

PROVA **COMPARATIVA** / Honda Transalp 700 vs Kawasaki Versys 650

vs Suzuki V-Strom 650 vs Yamaha Ténéré 660

VIAGGIATRICI COMODE PER DUE, CON
DUE TERRENI PREFERITI - ASFALTO E FUORISTRADA - E DUE
CILINDRI OGNUNA (ESCLUSA LA "MONO" TÈNÈRE). SONO
FACILI E COSTANO IL GIUSTO; QUAL È LA MIGLIORE?
DIPENDE...

di Fabio Meloni, foto Alessio Barbanti

In questa foto, le protagoniste guardano verso il Monte Baldo (2.218 m) da un parcheggio sul lato est di Sirmione (BS). Per la realizzazione di questo servizio si ringrazia il concessionario Honda Schivardi di Brescia (www.schivardi.it tel. 03041113)



DOPPIE VISTA LAGO

Bravo, ottima scelta. Come sarebbe, "quale?". Quella di comprare una di queste moto, ovvio. Bravo, perché hai preso una decisione intelligente, non la rimpiangerai. Hai scelto di spendere poco, di stare in sella comodo e di mettere da parte qualche pretesa sulle prestazioni, che magari non devi fare il pieno ogni due per tre. Poi se ti trovi di fronte a uno sterrato non ti tiri indietro, e quando decidi di mettere un paio di valige per il viaggetto lo fai senza remore, tanto loro quattro sono belle anche "bagagliate". Però non sai quale scegliere.

La **Yamaha Ténéré** te la consigliamo se hai bisogno di un mezzo in grado di fare vero fuoristrada, o se vuoi una moto che trasudi fascino di deserto, di grandi viaggi africani. In passato con lei siamo partiti da Milano per poi attraversare mezza Tunisia (*Motociclismo* 07/2008), carichi e comodi, quindi non è che sia poco indicata per viaggiare. Solo, bisogna avere un pizzico di calma in più che con le altre. Il suo motore, l'unico "mono", vibra. Finché viaggi a 130 km/h in autostrada è sopportabile, ma basta accelerare ancora un filo perché la cosa cominci a infastidirti. Anche tra le curve: o decidi di ignorare gli altri che guadagnano terreno sulle loro Versys, Transalp, V-Strom oppure tiri le marce sapendo che a fine giornata avrai qualche formica nei guanti. E non è che

tutto quel tirare alla fine sarà servito a molto; i CV disponibili sono comunque pochini ma ben distribuiti e sufficienti nel 99% dei casi. Inseguimenti esclusi. Poi c'è il discorso altezza. Per salire in sella alla Ténéré senza strappi muscolari o sei agile o sei almeno 1,80 m. Il che è dovuto al fatto che la Yamaha è alta da terra, così da poter superare ostacoli impegnativi come grossi sassi, tronchi: roba che le altre possono giusto guardare. Questo la rende speciale, nel gruppo. In sella ti trovi seduto molto in alto, col manubrio largo e piazzato a mezzo busto. Insieme ai fianchi snelli è perfetto per la guida in piedi, e inoltre la sensazione di controllo che restituisce in movimento è ottima. La ruotona da 21" lì davanti ti dà fiducia in città, in fuoristrada e tra le curve: non esagerare con le pieghe - le gomme sono molto valide, ma pur sempre un compromesso on-off - e goditi l'agilità della moto e la bontà di sospensioni e freni. Goditi soprattutto la possibilità di non fermarti dove finisce l'asfalto. La **Honda Transalp** è l'unica altra nel gruppo con la quale puoi affrontare qualcosa di - poco - più impegnativo di una strada bianca senza rischiare il collo (e il serbatoio, le leve, il cupolino, le plastiche...), in virtù delle sue gomme lievemente tassellate. Dovesse farsi più impegnativa ricordati che i collettori sono lì, belli scoperti, e girano praticamente sotto il motore. Rovinarli è un attimo. Poi mettilci il peso non proprio da "duemmezzo" e vedrai che la voglia di seguire la Ténéré in mezzo ai boschi o dove si vuo-

Segue a pag. 140 →

La Ténéré ha un serbatoio da 22 litri e in questa prova ha percorso mediamente (tra autostrada e extraurbano) 17,7 km/l. La sua autonomia teorica è di circa 390 km. Quella della Transalp (17,5 l - 18,3 km/l) è di 320 km, quella della Versys (19 l - 18,2 km/l) è di 340 km, quella della V-Strom (22 l - 18,7 km/l) è di 410 km.

PER VIAGGIARE, LA V-STROM. PER NON FERMARSI DOVE FINISCE L'ASFALTO, LA TÉNÉRÉ. PER MORDERE LE CURVE, LA VERSYS. PER QUALCOSA DI TUTTO QUESTO, LA TRANSALP



HONDA TRANSALP - 7.800 EURO C.I.M. (8.400 CON ABS)

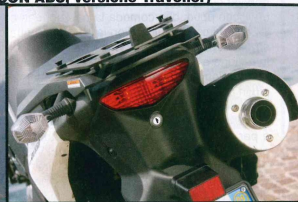


A sinistra, erede di una famiglia storica, l'ultima Transalp si presenta con cerchi a raggi (19" ant, 17" post) che "calfano" Bridgestone Trailwing. È ben fatta in generale, anche se troviamo che telaio e forcellone abbiano un aspetto poco piacevole. I suoi parametri non sono chissà ai lati come quelli della V-Strom: per questo risultano più comodi ma meno robusti. Le pedane del passeggero sono rimovibili; sul fianco sinistro della moto c'è un piccolo buco per regolare il precarico del mono con un cacciavite. Sotto, curata e puramente stradale, la Versys è l'unica del gruppo con la forcella rovesciata. Ha un bel forcellone e cerchi in lega (17" - 17") con un disegno riasato. Ci piacciono anche il telaio reggisella in tubi e il disegno di specchietti, gruppi ottici e indicatori di direzione. Ha entrambe le leve al manubrio regolabili, mentre la Honda ha solo quella del freno anteriore. Il "mono", posizionato sul lato destro della moto, non ha leveraggi progressivi. Le gomme di primo equipaggiamento sono le sportive Dunlop Sportmax D221.

KAWASAKI VERSYS - 7.500 EURO C.I.M. (8.000 CON ABS)



SUZUKI V-STROM - 7.700 EURO C.I.M. (8.200 CON ABS, versione Traveller)



A sinistra, la V-Strom, identica da quasi 7 anni, è la sola ad avere un telaio doppio trave in alluminio. Ha soluzioni intelligenti, quali il cavalletto centrale, la facile regolazione del precarico del "mono" con registro a pannello e i registri della distanza su entrambe le leve al manubrio. Di lei non ci piacciono l'immenso (ma protettivo) parafango posteriore, il voluminoso scarico, il semplice forcellone. Come primo equipaggiamento monta Bridgestone Trailwing (codice F e J), con disegno del battistrada più stradale rispetto alla Transalp. Ha cerchi da 19" e da 17". Sotto, bella e innovativa nel design la Ténéré, che è a prova di sciolto grazie a furbe protezioni in plastica intercambiabili che riparano serbatoio e collettori, grazie al manubrio irrobustito del traversino e grazie alla leva del cambio snodata. È l'unica con gruppo ottico posteriore a LED, e ha le pedane del passeggero rimovibili. Comoda la regolazione dell'altezza del fanale a pannello; sul manubrio la leva del freno è l'unica regolabile. Di primo equipaggiamento monta Michelin Sirac, sui cerchi a raggi da 21" e 17".

YAMAHA TÉNÉRÉ - 7.190 EURO C.I.M. (ABS NON PREVISTO)



Segue da pag. 136 —>

le cacciare ti scappa in fretta. Meglio tornare sullo sterrato, o sull'asfalto. E allora che bello il motore che spinge subito, non importa in che marcia sei, è dolce come zucchero e vibra poco poco; che comoda la posizione in sella; soprattutto, che relax alla guida. Con la Transalp ti guardi in giro e fai strada seguendo i tuoi pensieri. La moto scompare, perché la frizione e il cambio sono tanto morbidi che non li senti, le sospensioni ti evitano il mal di schiena sempre e comunque e più in generale la guida è davvero intuitiva e naturale. È una tranquillona, lei. Equilibrata, piacevole e sincera. Le manca un po' di protezione aerodinamica per la parte alta del busto e per il casco, ma il passeggero viaggia molto comodo (e quindi contento) comunque. La **Suzuki V-Strom** è insospettabile. La guardi: e non le daresti due lire. Poi la guidi: e non vorresti più scendere. È tanto comoda — anche se chi non raggiunge 1,75 m trova che il manubrio sia un po' troppo lontano — perché ha un cupolino che ti protegge dall'aria fin sopra il casco, ha una posizione di guida azzeccata e ha una sella che rimane un luogo piacevole dove sedere per centinaia di chilometri. E poi è tanto efficace. Hai pochi km alle spalle? Ti ritrovi in mano un giocattolino facile da condurre, con un motore dolce e veloce, freni modulabili e una ciclistica stabilissima. Sei uno che guida da un pezzo? Alla prima curva pensi: "Però, quanto è stabile. E che bell'avantreno solido!". Alla seconda entri un po' più forte, e pieghi un po' di più, e ti stupisci ancora di quanto lei rimanga composta, rigorosa. E via così. Sempre più veloce, sempre più piegato, sempre più "pinzato". Quanto è bella da guidare. Si può migliorare? Un



FUNAMBOLICA

"La Versys ti invita a frenare forte, voltare in fretta e a lanciarti fuori dalle curve. E via su una ruota, perché impenna che è un piacere"



“AMO LA VERSYS, MA LA TENERE MI FA SOGNARE...”

Moto piccole e super leggere certo non sono, ma sarà soddisfatto chi come me, ragazza alta 1,60 m e poco più con una passione irrefrenabile per la moto a 360° (ho un'endurina di 400 cc e una maxi motor) e tanti km di esperienza *on the road* si interessa non solo delle prestazioni e della tecnica, ma anche dell'altezza della sella, dei volumi, del peso e delle manovre da fermo,

perché nessuna di queste moto è inaccessibile. Anzi...

“Quanto pesano?” Chi condivide con me la mancanza di quei 5/10 cm di gamba e non ha una muscolatura propriamente da vichingo, capirà al volo l'importanza della questione perché, quando i kg da gestire non sono pochi, qualsiasi manovra da fermo può diventare problematica. Tra tutte, la più abbondante come dimensioni è la Suzuki V-Strom. La più snella – ma purtroppo altissima – è invece la Yamaha XTZ 660 Ténéré, favorita anche dalla assenza di un cilindro rispetto alle altre. La Kawasaki Versys sfoggia un discreto peso forma, mentre la Transalp, nonostante sia di poco più pesante delle altre, risulta facilmente gestibile. Una volta in marcia, tutte e quattro dimostrano una ottima agilità e facilità di guida, ma la vera sorpresa è la V-Strom, il cui equilibrio perfetto, unito alla ciclistica molto buona e al brillante motore bicilindrico a V la rende una “libellula”. Anche la Versys trasmette una incredibile sensazione di leggerezza: la ciclistica aiuta in ogni situazione ed invita ad aprire il gas perché in sella a lei tutto diventa facile: non ha un look particolarmente aggressivo ma la sua anima è la più sportiva.

“Quanto sono alte?” Ecco la seconda, fondamentale, domanda. Ebbene, le tre bicilindriche sono tutt'altro che inarrivabili e, anche se toccare a terra con la pianta di entrambi i piedi è un po' difficile, infondono comunque sicurezza. Discorso a parte per la Ténéré che, pur essendo molto snella, è così alta che solo l'intervento di un buon sellaio ci permetterà di appoggiare i piedi a terra. Dal canto suo poi la V-Strom, pur non essendo particolarmente alta, ha una sella molto larga che costringe a tenere le gambe più divaricate facendo perdere qualche importante cm. Versys e Transalp sono invece entrambe alla mia portata e nemmeno le manovre e le inversioni a U risultano impegnative. “Come vanno?” Difficile trovare dei veri difetti a queste moto tuttora, più semplice decretare la mia preferita: Kawasaki Versys, versatile come brio, sportiva ma confortevole al tempo stesso, leggera e divertente, ideale per la città, il misto stretto e anche per viaggiare. Pure le doti della V-Strom sono innegabili: votata al massimo comfort, è una moto dotata di un formidabile equilibrio ed è soprattutto una perfetta compagna di viaggio. La Transalp è facile e affidabile, come l'uomo da sposare... a patto di dimenticarsi l'adrenalina: discreta per fare un po' di tutto, non mi ha fatto battere il cuore. Infine lei, la Ténéré: basto un colpo d'occhio per capire che è diversa dalle altre, un mezzo di sostanza, divertente e facile, in grado di accompagnare il pilota nell'utilizzo cittadino, nelle gite fuoripista così come nei boschi. È lei la sola che mi ha fatto sognare le piste africane.

di Clara Cavarretta

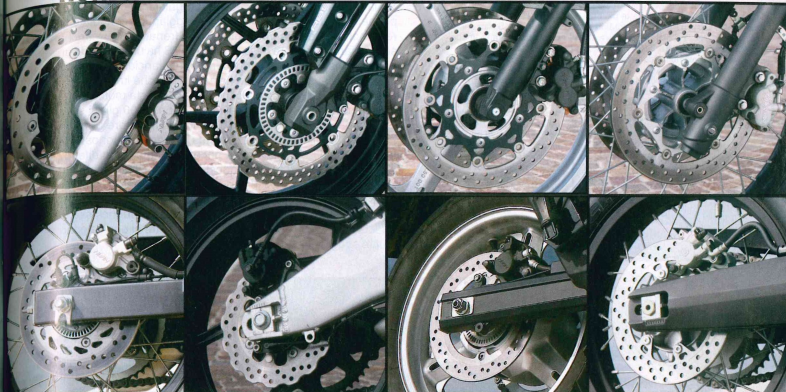
impianto frenante anteriore più potente non guasterebbe, e servirebbero anche un po' di “medi” in più al motore quando si viaggia in coppia. Mancanza piccola, l'intervento più urgente è quello di chirurgia estetica: cosa aspettano in Suzuki a darle una svecciatra? Se la meriterebbe. Nel frattempo ti consigliamo la versione Traveller (500 euro in più della standard). È quella della nostra prova: ABS che funziona bene, grosso bauletto - ci stanno due caschi integrali e ha pure lo schienalino per il passeggero -, cavalletto centrale, puntale e paramani. Poi c'è la **Kawasaki Versys**, un ibrido ben riuscito. Nuda sportiva, per l'assetto rigido. Enduro stradale, per la comoda posizione di guida col manubrio alto e la schiena dritta, non certo perché ci fai fuoristrada. Motardona, per l'aspetto. Viaggiaatrice, perché ci macini km senza fatica quasi come faresti con la V-Strom. Se sei interessato a questa Kawa è perché ti piace il suo look originale che va bene anche all'aperitivo, perché hai intenzione di stare sempre su asfalto – o al massimo di fare lo sterrato che porta in spiaggia – e perché ti piace guidare. Passi di montagna. Statati tutte curve. Tra tutte loro un'altra agile e reattiva come lei non c'è.

HONDA

KAWASAKI

SUZUKI

YAMAHA



La Transalp si affida a un doppio disco anteriore da 256 mm (la misura minore del gruppo) e a un singolo posteriore da 240 mm. Le pinze, Nissin, sono a doppio pistoncino all'anteriore e a singolo pistoncino al posteriore. Nel corso della prova abbiamo utilizzato anche una Transalp dotata di ABS: buono il suo funzionamento.

Come molti modelli Kawasaki, la Versys monta dischi a margherita. Gli anteriori sono da 300 mm, il posteriore è da 220 mm. Tokico le pinze: doppio pistoncino all'anteriore e singolo al posteriore. Rispetto alla versione standard, la Versys con antibloccaggio accusa una certa spugnosità del comando del freno anteriore.

Maxi dischi da 310 mm per l'avantreno della V-Strom, mentre il posteriore è da 260 mm. Per lei pinze anteriori Tokico a doppio pistoncino e posteriore Nissin a singolo pistoncino. Bene il funzionamento dell'ABS, ma del freno anteriore avremmo voluto maggior mordente: per ottenere una buona potenza bisogna tirare molto la leva.

La Ténéré è l'unica a non disporre dell'ABS neanche in optional. I dischi anteriori, abbinati a pinze a doppio pistoncino, sono da 258 mm, mentre il posteriore, con pinza a pistoncino singolo, è da 245. L'impianto è tutto Brembo.

ENDURO

“La Ténéré è per chi vuole un mezzo in grado di fare vero fuoristrada”
“È alta da terra, così da poter superare ostacoli impegnativi: roba che le altre possono solo guardare...”



Selle: le più comode, per il pilota e per il passeggero, sono quelle di Honda e Suzuki (sono anche le più basse: 830 mm da terra rilevati dal nostro Centro Prove). Un gradino sotto Kawasaki (845 mm dal suolo), che ha l'imbottitura più dura ed è l'unica con la seduta in due pezzi. Su Yamaha (ben 900 mm da terra) non si sta scomodi, ma lo spazio per i movimenti longitudinali del pilota è scarso e il passeggero è al "secondo piano". Ottimi i maniglioni di Transalp e V-Strom, buoni quelli di Versys e Ténéré. Strumentazioni: generalmente c'è tutto quello che serve; livello carburante, due contakm parziali, tachimetro, contagiri e spie di servizio. Honda e Suzuki hanno anche orologio e temperatura del liquido di raffreddamento. Nessuna ha l'indicatore di marcia inserita. Il quadro della V-Strom è quello di aspetto più datato, e non solo per la presenza del tachimetro (oltre al contagiri) analogico.

HONDA



KAWASAKI



SUZUKI



YAMAHA

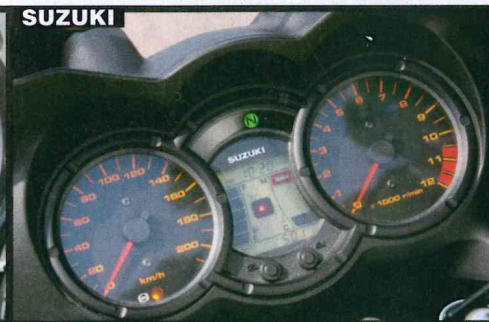


Sì, la V-Strom è molto efficace ma la guidi in modo diverso, pennellando traiettorie larghe e tondeggianti, facendola correre molto. Invece la Versys ti invita a frenare forte – anche se l'impianto anteriore della versione ABS ha un comando un po' spugnoso –, voltare la moto in fretta e lanciarti fuori dalla curva. E via su una ruota, se hai voglia, perché impenna che è un piacere. Ci sono ben poche cose di questa moto che, in fondo, potresti non amare. L'allungo: dopo 8.500 giri ci sono – almeno – altri 2.000 giri del tutto inutili. Il motore urla, urla, urla e... nulla. La spinta continua a scemare, nonostante la zona rossa del contagiri sia ancora lontana. È un difetto? Sì, ma piccolo, perché toglie questa caratteristica il motore è il più bello del gruppo. Poi la protezione aerodinamica in autostrada non è eccellente, ma sufficiente a toglierti la spinta dell'aria dal busto e da parte delle spalle. La fuoriclasse, a questa voce, è la V-Strom, mentre le altre tre si equivalgono. Quale scegliere? Dipende... da te.

HONDA



SUZUKI



KAWASAKI



YAMAHA



Di fronte al castello di Sirmione, fortificazione ad uso portuale del XIII secolo.





CI PIACE

Dall'alto, il serbatoio della Versys è "abbracciato" da una protezione in plastica, in modo che lo sfregare delle gambe non rovini la vernice. Il bauletto Givi da 47 litri in tinta con la moto è di serie con l'allestimento Traveller della V-Strom, che comprende anche ABS, cavalletto centrale, paramani e puntale. La Ténéré, da buona fuoristrada, è dotata del gancio che consente il recupero della moto in caso di caduta in zone impervie o di "insabbiamenti". Si trova in posizione accessibile ancorato alla piastra di sterzo inferiore.

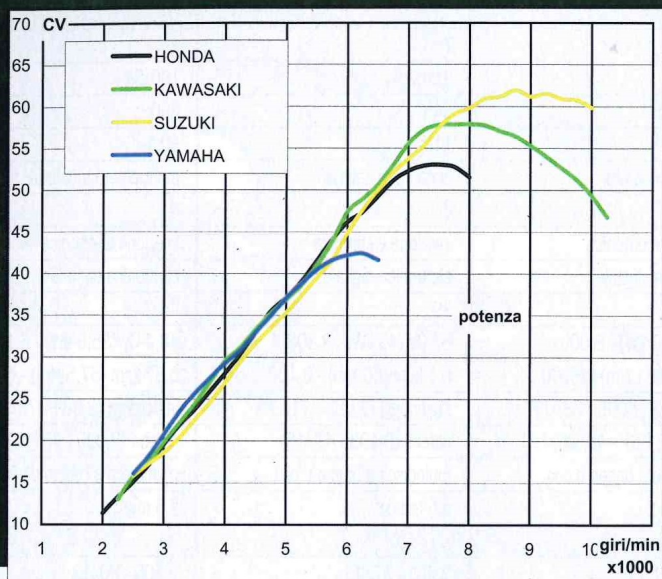
NON CI PIACE

L'impianto di scarico della Transalp ha una precamera contenente il catalizzatore. Questo "bambolotto", purtroppo, è praticamente in bella vista appena davanti alla ruota posteriore.

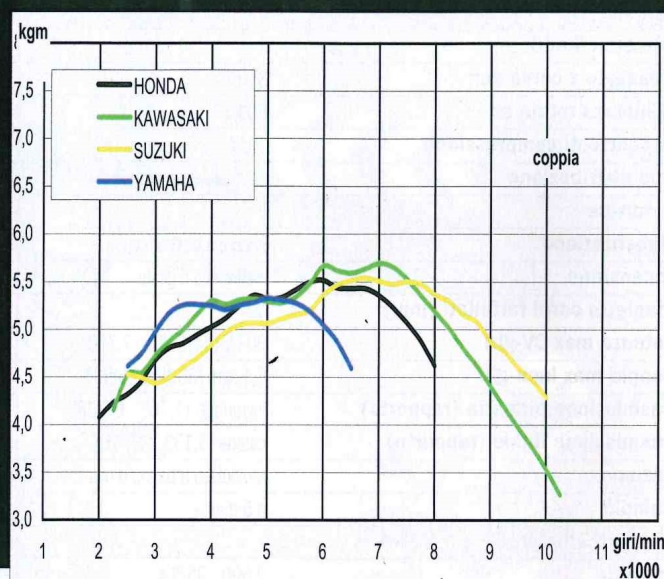
Sulla Versys, invece, è il silenziatore a farsi notare. Se sul lato destro della moto si presenta ben fatto e rifinito, da quello sinistro ha un aspetto migliorabile e poco curato.



	Honda Transalp	Kawasaki Versys	Suzuki V-Strom	Yamaha Ténéré
Motore				
Numero cilindri	2	2	2	1
Allesaggio x corsa mm	81x66	83x60	81x62,6	100x84
Cilindrata totale cc	680,2	649	645	660
Rapporto di compressione	10:1	10,6:1	11,5:1	10:1
Tipo distribuzione	monoalbero a catena	biabbero a catena	biabbero a catena	monoalbero a catena
N. valvole	8	8	8	4
Alimentazione	iniezione elettronica	iniezione elettronica	iniezione elettronica	iniezione elettronica
Accensione	elettronica digitale	elettronica digitale	elettronica digitale	elettronica digitale
Diametro corpi farfallati (mm)	40	38	39	44
Potenza max CV-giri	60 CV (44,1 kW) - 7.750	64 CV (47 kW) - 8.000	67 CV (49 kW) - 8.800	48,4 CV (35,6 kW) - 6.100
Coppia max kgm-giri	6,1 kgm (60 Nm) - 5.500	6,2 kgm (61 Nm) - 6.800	6,1 kgm (60 Nm) - 6.400	5,87 kgm (57,5 Nm) - 5.500
Trasmissione primaria (rapporto)	ingranaggi (1,763 - 67/38)	ingranaggi (2,095 - 88/42)	ingranaggi (2,088 - 71/34)	ingranaggi (2,083 - 75/36)
Trasmissione finale (rapporto)	catena (3,133 - 47/15)	catena (3,067 - 46/15)	catena (3,133 - 47/15)	catena (3,000 - 45/15)
Frizione	multidisco a bagno d'olio	multidisco a bagno d'olio	multidisco a bagno d'olio	multidisco a bagno d'olio
Cambio	a 5 marce	a 6 marce	a 6 marce	a 5 marce
Rapporti cambio				
In prima	2,500 - 35/14	2,438 - 39/16	2,461 - 32/13	2,500 - 30/12
In seconda	1,722 - 31/18	1,714 - 36/21	1,777 - 32/18	1,625 - 26/16
In terza	1,333 - 28/21	1,333 - 32/24	1,380 - 29/21	1,150 - 23/20
In quarta	1,111 - 30/27	1,111 - 30/27	1,125 - 27/24	0,909 - 20/22
In quinta	0,961 - 25/26	0,966 - 28/29	0,961 - 25/26	0,789 - 20/26
In sesta	—	0,852 - 23/27	0,851 - 23/27	—
Ciclistica				
Telaio	semi-doppia culla in acciaio	a diamante in acciaio	doppio trave in alluminio	tubolare a diamante in acciaio
Avancorsa mm	111	108	110	113
Inclinazione canotto di sterzo	28,3°	25°	26°	28°
Forcella	tradizionale	rovesciata	tradizionale	tradizionale
Diametro steli mm	41	41	43	43
Regolazione	—	estensione idraulica, precarico molla	precarico molla	0000000000 precarico molla
Escursione mm	177	150	150	210
Sospensione posteriore	monomortizzatore con leveraggi progressivi	monomortizzatore laterale senza leveraggi progressivi	monomortizzatore con leveraggi progressivi	monomortizzatore con leveraggi progressivi
Regolazione	comp. idraulica e precarico molla	est. idraulica e precarico molla	est. idraulica e precarico molla	precarico molla
Escursione ruota mm	173	145	150	200
Freno ant	doppio disco da 256 mm pinze a 3 pistoncini (ABS)	doppio disco da 300 mm pinze a 2 pistoncini	doppio disco da 310 mm pinze a 2 pistoncini	doppio disco da 298 mm pinze a 2 pistoncini
Freno post	disco da 240 mm pinza a 1 pistoncino	disco da 220 mm pinza a 1 pistoncino	disco da 260 mm pinza a 1 pistoncino	disco da 245 mm pinza a 1 pistoncino
Pneumatici	100/90-ZR19 anteriore 130/80-ZR17 posteriore	120/70-ZR17 anteriore 160/60-ZR17 posteriore	110/80-ZR19 anteriore 150/70-ZR17 posteriore	90/90-ZR21 anteriore 130/80-ZR17 posteriore
Dimensioni (in mm)				
Interasse	1.515	1.415	1.540	1.505
Lunghezza	2.250	2.215	2.290	2.246
Larghezza	905	840	840	865
Altezza	1.305	1.330	1.390	1.477
Altezza sella	841	835	820	895
I dati rilevati dal nostro Centro Prove				
Accelerazione 0-400 m (sec.)	13,382	13,212	13,023	14,052
Ripresa da 50 km/h (sec.)	13,881	13,458	13,682	14,639
Velocità massima (km/h)	174,9 a 8.100 giri	187,8 a 8.450 giri	185,4 a 8.750 giri	168,3 a 7.200 giri
Peso senza carburante (kg)	209,5 kg (95,5 ant, 114 post)	198 kg (96,5 ant, 101,5 post)	202,2 kg (98 ant, 104,2 post)	194,6 kg (91 ant, 103,6 post)
Potenza max alla ruota - giri	53,07 CV (39,02 kW)-7.500	57,89 CV (42,57 kW)-8.000	61,95 CV (45,55 kW)-8.750	42,45 CV (31,21 kW)-6.250
Coppia max alla ruota - giri	5,52 kgm (54,12 Nm)-6.000	5,69 kgm (55,86 Nm)-7.000	5,54 kgm (54,36 Nm)-8.750	5,32 kgm (52,22 Nm)-5.000
Potenza max all'albero - giri	58,16 CV (42,77 kW)-7.500	63,45 CV (46,65 kW)-8.000	67,90 CV (49,92 kW)-8.750	46,53 CV (34,21 kW)-6.250
Coppia max all'albero - giri	6,05 kgm (59,31 Nm)-8.000	6,24 kgm (61,22 Nm)-7.000	6,07 kgm (59,58 Nm)-8.750	5,83 kgm (57,24 Nm)-5.000



Fino a 5.500 giri le curve si assomigliano; Yamaha è in lieve vantaggio fino 4.000 giri, il suo "mono" si ferma a 42 CV e 6.500 giri; la Transalp raggiunge 53 CV e 8.000 giri; la Versys 57 CV e 10.250 giri, ma la potenza max è a 8.000 giri, mentre in prossimità del limitatore è calata di oltre 10 CV. La V-Strom riesce a superare la Versys solo oltre i 7.500 giri, raggiunge 62 CV e mostra un ottimo allungo. Si ferma a 10.000 giri, dove ha oltre 10 CV più della Kawasaki.



Piccole le differenze ai bassi e medi regimi: tra la migliore (Yamaha) e la peggiore (Suzuki) c'è un gap massimo di 0,7 kgm intorno ai 3.500 giri. Oltre i 5.500 giri il "mono" ha un calo fisiologico, mentre i bicilindrici raggiungono la miglior prestazione tra 6.000 e 7.500. Honda cala per prima, poi, molto vistosamente, Kawasaki, e infine Suzuki: è quella che cala più dolcemente, e infatti ha l'allungo migliore. Molto elastico il motore Honda, che permette di "spalancare" già a 2.000 giri.

Honda	
PREGI	DIFETTI
● Facilità di guida	● Collettori esposti in offroad
● Dolcezza erogazione	● Alcune finiture migliorabili
● Cambio e frizione morbidi	
INCONVENIENTI REGISTRATI	
● Nessuno	

Kawasaki	
PREGI	DIFETTI
● Motore brillante	● Frenata spugnosa (ABS)
● Agilità	● Allungo
● Ciclistica sportiva	
INCONVENIENTI REGISTRATI	
● Nessuno	

Suzuki	
PREGI	DIFETTI
● Stabilità	● Estetica datata
● Protezione aerodinamica	● Alcune finiture migliorabili
● Allestimento (Traveller)	
INCONVENIENTI REGISTRATI	
● Nessuno	

Yamaha	
PREGI	DIFETTI
● Fuoristrada "vera"	● Vibrazioni
● Serbatoio capiente	● Altezza sella
● Prezzo	
INCONVENIENTI REGISTRATI	
● Nessuno	

PROVE STRUMENTALI:

Centro Prove e Servizi.

COLLAUDATORI:

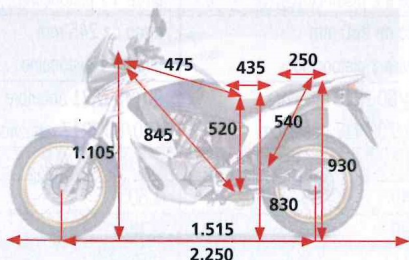
Alessandro Perelli (178 cm - 65 kg)
Fabio Meloni (180 cm - 80 kg),
Marco Agosti (175 cm - 83 kg),
Federico Torti (156 cm - 61 kg),
Clara Cavarretta (162 cm - 59 kg).

ABBIGLIAMENTO UTILIZZATO:

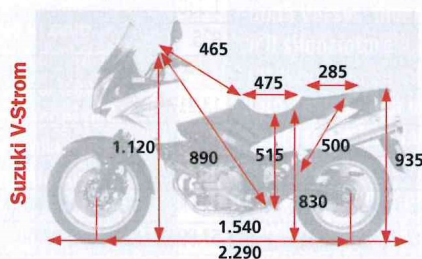
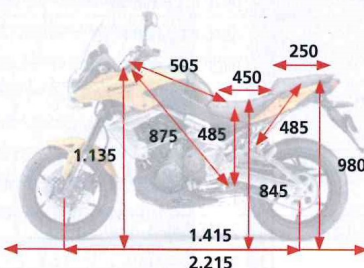
caschi Arai, Nolan, Caberg, Givi;
giacche Dainese, OJ, Brema;
guanti IXS, Dainese; scarpe tecniche Dainese, Stylmartin, TCX.

Le misure

Honda Transalp



Kawasaki Versys



Yamaha Ténéré

