stata definita alla sua presentazione nell'ormai lontano 1987. Di acqua sotto i ponti ne è passata tanta e tanto è stato fatto nel settore delle 2 ruote: a dispetto di mode, tendenze e progresso tecnologico, il gradimento per questo modello continua a viaggiare su livelli che stupiscono anche gli stessi addetti ai lavori. E' come quando, in un moderno spettacolo di illusionismo, costellato di effetti speciali ultra-s sofisticati, il coniglietto estratto dal cilindro del prestigiatore riesce immancabilmente a strappare applausi sinceri: un trucco classicissimo e conosciuto, ma che il pubblico apprezza e gradisce immancabilmente. Nessuna rivoluzione quindi in casa Honda, ma un salutare "aggiustamento" di una moto che era, è, e ri-

mane buona per definizione. Un modesto aumento di cilindrata (da 583 a 647 cc) non ha snaturato la collocazione tipica della Transalp, una "media" in grado di soddisfare le esigenze più diverse senza sconfiggere nel settore delle più impegnative "maxi". 15 CV in più di potenza dichiarata dovrebbero poi dare quel supplemento di brio utilissimo per trarsi d'impaccio in qualche sorpasso o nella marcia con passeggero e bagagli. La nuova cilindrata, secondo la Honda, ha consentito un risparmio di 500 giri sia al picco di potenza massima (7.500 contro 8.000 giri) sia al valore di coppia massima che è anche incrementata, passando da 5,3 kgm a 6.000 della precedente versione a 5,4 kgm a 5.500 giri. In sostanza è il motore che equipaggia la touler Deauville, sempre caratterizzato dalla distribuzione monoalbero in testa con 3 valvole per cilindro, doppia accensione e raffreddamento a liquido: è l'unico componente costruito direttamente in Giappone, mentre il resto della moto proviene dallo stabilimento

IDENTIKIT

Cilindrata: **647 cc**
Potenza massima: **45,30 CV*** (33,34 kW*)
Accelerazione 0-400 m: **14,030 sec***
Velocità massima: **168,9 km/h***
Peso a vuoto: **201,2 kg***
Prezzo chiavi in mano: **lire 14.347.000**

*Dati rilevati strumentalmente

italiano di Atesa.

Per quanto riguarda il rispetto per l'ambiente, la nuova Transalp risulta conforme alle normative europee Euro 1 senza ricorrere alla catalizzazione. Il nuovo propulsore beneficia infatti di un sistema di induzione d'aria a valle della valvola di scarico: si prolunga così la combustione dei gas residui nei condotti di scarico, con conseguente abbassamento di emissioni inquinanti. Le novità tecniche non si esauriscono qui: le travi discendenti del telaio e del forcellone sono di sezione maggiorata per un guadagno del 10% in rigidità torsionale. Per abbassare il baricentro e contenere il peso, è stato ridisegnato anche il sistema di scarico che ora consta di 2 parti separate: un'ampia camera di espansione è alloggiata sotto il perno del forcellone, mentre il silenziatore - che presenta i classici terminali cromati - è alleggerito rispetto al precedente. In tema di alleggerimenti vanno considerati i nuovi cerchi a sezione alveolare con estrusioni cave a livello dei bordi; il cerchio posteriore presenta raggi disposti tangenzialmente per una minore manutenzione degli stessi.

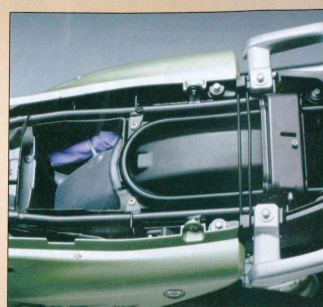


Confort e buona protezione aerodinamica per la Transalp 650 che si conferma come una delle moto più versatili del mercato. Ottima la posizione di guida, anche in funzione di un ampio utilizzo turistico.

A lato, i comandi elettrici sono economici rispetto alla classe e al prezzo (oltre 14 milioni di lire) della Transalp. Buona la presa garantita dalle manopole, scorrevole il comando dell'acceleratore, funzionali i paramani. In basso, l'utile portapacchi dotato di piolini per agganciare le cinghie elastiche.



Sopra, la Transalp con alcuni optional previsti dalla Honda, come il set di valigie e borse, il cavalletto centrale e il plexiglass più alto. A lato, sotto la sella trova posto anche un lucchetto a "U". Belle e funzionali le maniglie per il passeggero. La strumentazione è nuova e si arricchisce dell'orologio digitale e dell'indicatore del livello benzina; le spie di servizio, peraltro ben visibili, sovrastano il tachimetro e il contagiri, mentre sulla destra c'è il termometro del liquido di raffreddamento. Sotto, il restyling per la Transalp del 2000 ci sembra riuscito: oltre che in rosso la moto è disponibile in grigio e verde, sempre metallizzati.

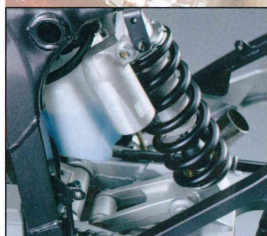


A livello di ciclistica la novità più succosa è rappresentata dalla sospensione posteriore, mutuata dalla sportiva CBR600F: il design di questo sistema Pro-Link consente il posizionamento della camera di espansione dello scarico sotto il perno del forcellone. Le giunture di collegamento tra sospensione e forcellone sono in alluminio (e non più in acciaio), l'ammortizzatore è montato su un supporto costituito da una boccia ad aghi - in luogo del cuscinetto in gomma - e la sua cartuccia in alluminio consente la regolazione micrometrica della compressione idraulica. La pinza del freno posteriore è posizionata più avanti sul forcellone (è stata eliminato il supporto in alluminio) per ottenere una diminuzione delle masse non sospese e concentrare la distribuzione dei pesi. Tutto questo per quanto riguarda ciò che si vede poco o nulla ma solletta la curiosità dei più tecnici. Per appagare gli occhi ecco invece un riuscito restyling operato anche sulle indicazioni della galleria del vento. La nuova Transalp è decisamente meno spigolosa e più aerodinamica, con un

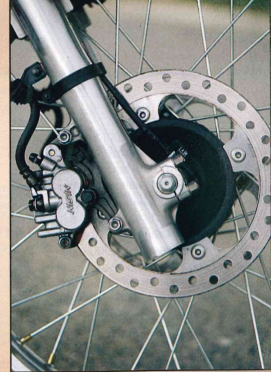
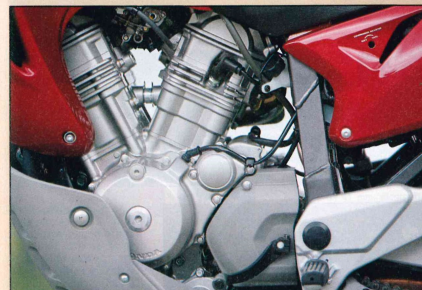
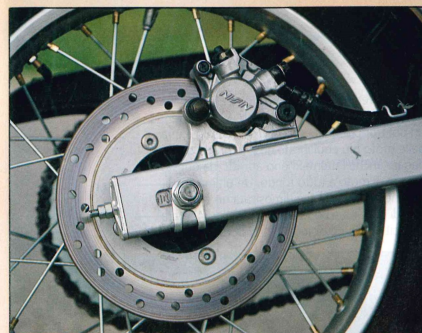
cupolino più ampio e incavi del serbatoio maggiormente pronunciati per favorire il migliore inserimento del pilota nel corpo della moto. La qualità costruttiva è come al solito buona ma non eccelsa: tra i particolari più pregevoli annoveriamo i supporti delle pedane in lega d'alluminio pressofuso e l'ampio portapacchi dotato di pratiche maniglie per il passeggero. Altri dettagli invece lasciano un po' a desiderare: il tubo del manubrio è davvero misero, così come la piastra superiore della forcella e la congiunzione a vista delle travi del telaio al canotto. Non adeguati alla classe del veicolo i comandi elettrici, della serie più economica, così come gli specchi retrovisori. In compenso, la nuova strumentazione è inserita in un cruscotto degno di una vettura di classe media: 4 strumenti circolari perfettamente leggibili e il sempre utile orologio digitale. Il blocchetto è dotato dell'antifurto elettronico collegato all'accensione che "legge" il codice contenuto nella chiave di contatto. Sotto la sella trovano posto un lucchetto a "U" e altri oggetti riponibili in un vano abbastanza ampio e profondo. Il cavalletto centrale continua ad essere fornito come optional. A proposito di accessori, vale la pena menzionarli. Valigie laterali, top-case, borsa da serbatoio, parabrezza più alto, manopole riscaldate e addirittura un avveniristico impianto stereo con auricolari per pilota e passeggero, sono in grado di trasformare la Transalp in una raffinata tourer a lungo raggio.

Il motore è regolare nell'erogazione, ha buone prestazioni e non infastidisce con le vibrazioni

La XL650V - questa la sigla del modello - ha migliorato, se era possibile, la guidabilità che l'ha resa celebre in tutti questi anni. La posizione in sella è praticamente perfetta, con le giuste angolazioni di braccia e gambe e con le ginocchia che stringono naturalmente il serbatoio. Il manubrio è leggermente più stretto del precedente e la sella è più bassa di 1 cm a tutto vantaggio delle corporature più minute. Tutto è improntato alla massima dolcezza: la frizione - a comando meccanico - si tira con il minimo sforzo, pedane e comandi sono proprio dove ci si aspetta che siano, la sensazione di padronanza della moto è immediata. Gli oltre 200 kg di peso sono un problema solo nello spostare il vei-



Il telaio segue lo schema precedente, ma è più robusto. Nuova è anche la cassa filtro. A lato, l'ammortizzatore posteriore è comandato da leveraggi progressivi e riprende lo schema della CBR600. La regolazione della compressione avviene operando sul registro posto nel fianchetto sinistro.



Sopra, l'impianto frenante non presenta particolari sorprese. Anteriormente c'è un doppio disco singolo da 256 mm con pinze a doppio pistoncino, posteriormente un disco da 240 mm, sempre con pinza a 2 pistoncini. La forcella, a perno avanzato, non è regolabile ed ha steli da 41 mm. La sua taratura è eccessivamente morbida. A lato, primo piano sul motore, derivato da quello della turistica Deauville. Si tratta di un 650 a V di 52° con raffreddamento a liquido, distribuzione monoalbero in testa con 3 valvole e doppia accensione. Viene dato per 55 CV a 7.500 giri. In basso, la Transalp nuda per poter apprezzare tutta la meccanica. Si noti anche il nuovo impianto di scarico, più basso del precedente anche se conserva i doppi terminali rialzati. Immutata la misura di interasse, 1.505 mm.

colo da fermo: appena in moto la maneggevolezza è esemplare e il grande angolo di sterzo facilita le manovre nel traffico. La leggerezza dello sterzo è facilitata dal pneumatico di sezione ridotta e dal cerchio di 21", retaggio di una discendenza enduristica. Silenzioso di scarico e di meccanica, il bicilindrico Honda sopporta senza scuotimenti anche i 2.000 giri in 5a marcia. Le vibrazioni sono modeste e mai fastidiose anche sui lunghi tragitti. Affondando l'accelerazione la progressione è costante ma senza acuti: dai 5.500 compare anche un minimo di cattiveria che permette di allungare con brillantezza fino a quota 7.500, con il limitatore che interviene oltre il fondo scala del contagiri. I 5 CV in più promessi non li abbiamo trovati, tuttavia le curve di erogazione sono più "corpose" sin dai bassi regimi con evidenti vantaggi nella guida sul misto. La protettività del cupolino è efficace nelle andature turistiche, ovvero a velocità Coda o poco più: dopo i 140 km/h l'aria comincia a premere sulle spalle e consiglia di assumere una posizione più raccolta per ridurre l'affaticamento sui lunghi trasferimenti. La stabilità in rettilineo è buona: un certo alleggerimento dello sterzo a velocità vicine alla massima provoca leggerissime oscillazioni del manubrio che non

potendo regolare la compressione anche della forcella... Francamente, ci sembra di chiedere un po' troppo: in fin dei conti la Transalp è una delle moto più equilibrate ed è in grado di appagare anche l'utente meno attratto da questo genere di moto a tutto tondo. Un'ultima annotazione: la Transalp si è dimostrata un po' assetata di benzina e ben venga quindi l'aumentata capacità del serbatoio (19 litri contro 18).



La guida della Transalp è davvero piacevole però i consumi di benzina sono elevati; in città abbiamo percorso solo 11,5 km con un litro. A consolazione il serbatoio che contiene un litro di benzina in più.

Prove strumentali: Centro Prove e Servizi, Pista Pirelli di Vizzola Ticino.

Testa: Aldo Benardelli.

Fotografie: Thomas Maccabelli.

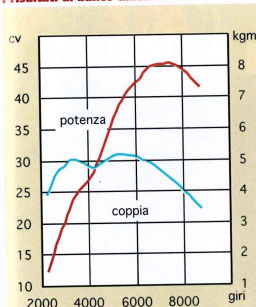
Collaudatori: Aldo Benardelli,

Luca Menghini.

Abbigliamento utilizzato: casco Caberg, giacca Bieffe, guanti Spidi, stivali Alpinestars.

LA PROVA IN SINTESI / HONDA XL650V TRANSALP

I risultati al banco dinamometrico



Rispetto al precedente motore di 600 cc non ci sono praticamente differenze nei valori assoluti. Piuttosto sono entrambe le curve ad essere state spostate più in basso così a parità di regime il nuovo 650 offre più potenza e coppia. Per esempio, a 5.000 giri sviluppa 4 CV in più e quasi 1 kgm di coppia. Per quanto riguarda l'erogazione, questo bicilindrico arriva a tirare il meglio fino a 6.500 giri (44,4 CV alla ruota) poi sale di pochissimo e cala oltre i 7.500 giri. Ha quindi un po' meno allungo del precedente.

Rilevamento	Potenza	Coppia
	CV-giri	kgm-giri
Alla ruota	45,30-7.500	5,15-5.500
All'albero	50,16-7500	5,70-5.500
Potenza specifica all'albero: CV/litro		77,63
Velocità media del pistone		
al regime potenza max: m/s		16,50
Pressione media effettiva all'albero		
a regime di coppia max: kg/cm ²		11,08
Regime minimo frenata possibile		
a tutta apertura del gas: giri		2.250
Rapporto peso/potenza alla ruota: kg/CV		4,44

Progi
 Versatilità
 Maneggevolezza
 Tenuta di strada
 Cambio
 Frenata
 Confort

Diffetti
 Forcella cedevole
 Consumi elevati
 Specchi e comandi elettronici
 Troppo economici

Inconvenienti registrati
 Nessuno

Velocità, peso e consumi

Velocità massima:
 168,9 km/h a 7.950 giri

Indicata:
 175 km/h a 8.000 giri

Peso senza carburante:
 201,2 kg
 (95,2 ant, 106,0 post)

Consumo urbano:
 11,5 km/litro

Consumo extraurbano:
 15,9 km/litro

Consumo a 130 km/h:
 14,5 km/litro

Consumo massimo:
 9,5 km/litro

Accelerazione

Spazio metri	Tempo secondi	Velocità km/h
100	5,814	105,1
200	8,895	128,5
300	11,564	141,4
400	14,030	151,2

Leggero miglioramento rispetto alla precedente versione, ma onestamente ci aspettavamo un tempo migliore. Invece la Transalp non riesce a scollarsi di dosso le rivali monocilindriche come la nuova BMW F650GS.

Ripresa in 6° da 50 km/h

Spazio metri	Tempo secondi	Velocità km/h
100	5,321	87,3
200	8,994	109,4
300	12,654	126,5
400	14,900	137,6

Benché molto regolare nell'erogazione, la Transalp non svetta in questa prova fermando il cronometro su un tempo analogo a quello dell'Aprilia Pegaso. Le rivali hanno fatto meglio.

Scarto al tachimetro

Indica	50	100	130	150 km/h
Effettivo	47,9	97,8	126,8	145,3 km/h

Dati tecnici dichiarati

Motore: a 4 tempi, bicilindrico longitudinale a V di 52°, alesaggio per corsa 79x66 mm, cilindrata 647 cc, rapporto di compressione 9,2:1, distribuzione monoalbero a camme in testa, 3 valvole per cilindro, lubrificazione a carter unito, raffreddamento a liquido, avviamento elettrico, potenza max 55 CV (40,5 kW) a 7.500 giri, coppia max 5,4 kgm (56,2 Nm) a 5.500 giri. Alimentazione: 2 carburatori Keihin da 34 mm; capacità serbatoio carburante: 19,6 litri compreso la riserva. Accensione: elettronica digitale, 2 candele per cilindro Denso DPR8EA-9 oppure Denso ZK4EPR-U9. Impianto elettrico: batteria 12V-12Ah. Frizione: a dischi multipli in bagno d'olio con comando a impianto elettrico; batteria 12V-12Ah. Frenata: a dischi multipli in bagno d'olio con comando a cavo. Cambio: a 5 marce. Valore rapporto: 2,500 in prima, 1,722 in seconda, 1,333 in terza, 1,111 in quarta, 0,961 in quinta. Trasmissione: primaria a ingranaggi a denti dritti, rapporto 1,763; finale a catena, rapporto 3,200. Telaio: doppio trave laterale in acciaio; inclinazione canotto di sterzo 28°, avanzorsa 108 mm. Sospensioni: anteriore forcella telescopica non regolabile a penna avanzata con steli da 41 mm, escursione ruota 200 mm; posteriore forcellone oscillante con leveraggi progressivi Pro-Link e monoammortizzatore regolabile in compressione, escursione ruota 127 mm. Ruote: cerchi a raggi in lega leggera; pneumatici, anteriore 90/90-21, posteriore 120/90-17. Freni: Ruote: cerchi a raggi in lega leggera; pneumatici, anteriore 90/90-21, posteriore a disco da 240 mm con pinza a pignone. Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza 2.260, larghezza 920, altezza 1.315, interasse 1.505, altezza sella 841, peso a vuoto 196 kg. Prestazioni: velocità max md.

Manutenzione

Ttagliando: programmato ogni 6.000 km. Lubrificazione: olio motore SAE 15W-40, capacità 2,9 litri, controllo ogni circa 500 km, sostituzione ogni 12.000 km. Distribuzione: gioco valvole a freddo, aspirazione 0,15 mm, scarico 0,20 mm. Pneumatici: pressione di gonfiaggio, anteriore e posteriore 2,0 bar (posteriore 2,25 in coppia).

Dati anagrafici

Costruttore: Honda Italia Industriale Spa, via Kenia 72, 00144 Roma, tel. 06-549281, fax 06-5492830; sito internet: www.hondaitalia.com. Gamma colori: grigio, rosso e verde metallizzati. Inizio vendite: aprile 2000. Garanzia: 2 anni con chilometraggio illimitato. Prezzo: 14.347.000 lire, indicativo chiavi in mano.

A confronto con le concorrenti

Modello	Cilindrata	N. Cil.	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Vel. max km/h	Acceleraz. sec.	Ripresa sec.	Peso kg (L x 1000)	Prezzo c.i.m.
Aprilia Pegaso/Cube 650	652	1	44,28-6.500	5,24-5.500	172,3	14,120	14,854	184,6	12.660
BMW F650GS	652	1	42,94-5.500	5,05-4.250	168,2	14,120	14,178	191,4	14.500
Honda 650 Transalp	647	2	45,30-7.500	5,15-5.500	168,9	14,030	14,800	201,2	14.347
Honda 600 Transalp	598	2	46,36-7.500	4,85-6.000	169,3	14,101	14,501	198,2	-
Suzuki 650 Freerider	644	1	38,82-6.500	4,66-5.750	163,0	13,862	14,642	163,0	11.738

Per le prove utilizzando banchi dinamometrici Borghi & Savini F6 600 - SD e FA 50/30, catene Regina Dervio, lubrificanti e utensili professionali Snap-on Tools. Prove strumentali: Pista Pirelli di Vizzola Ticino, strumentazione portatile Datron DL5X V4.3.