

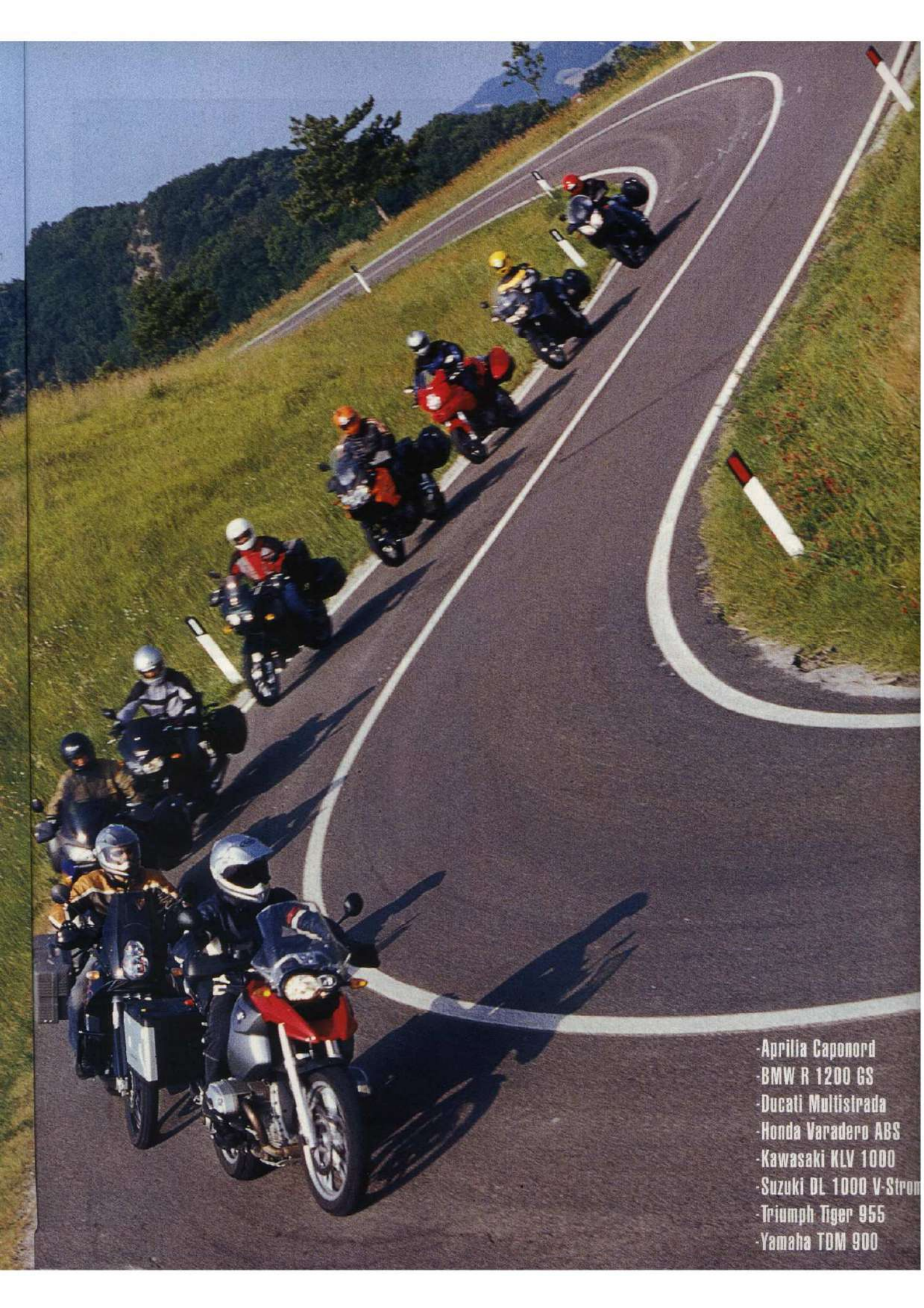
COMPARATIVA 9 MAXI TUTTOFARE

all inclusive



Immaginate un pacchetto "vacanza completo": biglietto (dell'autostrada) andata e ritorno, animazione diurna su asfalto e sterrati, cenetta al porto e servizio di trasporto bagagli compreso. Il passeggero non paga, è ospite, e con lui la guida non ne risente molto. Queste moto sono l'ideale per viaggiare, con poche rinunce e tanto comfort

di Marco Marini, con la collaborazione di Federico Aliverti,
Simone Coggi, Tiziano Rivetta e Roberto Ungaro.
Foto Thomas Maccabelli



- Aprilia Caponord
- BMW R 1200 GS
- Ducati Multistrada
- Honda Varadero ABS
- Kawasaki KLV 1000
- Suzuki DL 1000 V-Strom
- Triumph Tiger 955
- Yamaha TDM 900

State comodi. Girate la chiave nel quadro, attendete il check, poi premete il bottone e godeteviela. Queste maxi dal manubrio alto piacciono soprattutto perché sono comode. Ne abbiamo scelte 9, 7 da enduro e 2 stradali pure. Tutte dotate di borse originali e, dove non erano disponibili, delle Gi.Vi. universali. Per chi ama viaggiare queste moto sono la scelta giusta, perché si lasciano caricare come muli senza fare un plissé. Il passeggero, inoltre, è realmente comodo - cioè sullo stesso piano, o quasi, del guidatore - e ben protetto dall'aria. Scegliere una di queste moto al posto di una tourer pura è una questione legata alla praticità: il manubrio largo e la sella bassa da terra rendono agevoli anche i piccoli spostamenti e l'utilizzo cittadino. Senza contare che se vogliamo scoprire cosa c'è al di là della collina, basta lasciare la strada asfaltata e buttarsi su quella sterrata, a patto di non esagerare perché peso e dimensioni, che su strada non preoccupano, sulla terra si fanno sentire. Basta poco, infatti, per rendersi conto che si tratta di moto in fin dei conti stradali al 90%, con le dovute eccezioni. Ducati Multistrada e KTM LC8 Adventure sono agli antipodi per scelta filosofica: la prima è prettamente stradale, quasi una motard bicilindrica, la seconda invece trasmette su strada il DNA delle off-road austriache e anche dove finisce l'asfalto sa regalare emozioni. Le altre hanno un'impostazione più tradizionale e, diciamo subito, un livello di comfort superiore in ogni situazione. Novità di quest'anno sono la BMW R 1200 GS, la Kawasaki KLV1000, sorella gemella della Suzuki V-Strom 1000 e la KTM LC8 Adventure. Se diamo un'occhiata ai dati di vendita del 2003, scopriamo che la GS (ancora 1150) con 2.533 immatricolazioni è 13ª assoluta tra le moto e doppia l'Honda Varadero (1.253) che a sua volta doppia l'Aprilia ETV Caponord (669) e la Suzuki V-Strom 1000 (661). Se pensiamo che per portarsi a casa la tedesca occorrono dai 2 ai 3.000 euro in più rispetto alle rivali citate, scopriamo che il prezzo non è una forte discriminante, almeno in questa categoria di moto. Andiamo allora a scoprire come sono fatte.

Va dove ti porta il pieno

Nove moto in fila: ci passiamo davanti, dietro, le guardiamo dall'alto e ci perdiamo nei particolari. Subito ci viene spontanea una distinzione, prettamente visiva, dettata dalle dimensioni di serbatoio e cupolino. Tra le "ciccione" ci mettiamo la Caponord, la Varadero e, pur

Aprilia



BMW



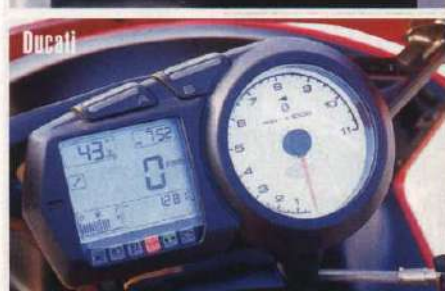
Ducati



HONDA**Suzuki****Kawasaki****Triumph****KTM****Yamaha****Muli da viaggio**

Eccole le nove protagoniste, tutte dotate di borse. Sotto, invece, momenti di viaggio. Da sinistra a destra: la partenza dalla sede di Motociclismo, a Milano. Un acquazzone improvviso, da mettere in conto in questa stagione. La Varadero di fronte agli stabilimenti di Riccione, già frequentati da mamme, bambini e anziani. Una veloce "minestra", così vengono chiamati i primi piatti in Romagna, a Dovadola (Forlì): siamo alla Scaletta, una simpatica trattoria con Valentino affrescato alle pareti. Il menu? Pizza Dovizioso, Melandri, Rossi, Sabbatani... Ancora dubbi sulla terra del mutor?





Attention please
Ecco dove lo sguardo viene catturato: completa e squadrata la strumentazione di Aprilia (d'effetto di notte, perché blu), raccolta ma ricca quella BMW, sotto al mento quella di Multistrada, tradizionale ma completa quella di Honda (manca la quantità di benzina, però) e "no comment" quella di Kawasaki (cornici cromate?).

se meno gonfie, la V-Strom e la KLV. Tra le "compatte", Multistrada, TDM, Tiger e KTM LC8. Rimane fuori la BMW GS, perché nonostante la cilindrata maggiore del lotto (1.170 cc) ha un serbatoio piacevolmente stretto tra le gambe e un cupolino protettivo, ma non mastodontico. Ad accomunare quasi tutte le moto è anche la scelta della ruota anteriore da 19", ottima su strada e non completamente inadatta al fuoristrada. Le eccezioni si trovano sulla Yamaha TDM che ha un cerchio da 18" e sulle due moto più radicali di questa comparativa. La Ducati Multistrada ha una ruota anteriore da 17", come si conviene a una supermotard (insieme alla TDM è anche l'unica a utilizzare pneumatici prettamente stradali), mentre la KTM LC8 Adventure tradisce fin dal primo sguardo la sua di-

scendenza e vocazione fuoristradistica per la ruota da 21" davanti e da 18" dietro, nonché per i pneumatici non tubeless e discretamente tassellati. Un'ultima annotazione anche per i propulsori, tutti bicilindrici a V, a parte il 2 cilindri boxer di BMW, quello parallelo frontemarcia che equipaggia la TDM (che con 897,4 cc è la più piccola tra le maxi) e il tre cilindri in linea della Triumph Tiger. L'Aprilia ETV Caponord, in versione con ABS dal 2004, non delude per qualità generale e forme spigolose, ha una strumentazione analogico/digitale molto completa e il telaio più bello del lotto, un doppio trave in alluminio che non sfuggirebbe nemmeno se montato su una supersportiva. In sella la posizione è simile a quella di Honda, Suzuki e Kawasaki, ci si sente un po' infossati nella sella, con



Digitali e non
"Scooteristica"
nell'aspetto
quella di KTM,
stesso discorso
di Kawasaki
per Suzuki,
classicissima
quella di Triumph,
mista (analogico/
digitale) quella di
Yamaha. Infine
BMW, l'unica che si
può equipaggiare
con il navigatore.
Ognuna a modo
suo, ma comunque
complete. Su
queste moto si
viaggia informati.
Nella foto di pagina
intera, una timida
escursione fuori
dall'asfalto. Se si
vuole fare sul serio,
solo BMW e KTM
consentono di farlo.



Romagna mia
Da sinistra:
trattoria Scaletta, a
Dovadola, dove si
mangia... in piega.
Il passo Sambuca,
dal simpatico
barbiere Romano,
a Casole Valsenio,
dove il tempo si è
fermate (guardate
che adesivi!).
La bicicletta, in
Romagna, è un
culto: ecco uno
dei tanti incontri
sull'incantevole
strada che collega
Riolo Terme a
Brisighella (fatela,
non vi pentirete) e
due simpaticissime
lady. Il pedale è
femmina, vedere
per credere...



il manubrio piuttosto lontano dall'asse di seduta e il largo serbatoio che fa capire di trovarsi su una maxi. Aprilia e KTM sono le sole ad avere i cerchi a raggi (sulla GS sono disponibili come optional), a sottolineare la vocazione di tuttoterreno, con tutte le dovute differenze che vedremo nella guida. La palma di più originale spetta alla BMW che fa della meccanica a vista un punto forte del design della moto: le teste il nuovo boxer e lo splendido Paralever posteriore, insieme alla voluta essenzialità delle sovrastrutture, rendono giustizia al grande lavoro di alleggerimento generale rispetto alla vecchia R 1150 GS (- 25 kg). Quel poco di plastica che c'è (convogliatori anteriori, becco e gruppo portapacchi-maniglie passeggero) non disturba e appare comunque molto curato. Bella

e completa la strumentazione, così come tutta la dotazione di accessori utili per il turismo: manopole riscaldabili, cupolino regolabile senza attrezzi, manopola per agire sul precarico del "mono" posteriore e navigatore satellitare dedicato, anche se nasconde parte della strumentazione. La Multistrada è l'unica ad avere un motore a 2 valvole per cilindro, ma non è questo che stupisce guardandola. E' piccolissima, stretta nella zona di congiunzione tra sella e serbatoio, bellissima nella parte posteriore per i due terminali di scarico proprio sotto il codino, meno accattivante invece davanti dove si sviluppa maggiormente in altezza. Il livello delle finiture è elevato, la strumentazione digitale è moderna e completa, ma si capisce immediatamente che non potrà avere le doti di macinachi-

Monovumi a due ruote

Le moto della prova sono state chieste alle Case costruttrici equipaggiate con i parabrezza maggiorati da turismo e le borse rigide, oltre ad una borsa da serbatoio. Ove non è stato possibile, ci siamo rivolti a Gi.Vi., regina dell'aftermarket. Ecco come vanno. Iniziamo in Europa, dalla **BMW R 1200 GS**. Il parabrezza è quello di serie, non essendone prevista una versione maggiorata, ma è regolabile in altezza per mezzo di due comode manopole. Anche in posizione bassa protegge bene, nonostante le dimensioni non eccessive; "tutto su" toglie tutta l'aria da testa e spalle, con qualche leggero vortice residuo. La sella è molto comoda, regolabile in altezza su due posizioni. Da segnalare la presenza delle manopole riscaldate, uguali a quelle standard. Le borse sono da riferimento in quanto a materiali, capienza (con l'ingegnoso sistema di espansione per mezzo di una semplicissima leva) e sfruttabilità, visto che vengono fornite anche due belle borse interne in cordura. Meno riusciti il sistema di aggancio, un po' laborioso, e la tenuta all'acqua, non proprio perfetta. In

più, togliendo il sellino del passeggero, si ottiene un piano di carico largo quasi un metro. Splendida la borsa da serbatoio, ampia, veloce da mettere e ben realizzata. Rimanendo in Europa, in casa **KTM**, non si può non apprezzare il cupolino dell'Adventure, affilato e minimalista come nessuno. Eppure non protegge male: lascia le spalle fuori, ma la testa è riparata, pur con qualche turbolenza di troppo dovuta alla posizione piuttosto avanzata. La sella, monoposto, è di impronta chiaramente fuoristradistica: dura, stretta e con qualche vibrazione di troppo. I bagagli trovano posto in due borse dall'aspetto molto "raid", realizzate in materiale plastico a doppio spessore e dalla comoda apertura dall'alto che permette di accedere al carico senza togliere la borsa dal supporto. La capienza non è eccezionale, così come il livello di finitura, mentre il sistema di aggancio è il più semplice di tutti, pur lasciando in vista un antiestetico telaio di supporto in acciaio. Pur non essendoci stata fornita una borsa da serbatoio, è da sottolineare la presenza di un comodo sportellino dove riporre spiccioli, un biglietto autostradale o altro. L'**Aprilia Caponord** appartiene anch'essa alla schiera dei parabrezza standard: dalle

forme spigolose ma ben realizzato, è un po' distante per eliminare completamente tutti i vortici alla testa, mentre il tronco e le spalle sono al sicuro. Le borse sono grandi e verniciate in tinta con la carrozzeria; il sistema di aggancio-sgancio è molto pratico e una volta tolte il telaio non infastidisce più di tanto. Unica pecca, il fatto che siano posizionate molto in basso, cosa che le porta a toccare l'asfalto se si piega tanto. Sul serbatoio trova posto una piccola borsa dedicata, in verità dall'aspetto un po' cheap. Comodissima la sella, una vera poltrona.

La **Ducati Multistrada** era equipaggiata con il cupolino preso dal catalogo accessori, leggermente rialzato rispetto allo standard. Ciononostante rimane molto basso, risultando appena sufficiente a togliere il grosso della pressione dalle spalle e dal casco grazie alla sua vicinanza al corpo. Non ci si sente proprio riparati. La sella, anch'essa in versione "comfort", è in realtà stretta e dura e risulta affaticante nelle lunghe percorrenze, anche perché si scalda parecchio. Le borse, profilate ed aerodinamiche, nonché verniciate, non impressionano per qualità dei materiali, né per sfruttabilità, data la forma molto affusolata. Ben fatto il sistema di sgancio



Aprilia



BMW



Ducati



Kawasaki



KTM



Honda

Aprilia

BMW

Yamaha

Suzuki

KTM



e apertura, mentre è piuttosto brutto il supporto che rimane a vista. Per finire con le europee, anche la **Triumph Tiger** presenta un parabrezza di dimensioni non eccessive. È però abbastanza alto, ma non esente da turbolenze sul casco. La sella è veramente comoda, morbidissima e ben rifinita e non stanca anche dopo molti chilometri. Le manopole, riscaldabili nella moto in prova, hanno dimensioni superiori alla media. Le borse sono molto belle e si integrano alla perfezione nella linea della moto (sono verniciate in tinta), risultando anche non eccessivamente larghe. Peccato per quella di destra, che è limitata nella capienza dal terminale di scarico: sono in realtà ben sfruttabili grazie alla forma regolare. Il sistema di fissaggio è molto pratico e lascia pochi "residui" una volta asportate, mentre la chiusura necessita di due serrature. Passando alle giapponesi, la **Yamaha TDM** presenta un cupolino standard di dimensioni minuscole, in linea con le proporzioni della moto, più piccola della media. E' sufficiente a togliere pressione dal tronco, ma lascia spalle e casco totalmente esposti all'aria. La sella, pur comoda e non eccessivamente

larga, ha un aspetto poco moderno e l'imbottitura è un po' cedevole. Le borse, di forma esagonale, sono ben realizzate e completano piacevolmente la linea della moto: il sistema di ritenuta e sgancio è molto intuitivo e il supporto non si vede quasi, una volta tolte. La capienza è abbastanza buona e ci sono borse in interne dalla stessa forma. Il serbatoio in metallo consente di dotarlo con facilità di una borsa magnetica aftermarket. La **Honda Varadero**, anch'essa con serbatoio in metallo, era dotata di un cupolino maggiorato Gi.Vi.: per quanto riguarda la protezione, è uno dei migliori. Peccato solo che l'estremità superiore sia proprio in corrispondenza degli occhi del pilota. La colorazione fumè, inoltre, impedisce di cogliere le sfumature dell'asfalto se non in condizioni di forte luce. La sella è molto comoda ed esente da vibrazioni, ma leggermente troppo larga. Le borse delle Gi.Vi. con sistema Keyless, sono universali: il telaio di supporto è invece dedicato allo specifico modello e si monta in pochi minuti. Molto capienti e dalla forma regolare, hanno un doppio sistema di apertura: laterale classico con chiave e superiore con uno sportellino a combinazione, molto

comodo per riporre piccole cose senza smontare la borsa. Una volta montate sono piuttosto larghe, se paragonate a modelli dedicati. Parabrezza maggiorato originale della Casa per la **Suzuki V-Strom**. Più largo che alto, ripara molto bene sia le spalle che la testa... se si ha l'accortezza di abbassare di pochi centimetri il capo. Il materiale è piuttosto morbido e tende a deformarsi e a sbatocchiare in velocità. La sella è una delle più comode: ampia e sostenuta al punto giusto, mentre le manopole, riscaldate in opzione, hanno un aspetto un po' posticcio e una dimensione veramente eccessiva. Per quanto riguarda le borse, valgono le considerazioni fatte per le Givi della Varadero. La borsa da serbatoio, magnetica e marchiata Suzuki, è capiente e ben fatta. Infine, la più recente del lotto, la **Kawasaki KLV**, identica alla Suzuki V-Strom. Montava un parabrezza turistico dedicato della Gi.Vi. E' probabilmente il migliore del lotto in quanto a protezione, ma deforma la visuale e interferisce con gli specchi a sterzo tutto girato. Borsa da serbatoio magnetica della Givi, un po' economica di aspetto ma molto capace.

Simone Coggi



Suzuki



Yamaha



Triumph

lometri delle altre, perché il manubrio e il cupolino molto vicini alla seduta lasciano maggiormente il corpo esposto all'aria. Il telaio, neanche a dirlo, è un traliccio di tubi in acciaio (stesso materiale per BMW, Honda, KTM e Triumph), la forcella è di tipo rovesciato, il forcellone monobraccio; tutte soluzioni mutate dal mondo delle sportive di Borgo Panigale e nella guida su strada questa parentela si ritrova i pieno, creando un netto divario "caratteriale" rispetto a tutte le altre moto di questa com-

parativa. Per migliorare le doti turistiche della Multistrada abbiamo attinto dal catalogo Ducati Performance, montando la sella più imbottita e confortevole (comunque molto rigida rispetto alle altre, KTM a parte), il plexiglas rialzato e le valigie laterali dedicate. Per tutte le moto si è deciso di adottare delle borse laterali e dei cupolini rialzati, originali dove disponibili, aftermarket Gi.Vi. negli altri casi (vedi box). L'Honda Varadero ha forme opulente che

Borse alla meta Tonde, quadre, a punta... di qualsiasi forma purché contengano un costume, il pareo e due infradito. Riccione, stazione di Riccione...



Honda

Triumph

Ducati

Kawasaki



sulle prime possono intimorire chi non ha confidenza con moto di questo tipo. Convogliatori, cupolino e serbatoio sono molto larghi, mentre la zona posteriore appare più equilibrata. Dal 2003 è passata all'iniezione elettronica (come tutte le altre, a parte la KTM che utilizza due carburatori Keihin a depressione da 43 mm), abbandonando i carburatori e migliorando nettamente sul piano dei consumi (suo precedente tallone d'Achille). Proprio in un'ottica turistica, continua a sentirsi la mancanza di un indicatore del livello di carburante, presente su tutte le concorrenti, lasciando al pilota la sola spia della riserva. Il tappo per il rifornimento è ora incernierato e risulta quindi più comodo. La LC8 Adventure ha invece due tappi laterali per fare benzina e, nonostante siano comunicanti, è necessario fare il pieno da entrambi perché il travaso è lento. A voler ben vedere la KTM è la vera essenza della maxienduro: alta, stretta, posizione di guida perfetta per la guida in piedi, motore bicilindrico a V di 75° estremamente compatto e leggero, sospensioni regolabili dalla lunga escursione e ruote adatte anche al fuoristrada. In realtà, oggi, il concetto di maxienduro si è sbilanciato fortemente verso l'utilizzo stradale e questa comparativa lo mostra chiaramente. La KTM è quindi fuori dagli schemi, ma la derivazione fuoristradistica non compromette il livello delle finiture che invece appaiono curate e trasmettono un senso di qualità e robustezza a livello della BMW. Disponibile con due assetti diversi (alto o basso) sia di sospensioni che di sella, la LC8 adotta un telaio in acciaio a traliccio e un telaio reggisella in alluminio, ha un sistema di scarico con doppio terminale e una strumentazione completa anche se discutibile nella grafica. Suzuki V-Strom e Kawasaki KLV sono la stessa moto, grazie alla joint-venture tra i due marchi giapponesi. L'esperienza sul mercato italiano della V-Strom non è stata in questi anni particolarmente positiva. Solo ora, con l'arrivo della sorellina minore di 650 cc, l'effetto volano sta cominciando a far apprezzare anche la 1000. Anche qui, come per la Varadero, ci sono forme abbondanti all'anteriore, mentre la zona del codino fa discutere. Il bel telaio a doppio trave in alluminio (grigio sulla Suzuki e nero sulla Kawasaki) abbraccia il conosciuto e apprezzato bicilindrico di Hamamatsu. Si tratta di un V longitudinale di 90°, con 4 valvole comandate da un doppio albero a camme in testa e il raffreddamento a liquido (solo BMW e Ducati sono ad aria). Anche qui la strumentazione è completa e fornisce indicazioni precise, ma quella cornice cromata degli strumenti sarebbe più indicata su una custom... Non manca la comoda manopola per precaricare il "mono" stando comodamente seduti sulla sella (solo Triumph e TDM ne sono sprovviste) e la possibilità di avere le manopole riscaldabili, anche se il risultato estetico è perlomeno discutibile (grosse di diametro, hanno il collegamento elettrico a vista). La Triumph Tiger, unica 3 cilindri del gruppo, si presenta con dimensioni e



Serpentiamoci
In una splendida
danza, sul passo
Sambuca. Sotto,
da sinistra a
destra: un pasto
frugale all'ombra
di una piega a
due ruote, vecchi
che giocano a
carte, il passo
del Carnale e un
tramonto che
lotta tra le nubi.



Tutto con un click. A volte facile, altre meno

Fattura buona. Volume ampio e uguale per tutte e due le borse. Sporgono abbastanza e sono basse: se si piega molto toccano l'asfalto. Molto facili da mettere e togliere.



Aprilia



Fattura ottima, estetica discutibile. Volume ampio, regolare ed estensibile (uniche ad averlo). Non immediato il loro funzionamento. Tolle, non restano telaetti antiestetici. Studiate molto.



BMW



Fattura discreta. L'estetica vince sulla funzionalità. Non capientissime, non comunicano robustezza ma lo sgancio e il montaggio è immediato. Tolle, rimane una grossa staffa antiestetica.



Ducati



Fattura ottima. Doppio spessore ed effetto "desert storm". Praticità 10, estetica 0. Le uniche col carico dall'alto. I tedeschi le hanno sempre usate, ora si sono ingentilite per noi. Tolle, rimane un brutto telaetto.



KTM



Stesse Gl.Vi. per tre moto diverse. Fattura buona. Sulla moto sveltano, ma sono molto capienti e pratiche. Valido lo sportellino superiore: si accede al carico senza rovesciare le solite mutande per strada.



Honda-Kawasaki-Suzuki



Fattura buona. Si integrano bene alla moto. Capacità buona, ma quella di sinistra è ben più piccola. Tolle, non rimangono strutture antiestetiche. Triumph ha nel mirino la specificità turistica di BMW.



Triumph



Fattura ottima. Capacità discreta. Come per BMW, sono disponibili borse interne. Rimangono più alte della media per via degli scarichi bassi. Intuitivo lo sgancio, quasi invisibili le staffe di supporto.



Yamaha





volumi piacevolmente contenuti - serbatoio a parte -, ma la linea meriterebbe una rinfrescata. Anche se il peso è a livello delle altre, si avverte maggiormente a causa dell'altezza del baricentro. Completa la dotazione di accessori dedicati, come le manopole riscaldabili (di buona fattura), le valigie laterali in tinta e il plexiglass rialzato, mentre i cerchi a raggi dell'anno passato hanno lasciato il posto alle razze in lega. Per finire la Yamaha TDM 900, un mondo un po' a sé perché è una stradale pura - telaio perimetrale, cerchi e pneumatici stradali, scarichi bassi e twin parallelo frontemarcia - ma con posizione di guida a busto eretto. Per queste sue caratteristiche e per le dimensioni molto più contenute rispetto a quelle di tutte le altre concorrenti (Multistrada esclusa), è quella che desta meno timori reverenziali da parte dei neofiti, sensazione che, come vedremo, sarà confermata anche dalle caratteristiche di guida. E' un prodotto estremamente maturo - la prima TDM, allora 850, fu presentata nel lontano 1991- e anche ben rifinito: quello che manca, forse, è un'estetica più moderna e movimentata, a partire dalla sella, che è troppo morbida e rivestita di una finta pelle proprio come sulle moto di 15 anni fa. Insomma, più carattere non le farebbe certo male e una percezione di piacere maggiore nella guida sportiva sarebbe un toccasana.

Autostrada: una poltrona per due

Fermi al casello, prendiamo il biglietto dell'autostrada e cerchiamo un posto dove metterlo... Sorpresa, la KTM è l'unica ad avere un comodo cassettino proprio sotto il naso. Si parte, dentro le marce fino alla sesta e subito scopriamo che la strumentazione della GS ha l'indicatore della marcia inserita, mentre la V-Strom segnala solo la sesta marcia con una scritta OD (Over-Drive). Il viaggio è iniziato, da Milano a Imola, per poi lasciarsi cullare dalle morbide colline della Romagna fino a raggiungere il mare a Riccione. L'autostrada è noiosa, e non c'è moto, cupolino, gadget che tenga. La noia, già dopo pochi chilometri la fa da padrone, ma le buone medie di cui sono capaci queste moto permettono di ridurre un po' i tempi. Riparo dall'aria, vortici e vibrazioni: sono questi tre gli elementi chiave per viaggiare nel massimo comfort. A livello di vibrazioni l'unica realmente fastidiosa è la KTM, (manubrio, pedane e serbatoio), ma anche Kawasaki e Suzuki infastidiscono un po' mani e piedi. Tutte le altre si equivalgono abbastanza, anche se dalla GS ci saremmo aspettati un isolamento migliore soprattutto sul manubrio. Il riparo dall'aria - di cui parliamo più approfonditamente nel box riservato ai cupolini - consente di tenere medie molto elevate e di fermarsi solo

Effetto mare
Da sinistra: con una Kappa in autostrada. Solo pochi anni fa, chi l'avrebbe mai detto? Estremo con la GS: sono richieste credenziali... Il sole/luna di Vale, effetto mare e la moto meno gettonata del gruppo in autostrada: la Multistrada.



Viste da passeggero

E' necessario innanzitutto precisare che con le borse montate salire sulla sella posteriore non è un'impresa facile; in questo caso sono abbastanza favorite le motociclette che dispongono di borse originali come BMW, KTM, TRIUMPH, YAMAHA, APRILIA e DUCATI che, per la loro conformazione, non costringono ad eccessivi sforzi. Non trattandosi di moto sportive poi, la differenza di altezza tra sella anteriore e posteriore è abbastanza limitata e questo, oltre che favorire la salita, protegge anche in maniera ottimale il passeggero dall'aria.

Passando invece alla posizione in sella le differenze tra i vari mezzi sono più marcate:

BMW offre due maniglie in materiale plastico ben posizionate anche se si avvertono delle leggere vibrazioni, la sella è divisa da quella del pilota, risulta comoda, poco inclinata in avanti e in caso di frenate improvvise la copertura limita lo scivolamento. Le pedane sono rivestite in gomma e il loro posizionamento fa assumere alle gambe e al busto una postura naturale e non stancante.

YAMAHA dispone di due maniglie in metallo un po' arretrate, la sella è un unico pezzo con quella del pilota ed anche se comoda risulta leggermente scivolosa. Le pedane sono rivestite in gomma ma comunque trasmettono qualche vibrazione, inoltre sono montate in posizione leggermente arretrata e questo fa assumere alle ginocchia una posizione troppo chiusa che può risultare affaticante.



Anche **HONDA** monta due maniglie in plastica, la sella è un unico pezzo ma tra passeggero e pilota vi è una differenza di imbottitura a favore del primo. Nonostante questo, risulta dura e trasmette molte vibrazioni. Le gambe poggiano su pedane rivestite in gomma e la posizione è abbastanza naturale anche se leggermente avanzata.

SUZUKI e **KAWASAKI** hanno in comune anche la sella, fatta in un unico pezzo e rivestita con materiale antiscivolo. Sulle due maniglie in plastica si avvertono fastidiose vibrazioni così come sulle pedane rivestite in gomma. La posizione in sella però risulta confortevole e adatta anche per lunghe percorrenze.

L'inglese **TRIUMPH** rientra nella categoria delle selle divise; è rivestita in materiale antiscivolo ed è leggermente inclinata in avanti, le due maniglie sono in plastica e montate sul supporto del bauletto, questo costringe le braccia a spostarsi dietro il corpo per poterle afferrare. La posizione non risulta

eccessivamente comoda. Le pedane sono rivestite in gomma e non trasmettono vibrazioni. Su **KTM** il passeggero trova una sella unica ricoperta di materiale antiscivolo, pedane rivestite in gomma e due maniglie in metallo poste sopra i due terminali di scarico. Questo posizionamento non risulta ottimale, infatti sulle mani arriva tutto il calore dissipato da quest'ultimi e in caso di distrazione si corre il rischio di venirci a contatto.

La posizione del busto invece risulta protesa in avanti e quindi, alla lunga, stancante.

Moto che pare poco adatta per il passeggero è la **Ducati** che dispone di sella divisa e imbottita nella parte anteriore, di un unico maniglione posteriore in metallo e di pedane non rivestite. La posizione assunta dal busto è molto protesa in avanti, si avvertono parecchie vibrazioni sia sulle pedane che sul maniglione e la sella che al tatto sembra morbida, dopo un breve tragitto risulta scomoda.

APRILIA Caponord offre invece un'ottima abitabilità per il passeggero, la sella è divisa e ben rivestita con imbottitura differenziata nella parte anteriore e posteriore, le maniglie sono in plastica e di accesso intuitivo, le pedane ricoperte in gomma e posizionate in maniera ottimale. Anche per lunghi tragitti la posizione assunta dal busto è naturale e non affaticante.

Tiziano Rivetta

Un filo di gas
Cento CV, o quasi, cioè la potenza giusta che serve per provare piacere nel viaggiare carichi e, magari, col passeggero.



quando la benzina è agli sgoccioli. Discretamente precisi gli indicatori del livello del carburante (la Varadero ne è priva), con la sola eccezione del serbatoio della Multistrada (20 litri) che viene "dichiarato secco" con largo anticipo: all'accendersi della spia ci sono ancora almeno 8 litri utili. Misurando i consumi non sono mancate le sorprese, perché, tolta l'assetata LC8 (unica a carburatore, fa 13,3 km/l), la migliore è stata la più grande: il 1200 bavarese si mette dietro la concorrenza con la bellezza di 15,6 km/l, seguita a breve distanza dalla Ducati (14,9 km/l) e, a seguire tutte le altre con consumi compresi tra i 13,8 dell'Aprilia e i 14,5 di Suzuki e Kawasaki. Questi consumi, del tutto naturali per moto dalla sezione frontale ampia (per di più misurati con le valigie laterali montate), uniti a dei maxi-serbatoi (dagli 20 ai 25 litri) determinano un'elevata autonomia: 360 km per il Varadero, sempre più di 310 per tutte le avversarie e poco meno di 300 per la KTM. A 130 km/h indicati, il regime di rotazione è attorno ai 4.500 giri per Ducati, BMW e TDM, 4.800 per Aprilia e KTM, 5.400 per il 3 cilindri inglese e solo 4.300 per Suzuki e Kawasaki (che hanno l'overdrive) e Varadero. La stabilità sul veloce è uno dei punti di forza di queste moto, perché sono lunghe, pesanti e con quote ciclistiche piuttosto aperte. L'unico neo che abbiamo rilevato sono dei fastidiosi serpeggiamenti da parte di Ducati, Suzuki, Kawasaki e, pur se meno, Varadero. La cosa si avverte soprattutto in presenza di malformazioni longitudinali. La causa è principalmente imputabile alle borse, poiché senza le stesse vanno bene.

Strada e fuoristrada

Ed eccoci finalmente giunti al succo di questa comparativa, dopo aver abbandonato l'autostrada. Qual è l'approccio a dei bestioni del genere? Qual è quella più adatta a un neofita? Gestire oltre 200 kg di moto, con un baricentro sempre piuttosto alto, non è uno scherzo. L'unica realmente adatta a chi ha poca esperienza con le moto è la Yamaha TDM 900, perché è piccola, facile, impressiona meno per le dimensioni e già nelle manovre da fermi fa capire che è più easy. Si poggiano bene i piedi a terra, la frizione è morbida e il suo motore è quasi elettrico, salvo poi tirar fuori tutto il suo carattere se si spremono le marce. Stabile sul veloce, ha una ciclistica neutra e tendenzialmente morbida che mette a proprio agio già dai primi metri in sella e assorbe a dovere anche l'asfalto più mar-

riato. Il motore, poi, è il più fluido del lotto, addirittura più facile del boxer BMW. E poi, la TDM ha ottimi freni e prestazioni di tutto rispetto, anche se l'utilizzo sportivo, certamente alla sua portata, non gratifica più di tanto: allarga sempre un pochino e ai palmi non si ha una piacevole sensazione della linea impostata. Le due outsider, Multistrada e KTM, per la prima volta comparate, non lasciano indifferenti e questo è già un bel pregio. La Ducati è quella con la posizione di guida più attiva, va guidata e bisogna aver voglia di farlo. Per intenderci, non è la classica moto che ti porta in giro senza pensieri (tipo Varadero o V-Strom), perché il manubrio vicino, la ruota anteriore da 17", le quote ciclistiche più sportive e le sospensioni dalla taratura rigida creano un mezzo esplosivo, che va domato. Ci si sente a un cancelletto di partenza di una gara Supermotard. Se a questo aggiungiamo un motore tra i più pronti e pieni ai medio-bassi regimi, ecco servito un cocktail che tra le curve non può non far innamorare. Unico problema: gli altri vanno al tuo stesso passo, o quasi, e quando scendono dalla moto sono pure riposati. Tu no. Però tu ti sei divertito. Ecco, in due parole dove sta la differenza. Peccato per la sella troppo dura, nonostante sia il modello "comfort" (quella di serie è in parquet?), per le sospensioni fin troppo rigide quando l'asfalto non è un biliardo e per il motore che scalda un po' troppo, soprattutto alle basse andature, quando il raccordo dello scarico tenta di cucinare la coscia sinistra di chi guida... La LC8 Adventure è una KTM. Punto. Quindi vi sentirete su una moto da cross, fatta per andare a 200 km/h. E salire sulla "Kappa" dopo essere scesi da una qualunque delle altre mostra chiaramente cosa comporta la ruota anteriore da 21". Gli ingressi in curva sono più lenti, ma anche estremamente progressivi. La sensazione di appoggio, per via del battistrada, è leggermente inferiore. Però si "sente" la moto, si percepisce il livello di aderenza, specie dove è malformato, mentre con tutte le altre si corre veloci fidandosi ciecamente di ciò che avviene sotto le ruote. Con la LC8 questo non avviene e si impara ben presto a giocare con il gas e il pneumatico posteriore, ad anticipare l'inserimento in curva e arrotondare tutte le traiettorie. Ci si diverte un mondo e ci si sente sicuri. Il motore spinge bene ai bassi, poi sembra avere una leggera flessione, prima di tornare a spingere come un forsennato fino al cambio marcia. Molto potenti e modulabili i freni, con il posteriore che tende a far bloccare fin troppo facilmente la ruota e

Facili facili
Tanto sterzo per BMW e Aprilia, poco invece per KTM: nelle inversioni di marcia la differenza si avverte. Specie quando si è carichi.



COMPARATIVA 9 MAXI TUTTOFARE

DATI TECNICI DICHIARATI



Aprilia Caponord

BMW R 1200 GS

Ducati Multistrada

Honda Varadero

Dati rilevati

Potenza max CV-giri	89,15 - 8.250 (98,0 - 8.250)	88,26 - 7.750 (100 - 7.000)	78,12 - 8.000 (84 - 8.000)	84,16 - 8.000 (93,8 - 8.000)
Coppia max kgm-giri	8,38 - 6.500 (9,88 - 6.250)	10,06 - 5.500 (11,72 - 5.500)	7,94 - 6.000 (8,5 - 5.000)	9,10 - 6.000 (9,9 - 6.000)
Accel. 0-400 m sec - km/h	11,930 - 190,2	12,207 - 180,9	12,221 - 178,7	12,703 - 170,7
Rip. su 400m da 50 km/h sec - km/h	15,624 - 142,3	13,850 - 165,9	13,733 - 152,8	13,570 - 147,2
Velocità massima km/h	224,1	213,6	214,8	201,9
Peso a vuoto kg	249,8	226	206,2	248,8
Capacità effettiva serbatoio: litri	24,88	23,00	18,42	24,53
Capacità borse laterali in litri: dx - sx	17,69 - 17,69	20,56 - 16,68	16,68 - 16,68	25,02 - 25,02 (GIVI)
(tra parentesi i dati dichiarati)				

Motore

Numero cilindri	2 a V di 60°	2 boxer	2 a L di 90°	2 a V di 90°
Alesaggio x corsa mm	97,0x67,5	101x73	94x71,5	98x66
Cilindrata totale cc	997,6	1.170	992	996
Rapporto di compressione	10,4 : 1	11,0:1	10,0:1	9,8,1
Tipo distribuzione	bialbero a catena	monoalbero a aste e bilanceri	monoalbero desmo	bialbero a catena
N. valvole	8	8	4	8
Alimentazione	iniezione elettronica	iniezione elettronica	iniezione elettronica	iniezione elettronica PGM-FI
Accensione	CDI con 2 candele per cilindro	CDI con 2 candele per cilindro	CDI	CDI
Avviamento	elettrico	elettrico	elettrico	elettrico
Trasmissione primaria (rapporto)	ingranaggi (1,935 - 60/31)	ingranaggi (1,823)	ingranaggi (1,840)	ingranaggi (1,682 - 74/44)
Trasmissione finale (rapporto)	catena (2,647 - 45/17)	cardano (2,285)	catena (2,800 - 42/15)	catena (2,938 - 47/16)
Frizione	multidisco a bagno d'olio	monodisco a secco	multidisco a secco	multidisco a bagno d'olio
Cambio	a 6 marce	a 6 marce	a 6 marce	a 6 marce

Ciclistica

Telaio	doppio trave perimetrale in lega di alluminio	traliccio in tubi di alluminio	traliccio in tubi di acciaio	perimetrale a diamante in tubi di acciaio
Avancorsa mm	129	110	99	110
Inclinazione canotto di sterzo	27,9°	27,1°	24°	27,3°
Forcella	teleidraulica Marzocchi	Telelever	Showa a steli rovesciati	telescopica tradizionale
Diametro steli mm	50	41	43	43
Regolazione	nessuna	precarico molla	comp. ed est. idrauliche, e precarico molla	non regolabile
Escursione mm	175	190	165	155
Sospensione posteriore	monoammortizzatore con leveraggi progressivi	Paralever con monoammortizzatore	monoammortizzatore Showa con leveraggi progressivi	monoammortizzatore con leveraggi progressivi
Regolazione	comp. ed est. idrauliche, e precarico molla	estensione idraulica e precarico molla	comp. ed est. idrauliche, e precarico molla	estensione idraulica e precarico molla
Escursione ruota mm	175	200	141	145
Freno ant	doppio disco da 300 mm	doppio disco da 305 mm	doppio disco da 320 mm	doppio disco da 296 mm
Freno post	disco da 270 mm	disco da 265 mm	disco da 245 mm	disco da 256 mm
Pneumatici	110/80-VR19 anteriore 150/70-VR17 posteriore	110/80-R19 anteriore 150/70-R17 posteriore	120/70-ZR17 anteriore 180/55-ZR17 posteriore	110/80-R19 anteriore 150/70-R17 posteriore

Dimensioni (in mm) e peso

Interasse	1.544	1.519	1.462	1.560
Lunghezza	2.290	2.210	2.130	2.295
Larghezza	876	915	ND	925
Altezza	1.436	1.420	1.286	1.500
Altezza sella	820	840-860	850	838
Peso a vuoto (kg)	ND	225 (con pieno di benzina)	200	220

Prezzo in euro c.i.m.

11.440 (con ABS)

13.300

11.995

10.880


Kawasaki KLV 1000

KTM 950 Adventure

Suzuki V-Strom

Triumph Tiger 955i

Yamaha TDM 900

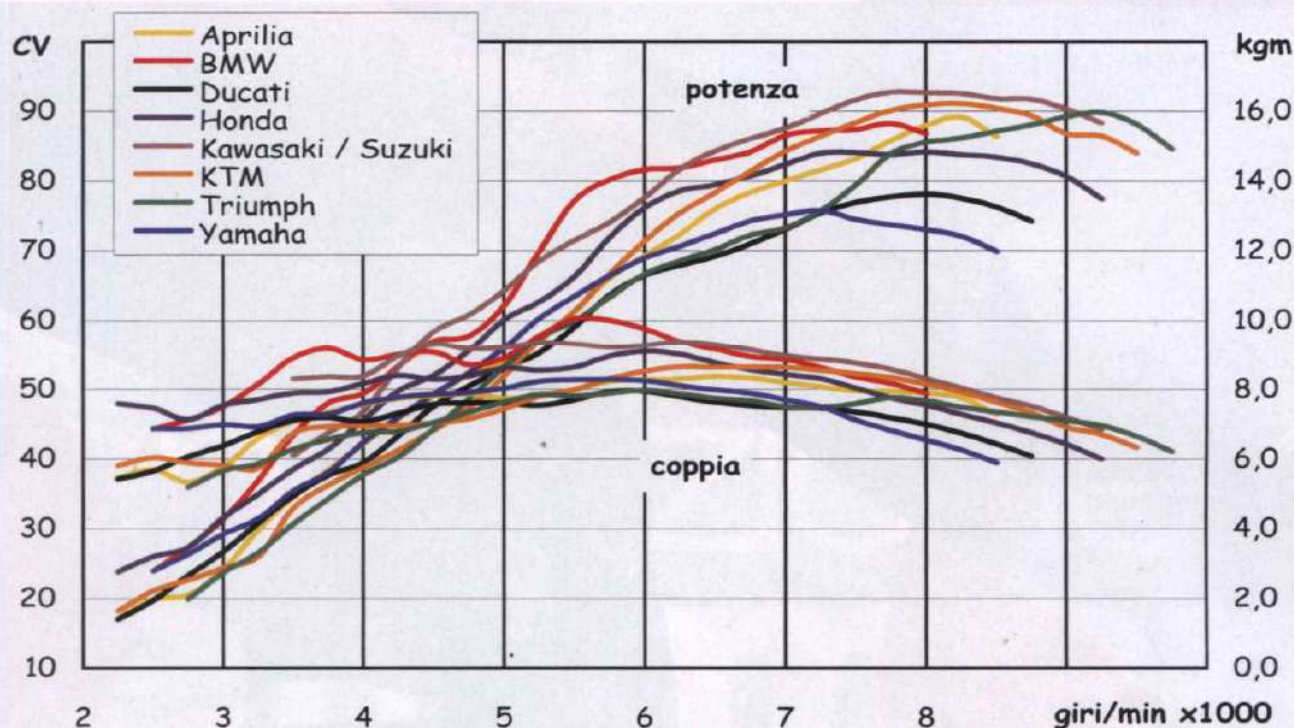
92,75 - 7.750 (98 - 7.600)	91,10 - 8.250 (98 - 8.000)	92,75 - 7.750 (98 - 7.600)	89,85 - 9.250 (105 - 9.500)	75,80 - 7.250 (82,6 - 7.500)
9,36 - 6.250 (10,3 - 6.400)	8,65 - 6.250 (9,99 - 6.000)	9,36 - 6.250 (10,3 - 6.400)	7,96 - 6.000 (9,38 - 4.400)	8,28 - 5.750 (9,1 - 6.000)
14,710 - 150,3	13,237 - 156,8	14,710 - 150,3	13,145 - 163,7	14,310 - 131,3
208,0	210,2	208,0	209,0	206,0
225,2	207,8	225,2	242,4	210,0
21,80	22,00	21,80	24,50	19,55
25,02 - 25,02 (GIVI)	15,96 - 15,96	25,02 - 25,02 (GIVI)	13,95 - 19,12	15,24 - 15,24
2 a V di 90°	2 a V di 75°	2 a V di 90°	3 in linea	2 in linea
98x66	100x60	98x66	79x65	92x67,5
996	942	996	955	897,4
11,3 : 1	11,5 : 1	11,3 : 1	11,65:1	10,4:1
bialbero a catena	bialbero a catena e ingranaggi	bialbero a catena	bialbero a catena	bialbero a catena
8	8	8	12	10
iniezione elettronica	carburatori Keihin	iniezione elettronica	iniezione elettronica	iniezione elettronica
elettronica digitale	elettronica digitale	elettronica digitale	elettronica digitale	TCI elettronica
elettrico	elettrico	elettrico	elettrico	elettrico
m) - 6.000				
ingranaggi (1,838 - 57/31)	ingranaggi (1,914 - 67/35)	ingranaggi (1,838 - 57/31)	ingranaggi (1,750 - 105/60)	ingranaggi (1,718 - 67/39)
catena (2,411 - 41/17)	catena (2,471 - 42/17)	catena (2,812 - 45/16)	catena (2,667 - 48/18)	catena (2,625 - 42/16)
multidisco a bagno d'olio	multidisco a bagno d'olio	multidisco a bagno d'olio	multidisco a bagno d'olio	multidisco a bagno d'olio
a 6 marce	a 6 marce	a 6 marce	a 6 marce	a 6 marce
doppio trave in alluminio	tralice in tubi di acciaio	doppio trave di alluminio	tubolare perimetrale di acciaio	doppio trave laterale di alluminio
110	119	110	92	97
26,5°	26,6°	26,5°	28°	23,45°
tradizionale	WP a steli rovesciati	tradizionale	tradizionale	tradizionale
43	48	43	43	43
non regolabile	comp. e est. idrauliche, precarico molla	non regolabile	non regolabile	comp. e est. idrauliche, precarico molla
160	230	160	ND	150
monoammortizzatore con leveraggi progressivi	monoammortizzatore WP con leveraggi progressivi	monoammortizzatore con leveraggi progressivi	monoammortizzatore con leveraggi progressivi	monoammortizzatore senza leveraggi progressivi
estensione idraulica, precarico molla	comp. (2 vel.) ed est. idrauliche, precarico molla	estensione idraulica, precarico molla	estensione idraulica, precarico molla	comp. ed est. idrauliche, precarico molla
159	230	130	ND	133
doppio disco da 310 mm	doppio disco da 300 mm	doppio disco da 310 mm	doppio disco da 310 mm	doppio disco da 298 mm
disco da 260 mm	disco da 240 mm	disco da 260 mm	disco da 285 mm	disco da 245 mm
110/80-R19 anteriore	90/90-R21 anteriore	110/80-R19 anteriore	110/80-R19 anteriore	120/70-R18 anteriore
150/70-R17 posteriore	150/70-R18 posteriore	150/70-R17 posteriore	150/70-R17 posteriore	160/60-R17 posteriore
1.535	1.570	1.535	1.515	1.485
2.295	ND	2.295	2.250	2.180
910	ND	865	860	800
1.395	ND	1.335	1.370	1.290
840	880	830	840 - 860	825
208	198	207	215	190
9.911	12.880	9.910	11.100	9.790



Pronte all'uso
Per i serbatoi
in metallo
si possono
montare borse
universali con
calamite (Suzuki/
Kawasaki), in
caso contrario
sono disponibili
quelle delle Case
con vari sistemi
di aggancio.
Molto veloce e
ben fatto quello
di BMW. La
KTM, a destra, è
l'unica ad avere
un pratico vano
nel serbatoio.

l'anteriore che, se strizzato come si deve, può mettere in crisi l'aderenza sulla stretta ruota da 21". La KTM è piaciuta da matti a tutti perché è "maschia", profuma di Enduro fin dai primi metri, trasmette solidità e poi perché è l'unica che può veramente mettere le ruote fuor dall'asfalto. Spostiamoci un po' più a nord, dall'Austria alla Germania, per scoprire come va la nuova BMW R 1200 GS. Abbiamo detto che, nonostante la cilindrata extra-large, è una moto stretta, compatta. Non è tutto, perché basta muoversi a passo d'uomo per scoprire che ha anche il baricentro più basso della categoria (miracoli del boxer), fatto che regala una manovrabilità e una maneggevolezza (sconosciuta alle altre, Multistrada a parte) che sulle prime lasciano di stucco. Pesa ancora parecchio in senso assoluto e si sente, eppure entra in curva dasola. I cambi di direzione sono naturali e repentini e si stenta a credere di poter giocare così con una moto che proprio piccola non è. La posizione di guida è naturale, il manubrio molto largo e le pedane strette formano una triangolazione che risulta azzeccata anche per la guida in piedi nell'off-road. Il motore è incredibilmente fluido e pieno, tanto che nelle riprese in sesta da 100 a 130 km/h, tipiche di un sorpasso autostradale, è stata seconda solo alla potente Tiger, mentre Honda, Suzuki/Kawasaki, KTM e Yamaha rimangono al palo. Peccato per i 13.300 euro necessari all'acquisto perché se dovessimo giudicare solo le doti di guida avrebbe già messo una seria ipoteca sulla vittoria della comparativa. L'Honda Varadero, risolti i problemi di "sete", si è dimostrata una splendida tuttofare. Neutra in ogni situazione e anche discretamente maneggevole per la mole che possiede, scende in piega sicura e in modo molto progressivo, ti porta in giro senza preoccupazioni e con un livello di confidenza invidiabile. E' l'unica con la frenata ripartita: il suo effetto non disturba e la resa è davvero encomiabile. Il motore è estremamente fluido e trattabile, certamente più del Suzuki, e ha una valida spinta ai regimi medio-bassi. La posizione

di guida un po' infossata scarica completamente i polsi e, come avviene anche su V-Strom e KLV, non consente di "sentire" la ruota davanti. Suzuki V-Strom e Kawasaki KLV hanno un serbatoio leggermente più stretto della Varadero e prestazioni assolute superiori, ma non consentono una guida altrettanto fluida e disimpegnata a causa di un motore meno "burroso" ai bassi. Di contro, quando il ritmo sale viene fuori una moto estremamente precisa nelle traiettorie, ben frenata, sicura in appoggio (le pedane, come avviene anche sulla Caponord, toccano presto terra in curva) e sportiva nell'indole del propulsore. L'Aprilia, oltre a toccare le pedane gratta le borse, perché sono larghe e montate un po' in basso. Quello che non ci è piaciuto della Caponord è la sensazione di peso da fermo (specie col pieno), il rumore del motore (davvero impersonale) e il manubrio un po' lontano, oltre che afflitto da qualche vibrazione di troppo. Per il resto è una moto piuttosto facile e neutra, che spinge forte e lineare e dotata di freni potenti. Il cambio non è un mostro di velocità e la frizione, come anche quella di Suzuki/Kawasaki, è un filo dura (la più dura, però, è quella di Ducati mentre la più morbida è di KTM). Per finire, la Triumph Tiger. Sarebbe stata perfetta anche per chi è alle prime armi, ma la sensazione di peso alle basse andature e l'anteriore leggermente sottosterzante la fanno consigliare soprattutto a chi ha un minimo di esperienza. Stupendo il motore, che permette di tenere un passo svelto senza troppo sforzo. Duro negli innesti il cambio e precisa la frizione, la Tiger ha conquistato un po' tutti. Inutile fare le classifiche, perché a questo punto il quadro è completo. Su strada, GS e Varadero si guidano col pensiero, la Multistrada impegna, ma eccita, "fuori" la risposta è una: "Kappa", e poi BMW. V-Strom, KLV e Caponord attirano il vacanziero vero. La Tiger è inglese, è verde BRG (British Racing Green) e il suo motore innamora. La TDM è la risposta giusta - ed economica - per chi si avvicina al mondo delle maxi.



La forza di BMW svelta, specie tra i 5 e i 6.000 giri anche se si manifesta in modo un po' improvviso. Il motore con la migliore resa complessiva, invece, è sicuramente il bicilindrico Kawasaki/Suzuki. Anche la Honda Varadero ha un gran motore. KTM è esemplare per fluidità, come si percepisce molto bene alla guida. Aprilia è molto fluida anche lei a erogare la potenza, ma su valori sempre inferiori a KTM. Ducati e Yamaha finiscono presto rispetto le altre, ma per il genere di moto che rappresentano alla guida non si avverte scarso allungo. Inoltre, non bisogna ricordare che la TDM paga una cilindrata inferiore. La Triumph, stranamente, vanta un ottimo allungo al banco, quando invece alla guida conquista la forza che possiede nel transitorio di metà regime.

Aprilia

PREGI

Protezione aerodinamica
Comfort generale
Erogazione fluida
Frenata

DIFETTI

Cambi di carico elevati a moto carica

INCONVENIENTI

Nessuno

Honda

PREGI

Comfort generale
Frenata
Protezione

DIFETTI

Volumi importanti

INCONVENIENTI

Nessuno

SUZUKI

PREGI

Potenza motore
Allungo
Stabilità

DIFETTI

Sensazione di pesantezza nel misto stretto
Trattabilità in basso migliorabile

INCONVENIENTI

Nessuno

BMW

PREGI

Insospettabile maneggevolezza
Piacere di guida percepito
Rendimento di guida costante a pieno carico grazie al Telelever
Ottimo raggio di sterzo

DIFETTI

Sistema frenante da "capire"

INCONVENIENTI

Nessuno

Kawasaki

PREGI

Potenza motore
Allungo
Stabilità

DIFETTI

Comportamento nel fuoristrada, altezza sella, strumentazione ottimista

INCONVENIENTI

Nessuno

Triumph

PREGI

Carattere
Erogazione motore
Posizione di guida

DIFETTI

Protezione all'aria inferiore alle rivi (gambe e spalle)
Cambio impreciso

INCONVENIENTI

Nessuno

Ducati

PREGI

Resa sul misto non corrugato
Fianchi sottili
Divertimento percepito alla guida

DIFETTI

Nessuna protezione all'aria
Poco incline al turismo
Calore trasmesso

INCONVENIENTI

Nessuno

KTM

PREGI

Carattere
Erogazione motore
Piacere progressività trasmessa dalla ruota da 21"

DIFETTI

Vibrazioni
Raggio di sterzo ridotto

INCONVENIENTI

Nessuno

Yamaha

PREGI

Volumi non imbarazzanti
Facilità trasmessa nella guida rilassata
Motore elettrico

DIFETTI

Protezione all'aria scarsa
Poca personalità nella guida

INCONVENIENTI

Nessuno