

MOTOCICLISMO

Gilera Northwest

TEST ANTEPRIMA

Vestirsi in sicurezza

DOSSIER ABBIGLIAMENTO

PROVE

Harley Davidson
Sportster 883 e 1200
Yamaha FZR 600
Honda Transalp
Suzuki DR Big
DR 650 RSE
Gilera Apache 125
Aprilia tutti i 50
Gilera Sioux 50

**Settanta anni
di Moto Guzzi**





HONDA 600 V TRANSALP

COMPROMESSO STORICO

La versione '91 del modello lanciato nell'87 ha il freno a disco anche al retrotreno. È ancora il modello più interessante per le scelte di compromesso fra strada e fuoristrada, per la fruibilità e i bassi costi di gestione. Facile e adatta anche al turismo, conserva le note qualità stradali e la meccanica generosa. Costa 9.810.000 lire f.c.

Prove strumentali

CENTRO ANALISI
MOTOCICLISMO
DI NERVIANO
E PISTA PIRELLI
DI VIZZOLA TICINO

Testo

MAURIZIO
GISSI
Foto
LE BARDE e
MARCO RICCARDI

Collaudatori

GIORGIO GALLINELLI
MAURIZIO GISSI e
MARCO RICCARDI

La moto "totale" è l'ambizione di molti progettisti e incarna il sogno di tanti motociclisti. L'invenzione di un modello "tuttofare", piacevole da guidare, pratico ed esteticamente accattivante farebbe la fortuna del costruttore più attento e risolverebbe le esigenze di mobilità della maggior parte degli appassionati. Ma l'obiettivo, almeno nella sua interezza, è destinato a restare irraggiungibile. Tuttavia, se

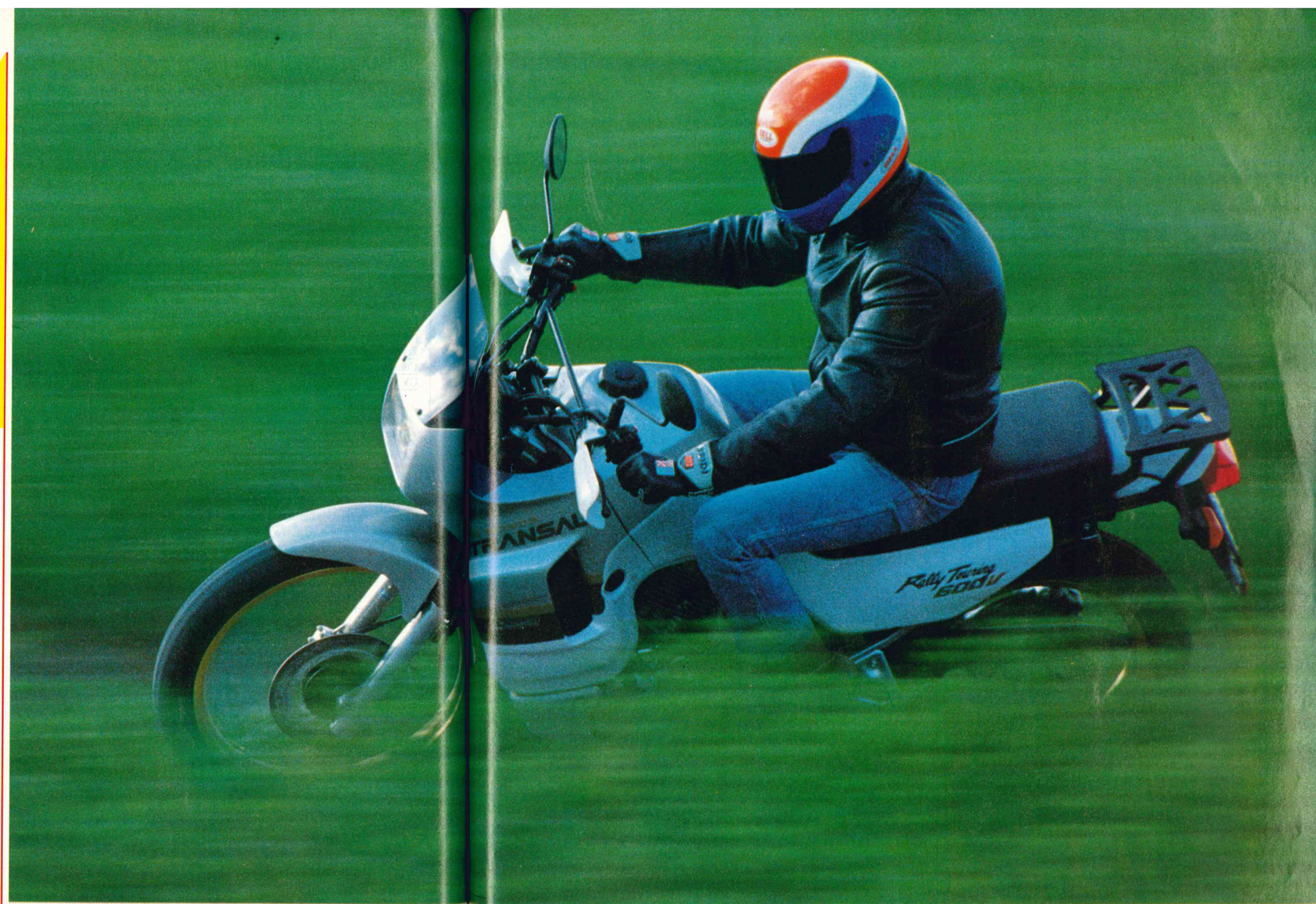
si escludono le destinazioni più specializzate, è possibile trovare una formula di compromesso, capace di esaudire il 90% delle necessità di impiego. La Honda Transalp è lì a dimostrare che questo è possibile, che si possono miscelare le caratteristiche stradali con quelle moderatamente fuoristradali nel rispetto della più ampia funzionalità e nel contenimento dei prezzi sia d'acquisto che di mantenimen-

to. Di sicuro un ottimo esempio. Arrivata nel 1987, la Honda 600 Transalp ha lentamente e costantemente conquistato una dignitosa porzione di mercato, si è costruita una solida reputazione ponendosi come primo esempio di moto dall'impiego a 360 gradi: strada, sterzato, turismo e utilizzo urbano. Nell'89 la bicilindrica Honda ricevette una strumentazione meglio dimensionata e un cupolino appe-

na rialzato; lasciando immutato il resto, cilindrata compresa, nel rispetto di una saggia politica commerciale basata sul contenimento del costo e sulla longevità del modello. Quest'anno la Transalp è stata aggiornata nell'impianto frenante grazie alla sostituzione del tamburo posteriore con un equipaggiamento a disco, ed ha ricevuto modifiche di carattere puramente produttivo. Poche cose, ma

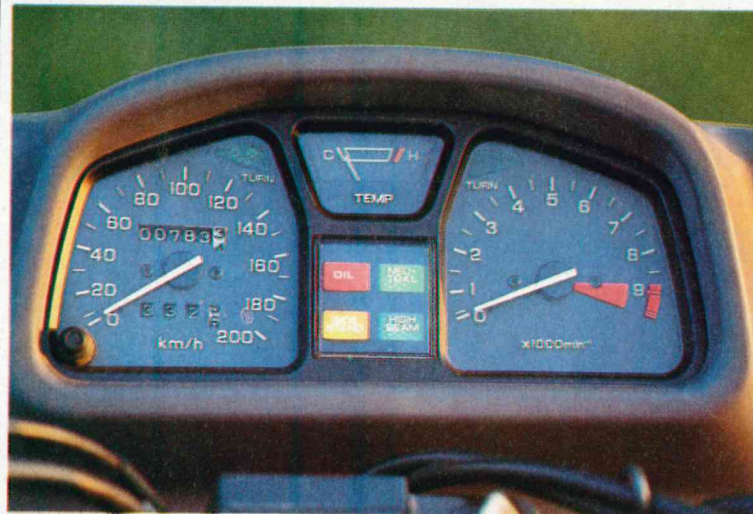
abbiamo voluto comunque riproporre la prova completa di questo apprezzato modello che continua a raccogliere consensi e si pone come valida alternativa alle stradali turistiche ed alle grosse enduro bicilindriche; è una media cilindrata che ha trovato un equilibrio di comportamento e una praticità quotidiana che non hanno confronti nel pur vasto ventaglio di offerte, dove, stranamente, man-

La Transalp non ha rivoluzionato la moto, ma ha tracciato una nuova strada dove ecletticità e personalità estetica esaltano il gusto dell'andare in moto.



La strumentazione è quella introdotta sulla versione '89. Rispetto a quella della prima Transalp occupa un cruscotto più grande, è meglio leggibile e dimensionata all'interno del cupolino. Cambia la disposizione delle spie; le quattro centrali sono per pressione olio, folle, abbagliante e cavalletto abbassato. Quelle per gli indicatori di direzione sono all'interno di tachimetro e contagiri. Al centro c'è il termometro del circuito di raffreddamento. Rispetto alla prima versione cambia anche il vetro del cupolino che è più alto di sei centimetri.

cano modelli concorrenti. È vero che è prevedibile una riduzione della domanda di modelli "tutto-terreno", che persino le enduro monocilindriche 600 si avvicinano sempre più all'impostazione stradale, che anche la Yamaha ha fatto della recente bicilindrica TDM



una stradale pura — seppur versatile — ma in questi quattro anni ci saremmo aspettati almeno una risposta alla "Rally Touring" Honda; considerando poi che si sente la mancanza di stradali turistico-leggere, che molti si orientano verso le bicilindriche da enduro nella ricerca di maggior comodità e che le medie cilindrata essenziali (un esempio può essere la 650 NTV che impiega la meccanica Transalp con l'aggiunta della trasmissione ad albero) non catturano di certo con un'immagine così anonima e priva di fascino.

Già, perché l'estetica resta fondamentale nelle motivazioni d'acquisto (capiente quanto basta e appena sufficiente solo quando si viaggia veloci in autostrada), all'aerodinamica protettiva senza che gli ingombri eccedano o siano così scarsi da non riparare e, infine, alla facilità di montaggio di borse laterali. Sulla Transalp sono evidenti, in ogni particolare, le scelte progettuali di compromesso che devono rispettare le capacità di viaggiare su strade asfaltate o sterrate indifferentemente. C'è una chiara prevalenza delle doti stradali su quelle da enduro e non mancano piccoli limiti sia ciclistici che meccanici tanto su asfalto che in fuoristrada; ma questo è normale quando le scelte sono, appunto, di compromesso. Il risultato importante è invece la notevole omogeneità di comportamento, l'equilibrio sempre presente. Grazie a questo si sorvola tranquillamente sulla mancanza di qualche cavallo agli alti regimi, sulla stabilità migliorabile nelle condizioni limite, o sulla relativa luce a terra ed escursione delle sospensioni nel fuoristrada impegnativo. La chiave di questo bilanciamento funzionale sta tutta nel principio di non esasperare cilindrata e dimensioni, diversamente da quanto è accaduto sulle maxi enduro bicilindriche che in fuoristrada sono addirittura più impegnative perché pesanti e ingombranti. È infatti intuibile che aggiungere dieci o quindici cavalli in più significa ritrovarsi motori più pesanti, bisogna passare a impianti frenanti più complessi, a pneumatici e sospensioni meglio dimensionate, e via di questo passo, un circolo vizioso nel quale all'aumento delle prestazioni corrispondono quelli del peso e del prezzo; e la diminuzione della fruibilità in fuoristrada.

Il buon compromesso che offre la Transalp nasce attorno al suo motore bicilindrico a "V" stretta, un propulsore moderno, ma relativamente complesso e contraddistinto da una buona regolarità d'erogazione. Nato nell'82 per la stradale VT 500, dotata di trasmissione ad albero, questo motore è uno dei più interessanti e usati negli ultimi dieci anni; prima della Transalp ha infatti motorizzato la versione VT Custom, e dopo la stradale NTV 650, le Africa Twin 650 e 750, la sportiva "Bros" giapponese, mentre con architetture molto simili sono nati i bicilindrici della custom Shadow 600 e della turistica PC 800. Il "V" stretto è insomma un motore sempre d'attualità e ben sfruttabile grazie alla sua struttura perfettamente inseribile

batoio (capiente quanto basta e appena sufficiente solo quando si viaggia veloci in autostrada), all'aerodinamica protettiva senza che gli ingombri eccedano o siano così scarsi da non riparare e, infine, alla facilità di montaggio di borse laterali.

Sulla Transalp sono evidenti, in ogni particolare, le scelte progettuali di compromesso che devono rispettare le capacità di viaggiare su strade asfaltate o sterrate indifferentemente. C'è una chiara prevalenza delle doti stradali su quelle da enduro e non mancano piccoli limiti sia ciclistici che meccanici tanto su asfalto che in fuoristrada; ma questo è normale quando le scelte sono, appunto, di compromesso. Il risultato importante è invece la notevole omogeneità di comportamento, l'equilibrio sempre presente. Grazie a questo si sorvola tranquillamente sulla mancanza di qualche cavallo agli alti regimi, sulla stabilità migliorabile nelle condizioni limite, o sulla relativa luce a terra ed escursione delle sospensioni nel fuoristrada impegnativo. La chiave di questo bilanciamento funzionale sta tutta nel principio di non esasperare cilindrata e dimensioni, diversamente da quanto è accaduto sulle maxi enduro bicilindriche che in fuoristrada sono addirittura più impegnative perché pesanti e ingombranti. È infatti intuibile che aggiungere dieci o quindici cavalli in più significa ritrovarsi motori più pesanti, bisogna passare a impianti frenanti più complessi, a pneumatici e sospensioni meglio dimensionate, e via di questo passo, un circolo vizioso nel quale all'aumento delle prestazioni corrispondono quelli del peso e del prezzo; e la diminuzione della fruibilità in fuoristrada.

Il buon compromesso che offre la Transalp nasce attorno al suo motore bicilindrico a "V" stretta, un propulsore moderno, ma relativamente complesso e contraddistinto da una buona regolarità d'erogazione. Nato nell'82 per la stradale VT 500, dotata di trasmissione ad albero, questo motore è uno dei più interessanti e usati negli ultimi dieci anni; prima della Transalp ha infatti motorizzato la versione VT Custom, e dopo la stradale NTV 650, le Africa Twin 650 e 750, la sportiva "Bros" giapponese, mentre con architetture molto simili sono nati i bicilindrici della custom Shadow 600 e della turistica PC 800. Il "V" stretto è insomma un motore sempre d'attualità e ben sfruttabile grazie alla sua struttura perfettamente inseribile

in un telaio motociclistico.

Rispetto alla versione conosciuta sulle precedenti Transalp, il motore '91 è cambiato in pochi particolari interni e nella verniciatura alluminio invece che nera opaca. La struttura e la messa a punto sono identiche, soltanto l'impianto di scarico è stato leggermente modificato internamente per adeguarlo a normative antirumore sempre più severe. Vanta alcune particolarità, come i due perni di biella sfalsati fra loro di 76° per equilibrare le forze di prim'ordine senza ricorrere a contralberi di bilanciamento; ricordiamo infatti che la V fra i cilindri è di 52° mentre il miglior bilanciamento si avrebbe con una più ingombrante V di 90°, come nei bicilindrici Ducati. La distribuzione è monoalbero in testa e ci sono tre valvole per cilindro, due per l'aspirazione. Per migliorare l'accensione della miscela aria/benzina vengono impiegate due candele in ogni camera di scoppio. Infine, proprio per la disposizione longitudinale dei cilindri, il raffreddamento è a liquido, servito da due radiatori sistemati ai lati del canotto di sterzo.

La ciclistica è semplice e razionale allo stesso tempo, a cominciare dall'originale telaio con doppio trave superiore a sezione rettangolare: al centro lascia lo spazio al condotto dell'aria e nella parte anteriore ricorda un telaio da fuoristrada, per via del trave centrale che si sdoppia in due esili culle che sorreggono il motore inferiormente. Sempre in trafilato d'acciaio è il forcellone, modificato nell'attacco della pinza freno (c'è un disco da 240 mm al posto del precedente tamburo da 130 mm) e nel braccio inferiore destro, per proteggere la tubazione idraulica del freno stesso. Nuovo è anche il freno anteriore: il diametro del disco è lo stesso, ma la foratura è meno fitta ed è cambiato il disegno della pinza a due pistoncini paralleli. Le sospensioni sono altrettanto essenziali: la forcella da 41 mm non è regolabile, diversamente dall'ammortizzatore posteriore che può essere precaricato ed è mosso dall'articolazione progressiva Pro-Link. Le ruote a raggi, al pari dello scarico alto del manubrio largo, ricordano la componente fuoristradistica del carattere Transalp: misurano 21 e 17 pollici ed ospitano pneumatici, con camera d'aria, di scolpitura moderatamente enduro.

La posizione in sella deve essere adatta allo stile di guida su asfalto ed a quello su sterrato; di fatto, a parte la guida in piedi sulle pedane, soddisfa ogni esigenza, rivelandosi particolarmente adatta ai percorsi tormentati di curve — grazie al manubrio più largo e alto che non su una stradale tradizionale — ed anche comoda nei lunghi trasferimenti autostradali. Buona la forma del serbatoio e

Rimangono i pratici comandi elettrici già noti, così come i paramani che sono utili anche contro pioggia e freddo, e danno un aspetto enduro. Lo starter, a levetta, si trova a fianco della manopola sinistra. Non ci sono cambiamenti nelle linee della sovrastruttura, foto sopra. Rivista è invece la grafica (compare il logo "rally touring") e ci sono abbinamenti cromatici nuovi.



HONDA 600 V TRANSALP

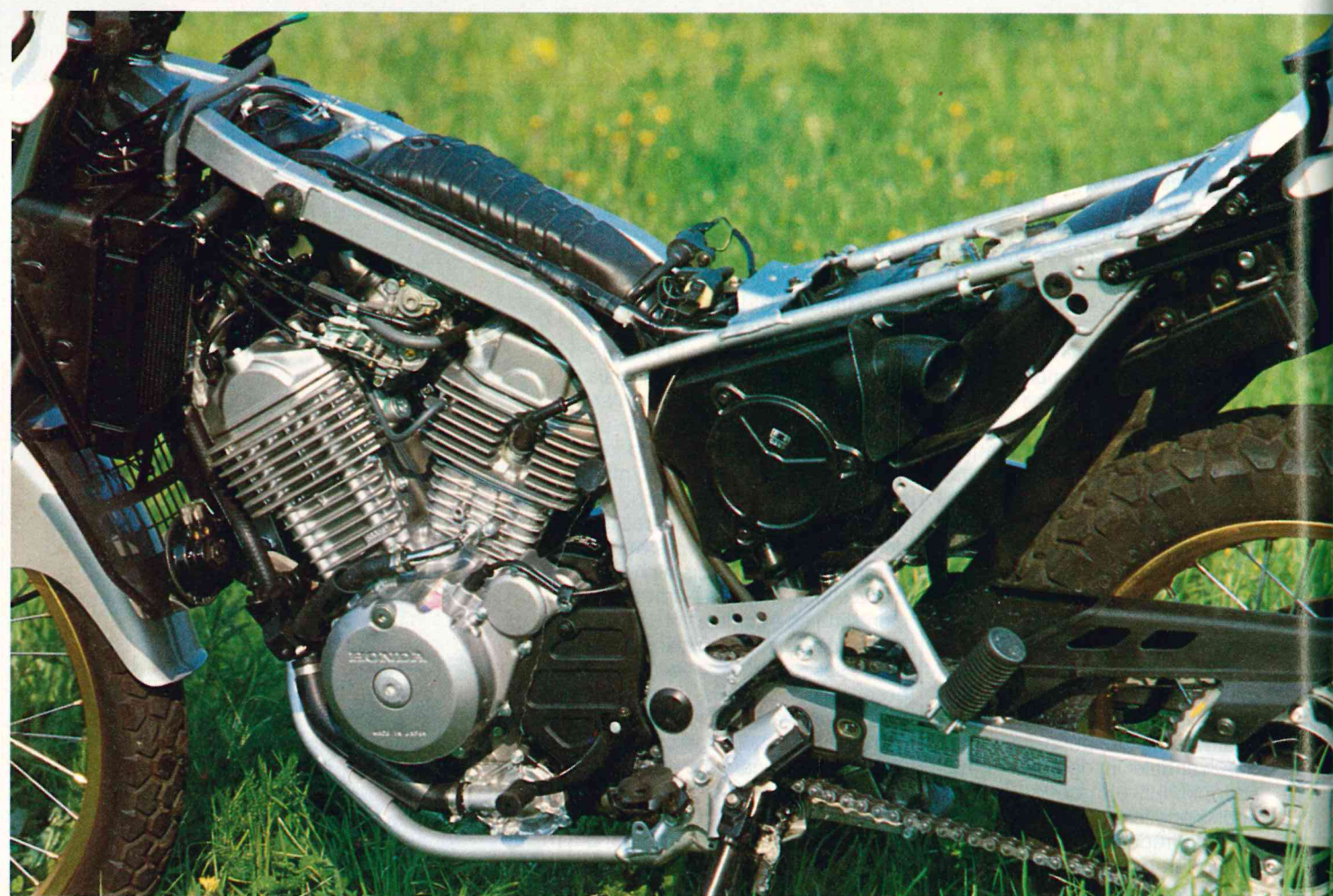
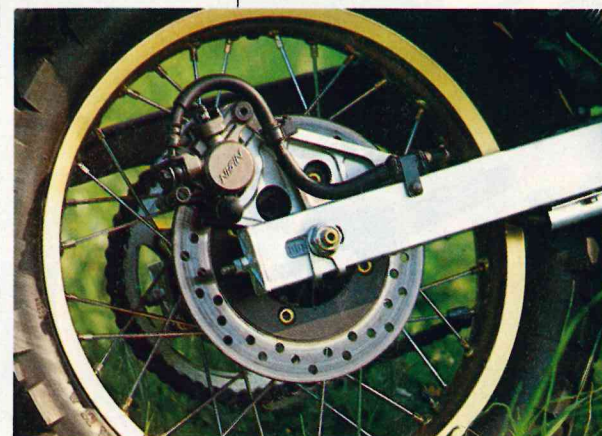
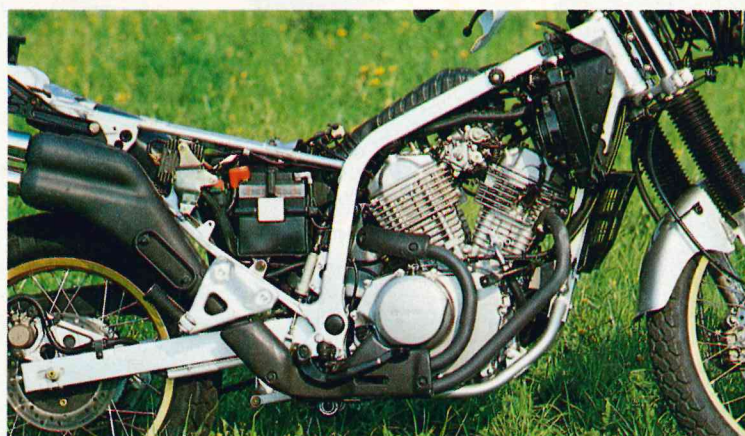
Prova

Nell'immutata ciclistica è arrivato il freno a disco posteriore (da 240 mm) e sono cambiati disco e pinza anteriore. Un buon compromesso strada/fuoristrada le sospensioni.

corretta la correlazione fra la sella — meno alta da terra che sulle enduro 600 — le pedane ben centrate e il manubrio rialzato e ampio al punto giusto. Fra l'altro l'abitabilità è buona per piloti di altezza assai diversa e sono naturali gli spostamenti sulla sella (a-

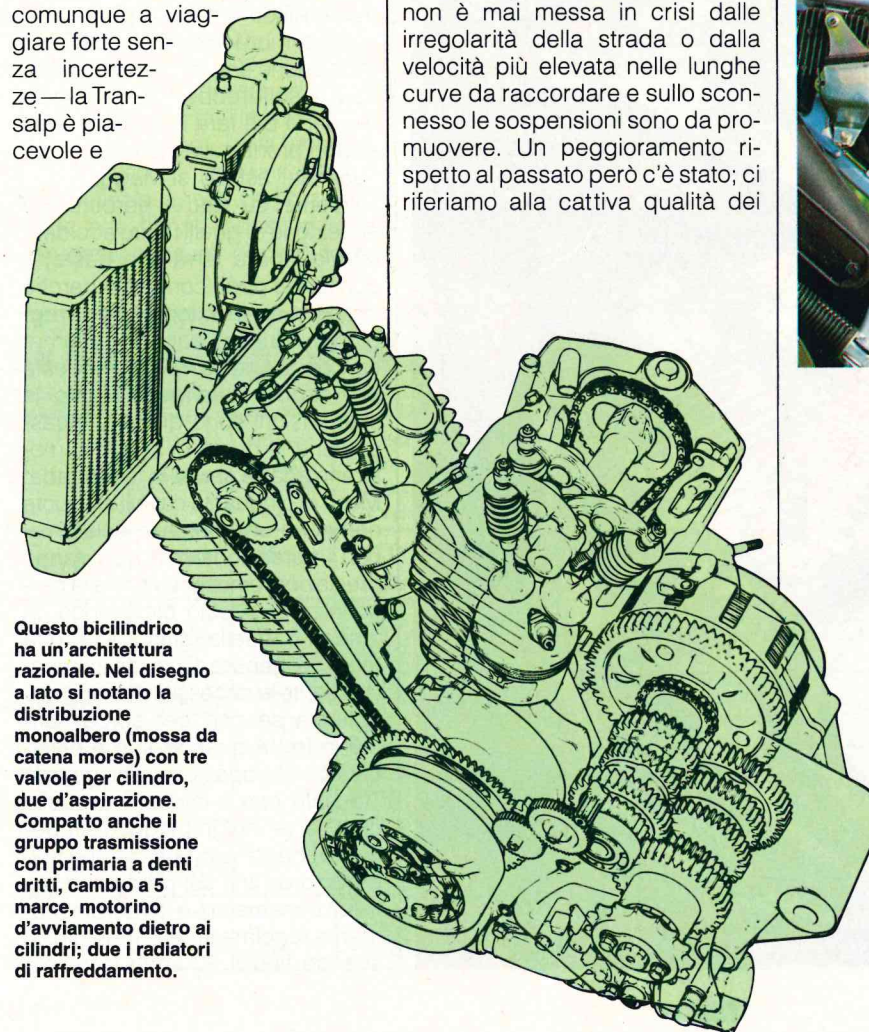


vanzando o arretrando) a seconda delle esigenze del percorso. Il riparo aerodinamico è buono fino ai 150 orari ed anche il passeggero è risparmiato da fastidiosi vortici, almeno fino a quella velocità che rappresenta un'andatura di crociera di tutto rispetto. Il passeggero è ospitato comodamente ed ha da lamentare soltanto un'imbottitura della sella meno spessa rispetto a quella riservata al pilota, la presenza di fastidiose vibrazioni alle pedane superando i 140 orari (circa 7000 giri indicati); ma a questo si può rimediare fissando le staffe su silent-block.



Se nell'impiego turistico questa 600 sfodera un'inaspettata comodità è nella guida nei percorsi misti che diventa davvero divertente. La Transalp è facile nell'approccio anche per chi ha poca esperienza; è vero che ha la sella più alta da terra rispetto ad una tranquilla bicilindrica stradale, ma non è mai pesante, scorbutica. È anzi docile e garbata. Agile nel traffico, è appena più impegnativa di una monocilindrica quando si spinge forte nel misto stretto, ma è più facile e rapida di una stradale di pari cilindrata su una strada di montagna. Il manubrio largo al punto giusto dà molta confidenza nelle curve lente o nei tornanti, e il motore offre la coppia che serve per passare rapidamente da una curva all'altra. La scelta di compromesso per sospensioni, pneumatici e freni emerge quando si viaggia su percorsi misto veloci e si pretende di spingere al limite. Allora la forcella diventa cedevole, il freno anteriore non è più così pronto ed i pneumatici denunciano carcasse un po' morbide; la Transalp non è più il fulmine che sa essere sulle stradine di collina, accusa qualche imprecisione di sterzo e si vorrebbe una manciata di cavalli in più. Ma fuori da questa "forzatura" — un buon pilota riesce comunque a viaggiare forte senza incertezze — la Transalp è piacevole e

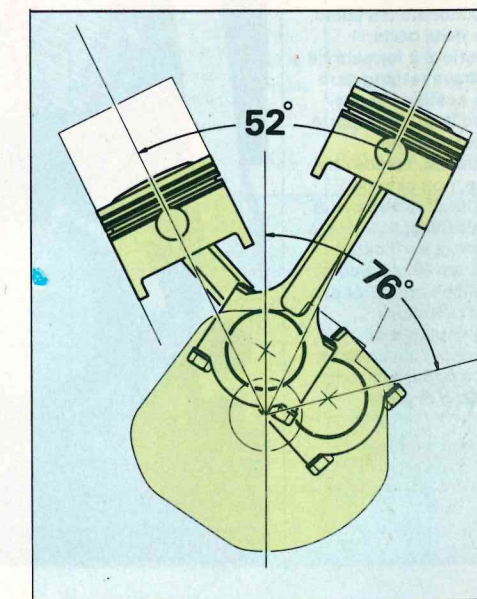
neutra in ogni reazione. La stabilità non è mai messa in crisi dalle irregolarità della strada o dalla velocità più elevata nelle lunghe curve da raccordare e sullo sconnesso le sospensioni sono da promuovere. Un peggioramento rispetto al passato però c'è stato; ci riferiamo alla cattiva qualità dei



Questo bicilindrico ha un'architettura razionale. Nel disegno a lato si notano la distribuzione monoalbero (mossa da catena morse) con tre valvole per cilindro, due d'aspirazione. Compatto anche il gruppo trasmissione con primaria a denti dritti, cambio a 5 marce, motorino d'avviamento dietro ai cilindri; due i radiatori di raffreddamento.

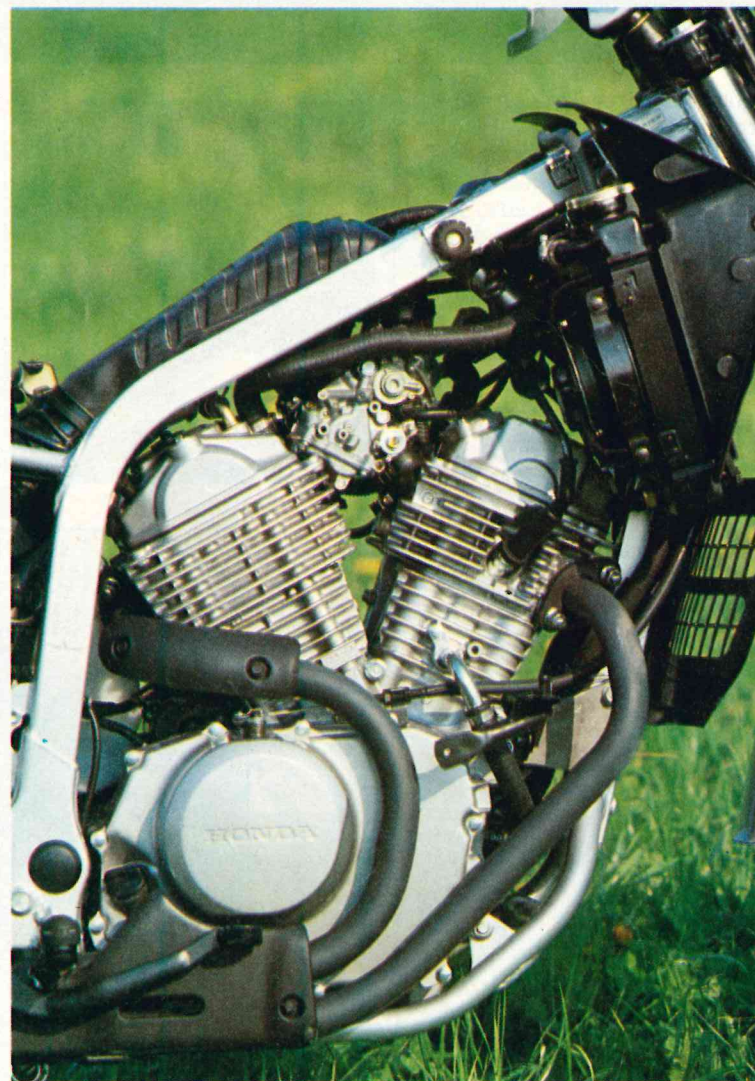
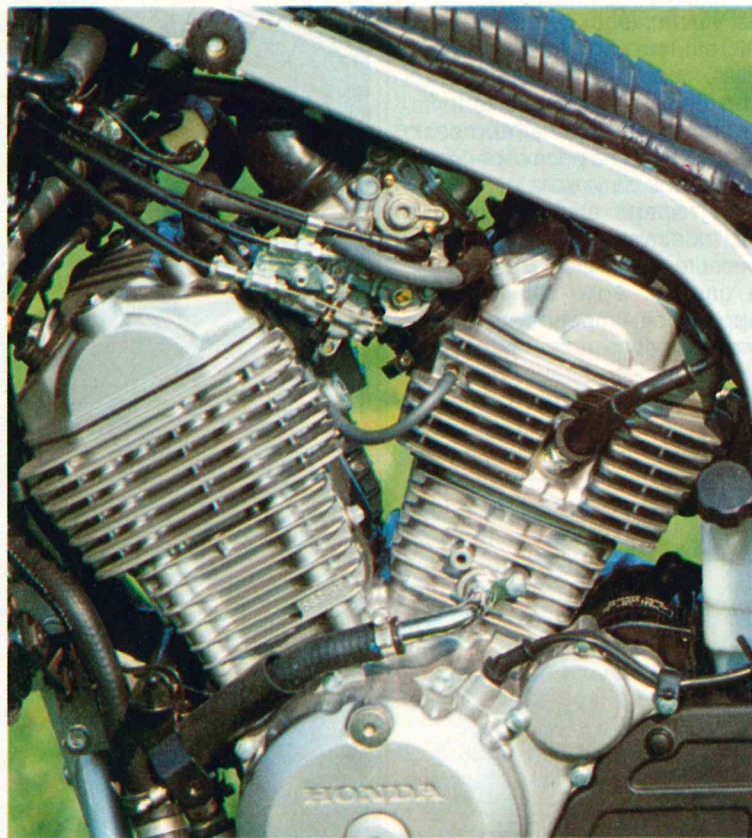


Peculiarità di questo bicilindrico è lo sfalsamento dei perni di manovella per equilibrare lo schema con "V" inferiore di 90° e contenere decisamente le vibrazioni. La "V" è di 52° e i perni sono distanziati di 76°. A lato l'alloggiamento per la batteria (sul lato opposto c'è la cassetta filtro), si notano anche la pompa e il serbatoio del freno posteriore.



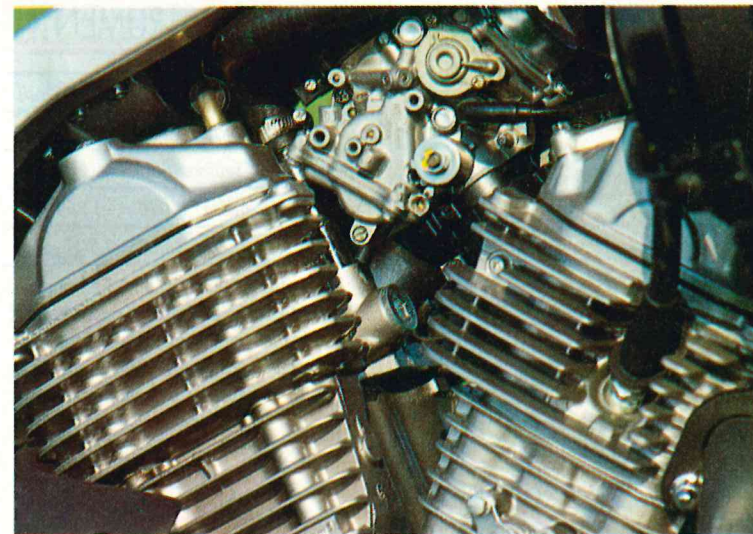
Al centro delle due travi superiori del telaio, in tubi rettangolari d'acciaio, è sistemato il condotto per l'aria che dal filtro arriva ai due carburatori. Esigenze di spazio hanno fatto preferire due radiatori, quello di destra è munito di elettroventola; la pompa del liquido refrigerante si trova, in posizione riparata dal telaio, sotto all'alternatore e al pignone d'uscita del cambio.

pneumatici Yokohama montati sulla nostra Transalp: sufficienti soltanto per andature turistiche e responsabili di piccole oscillazioni allo sterzo a velocità superiori a 140 km/h. A questo, fortunatamente, è facile rimediare passando ad altri equipaggiamenti, per esempio a quello Dunlop. Capitoli freni. Il vantaggio del nuovo disco posteriore è avvertibile nei percorsi tormentati, perché il freno resiste molto meglio alla fatica e non soffre una cattiva modulabilità sul bagnato e dopo aver percorso alcune migliaia di chilometri. In quanto a potenza, invece, non ci sono cambiamenti sensibili, a causa della contenuta importanza che ha il freno posteriore nell'accorciare gli spazi d'arresto: per questo bisognerebbe intervenire



Il motore è perfettamente incastonato nel telaio, che nella parte anteriore è formato da un trave rettangolare che sostiene le due culle inferiori. A parte la colorazione alluminio, invece che nera, non ci sono novità di rilievo per la meccanica; identica la potenza verificata: 52.2 cavalli all'albero. Qualche critica va alla scarsa finitura dell'impianto di scarico, i cui collettori sono coperti in zona pedana di guida.

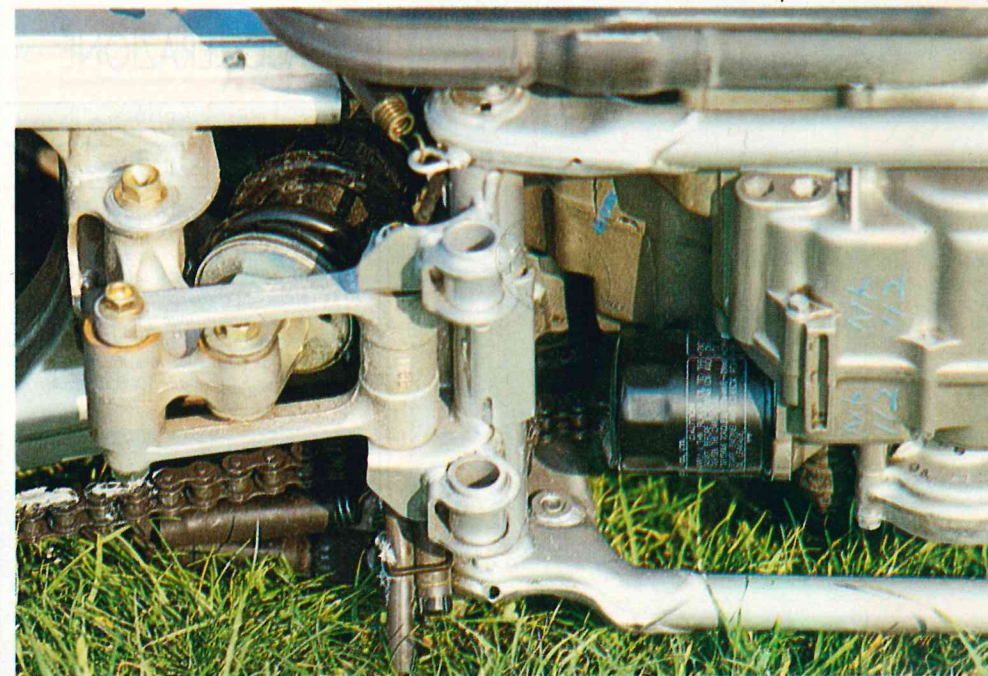
seriamente sull'impianto anteriore. In staccata, ad ogni modo, la Transalp non è debole o sottodimensionata e soltanto a pieno carico il disco anteriore perde una parte di mordenza. Del resto questa è anche una moto da fuoristrada e si soffrirebbe maggiormente dovendo poi fare i conti con freni troppo pronti sullo sterrato. Fuori dall'asfalto si viaggia agevolmente su tutti i percorsi ad eccezione di quelli molto accidentati (la luce a terra non basta) e con fondo poco compatto perché il peso, a serbatoio pieno, raggiunge i due quintali ed i pneumatici hanno una scolpitura modesta per sabbia o fango. Peraltro le sospensioni sono discrete incassatrici e le quote di sterzo si mostrano adatte anche in fuoristrada. Meno di cinquanta cavalli alla ruota non sono una potenza eclatante, non impressionano e non danno prestazioni emozionanti. Ma la personalità di questo bicilindrico, in fondo, è quella giusta per una moto del genere. Così, difficilmente si sente la necessità di maggiore potenza se non per sorpassare più in fretta quando si è a pieno carico. L'erogazione del motore Transalp non è inferiore a quella che serve nell'impiego disimpegnato, basta per fare del turismo e per divertirsi sui percorsi misti. Il funzionamento è straordinariamente regolare fin dai 1500 giri: si scende fino a 30 km/h in quinta



marcia e accelerando si riprende quota senza alcuna incertezza. Ad ogni modo regimi così bassi non si adoperano mai, non soltanto perché la coppia è poca in fasce d'utilizzo così basse, ma soprattutto perché la rapportatura del cambio non è per nulla distesa, così che normalmente non si scende sotto ai 2500-3000 giri. La coppia diventa sfruttabile da 3500-4000 giri, a quota 6000 il temperamento diventa frizzante e la progressione continua vivacemente fin quasi a 9000 giri. Sebbene la potenza sia onesta, e poco più, il carattere è più vivo rispetto a motori bicilindrici meglio dotati, perché la salita di regime non è fastidiosamente diluita o piatta. E poi è un motore dalla voce di scarico discreta, con una meccanica silenziosa, con cambio e frizione che hanno innesti dolci e con bassi consumi di carburante

se si adopera delicatamente l'acceleratore. La frizione è però ancora debole e prende gioco facilmente se la si sollecita, il cambio passa con un "clac" dal folle alla prima marcia, e se si viaggia forte in autostrada l'autonomia scende al di sotto dei duecento chilometri: tre difetti che poco, o nulla, tolgono alla bontà del comportamento meccanico, ma che si potrebbero eliminare facilmente senza grande aggravio dei costi produttivi. Fedele all'impostazione di partenza, la 600 Transalp continua solitaria sulla strada della versatilità. Una moto poco appariscente e senza grandi richiami tecnici, ma estremamente fruibile che sa divertire e non costa una fortuna.

Molto compatti i due carburatori Keihin a depressione, con corpi accoppiati per ridurre le dimensioni come sui motori V4 Honda. Si nota anche una delle due candele per cilindro, altra particolarità di questo motore. Nella foto sotto sono visibili il filtro dell'olio a cartuccia (in zona protetta e facilmente raggiungibile) e l'articolazione progressiva Pro-Link con i biellismi in lega pressofusa che comprimono l'ammortizzatore, regolabile soltanto nel precarico molla.



Le bicilindriche stradali ed enduro a confronto

* Prezzo chiavi in mano. Importata solamente su richiesta.

Dati rilevati dal nostro Centro Analisi e Prove di Nerviano

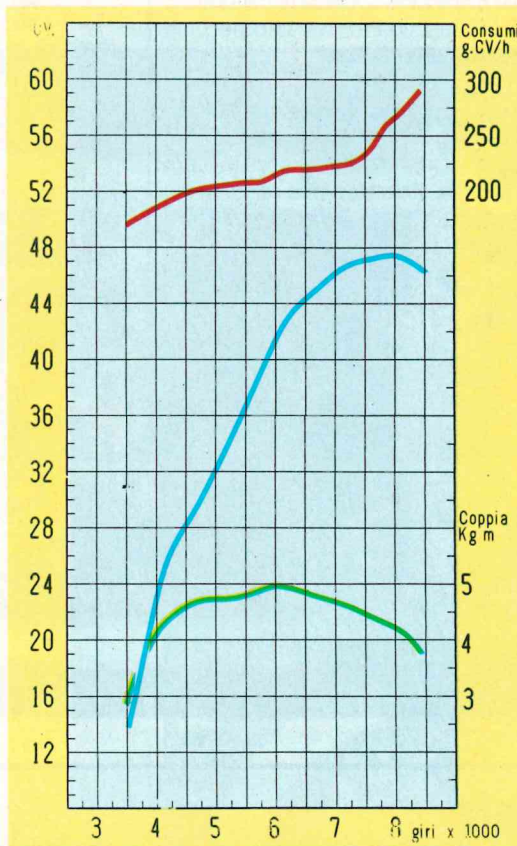
Marca	Modello	Alésaggio, corsa, cilindrata esatta	Potenza max. alla ruota CV a giri	Coppia max. alla ruota kgm a giri	400 metri da fermo secondi	Velocità di uscita km/h	400 metri da 50 km/h secondi	Velocità di uscita km/h	Velocità min. nella marcia più alta km/h	Velocità max. km/h	Consumo medio km/lt	Peso senza benzina kg	Prezzo franco concessionario	Prova sul fascicolo
HONDA	Transalp XL 600 V	75x56 583	47,15 8.000	5,04 6.000	13,358	153,82	13,980	146,25	30,72	173	16	186	9.810.000	5-1991
BMW	R 80	84,8x70,6 797,5	47,3 6.500	5,68 4.000	13,509	152,54	14,949	139,53	26,59	179	17	199	11.150.000 *	7-1985
HONDA	NTV 650	79x66 647	49,01 7.500	5,11 6.250	13,752	153,85	14,744	139,53	40	182,5	17	199	9.185.000	10-1988
SUZUKI	VX 800	83x74,4 805	57,35 7.500	6,50 5.500	13,057	160,71	13,694	153,85	35,86	183,5	15	227	8.997.600	9-1990
HONDA	XRV 750 Africa Twin	81x72 742	53,99 7.250	5,63 5.500	13,630	148,76	14,665	141,73	38,89	174,5	15	219	11.580.000	9-1990
YAMAHA	XTZ 750 Super Ténéré	87x63 749	66,35 7.750	6,47 7.000	12,881	165,14	14,437	140,62	35,93	185,9	14,5	215	11.360.000	6-1989

HONDA 600 V TRANSALP

Prova

In queste pagine pubblichiamo i dati fondamentali della moto in esame e i risultati delle nostre prove strumentali. Per queste prove, presso il nostro centro Analisi e Prove di Nerviano, utilizziamo banchi dinamometrici Borghi e Saveri tipo FA 50/30 e FA 200/30. Utilizziamo pure catene Regina Industria e Olio Castrol. Le caratteristiche tecniche, le norme di manutenzione, la eventuale disponibilità di optional sono riportati così come ci sono stati trasmessi dai costruttori o dagli importatori. Trattasi nell'insieme di informazioni fondamentali per un completo giudizio sulla moto in esame.

LE ANALISI DEL BANCO



Rileva-mento	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Consumo gr/CV-h-giri
Alla ruota	47,15-8.000	5,04-6.000	189-4.000
All'albero	52,21-8.000	5,58-6.000	169-4.000
Potenza specifica all'albero: CV/lit			89,5
Velocità lineare del pistone: metri/sec. al regime di potenza max			17,6
Pressione media effettiva: kg/cm² al regime di coppia max (all'albero)			11,97
Regime minimo possibile a tutta apertura del gas			3.500
Rapporto peso/potenza (alla ruota): kg/CV			3,94

Il grafico e la tabellina sintetizzano i risultati delle prove cui abbiamo sottoposto il motore presso il nostro Centro di Nerviano. Le curve caratteristiche tracciate sul grafico esprimono i valori ottenuti alla ruota. Confermati i risultati della versione precedente e rispettate le dichiarazioni; unica differenza rispetto alla nostra prova dell'87, il regime minimo possibile a tutta apertura che è sceso da 4000 a 3500 giri. La curva di erogazione è davvero eccellente in rapporto alla cilindrata e al temperamento turistico di questo bicilindrico; la coppia è "rotonda" e regolare da 2500 giri in poi; la potenza arriva fluida, con un incremento di grinta a partire da quota 6000 giri. Anche i consumi specifici sono molto interessanti. In sostanza è valido il rapporto fra rendimento ed erogazione.

VELOCITÀ, PESO E CONSUMO

Vel. max in pos. abbass.: 173.0 km/h (indicata 180 a 8.600 giri)
Vel. max in pos. seduta: 162.0 km/h (indicata ~ 170 a 8.000 giri)
Peso senza carburante: 186 kg (88 ant. e 98 post.)
Consumo in città: 14,0 km/litro
Consumo fuori città: 19,0 km/litro
Consumo autostradale (a 130 km/h): 15,0 km/litro
Consumo massimo: 11,5 km/litro
Consumo medio della prova: 16,0 km/litro

ACCELERAZIONE

metri	100	200	300	400
secondi	5,415	8,439	10,95	13,358
kmh	109,67	132,80	147,93	153,82

In questa classica prova con partenza da fermo sui 400 m, eseguita come al solito con carico di 70 kg (pilota 65, carburante 5), la Transalp ha spuntato una prestazione più che dignitosa, migliore rispetto alla 650 Africa Twin, penalizzata peraltro da un peso superiore. È inferiore alla 650 NTV e vicinissima alla VX 800 Suzuki.

VERIFICA STRUMENTI

Tachimetro: indica 50 = 46,44 km/h
indica 100 = 96,32 km/h
indica 150 = 146,21 km/h
Contagiri: indica 4.000 = 3.800 giri
indica 8.000 = 7.700 giri

Le nostre prove strumentali alla pista Pirelli di Vizzola Ticino si sono svolte il 23/03/91 nelle seguenti condizioni ambientali: temperatura 12°C, umidità 60%, pressione 1.012 mbar, vento assente.

RIPRESA

metri	100	200	300	400
secondi	5,121	8,602	11,497	13,980
kmh	86,52	118,35	140,85	146,25

Anche questa prova è stata fatta con carico complessivo di 70 kg sulla distanza di 400 m iniziandola però dalla velocità di 50 km/h nella marcia più alta per verificare le doti di tiro del motore. Il compromesso fra peso e scelta dei rapporti (non particolarmente distesi) premia anche la prova di ripresa: in quinta marcia, dai 50 orari, la Transalp è più rapida anche delle bicilindriche enduro di maggiore cubatura: fra le stradali è soltanto la VX Suzuki, ma di 800 cc, ad essere appena più lenta a riprendere velocità. Anche 30 km/h in quinta marcia, come velocità minima, sono un ottimo risultato.



DATI ANAGRAFICI

Costruttore: Honda Motor Company Ltd. N27 - 8 Chome Jinguamae, Shibuyaku Tokyo - Japan. Telex 0077222587.

Importatore: Honda Italia Industriale Spa, via Kenya 72 - 00144 Roma. Telefono 06/547941, telex 613102, telefax 06/5920214.

Denominazione modello: XL 600 V "Transalp".

Data e luogo presentazione: Ifma Colonia, settembre 1990.

Gamma colori: bianco/blu, bianco/rosso e bronzo/panna.

Forma di garanzia: due anni per motore e cambio, il terzo con formula Europ Assistance.

Prezzo: 9.810.000 lire franco concessionario.

Tassa annua di proprietà: 66.400 lire.

CARATTERISTICHE

Motore: quattro tempi, bicilindrico a V longitudinale di 52° con raffreddamento a liquido, forzato con pompa e lobi e doppio radiatore di raffreddamento con una elettroventola. Pemi di manovella sfalsati di 76°. Distribuzione monoalbero in testa comandata da catena morse e tre valvole

per cilindro (due aspirazione). Alesaggio e corsa 75x66 mm, cilindrata totale 583 cc, rapporto di compressione 9.2:1.

Accensione: due candele per cilindro, accensione elettronica CDI transistorizzata.

Avviamento: elettrico.

Carburatore: due Keihin cv 34 a depressione.

Lubrificazione: con olio nel basamento, forzata con pompa trocoidale.

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi a denti dritti, rapporto 1.888 (denti 36/88), finale a catena, rapporto 3.133 (47/15).

Frizione: multidisco in bagno d'olio con comando meccanico.

Cambio: a cinque marce con ingranaggi sempre in presa, rapporti interni dalla prima: 2.571 (14/36),

1.778 (18/32), 1.381 (21/29), 1.125 (24/27), 0.961 (26/25).

Telaio: a doppio trave superiore in tubi rettangolari d'acciaio e monoculla sdoppiata in tubi a sezione tonda. Interasse 1505 mm, angolo inclinazione canotto 28°, avancorsa 108 mm.

Sospensioni: forcella teleidraulica, non regolabile, con steli da 41 mm ed escursione di 200, sospensione posteriore progressiva Pro-Link con elemento teleidraulico regolabile nel precarico molla, escursione ruota 190 mm.

Freni: disco singolo anteriore, fisso, da 276 mm con pinza a due pistoncini paralleli; disco posteriore da 240 mm con pinza ad un solo pistoncino premente.

Ruote e pneumatici: cerchi in lega leggera con raggi a sviluppo tangenziale. Pneumatici, con camera d'aria, Dunlop, Bridgestone o Yokohama: anteriore 90/90-21, posteriore 130/80-17.

Impianto elettrico: batteria 12V-12Ah, generatore alternatore da 350W; lampada alogena H4 60/55 W.

Dimensioni (in mm): lunghezza massima 2265, larghezza 865, altezza 1265, altezza sella 850, luce a terra 200.

Autonomia: serbatoio carburante da 18 litri di cui 3.5 per la riserva.

MANUTENZIONE

Distribuzione: diagramma con gioco 0.1 mm: aspirazione 10°-40°, scarico 40°-10°.

Accensione: anticipo fisso 10°, massimo 30°; candele NGK DPR9EA-9, oppure Nippon Denso X24EPR-U9.

Lubrificante: raccomandato Castrol "GP", da sostituire ogni 5000 km.

Pressione pneumatici: gonfiaggio a freddo, 2.0 bar ruota anteriore e 2.2 bar per ruota posteriore; a pieno carico 2.4 bar posteriore.

DATI DICHIARATI

Potenza massima: 55 cv (40 kw) a 8.000 giri
Coppia massima: 5,4 kgm (53 Nm) a 6.000 giri
Velocità massima: 175 Km/h
Tempo sui 400 metri da fermo e velocità d'uscita: non dichiarati
Consumo: n.d.
Peso: kg 183 a secco.

RICAMBI (IVA compresa)

Testata L. 750.770, valvola aspirazione L. 21.550, cilindro L. 509.300, pistone completo di segmenti L. 66.500, biella L. 159.000, albero motore L. 672.400, carburatore L. 641.500, cartuccia filtro olio L. 15.200, pacco frizione L. 68.300, marmitta L. 371.800, pignone/corona L. 32.000, catena L. 158.500, batteria L. 163.250, faro ant. L. 102.800, lampeggiatore L. 40.000, specchietto L. 27.000, centralina accensione L. 157.300, telaio L. 2.041.450, forcella L. 910.350, forcellone L. 557.150, ammortizzatore L. 852.000, cerchio ant. L. 368.000, cerchio post. L. 396.850, manubrio L. 56.400, leva freno L. 22.950, leva frizione L. 23.300, pedale cambio L. 25.100, pedale freno L. 69.250, poggiatesta L. 20.000, strumentazione completa L. 513.600, contagiri L. 449.200, contachilometri L. 236.700, trasmissione flessibile contachilometri L. 5.830, coppia pastiglie ant. L. 86.150, serbatoio L. 798.250, sella L. 382.700, parafango ant. L. 115.650, parafango post. L. 87.900.



COMMENTO SUL PREZZO

(9.810.000 lire, franco concessionario)
È un prezzo che resta interessante in virtù delle buone qualità generali e della mancanza di rivali dirette, anche la quotazione dell'usato resta ben valutata. La Honda 650 NTV e la Suzuki VX 800, entrambe bicilindriche, costano meno, ma la Transalp vanta una dotazione più completa e maggiore versatilità. L'affidabilità e la longevità sono altre qualità che sostengono un costo peraltro concorrenziale con le versioni da enduro a due cilindri.

PREGI

- Versatilità d'impiego
- Comfort
- Facilità di guida
- Equilibrio ciclistico
- Tenuta di strada
- Caratteristiche erogazione

DIFETTI

- Debolezza frizione
- Prontezza freni a pieno carico
- Vibrazioni pedane passeggero

INCONVENIENTI REGISTRATI

Nessuno.