

EUROMOTO

GIUGNO 2010

SUPERTEST

YAMAHA XT1200Z SUPER TÉNÉRÉ

HONDA VFR1200F DCT

KTM 990 SUPERMOTO T

PIAGGIO BEVERLY 300

PEUGEOT GEOPOLIS 300

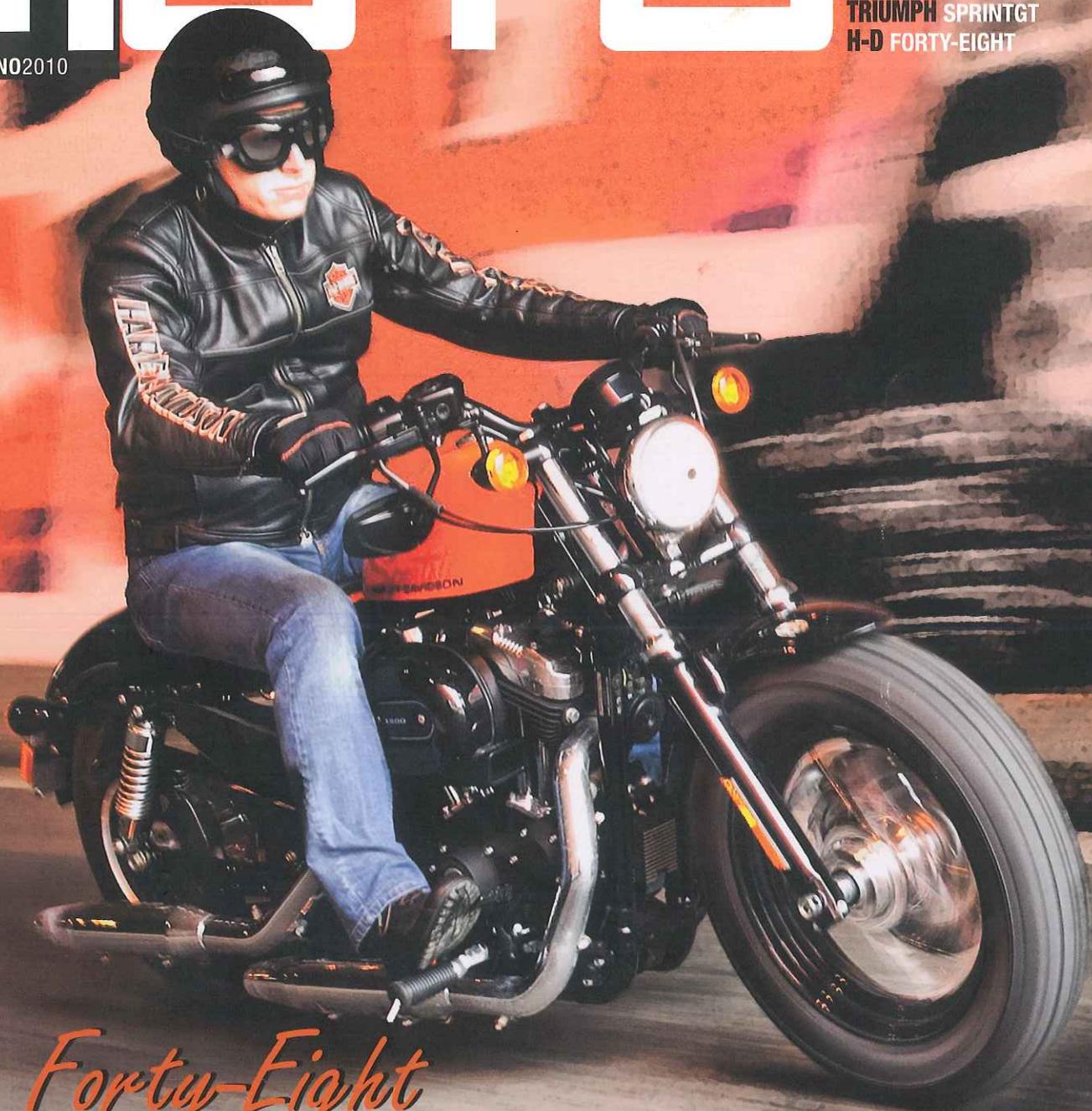
APRILIA DORSODURO 750 FACTORY

APRILIA SHIVER 750

TRIUMPH ROCKET III ROADSTER

TRIUMPH SPRINTGT

H-D FORTY-EIGHT



Forty-Eight

HARLEY-DAVIDSON

PHOTO MARCO DE PONTI

Top-Art

€ 4,00 ITALY ONLY (Cantone Ticino CHF 8,00)



CLAUDIO COSTA THE DOCTOR **ABBIGLIAMENTO** GIUBBINI IN PELLE **ROAD RACING** NORTH WEST 200 **MOTOGP** VITA DA PADDOCK **TROFEI** EUROMOTO A TUTTO GAS **STARDUST** TRIUMPH TRIDENT T150/T160

WWW.EUROMOTO.EU

maha e i 202 della Honda (dati dichiarati a secco). Cambiano lo schema dei telai - malgrado siano sempre costituiti dai tubi d'acciaio - e le quote generali, anche se a sorpresa è la Superténéré a vantare l'interasse minore e la BMW quello più generoso. Grandi le differenze nelle sospensioni: la BMW è l'unica con la forcella a steli rovesciati (una soluzione oggi d'obbligo) di ben 45 mm Ø; l'ammortizzatore (ampiamente regolabile) lavora senza l'interposizione di leveraggi progressivi, a differenza delle due giapponesi che adottano questa soluzione. La Honda, tra le tre, è l'unica a disporre di regolazioni sulla forcella. **C'è qualcosa in comune nei tre motori, almeno un filo conduttore:** i cilindri sono sempre due, disposti parallelamente per la Yamaha e la BMW e a V per la Honda. È qui che la tecnologia fa segnare un netto distacco col passato, non solo negli aspetti più evidenti, come le sei marce e l'uso dell'elettronica nella gestione del motore per BMW, che si contrappone ai cinque rapporti e alla classica alimentazione a carburatori per Honda e Yamaha. **Il propulsore tedesco vanta valori di potenza e coppia massima superiori,** forte pure della sua maggiore cilindrata, e contemporaneamente riesce a essere più pulito e a consumare meno. Sarebbe stato strano il contrario, d'altronde. E soprattutto, i cavalli sono solo uno dei parametri valutativi di chi propende per un'endurona. Contano anche - e per qualcuno addirittura di più - aspetti come la trattabilità, il piacere di guida, il comfort, che non sempre dipendono strettamente dalla tecnologia.

LA GS SVETTA NELLO SPORT

La BMW è sicuramente più divertente quando si osa sull'asfalto, anzitutto per la posizione di guida più aggressiva - anche se la sella è la più rigida e alta da terra - per la maneggevolezza e la pronta risposta al gas. La notevole snellezza e le sospensioni con escursione più lunga rispetto a un'endurona di oggi (in pratica la stessa di Africa Twin e Superténéré) assicurano ottimo controllo ed



Ringraziamo Roberto Nava e Massimo Santonocito per averci messo a disposizione rispettivamente Honda e Yamaha

efficacia nel fuoristrada duro. **Honda e Yamaha, rispetto alla GS, appaiono carenti di potenza massima.** Questa è la mancanza di maggior rilievo che si può loro attribuire. Meno cavalli, ma di contro più facilità e trattabilità ai bassi regimi, specie per il bicilindrico parallelo con distribuzione a cinque valvole della Yamaha. Un aspetto fondamentale nella guida in città e soprattutto nei passaggi difficili in fuoristrada: si riesce a procedere a passo d'uomo, senza sussulti e senza che il motore tenda a spegnersi. **Il propulsore della F 800 GS, pur elastico, non può accettare regimi di rotazione così bassi.** Procedendo molto lentamente, è necessario modulare di più la frizione (dal comando idraulico, più duro da azionare rispetto a quello di Honda e Yamaha, di tipo meccanico), per mantenere il propulsore sopra la soglia del minimo. La BMW

permette sì una guida più spettacolare e redditizia, ma richiede mestiere e capacità da parte del pilota per sfruttarne appieno il potenziale.

YAMAHA MOLTO TRATTABILE

Il motore della Superténéré è il più trattabile ai bassissimi regimi ed al contempo più potente e meglio dotato in allungo rispetto a quello della Honda. Il quale, da buon bicilindrico a V, spicca per prontezza ai medi regimi, i più utilizzati in condizioni normali sia su asfalto sia in fuoristrada, pur con qualche vibrazione di troppo. Honda e Yamaha pagano dazio quanto a prestazioni rispetto alla BMW, ma come passiste non hanno molto da invidiarle. La protezione dall'aria è superiore a quella offerta dalla bavarese e il comfort restituito nei trasferimenti e nella guida tranquilla è superiore. Con Honda in testa a tutte.