



test

HONDA XL750 TRANSALP

DALLE (TRANS)ALPI AL MARE

Siamo a Palermo e, ovviamente, la Transalp si sta comportando benissimo, anche se il suo regno sono le traversate alpine. La nuova Honda costa 11.000 euro, ma vanta livelli di guida, prestazioni, dotazioni e comfort da moto di classe ben superiore.



Sei sempre TU!

È un raro esempio di riutilizzo di un nome iconico, in cui la moto è concepita esattamente come quando è nata, ovviamente in versione moderna. La Transalp 750 conferma in pieno le doti della sua antenata: equilibrio e versatilità, a un prezzo competitivo

Di Mario Ciaccia e Angelo Barbiero
Foto Giovanni Chillemi

IN PILLOLE

CILINDRATA	755 cc
POTENZA	92 CV
PESO A SECCO	195 kg
PREZZO INDICATIVO c.i.m.	10.940 euro





test

HONDA XL750 TRANSALP



Oggi cosa può avere di innovativo una bicilindrica in linea da 750 cc, fasata a 270°, con cerchi da 21"-18" e sospensioni da circa 200 mm di corsa per ruota? Non ce ne sono parecchie di moto simili sul mercato, tra italiane, giapponesi e persino cinesi? Sì, ma questa si chiama *Transalp*. Facciamo dei passi indietro, per spiegare perché la consideriamo così importante. Come già spieghiamo nella sezione Epoca, nel 1980 BMW mette in produzione la versione addomesticata del prototipo usato alla Paris-Dakar. È la R 80 G/S, la moto che non esisteva e che tutti volevano: una bicilindrica da viaggio, comoda in due con i bagagli, in grado di spaziare dall'autostrada alle strade sterrate. Il successo è immediato e Honda risponde con la XLV750R, che fa preparare da un team di ingegneri e tecnici specializzati in moto stradali. Questa motona passerà alla Storia per essere un flop, ma non è così scarsa come viene percepita all'epoca. Probabilmente è soltanto nata troppo presto. È la prima volta che si vede una moto da fuoristrada passare i 200 kg, per cui viene giudicata inadatta a fare poco più che gli sterreni dell'Eroica prima ancora di provarla. Oggi siamo abituati a fare cose tutto sommato toste con pesi ben superiori... E poi sconta dei difetti, come la carenza di protezione aerodinamica e lo scarso comfort per il passeggero, che danno poco senso alle sue prestazioni e alle sue dimensioni. Inoltre la moto non verrà mai usata alla Dakar, dove Honda continua a correre con monocilindriche raffreddate ad aria da 600 cc, poco competitive nei confronti della BMW.

Arrivano gli UFO

Nel 1986 arriva la rivoluzione: alla partenza della ultramaratona africana la Casa di Tokyo si presenta con la NXR780, una sorta di astronave aliena dotata di motore bicilindrico a V raffreddato ad acqua, bialbero 4 valvole, carenatura fissa (mai vista su un'enduro), parafango basso come sulle moto da strada, doppio faro tondo anteriore. Non s'è mai visto niente di simile. La moto ottiene il primo e il secondo posto con Cyril Neveu e Gilles Lalay e le folle si stracciano le vesti in attesa della ricaduta commerciale di quel gioiello. Ma questo, quando arriva, delude parecchia gente. Si chiama XL600V Transalp e, per molti versi, ricorda più gli scooter che le navi del deserto. Il motore è molto vicino a quello della XLV piuttosto che a quello della NXR, in più ha una cilindrata inferiore. In comune con la dakariana ha il raffreddamento ad acqua e la trasmissione finale a catena, inoltre riprende

SEMPLICE

Curvatura del serbatoio e colori si ispirano alla prima Transalp, ma con forme spigolose. I riding mode (1) vengono selezionati tramite il tasto Mode e il sistema HSCVs tramite il comando delle frecce. A destra (2) ci sono solo l'avviamento e l'interruttore corrente.



1



2



TERMINALE BASSO, PER LA GIOIA DELLE VALIGIE

Il frontale (1) è più compatto e meno personale rispetto a quello dell'Africa Twin, ma è comunque molto gradevole. Il faro anteriore sfrutta sei luci a led. L'impianto frenante (2) è Nissin, con dischi anteriori da 310 mm e pinze a 2 pistoncini. L'ABS può esserci tutto, parziale o nullo. Il terminale di scarico basso (3) fa storcere il naso ai fuoristradisti ma tanto tutte le bicilindriche hanno i collettori che passano sotto al motore. Qui inoltre, con la coppa profonda di tipo stradale (caratteristica comune alla Ténéré 700), non cambierebbe niente farli passare in alto. Il terminale basso rende molto comoda, anche in due. Belle le pedane, eh? Ma non sono quelle di serie, sono del kit Rally Pack (5), che costa 1.213 euro e comprende anche i paramani, il paramotore (6), il quickshifter e i tubi di protezione del motore. Per la protezione carena occorrono altri 366 euro.



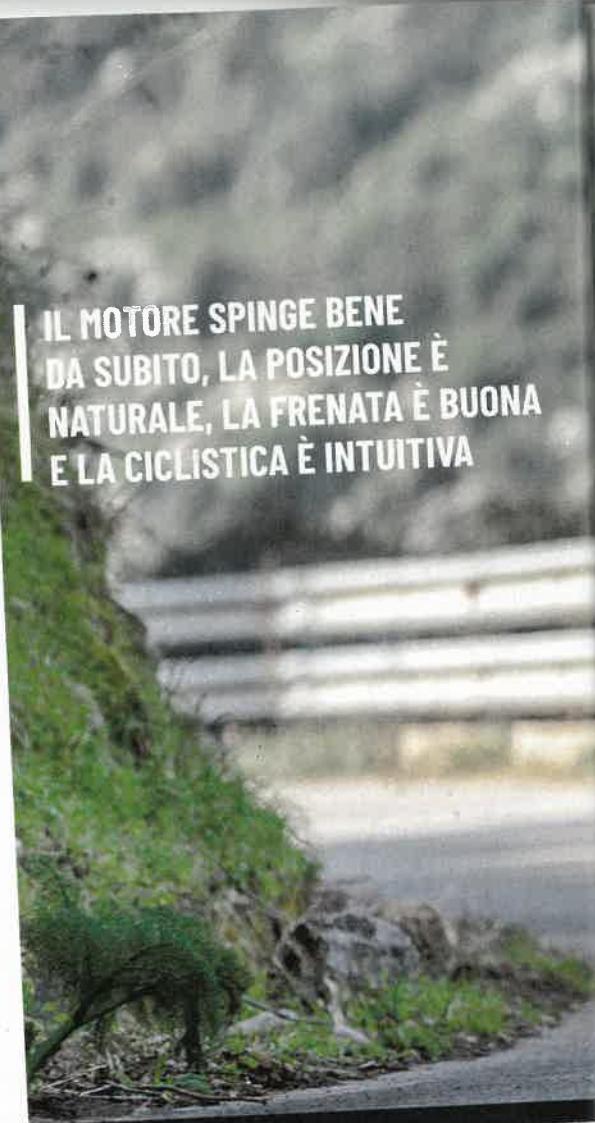
test

HONDA XL750 TRANSALP

il concetto della carenatura fissa con parafango basso, cosa mai vista prima su un'enduro di serie, ma con un'estetica più sobria e meno eccitante. Cosa diavolo è successo? In Honda s'è deciso che la XLV andava rifatta da capo, facendola progettare da un team di ingegneri fuoristradisti. La nuova V2 deve accontentare una larghissima fetta dell'umanità: chi va tutti i giorni al lavoro, chi fa il Giro del Mondo in sterzato e chi vince la Dakar. Ma ci si rende subito conto che realizzare questa moto totale è difficilissimo, per cui si varano tre progetti, in parallelo. La prima a uscire è la dakariana, ma la seconda è la Transalp e questo spiega la delusione dei fuoristradisti avventurosi, che si aspettavano di fare "Woooow". Eppure si tratta di un mezzo rivoluzionario. Non tutti sono rallysti africani, anzi: con questa moto, Honda ha il coraggio di proporre i vantaggi delle maxienduro a chi vuole una moto sobria, non è interessato alla Dakar ma vuole comunque fare tantissime cose. Infatti fa centro, a iniziare dal nome. Molti sono colpiti da questa bicilindrica che, in effetti, avrà un successo strepitoso, per via dei concetti che ci sono alla base. Intanto risolve tutti i difetti della XLV: è protettiva, è comoda anche in due, pesa 24 kg di meno, non scalda come un altoforo. Vuole essere una moto pratica, facile da guidare, maneggevole, adatta alla città come ai viaggi e in grado di andare sulle strade sterrate. La terza moto, quella per il Giro del Mondo, è l'Africa Twin e non si tratta di una NXR addolcita, bensì di una Transalp anabolizzata, con un look più evocativo e un com-

CHE SGUARDO!
La soluzione dei quattro faretti a led in quadrato, più le piccole di posizione, ricorda quella della Ténéré 700, solo che qui si accendono tutte insieme. Il serbatoio tiene circa 17 l e sporge poco dalla sagoma della moto, nonostante il cupolino sia molto stretto (ma protegge bene).

IL MOTORE SPINGE BENE DA SUBITO, LA POSIZIONE È NATURALE, LA FRENA è BUONA E LA CICLISTICA È INTUITIVA



WILLIAM ARMUZZI, GENERAL MANAGER DI HONDA MOTOR ITALIA

TANTE CONCORRENTI, MA NESSUNA HA IL SUO EQUILIBRIO GENERALE

Come siete riusciti a far costare così poco una moto con un livello di prestazioni ed elettronica così alto?

Abbiamo eliminato gli elementi non essenziali per concentrarci su quello che Honda fa da sempre, ovvero costruire moto che fanno innamorare i motociclisti in maniera viscerale per l'impareggiabile equilibrio dinamico.

Come mai la Transalp è uscita di scena nel 2013, ovvero quando le maxienduro erano ormai lanciatissime?

Il mercato si evolveva verso prodotti più estremi ed il concetto di versatilità totale della Transalp sembrava essere meno apprezzato dal pubblico. Inoltre, eravamo nel punto più basso della parabola discendente del mercato e quindi fu necessario razionalizzare la gamma. Alcune filiali, soprattutto l'Italia, volevano mantenerla ma non fu possibile. La direzione intrapresa dal progetto "NC700" in tutte le sue varianti rappresentò la giusta risposta in quel momento storico.

Quando avete pensato di rimetterla in produzione? E quanti anni ci avete messo?

In Europa se ne è parlato le prime volte nel 2018,

ma l'input arrivava dal Giappone.

Avevate pensato di utilizzare il 750 cc della NC, quello fortemente inclinato in avanti?

Come detto precedentemente, le filosofie alle spalle dei progetti NC e XL sono profondamente diverse e l'investimento in un nuovo motore è stato ritenuto il modo migliore per centrare gli obiettivi del progetto senza dover scendere a compromessi che ne avrebbero snaturato la filosofia. Siamo consapevoli che in questo periodo l'investimento su un motore completamente nuovo può sembrare un azzardo, ma Honda è il più grande costruttore di motori al mondo e, quando è necessario progettarne uno nuovo, non ha problemi, né limiti, nel prendere una decisione di questo tipo.

Nessuno dei tre progettisti della Transalp ha lavorato sull'Africa Twin, così come Aiello non aveva disegnato la 1000.

I travasi di competenze ed esperienze ci sono sempre, ma i progetti sono filosoficamente molto diversi. L'Africa Twin è una maxienduro con una forte vocazione fuoristrada, la Transalp è una enduro di media cilindrata che si ispira

al concetto originale 'Rally-Touring' di questo modello. Fare una versione di minore cilindrata dell'Africa Twin sarebbe stato un errore di posizionamento sul mercato.

Di conseguenza: dov'è che la Transalp è marcatamente diversa dall'Africa Twin, a livello progettuale?

I due progetti sono profondamente diversi, in tutto, fatto salvo per le ruote nella stessa misura, 21 e 18 pollici. L'Africa Twin è una vera enduro bicilindrica, con cui fare offroad ad alto livello già in configurazione totalmente di serie ma anche con cui poter viaggiare comodamente e velocemente. La nuova Transalp è l'opposto, cioè si definisce perfettamente con il concetto di "Rally-Touring", ovvero una moto con cui fare turismo anche a lungo raggio e da usare tutti i giorni nei tragitti quotidiani, ma che è in grado di affrontare in maniera competente il fuoristrada.

Ma, stringi stringi, questo risultato è così diverso? Non ci stupiremmo se gente interessata all'Africa Twin 1100 fosse tentata dalla nuova Transalp, allestita anche da un prezzo di circa 4.000 euro inferiore.



Hai detto bene. Anche se le tecnologie e le performance sono su livelli diversi ma non distanti, le filosofie dei due modelli sono immutate rispetto alle loro progenitrici e, quindi, molto diverse. Il fatto che ora, come allora, le due moto consentano di fare cose simili è solo per l'estremo equilibrio che permette ai nostri modelli di destreggiarsi in maniera eccellente in diversi frangenti, pur fuori dal focus principale di sviluppo di ognuna.

In altre parole, i più inclini all'avventura estrema vorranno l'Africa Twin per affrontare il fuoristrada ma si divertiranno alla grande su strada, mentre quelli alla ricerca di una moto per fare del turismo, che preveda anche delle escursioni in fuoristrada, sceglieranno la Transalp.

Come mai l'Africa Twin ha un frontale molto personale e immediatamente riconoscibile, mentre la Transalp è completamente diversa?

I due modelli hanno delle personalità ed una storia estremamente forte. Il family feeling si deve avere tra le Africa Twin di un tempo e quelle moderne, così come tra le Transalp delle

diverse generazioni. Ti rendi conto che la moto è riuscita quando, ipotizzando di eliminare ogni grafica o riferimento, l'appassionato può dire "ehi, questa è una Transalp!". Siamo convinti di esserci riusciti appieno. Non sono molti i modelli sul mercato che possono vantare un simile DNA.

Come si posiziona la Transalp nei riguardi delle concorrenti dirette? Dove cioè le sfida apertamente e dove invece è unica?

La Transalp si inserisce in un segmento molto combattuto, in cui tra l'altro le cilindrate spaziano dai 650 ai 900 cc, con differenze anche molto ampie di prezzo. Secondo noi le prestazioni assolute, la dinamica e il piacere di guida la pongono ad un altissimo livello, spesso superiore alle concorrenti sotto molti punti di vista. Ma il suo più grande punto di forza è l'equilibrio totale tra tutti gli elementi. In questo è 100% Honda.

Come mai non si vedono ancora delle strumentazioni basate su tablet da almeno 8" con navigatori GPS a tutto schermo?

Riteniamo che la strumentazione della Transalp sia perfettamente in linea con le necessità del

cliente. Abbiamo preferito investire nello sviluppo di motore e ciclistica piuttosto che offrire l'effetto videogame.

Uscirà una versione Adventure, o una più stradale con il 19"?

Non sono previste al momento.

Questo nuovo 750 sarà disponibile anche con il DCT, ovvero il cambio automatico a doppia frizione?

Su questo motore sono previsti sviluppi della trasmissione. In futuro l'offerta si amplierà con altre versioni di Transalp.

Per l'Africa Twin avevate creato un'attesa spasmodica, durata un buon tre anni, con annunci misteriosi, teaser, prototipi esposti ad Eicma e piccole apparizioni qua e là.

La Transalp invece è passata dalle prime apparizioni alla versione definitiva in pochi mesi. Come mai?

In base al tipo di moto e di cliente potenziale si studiano le campagne di lancio più efficaci e nel caso della Transalp erano almeno dieci anni che i clienti ce ne chiedevano il ritorno. Attesa più spasmodica di così!



test

HONDA XL750 TRANSALP

**ASINO?**

No, la Transalp è un mulo, o almeno questa era la fama delle prime versioni. Una moto indistruttibile, usabile tutti i giorni, e in grado di affrontare viaggi interminabili anche quando ha superato i 100.000 km. Sulla carta, la nuova 750 dovrebbe fare esattamente lo stesso, ma meglio.

portamento migliore nel fuoristrada veloce. Eppure saranno in tanti a preferirle la Transalp, anche per un utilizzo avventuroso. Quindi Honda ha presentato una variante sul tema creato da BMW, ancora più versatile, più di tutte le altre, tanto da restare in produzione per la bellezza di 26 anni, crescendo prima a 650 cc e poi a 680. La cosa assurda è che hanno smesso di produrla quando il fenomeno delle maxienduro stava esplodendo definitivamente, per cui abbiamo strabuzzato gli occhi e ci siamo domandati se in Hon-
da stessero tutti bene.

Oggi come ieri

Dieci anni dopo l'uscita di produzione e a trentasei dalla sua nascita, ci troviamo di fronte al suo ritorno e la cosa curiosa è che ad Eicma, appena le hanno tolto i veli, c'è capitato di ascoltare commenti tiepidi, simili a quelli che accolsero la prima versione: non fa *Wooooow*. Evidentemente, non tutti conoscono la storia della Transalp e il suo ruolo di moto estremamente pratica e funzionale, con cui fai di tutto, senza dare via un rene. È anche vero che, ai tempi, era quasi priva di concorrenti, mentre adesso, come dicevamo all'i-

nizio, si inserisce nel filone delle 650/800, che trabocca di offerte gustose, tra italiane, giapponesi e cinesi. Ma, come spiegavamo sul numero di gennaio/febbraio di FUORISTRADA, a rendere una moto attraente non ci sono soltanto l'estetica e le prestazioni, ma anche la storia che c'è dietro: e pochissime possono vantare il carisma della Transalp. Però la nuova versione ha anche un altro pregi: il prezzo, che la rende parecchio competitiva, perché la sua dotazione è completa, elettronica compresa. Costa 600 euro in meno rispetto alla nuova Suzuki V-Strom 800 DE ed è competitiva nei confronti nella Yamaha Ténéré, che ha molta elettronica in meno. Come dicevamo nel sommario, è raro che un grande nome ritorni su una moto che riprende in toto gli stessi concetti del passato. Di solito, queste operazioni riguardano mezzi molto più grossi e potenti di quelli cui riprendono il nome. In questo caso, la Transalp sembra ciò che sarebbe diventata se non fosse mai uscita di produzione, anzi, questa del 2023 è più vicina a quella del 1987 di quanto non lo fosse quella del 2007. Infatti ci aspettavamo una moto molto meno fuoristradistica dell'Africa Twin 1100, in linea con l'ultima Transalp prodotta, che aveva cerchi da 19"-17", ABS invasivo e non disinseribile, sospensioni di scarsa qualità, non rego-
continua a pag. 79

LA POSIZIONE DI GUIDA È PIÙ
CENTRATA RISPETTO ALL'AFRICA
TWIN E TE NE ACCORGI QUANDO
DISATTIVI IL TRACTION CONTROL...





test

HONDA XL750 TRANSALP

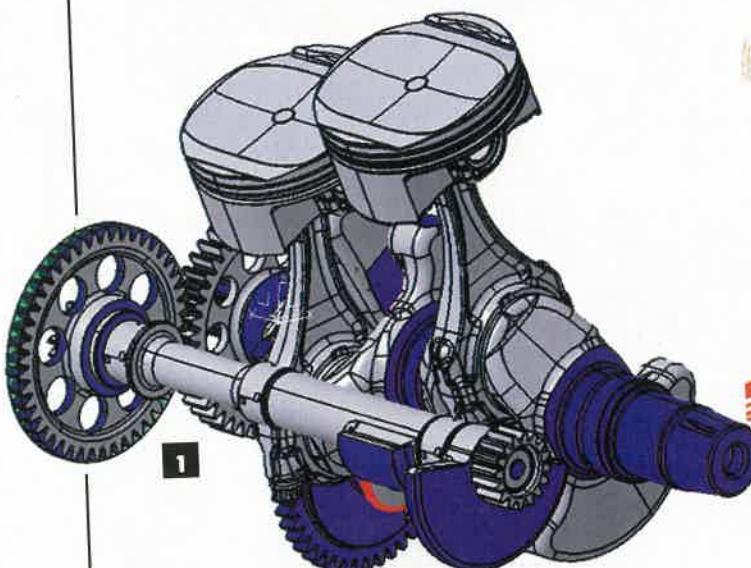
ESPERIENZA DA FIREBLADE, CROSS E F1

TECNICA SOFISTICATA AL SERVIZIO DI TUTTI

Il team che ha lavorato alla Transalp non è lo stesso dell'Africa Twin mentre, paradossalmente, ci sono stati ingegneri in comune con il progetto Hornet, visto che la piattaforma di base è la stessa, nell'ottica di ottimizzare i costi. I motori sono differenti soltanto nelle mappature e i telai nelle geometrie (mentre i reggisella sono completamente diversi). A capo di tutto c'è l'ingegner Masatoshi Sato, papà della CBR1000RR SP. Il design è dell'italiano Valerio Aiello (mentre l'Africa Twin 1000 era di un altro italiano: Maurizio Carbonara), che ha dovuto lavorare con i giapponesi in piena pandemia da Covid-19, quindi senza poter andare in Giappone per la modellazione.

Per combattere le vibrazioni, per la prima volta in casa Honda ci sono due contralberi azionati dall'ingranaggio della trasmissione primaria: è un sistema efficace, semplice, leggero e poco ingombrante. I cilindri sono stati placcati, all'interno, con rivestimento in carburo nickel-silicone, usato da Honda anche sui motori di Formula 1, sulla CBR1000RR e sulle CRF250/450R. La distribuzione è Unicam, ovvero una monoalbero con l'albero a camme piazzato direttamente sopra alle valvole di aspirazione e un bilanciere che raggiunge quelle di scarico: è una soluzione nata sui monocilindrici della serie CRF ed estesa all'Africa Twin, che permette di raggiungere gli stessi regimi di un bialbero, ma con una testa più compatta, un condotto di aspirazione più verticale e una minore inclinazione delle valvole. I canali di aspirazione sono fatti in una maniera (brevettata) tale per cui si crea un vortice, in ingresso

dell'airbox, che permette un flusso d'aria più veloce e uniforme, per aumentare la potenza; per migliorare la fluidità è stato introdotto un terzo canale di aspirazione nella parte bassa dell'airbox. I corpi farfallati sono da 46 mm e gli iniettori, come sulla CBR1000RR, lavorano a una pressione di 450 kPa, superiore a quella delle altre Honda (343 kPa). Elettronica: innanzitutto c'è il throttle-by-wire. Cinque riding mode: Sport, Standard, Rain, Gravel, User. In modalità Sport è possibile regolare P su quattro livelli, mentre ABS, T ed EB sono fissi e dedicati alla guida sportiva. Standard consente di regolare tre livelli tra P e TC e due di EB. Rain ha un'unica modalità di P, cinque livelli di T e due di EB. C'è poi Gravel, il cui nome (ghiaia) fa capire che sono modalità meno estreme delle Offroad presenti sull'Africa Twin. Prevede due regolazioni di P, quattro di T, tre di EB e un ABS dedicato. User permette di selezionare tutti i livelli di P, T ed EB, ma è anche l'unico con cui si possano escludere del tutto T e ABS. Quando spegni il motore e poi lo riaccendi, ti ritrovi l'ultimo riding mode impostato, tranne il caso in cui avessi disattivato il controllo di trazione e l'ABS. T è integrato con l'antiimpennamento. La strumentazione TFT da 5" prevede quattro diversi layout a scelta e lo sfondo passa da bianco a nero al variare della luce. È possibile connetterla a smartphone e interfono. Tramite l'app Honda RoadSync e un interfono Bluetooth almeno da 4.2, lo Smartphone Voice Control supporta chiamate, navigazione, musica e messaggi e si può comandare dal blocchetto sinistro.



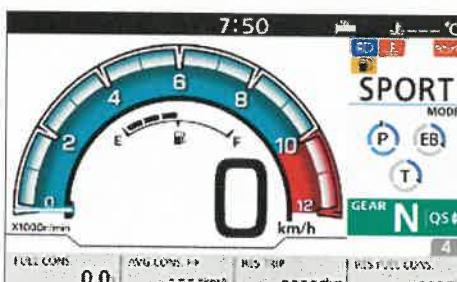
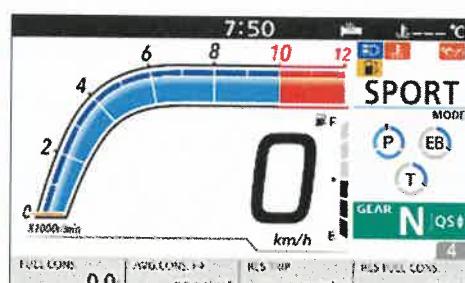
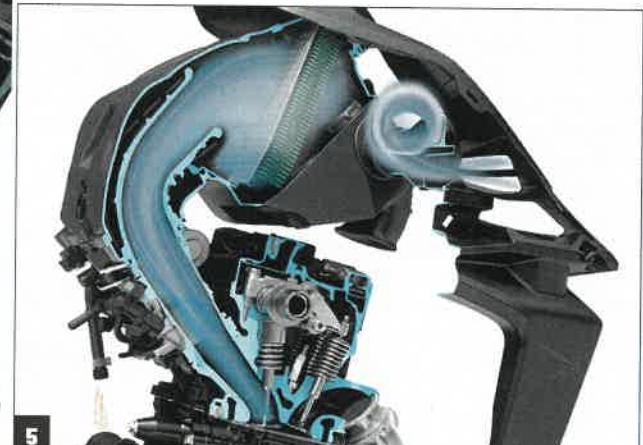
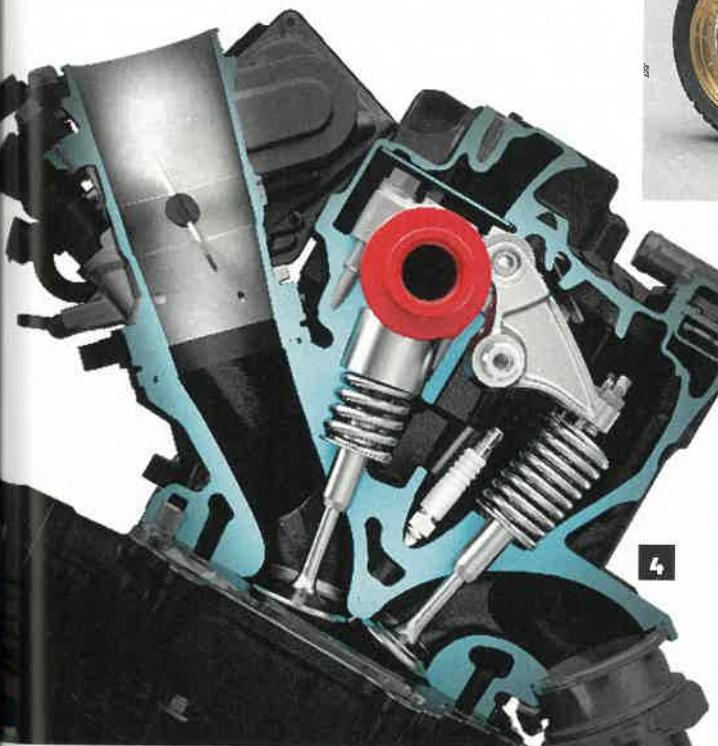
CHE FLUSSI!

La soluzione dei contralberi azionati dall'ingranaggio della trasmissione primaria (1) è una novità in casa Honda. La carenatura è compatta, ma studiata in galleria del vento (2) per proteggere il pilota alle alte velocità.



OTTIMIZZIAMO

Il telaio (3) a diamante in acciaio è lo stesso della Hornet, ma con geometrie diverse, mentre il telaietto reggisella e la sospensione posteriore sono diversi. Il motore ha funzione portante.



IL CONTAGIRI LO SCEGLI TU

I due splendidi spaccati qui sopra ci mostrano (4) la distribuzione Unicam, che ci fa apprezzare il condotto di aspirazione verticale e le valvole quasi parallele tra loro e il vortice (5) che si viene a creare a monte dell'air box. A sinistra, i quattro layout della strumentazione (6): lo sfondo (bianco o nero) dipende dalla luce ambientale, ma si può scegliere la grafica del contagiri. Sono sempre indicate una miriade di informazioni, alcune decisamente troppo piccole. P indica il settaggio dell'erogazione motore, EB quello del freno motore, T il controllo di trazione.

FUORISTRADA CARENATA

UNA STORIA DI QUASI 40 ANNI

Questa moto è stata concepita durante gli anni 80, quando i giapponesi guardavano con interesse al mercato europeo e Honda France, per bocca del suo responsabile marketing Hervé Guiu, chiedeva a gran voce una moto da turismo adatta a viaggiare sulle montagne. Pare che sia stata sua l'idea di chiamarla Transalp, così come di nominare Africa Twin la sorellina più da raid. Il prototipo nacque nel 1985 ed era senza carenatura, come normale su tutte le moto dell'epoca, ma quella arrivò dietro forti insistenze di Silvio Manicardi, marketing manager di Honda Italia, a sottolineare quanto fosse una moto unica nel suo genere: una fuoristrada carenata. La versione del 1987 aveva un bicilindrico di 583 cc a V longitudinale di 52°, con i perni di manovella sfalsati di 76° per avere le vibrazioni di un 90°. Raffreddamento ad acqua, testa monoalbero a 3 valvole per cilindro, trasmissione finale a catena, cambio a 5 marce, un freno a disco anteriore e uno a tamburo posteriore. Sospensioni da 200 e 190 mm di corsa alla ruota, cerchi 21-17", serbatoio da 18 l. Potenza rilevata dal nostro Centro Prove 47 CV alla ruota a 8.000 giri, coppia 5 kgm a 6.000, peso a secco 184 kg. Costava 8.300.000 lire. Nel 1991 è arrivato il freno a disco posteriore, il peso è aumentato di 2 kg e il prezzo era di 9.800.000 lire. Nel 1997 le vendite hanno superato le 100.000 unità ed è uscita la versione dotata del muso "a fetta di salame", la cui novità più importante era il doppio freno a disco anteriore. Il peso però saliva a ben 198 kg, mentre il prezzo era di 13.600.000 lire. Nel 2000 la moto è stata rinnovata pesantemente in motore, telaio, sospensione posteriore, estetica, serbatoio (più capiente di 1 l), cassa filtro, strumentazione e tanto altro. Il motore è passato a 647 cc maggiorando l'alesaggio di 4 mm, il leveraggio della sospensione posteriore era diverso e la corsa alla ruota scendeva a 172 mm. Al Centro Prove la moto ha erogato 45 CV alla ruota a 7.500 giri/min e 5,2 kgm a 5.500 giri/min. Peso 201 kg, prezzo 14.350.000 lire. Ancora più stravolta la versione 2007, rivolta maggiormente all'asfalto, con tanto di cerchio anteriore da 19" e sospensioni da 177/173 mm di corsa alla ruota. Moto completamente nuova, dalla prima all'ultima vite: 680 cc, 4 valvole per cilindro, serbatoio da 17 l. La frenata era combinata e, a richiesta, si poteva avere l'ABS. La potenza effettiva saliva a 53 CV alla ruota a 7.500 giri, la coppia a 5,5 kgm a 6.000, il peso raggiungeva i 210 kg e il prezzo era di 7.700 euro. Molti "transalpari" si sono sentiti traditi da questo modello troppo stradale, per cui riteniamo che la versione 2023 farà tornare loro il sorriso, grazie alle sue doti dinamiche.



1985



1987



1997



2000



2007



2023



segue da pag. 74

labili e con poca escursione, pedane con gomma non removibile, poca luce a terra e una carena in plastica che rendeva molto difficile piazzare un paramotore di metallo. Invece no, questa ha l'accoppiata 21"-18", una corsa alla ruota di 200 mm davanti e 190 dietro, pedane artigliate, una posizione di guida comoda ma adatta alla guida in piedi. I 36 anni di evoluzione si vedono nella potenza dichiarata, passata da 52 a 92 CV (quasi il doppio!), nella frenata e nella dotazione elettronica, praticamente assente all'epoca. L'aumento di potenza del 76% fa impressione perché non comporta una mutazione del carattere della moto, che ai bassi resta dolce ed elastica come la vecchia 600, ma con una curva di coppia e potenza molto più corposa fin da subito, come abbiamo avuto modo di verificare appena abbiamo aperto il gas, in una radiosa giornata di sole siciliana.

Ci fai davvero tutto

La prima cosa che eravamo curiosi di verificare è stata la posizione di guida, rapportandola a quella dell'Africa Twin, che troviamo comoda ma con le pedane troppo avanzate, soprattutto in fuoristrada. Beh, questa è messa meglio, le ha più centrate. L'ergonomia delle sovrastrutture permette una buona mobilità, anche se l'avanzare col corpo spingendo sulle pedane non è ancora il suo forte. La postura è ben bilanciata e la spaziatura sella/pedane/manubrio permette una buona guidabilità, tanto in strada che in fuoristrada. Appena ci si inizia a muovere la sensazione è che sia una di quelle Honda che realizzano bene quella che noi identifichiamo come la filosofia costruttiva tipica del marchio: *funziona bene*. Tutto è tondo e ben raccordato come le sue

PEDANE BASSE?

No. C'era un avallamento, per cui la moto arrivava nella fase centrale della curva bella schiacciata a terra. Altrimenti, in curva le pedane sono abbastanza alte, senza che le gambe siano troppo piegate: insomma, è un bel compromesso tra guida divertente e comfort.

TESTER

Angelo Barbiero (171 cm, 64 kg)

ABBIGLIAMENTO

- Casco Arai Tour-X
- Completo Spyke Artica
- Guanti Spyke
- Stivali Alpinestars



GLI ACCESSORI PER CUCIRSI LA TRANSALP SU MISURA

Prezzi in euro, Iva inclusa

Bauletto 50 litri (kit) 745,06
 Borsa interna bauletto 70,55
 Valigie laterali (kit) 1.321,95
 Borsa serbatoio 3 litri 94,38
 Adesivi protez. serbatoio 44,73
 Sella ribassata 202,32
 Presa 12 V 22,91
 Parabrezza alto 155,55
 Deflettori 154,54

Manopole riscaldabili 257,22
 Fendinebbia 486,54
 Griglia radiatore 183,00
 Protezione carena 366,00
 Protezione motore 328,38
 Paracoppa 421,92
 Adesivi ruota 148,44 la coppia
 Cavalletto centrale 198,25
 Pedane Rally 104,81
 Quickshifter 303,98

Pacchetti allestimenti:

XL750 Transalp Urban
 (bauletto 50 lIcon borsa
 interna, cavalletto centrale,
 parabrezza alto) 11.690; XL750
 Transalp Easy Travel (come
 Urban, più valigie laterali,
 protezioni carena e motore,
 paracoppa) 13.690; XL750
 Transalp Travel Edition (come

Easy Travel, più manopole
 riscaldabili, fendinebbia,
 quickshifter) 14.390.
 Il Rally Pack della moto provata
 a Palermo prevede protezioni
 motore, paracoppa, quickshifter,
 paramani con estensione,
 pedane artigliate e maggiorate
 e costa 1.213 euro, montaggio
 escluso.



sovrastrutture, liscio e senza soluzione di continuità nei profili così come nelle reazioni. Non è estrema in nulla e si colloca nel mezzo: KTM è più energica, Aprilia più raffinata, Yamaha più off, Suzuki una via di mezzo tra Transalp e Ténéré, ma sarà difficile per tutte avvicinarsi all'equilibrio che questa moto dimostra. In dinamica è facile e fluida nell'accompagnare il pilota da una curva all'altra con grande sicurezza. È fedele a quanto ci si aspetta da lei, è sinistra e questo è molto apprezzabile. Ottima è l'accoppiata frizione/cambio: la prima è morbida, modulabile e costante sotto sforzo, il secondo è un burro e il quickshift lavora davvero molto bene. Nonostante sia settabile nel funzionamen-

to, non avremmo mosso una virgola rispetto allo standard, cioè la sensibilità intermedia. La rapportatura del cambio è buona e il motore spinge bene fin dai bassi regimi.

10 CV e 20 kg in meno

Inevitabile, a questo punto, fare il confronto con l'Africa Twin: il 750 è chiaramente meno energico nella risposta al gas, ma non fa rimpiangere la maggior cubatura a livello di spinta e godibilità in generale. Ha 10 cavalli in meno, ma pesa 20 kg meno, quindi in città e nello stretto è più maneggevole, così come in off è più facile e divertente. Non na-

sce con una connotazione fuoristradistica, ma ha una sorta di vocazione e se avesse le sospensioni un filo più sostenuute e controllate, sarebbe davvero un osso duro anche per le migliori. Se avesse le sospensioni dell'Africa Twin base, potrebbe essere un riferimento anche in fuoristrada. Si possono scegliere diversi riding mode e quello che c'è piaciuto di più su strada è stato lo Sport: poco freno motore, poco on-off e risposta energica del gas. In questa configurazione la moto è facile e divertente. Gravel è una buona soluzione per un off leggero, su strada bianca (lo dice il nome stesso) ma, per divertirsi e godere delle buone qualità della XL, preferiamo la modalità personalizzabile User, che permette di escludere l'ABS dalla ruota posteriore e il controllo di trazione del tutto.

La frenata non è da supersport, ma è adeguata al tipo di guida che questa moto porta ad avere: fluida, scorrevole e senza eccessi. In questa modalità ci staresti sopra tutto il

giorno senza sforzo, anche perché la sella è comoda e le vibrazioni sono davvero contenute. Le avvertiamo un po' sulle pedane attorno ai 4.000 giri con le marce basse, ma sul manubrio zero, non ne arrivano. Ma prendete questa informazione con le molle: noi avevamo in dotazione una moto dotata del kit Rally Pack, che utilizza pedane allargate, artigliate e, soprattutto, prive di gomma antivibrazioni...

Riguardo al comfort, ci hanno fatto fare un po' di autostrada a 130 km/h indicati e oltre alla sella, che per quei pochi km è risultata comoda, abbiamo apprezzato la visibilità e la protezione offerte dal parabrezza di serie, quello basso. A richiesta, per circa 156 euro, c'è quello alto.

In assoluto, quindi, la Transalp è molto centrata e lo sarebbe ancora di più con sospensioni a livello di quelle dell'Africa Twin base, non solo in fuoristrada (dove più sostegno e più controllo sarebbero apprezzabili, soprattutto al posteriore), ma anche su strada, quando si guida allegrì. ☺

CI SONO ANCHE LORO

Oltre all'iconica livrea bianca, la Transalp è disponibile anche nelle due tinte opache che vedete qui sotto, grigio e nero.



DATI TECNICI

MOTORE Due cilindri frontemarcia, alesaggio e corsa 87x63,5 mm, cilindrata 755 cc, manovellismo a 270°, rapporto di compressione 11:1. Distribuzione Unicam monoalbero in testa, 4 valvole per cilindro. Raffreddamento a liquido. Potenza massima 92 CV (67,5 kW) a 9.500 giri/min, coppia massima 75 Nm (7,6 kgm) a 7.250 giri/min. Lubrificazione a carter umido, capacità impianto 3,9 litri. Euro 5.

ALIMENTAZIONE Iniezione elettronica PGM-FI, corpi farfallati ride by wire da 46 mm. Capacità serbatoio carburante 16,9 litri.

ACCENSIONE Elettronica digitale, una candela per cilindro.

TRASMISSIONE Primaria a ingranaggi, rapporto n.d. Finale a catena, rapporto n.d. Cambio a sei marce; valore rapporti n.d.

FRIZIONE Multidisco in bagno d'olio con antisalteilamento.

TELAI In acciaio con struttura a diamante di tubi e piastre d'acciaio con motore stressato. Inclinazione canottino di sterzo 27°, avancorsa 11 mm.

SOSPENSIONI Anteriore forcella Showa SFF-CA a steli rovesciati da 43 mm di diametro, regolabile nel precarico; escursione ruota 200 mm. Posteriore

monoammortizzatore Showa con serbatoio gas separato e regolabile nel precarico su 7 posizioni, forcellone in alluminio con leveraggio Pro-Link, escursione ruota 190 mm.

RUOTE Cerchi a raggi in alluminio, anteriore 21 x 2,15", posteriore 18 x 4,00"; pneumatici Metzeler Karoo Street oppure Dunlop Mixtour, anteriore 90/90-21 M/C 54H, posteriore 150/70-18M/C 70H.

FRENI Nissin, anteriore a doppio disco flottante a margherita da 310 mm con pinze a due pistoncini; posteriore disco a margherita da 256 mm con pinza a un pistoncino.

DIMENSIONI (IN MM) E PESO Interasse 1.560 Altezza sella 850 Lunghezza 2.325, larghezza 838, altezza 1.450, altezza da terra 210. Raggio di sterzo 2,6 metri.

PESO 195 kg a secco.

GAMMA COLORI Ross White Tricolour, Mat Ballistic Black Metallic, Mat Iridium Gray Metallic

PREZZO E DISPONIBILITÀ 10.940 euro indicativo chiavi in mano; disponibilità fine marzo.