

MOTOCICLISMO

Fascicolo n. 2774 - anno 105 - novembre 2019 - mensile € 5,00 in Italia

TEST&PROVE

TRIUMPH Street Triple RS
SYM MaxSym TL e FANTIC Issimo

GRANDE DUELLO

BENELLI TRK 502 X vs HONDA CB500X

50.000 KM

KAWASAKI Versys 650 fatta a pezzi

SUPERPROVA 125

APRILIA RS, KAWASAKI Ninja,
KTM RC, MALAGUTI RST,
SUZUKI GSX-R, YAMAHA YZF-R

ESCLUSIVO

MV AGUSTA Il nuovo corso senza Castiglioni
ALPINESTARS Il suo primo airbag universale
SPIDI L'acquisizione e il rilancio di Brema

ANTICIPAZIONI

8 NOVITÀ E 2 HYPERNAKED DA URLO:
DUCATI Streetfighter V4 e KAWA Z H2

TURISMO

TUNISIA
L'Africa più accessibile

DOLOMITI
Cavalcata ecologica

LOMBARDIA
Valli Bergamasche



COMPARATIVA
HONDA vs BMW

AFRICA 1100 contro GS 1250

VERSIONI "BASE" E ADVENTURE, SU ASFALTO E IN FUORISTRADA
I RILEVAMENTI STRUMENTALI E IL VERDETTO DI MOTOCICLISMO





Davide VS Golia

Il confronto più atteso del 2020 è (già) al via. Honda ha rifatto da zero l'Africa standard e la Adventure Sports rendendole più leggere, grintose e tecnologiche. Obiettivo, soffiare alle BMW R 1250 GS il ruolo di migliori maxienduro del mercato. Sulle sinuose curve e le invitanti sterrate della Sardegna, scopriamo se ci è riuscita

di Marco Marini, foto Alberto Cervetti

Prendere un bel cuore bicilindrico di oltre 1.000 cc e almeno 100 CV, due radiatori con ventola per controllarne la temperatura, inserirlo nel telaio in acciaio che abbiamo messo in forno per la verniciatura, amalgamare il tutto aggiungendo un manubrio largo, elettronica a volontà, un plexiglas se piace e sovrastrutture quanto basta. Servire su ruote a raggi e pneumatici on/off. La ricetta per preparare la maxienduro di riferimento è sempre la stessa, ma lo chef migliore sa fare la differenza. Fino ad oggi, le cucine BMW sono riuscite quasi sempre a sfornare la pietanza più gustosa - sicuramente la più apprezzata dal mercato -, ma l'arrivo dell'Africa Twin ha alterato gli equilibri. L'anno scorso (*Motociclismo* di luglio 2018), Adventure Sports e R 1250 GS hanno vinto a pari merito la comparativa globetrotter in Australia, e oggi la sfida si ripropone ancora più... saporita. I tecnici di Monaco a fine 2018 hanno confezionato la nuova R 1250 GS nelle consuete versioni standard e Adventure. Passo avanti principale rispetto al precedente modello il motore, che ha doti e numeri sensazionali. La ricetta Africa Twin invece è stata riveduta da zero da "chef" Kenji Morita (Large Project Leader). Il grandissimo successo di vendite ottenuto dalla versione di 1.000 cc, addirittura molto superiore a quello della prima, mitica Africa, nonché l'unanime apprezzamento per le sue doti, hanno convinto Honda a uno sforzo totale.



IDENTIKIT HONDA AFRICA TWIN ADV. SPORTS

CILINDRATA	1.084 cc
POTENZA MASSIMA	*91,5 CV
ACCELERAZIONE 0-400 m	*11,8 s
VELOCITÀ MASSIMA	*197 km/h
PESO A VUOTO	*223,4 kg
PREZZO INDICATIVO c.i.m.	19.240 euro
PREZZO MOTO IN PROVA c.i.m.	19.240 euro

*dati rilevati dal centro prove

IDENTIKIT BMW R 1250 GS ADVENTURE

CILINDRATA	1.254 cc
POTENZA MASSIMA	*121,2 CV
ACCELERAZIONE 0-400 m	*11,4 s
VELOCITÀ MASSIMA	*218 km/h
PESO A VUOTO	*259,4 kg
PREZZO c.i.m.	19.950 euro
PREZZO MOTO IN PROVA c.i.m.	25.160 euro

*dati rilevati dal centro prove

IDENTIKIT BMW R 1250 GS

CILINDRATA	1.254 cc
POTENZA MASSIMA	*120,7 CV
ACCELERAZIONE 0-400 m	*11,3 s
VELOCITÀ MASSIMA	*219 km/h
PESO A VUOTO	*240,7 kg
PREZZO c.i.m.	18.150 euro
PREZZO MOTO IN PROVA c.i.m.	23.270 euro

*dati rilevati dal centro prove



Guarda il film
della prova su
Motociclismo.it
e sul nostro
canale YouTube

Riassunto delle puntate precedenti

Ci è voluta la CRF1000L per dimostrare al mondo che una moderna endurona può anche essere piccola e leggera. Fino al 2016, gli attacchi delle Case rivolti alla GS si sostanziano in moto con allestimenti da super tourer e potenze e cilindrata sempre maggiori. Invece, a pochi mesi dal suo arrivo, la nuova "piccola" Honda vinse la nostra comparativa *Coast to Coast* dal Tirreno all'Adriatico e ritorno (*Motociclismo* di agosto 2017), una prova molto completa, col primo tratto su asfalto e il ritorno fuoristrada con gomme tassellate. Batté le concorrenti per la sua facilità e praticità in ogni situazione, nonostante un motore meno grintoso di quanto volessimo. Nel 2018 è stata aggiornata con acceleratore *ride-by-wire* e varie altre modifiche, grazie alle quali ha guadagnato una gran castagna ai medi regimi. Proprio quest'ultima versione si è portata a casa la vittoria nella comparativa in Carnia pubblicata su *Motociclismo* di agosto 2019, battendo le rivali dotate di ruota anteriore da 21". Ora, con la nuova 1100 (1.084 cc per via della corsa maggiore), ci troviamo di fronte a una moto più grintosa (5 CV e 5 Nm in più alla ruota, rilevati), ma anche più leggera di parecchi chili: circa 214 rilevati a vuoto contro i 221 della 1000, che però aveva di serie portapacchi, attacchi per le borse e maniglioni per il passeggero. Il bicilindrico è sempre in linea con manovellismo a 270° per simulare l'erogazione di un V-twin e resta in listino la versione DCT con doppia frizione e cambio robotizzato, ulteriormente

affinata per il 2020. Con questo nuovo modello è arrivato anche un pacchetto elettronico di prim'ordine, con l'apprezzata piattaforma inerziale Bosch a sei assi che ha permesso di implementare varie funzioni avanzate, tra le quali il *cornering ABS*, le *cornering lights* (solo sulla Adventure Sports), il controllo di trazione che lavora in funzione dell'angolo di piega, il controllo dell'impennata, l'antiribaltamento in frenata e altro ancora, come l'atteso *cruise control*. A disposizione del pilota quattro *riding mode* con mappature di erogazione e intensità di freno motore dedicati, più due liberamente configurabili. La nuova Adventure Sports cambia molto. La sella è decisamente più bassa (regolabile a 850 e 870 mm da terra, come la versione standard), il serbatoio cresce da 24 a 24,8 litri, il plexiglas è ora regolabile e arrivano sospensioni elettroniche semiattive Showa (mentre la standard adotta delle Showa completamente regolabili). I cerchi, sempre da 21" davanti e da 18" dietro, sono tubeless e hanno raggi tangenziali.

Tutti contro tutti. O no?

Pronte a sfidare le nuove Africa ci sono R 1250 GS standard e Adventure, entrambe con allestimento sostanzialmente full-option. Il confronto più interessante è, secondo noi, quello tra Africa Adventure Sports e GS standard. Chi volesse una maxienduro poliedrica e tecnologica, con un peso e un'altezza della sella "umani", è loro che guarderà. Ma chissà che la

leggera Africa "base" e la faraonica GS Adventure non si rivelino più confortevoli (la prima) e meno impegnative (la seconda) di quanto appaia a prima vista. E allora partiamo da Milano, un po' di autostrada, traghetto e raggiungiamo l'isola del tesoro: obiettivo, capire i valori messi in campo da queste regine del dolce far tutto.

Autobahn: GS über alles

Le nostre protagoniste sono molto diverse a livello di protezione aerodinamica e comfort nei trasferimenti. Non giriamo troppo intorno: qui le due GS vincono a mani basse, grazie essenzialmente a una miglior protezione dall'aria, addirittura ottima sulla Adventure. Entrambe hanno il "plexi" regolabile, il *cruise control*, selle ben imbottite e larghe: insomma, si viaggia da re. Le Africa non sono allo stesso livello: la base è volutamente minimale e così il parabrezza della precedente 1000 è sparito a favore di uno quasi inesistente. Bella la linea, bella la sensazione di compattezza, ma il riparo offerto è di gran lunga il minore del gruppo. Inoltre, le pedane decisamente avanzate (problema già evidenziato sulla 1000 al quale non è stato posto rimedio) fanno sì che il peso gravi per intero su sedere e bassa schiena, senza la possibilità di aiutarsi con le gambe a "scaricarlo". La sella ha un'imbottitura discretamente confortevole e una buona ergonomia, e il *cruise control* è di serie su entrambe. Le vibrazioni so-

no molto contenute, addirittura inferiori a quelle delle tedesche che qualcosa lasciano passare alle pedane (sprovviste di gommino, in questi allestimenti). La Adventure Sports ha, sulla carta, la possibilità di giocarsela con le GS sul piano del comfort, complici sospensioni semiattive che garantiscono un comfort di ottimo livello. Peccato che il plexiglas sia troppo alto. Già nella posizione più bassa delle cinque disturba la visuale nella guida, in particolare tra le curve. Regolandolo alla massima altezza si guarda attraverso, ma in caso di pioggia la visibilità ne risente parecchio. È sempre piuttosto fastidioso, insomma, ma per fortuna è un problema che si può risolvere con poco, sostituendolo con uno più basso di 4 o 5 cm. Anche il riparo offerto non è il massimo: la linea della moto ha imposto una sagoma stretta e sviluppata verso l'alto, e la conseguenza è che arriva tanta aria su braccia e spalle.

Nel sughereto la maxi GS fa... da tappo

Guardi la più grossa delle due BMW e pensi che non la solleverai mai da quel cavalletto; poi lo fai senza troppo sforzo. Allora pensi che non riuscirai mai a godertela in un misto stretto; poi ti ricredi, totalmente. La sua guidabilità lascia di stucco e, sebbene il peso (259 kg rilevati a vuoto) si senta tutto nelle manovre (sono 18 kg più della sorella, 36 più della Africa Adventure Sports e 45 più dell'Africa standard!), in movimento sembra svanire, dando traccia di sé solo con

**AGILITÀ CONTRO PRESTAZIONI. CHE PER LE ENDURONE
SIA... L'ALBA DI UNA NUOVA ERA?**





**LA ALGHERO-BOSA: UNO
SPLENDIDO MISTO VELOCE
DOVE LE GS FANNO VALERE
MOTORE E STABILITÀ.
LE AFRICA RISPONDONO CON UN
ECCELLENTE FEELING DI GUIDA**



**L'UNICA CON LE
"CORNERING"**

Sopra, l'Africa Twin Adventure Sports è l'unica del gruppo con luci supplementari che si accendono in curva (*cornering lights*) illuminando l'interno della traiettoria. Di sera e di notte sono utili, tuttavia i fari delle BMW, pur senza questa funzione, illuminano meglio.

una certa inerzia nei cambi di direzione. Il destra-sinistra si fa senza sforzo; richiede solo un po' di calma, ma la linea viene seguita con solidità e precisione. Modificare la traiettoria in corso d'opera non è affare immediato, e per chiudere una curva presa un po' troppo allegramente bisogna affidarsi al freno posteriore. È una guida soddisfacente ma... le altre hanno allungato. Davanti alla mastodontica GS scappa via l'agile Honda Adventure Sports, che nello stretto chiude le traiettorie come poche moto col cerchio anteriore da 21". O forse come nessuna! È davvero divertente, e ora che ha anche l'ABS *cornering* ci si sente più sicuri quando si aumenta il ritmo. Le sospensioni possono essere tarate a piacere attraverso la strumentazione, ma nella mappatura Tour, quella per la guida stradale più smalzata, hanno una taratura che tende al "morbido", specialmente la forcella. Inoltre, "pinzando" con forza si avverte prima, rispetto alle GS, l'intervento dell'ABS, sia per gomme di primo equipaggiamento on/off (Metzeler Karoo Street), sia per l'impronta a terra inferiore a quella della gomma 120/70 delle tedesche. Utilizzando una guida fluida, che a "staccatone" da pista preferisca decelerazioni anche vigorose ma effettuate aiutandosi

col freno posteriore, la Adventure Sports è in realtà una moto molto efficace, complici un reparto sospensioni e una ciclistica che lavorano in gran sintonia offrendo al pilota un feeling invidiabile. Se perde qualche metro dal gruppo di testa è soprattutto per via del plexi, che impedisce di avere un'idea precisa delle condizioni dell'asfalto, a meno di spostarsi col busto a destra o a sinistra. Là davanti ci sono la GS e, ancora più in là, la piccola Africa Twin, che ha un'agilità sconosciuta alla rivale, un equilibrio da riferimento, un motore con tanto spunto e una bella schiena... insomma, forse sarà anche per via di quel "plexi" così piccolo, ma la sensazione (e il passo) sono quasi da naked sportiva! Merito anche delle Bridgestone di primo equipaggiamento, che su strada hanno un comportamento eccellente, per grip e sensazioni trasmesse. La GS standard fatica a starle dietro per il peso superiore (27 kg si sentono), nonostante si lasci guidare con la naturalezza di sempre. Appena il misto diventa più veloce e i raggi delle curve si allargano può dar libero sfogo al suo boxer dalla coppia infinita e sfruttare la ciclistica solidissima, recuperando e allungando sulla rivale giapponese. Ma siamo già ad Alghero.

continua a pag. 92

TESTER

Angelo Barbiero (170 cm, 63 kg),
Marco Marini (180 cm, 80 kg),
Fabio Meloni (180 cm, 76 kg),
Guglielmo Tarizzo (174 cm, 70 kg)

ABBIGLIAMENTO

► Completi Alpinestars, Dainese,
Spidi, Tucano Urbano
► Caschi Nolan N70-2 X





BMW R 1250 GS

PREZZO DI SERIE

18.150 euro c.i.m.

PREZZO MOTO IN PROVA

23.270 euro c.i.m.

ACCESSORI MONTATI

Style HP (770 euro; colorazione Motorsport, protezione per il "becco", protezioni per il telaio nella zona delle pedane, protezioni per il radiatore, cerchi a raggi tubeless con canale dorato, plexiglas basso, sella rallye, pedane adatte al fuoristrada, verniciatura in nero del motore, tubi telaio bianchi), pacchetto Comfort (640 euro; manopole riscaldabili, paramani, controllo pressione gomme), pacchetto Dynamic (1.200 euro; cambio elettronico bidirezionale, frecce a LED, faro full LED, mappature erogazione aggiuntive, ABS e controllo di trazione sensibili all'angolo di piega), pacchetto Touring (1.530 euro; cruise control, sospensioni semiattive, avviamento keyless, supporto navigatore con alimentazione, supporti valigie), kit passeggero (280 euro; plexiglas alto, sella sdoppiata), sospensioni Sport (330 euro), servizio chiamata d'emergenza (370 euro).

SISTEMI ELETTRONICI PRESENTI
(INCLUSI QUELLI OPTIONAL)

- Controllo di trazione (intervento legato alla modalità di guida + off)
- Mappature di erogazione (4, legate alla modalità di guida)
- ABS cornering (intervento legato alla modalità di guida + off)
- Cambio elettronico bidirezionale
- Cruise control
- Sospensioni semiattive (regolabili su due livelli per ogni modalità di guida + regolazioni specifiche per il fuoristrada)
- Regolazione automatica precarico
- Aiuto per le partenze in salita
- Controllo pressione pneumatici
- Manopole riscaldabili
- Chiamata d'emergenza

PREGI

- Erogazione
- Sospensioni su strada
- Equilibrio ciclistica

DIFETTI

- 18 kg più dell'Africa Adventure Sports
- Sospensioni in offroad su terreno accidentato



IL TRICOLORE È OPTIONAL

A sinistra, la colorazione tricolore bianco/blu/rosso (tipica del reparto Motorsport di BMW) con cerchi oro è parte integrante dell'optional "Style HP", pensato per enfatizzare aspetto e attitudine offroad della moto. In alternativa, la GS si può avere in azzurro, in grigio o in nero. Le gomme di primo equipaggiamento montate sulla "nostra" moto sono le Bridgestone Battlax Adventure A41. I cerchi a raggi sono tubeless.



QUASI UN TABLET

1. Il display TFT da 6,5" offre una perfetta lettura delle voci, anche in piena luce. Le informazioni a disposizione del pilota sono moltissime, organizzate in varie schermate.

2. Tramite i molti pulsanti sul blocchetto sinistro, tra i quali il controller "a bracciale", si naviga nei menù della strumentazione e si interagisce coi sistemi elettronici della moto in modo rapido e intuitivo.



PEDANE OPTIONAL, FASATURA E ALZATA VARIABILE, REGOLAZIONE AUTOMATICA DEL PRECARICO

3. Il plexiglas è regolabile in altezza con una pratica manopola di fianco alla strumentazione. Basta una sola mano e si può fare anche in movimento. 4. Ottime in fuoristrada le pedane larghe e dentate, parte del pacchetto "Style HP". Il cambio elettronico bidirezionale fa parte del pacchetto "Dynamic". Funziona bene nel passaggio al rapporto superiore mentre è piuttosto contrastato in scalata. 5. Caratteristica del boxer di 1.254 cc, la fasatura e l'alzata variabile delle valvole di aspirazione. 6. Pratico il meccanismo per modificare l'altezza della sella. 7. Le sospensioni semiattive (optional) garantiscono comfort e precisione a volontà. La regolazione del precarico del "mono" è automatica. 8. Bellissima la "voce" del motore.

BMW R 1250 GS ADVENTURE

PREZZO DI SERIE
19.950 euro c.i.m.

PREZZO MOTO IN PROVA
25.160 euro c.i.m.

ACCESSORI MONTATI

Style Exclusive (500 euro; colorazione dedicata di carenatura, telaio, pinze, sella), pacchetto Comfort (590 euro; manopole riscaldabili, controllo pressione gomme, scarico cromato), pacchetto Dynamic (1.200 euro; cambio elettronico bidirezionale, frecce a LED, faro full LED, mappature erogazione aggiuntive, ABS e controllo di trazione sensibili all'angolo di piega), pacchetto Touring (2.200 euro; cruise control, sospensioni semiattive, fari supplementari a LED, avviamento keyless, supporto navigatore con alimentazione, supporti valigie tubolari in alluminio), servizio chiamata d'emergenza (370 euro), serbatoio in alluminio satinato (350 euro)

SISTEMI ELETTRONICI PRESENTI (INCLUSI QUELLI OPTIONAL)

- Controllo di trazione (intervento legato alla modalità di guida + off)
- Mappature di erogazione (4, legate alla modalità di guida)
- ABS cornering (intervento legato alla modalità di guida + off)
- Cambio elettronico bidirezionale
- Cruise control
- Sospensioni semiattive (regolabili su due livelli per ogni modalità di guida + regolazioni specifiche per il fuoristrada)
- Regolazione automatica precarico
- Aiuto per le partenze in salita
- Controllo pressione pneumatici
- Manopole riscaldabili
- Chiamata d'emergenza

PREGI

- Imbattibile in viaggio
- Erogazione
- Equilibrio ciclistica

DIFETTI

- Peso e dimensioni
- Facilità di guida offroad



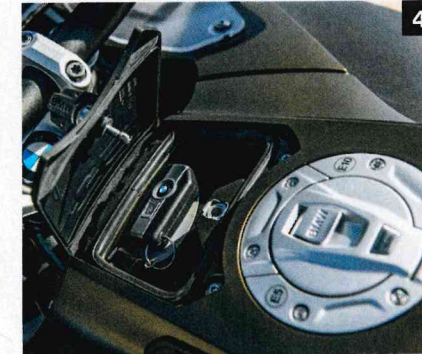
ALLUMINIO... IN OPTIONAL

A sinistra, la colorazione verde opaco militare è abbinata all'optional "Style Exclusive". Altro optional, il serbatoio in alluminio satinato a vista. La Adventure si può anche avere in grigio con sella nera e rossa, o coi colori Motorsport (bianco, rosso, blu) se si opta per l'optional "Style HP". Le gomme di primo equipaggiamento montate sulla "nostra" moto sono le Pirelli Scorpion Trail 2. I cerchi a raggi sono tubeless.



SI CONNETTE ALLO SMARTPHONE

1. Tra le informazioni a disposizione del pilota: temperatura dell'aria, orario, pressione di gonfiaggio delle gomme, pressione di gonfiaggio consigliata dalla Casa, marcia inserita, modalità di guida, tempo e chilometraggio prima della manutenzione, consumi. È possibile il collegamento bluetooth con lo smartphone per avere le informazioni di navigazione direttamente sulla strumentazione. 2. Sul blocchetto sinistro ci sono il pulsante delle manopole riscaldabili e quello per cambiare la modalità di guida. Il pulsante SOS è per la chiamata d'emergenza.



AVVIAMENTO MOTORE KEYLESS, TAPPO DEL SERBATOIO... ANCHE

3-7. Davanti ci sono dischi di 305 mm e pinze Hayes a quattro pistoncini; dietro c'è un disco di 276 mm con pinza Brembo a due pistoncini. 4. Sul serbatoio è ricavato un piccolo, comodo vano. L'avviamento del motore keyless (optional) è abbinato al tappo del serbatoio che si apre e chiude senza chiave. 5. I tubolari di protezione sono di serie. I fari supplementari a LED (optional), insieme all'ottimo faro, garantiscono di notte un'illuminazione eccellente. 6. Il pedale del freno ha, di serie, un secondo pedale "a scomparsa", più alto, così da avere la corretta altezza del comando sia guidando in piedi (offroad) sia seduti (strada) senza dover ricorrere agli attrezzi. 8. I supporti delle valigie in alluminio sono optional.



segue da pag. 86

C'è chi osa verso Bosa

Scendendo lungo la costa, si percorre una delle strade più belle e panoramiche dell'isola. Qui il misto è veloce, terreno di caccia ideale per le due GS, che possono esprimere al massimo il rigore della ciclistica e le qualità del rinnovato boxer. In quest'ultima configurazione, Euro 5 come il motore Honda, è cresciuto nella coppia (che già era robustissima), nella potenza e, incredibilmente, è anche migliorato nella (già ottima) regolarità ai bassi regimi. Insomma, quello che probabilmente è il miglior bicilindrico stradale in commercio fonda la GS fuori dalle curve con una forza che il motore Honda non riesce ad eguagliare, nonostante sia grintoso e divertente. In questo scenario abbiamo amato anche la più grande delle GS, perché riesce a unire grande comfort a un ritmo da pelle d'oca: è dura per tutte tenere il passo della Adventure, e non lo avremmo mai detto, considerando quanto pesa. Notevole anche il comportamento delle due Honda sul veloce: la Adventure Sports, pur con trasferimenti di carico avvertibili, trasmette al pilota grande confidenza, sempre, e il nuovo motore spinge con vigore. Le prestazioni sono più vicine che in passato a quelle delle maxienduro di 1.200 - 1.300 cc, mentre ingombri e pesi ricordano le piccole "adventure" di 800 cc. Un mix molto, molto invitante, che trova il suo apice

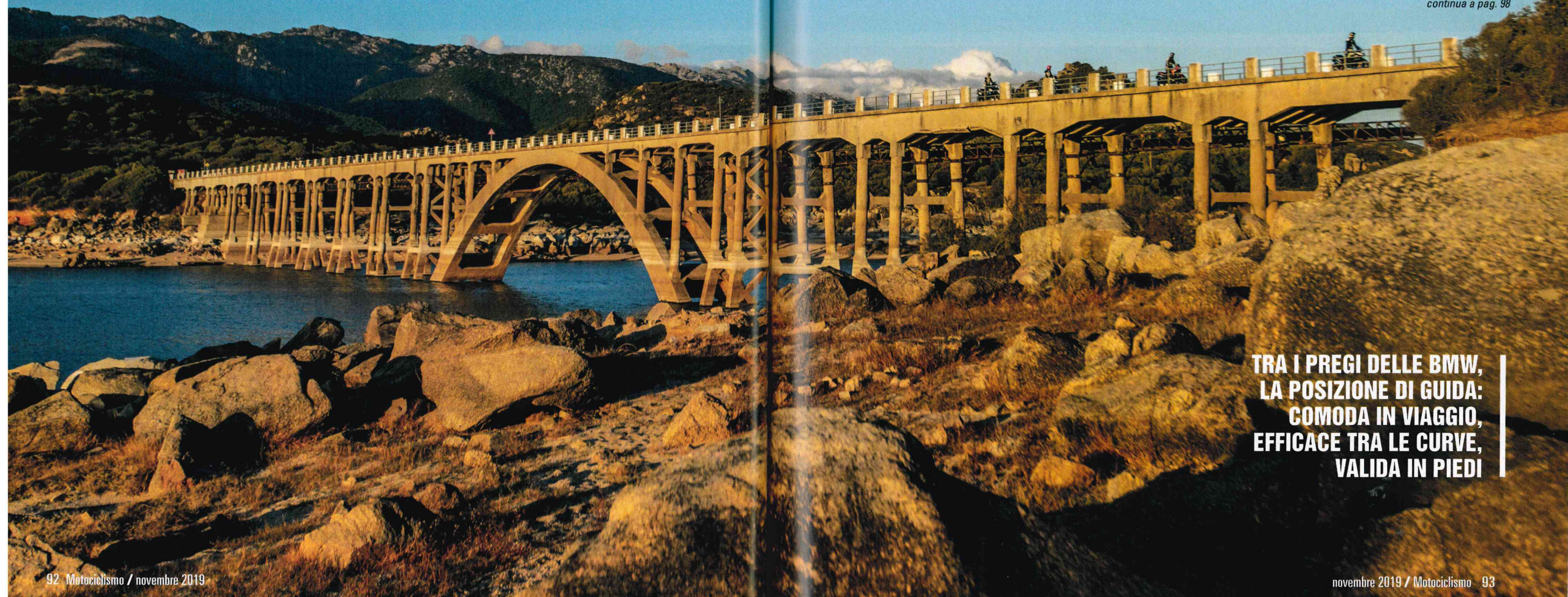
nella piccola Africa Twin standard, un mix di esplosività e coinvolgimento che raramente capita di trovare in questa categoria. Allunga con vigore e frena con decisione, scende in piega rotonda e corre alla corda rapidamente, per poi chiudere la curva alla grande. Come (e più de) la sorella da viaggio, diremmo che è la *globetrotter* col cerchio anteriore da 21" più divertente e veloce tra le curve. Le sue sospensioni Showa (non semiattive ma completamente regolabili) hanno una taratura più sostenuta rispetto a quelle della precedente 1000, e questo si traduce in un assetto sempre molto controllato, con trasferimenti di carico limitati anche quando si agisce con decisione su gas e freni. Di contro, se il fondo è dissestato, il monoammortizzatore risulta un po' "secco" nella risposta. Ma è comunque la moto del gruppo che trasmette il miglior feeling di guida, e lo fa fin dai primi metri: la prendi e appena molli la frizione inizi a divertirti e a giocare con il gas e la ciclistica. È qui la grande differenza con le BMW. Che sono moto stupende, rigorose, perfette in moltissimi aspetti, tedesche dalla testa ai piedi: che hanno tutto, tranne l'approccio divertente e facile delle Honda. Ti viene da dar loro del "lei", anche se poi in realtà scopri che il baricentro basso è una manna dal cielo che nasconde il peso rilevato dalla bilancia; scopri che sono missili tra le curve, che sono comode sul veloce, che in piega trasmettono sicurezza. O forse è meglio dire che suggeriscono e garantiscono sicurezza, perché con la loro particolare ciclistica, il feeling con l'avantreno in curva è più "filtrato" rispetto a quanto accada con una forcella tradizionale. Tu sai che loro fanno le brave, ti fidi e guidi rassi-

curato da una stabilità e una precisione a prova di bomba; ma il "sentire la ruota davanti nei polsi" è un'altra cosa, e qui le due Africa fanno scuola. In particolare, quando cambia il fondo con le Honda ci si adatta in un istante perché senti esattamente cosa e come è cambiato, mentre con le BMW si impiega più tempo a recuperare la fiducia.

Endura lex, sed lex

Quel è la legge dell'enduro? In realtà ce ne sono tante, ma una delle più sacre è che la leggerezza è fondamentale. E infatti la Africa Twin standard è la migliore del lotto per andare fuoristrada, non fosse altro per i suoi 214 kg rilevati. Ma c'è molto di più da dire. Le differenze nelle misure dei cerchi vanno a favore delle doti fuoristradistiche delle *jap*: la coppia 21"-18" crea un solco nel feeling trasmesso al pilota, rispetto alla coppia 19"-17" delle GS. Ma sarebbe miope fermarsi a questo. I numeri non dicono tutto: ci sono alchimie che vanno oltre. Per esempio, ma lo sapevamo già dalla prima R 1100 GS di fine anni Novanta, vien fuori che col boxer, il Telelever e la ruota anteriore da 19" si può guidare bene e divertirsi pure fuoristrada. Sembra la storia del coleottero che non ha una struttura del corpo adatta al volo, ma lui non lo sa e vola lo stesso. Ovvio poi che qualche limite venga fuori. Per esempio, sui fondi molto smossi il Paralever non riesce a garantire una buona trazione, e sulle buche profonde affrontate ad andature spedite il Telelever trasmette al manubrio dei

continua a pag. 98



**TRA I PREGI DELLE BMW,
LA POSIZIONE DI GUIDA:
COMODA IN VIAGGIO,
EFFICACE TRA LE CURVE,
VALIDA IN PIEDI**



HONDA AFRICA TWIN

PREZZO DI SERIE

15.240 euro indicativo c.i.m.

PREZZO MOTO IN PROVA

15.240 euro indicativo c.i.m.

SISTEMI ELETTRONICI PRESENTI

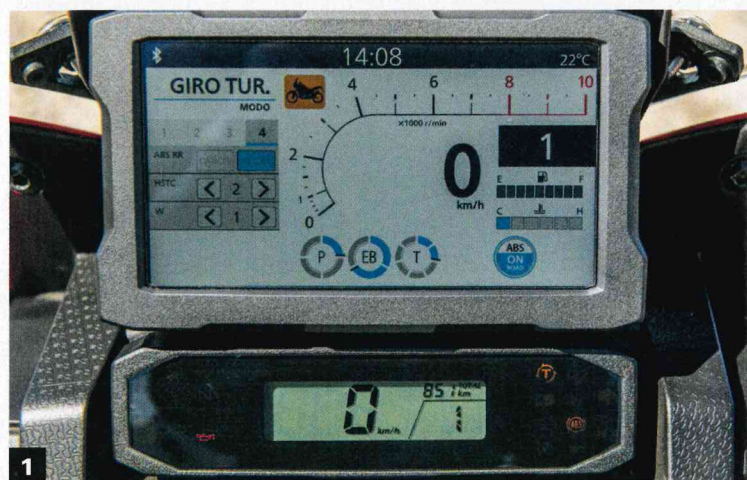
- Controllo di trazione (7 livelli + off)
- Controllo dell'impennata (3 livelli + off)
- Mappatura di erogazione (4)
- Regolazione del freno motore (3 livelli)
- ABS cornering (intervento legato alla modalità di guida; disattivabile sulla ruota posteriore)
- Cruise control

PREGI

- Maneggevolezza
- Erogazione ai bassi e medi regimi
- Facilità di guida

DIFETTI

- Posizione pedane pilota
- Protezione aerodinamica



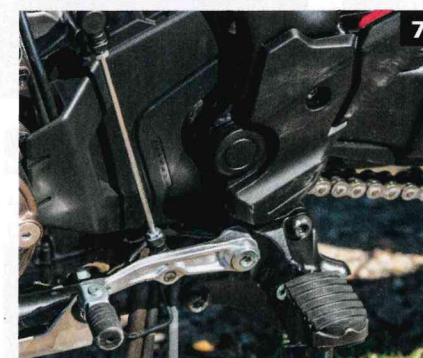
AMPIO, LUMINOSO E TOUCH

1. Il display TFT da 6,5" è *touch*: da fermo si possono gestire alcune funzioni premendo i "pulsanti" visualizzati. In movimento invece si "naviga" utilizzando il controller sul blocchetto sinistro (**foto 2**). L'interazione con le varie funzioni - cambio schermate, gestione sistemi elettronici, personalizzazione configurazioni - è un po' macchinosa e, talvolta, il tempo che intercorre tra il comando del pilota e la reazione del sistema è lunghetto. Ci sono vari *layout* di visualizzazione delle informazioni - che sono sempre ben leggibili, anche in piena luce.



MEGLIO LE TEDESCHE!

A sinistra, l'Africa è disponibile in rosso o nero opaco. Speriamo che la Casa introduca la classica variante bianco-rosso-blu (sul MY 2019 c'era). Le gomme di primo equipaggiamento montate sulla "nostra" sono le Bridgestone Battlax Adventurecross Tourer AX41, ottime su asfalto e deludenti in fuoristrada. Se avete intenzione di fare dello sterrato, chiedete la moto vi venga consegnata con le tedesche Metzeler Karoo Street, anche loro di primo equipaggiamento, molto valide su asfalto e nettamente migliori in "off". I cerchi a raggi prevedono le camere d'aria.



ABS REGOLABILE, MOTORE CON PIÙ CORSA E PRECARICO A POMELLO

3. Di fianco alla strumentazione c'è una presa USB (sulle BMW c'è una presa a 12V). **4-8.** I dischi anteriori misurano 310 mm di diametro e sono abbinati a pinze Nissin a quattro pistoncini e attacco radiale; il posteriore è da 256 mm con pinza Nissin a un pistoncino. L'ABS è regolabile. La modalità dedicata al fuoristrada è adatta a piloti inesperti di offroad, mentre chi ha buona esperienza troverà eccessivo l'intervento sulla ruota anteriore. **5.** Il motore è cresciuto nella cilindrata da 998 cc a 1.084 cc in virtù dell'aumento della corsa, da 75,1 a 81,5 mm; inalterato l'alesaggio di 92 mm. **6.** Per regolare il precarico del "mono" c'è un pratico pomello. **7.** Le pedane hanno gommino rimovibile. Sul telaio, ci sono delle protezioni di plastica.

HONDA AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS

PREZZO DI SERIE

19.240 euro indicativo c.i.m.

PREZZO MOTO IN PROVA

19.240 euro indicativo c.i.m.

SISTEMI ELETTRONICI PRESENTI

- Controllo di trazione (7 livelli + off)
- Controllo dell'impennata (3 livelli + off)
- Mappatura di erogazione (4)
- Regolazione del freno motore (3 livelli)
- ABS cornering (intervento legato alla modalità di guida; disattivabile sulla ruota posteriore)
- Cruise control
- Sospensioni semiattive (regolabili su tre livelli per ogni modalità di guida + regolazioni specifiche per il fuoristrada)
- Regolazione elettronica precarico
- Cornering lights
- Manopole riscaldabili

PREGI

- Sospensioni
- Dotazione di serie
- Guida

DIFETTI

- Plexiglas
- Posizione pedane pilota



TELAIETTO IMBULLONATO

A sinistra, l'Africa è disponibile in livrea HRC (bianco, blu, rosso: curiosamente gli stessi colori del reparto BMW Motorsport) o nera, entrambe con cerchi oro e forcellone in alluminio satinato (sulla base è verniciato in nero: peccato). Le gomme di primo equipaggiamento montate sulla "nostra" sono le Metzeler Karoo Street. I cerchi a raggi sono tubeless. Tra le novità dei MY 2020, il telaio posteriore in alluminio imbullonato.



PER REGOLARLO SERVONO DUE MANI

1. Il "plexi" ha un'altezza eccessiva: disturba la vista. Solo discreta la protezione offerta. Anche col supporto delle *cornering lights*, le luci che si accendono in piega rischiando l'interno della traiettoria, l'illuminazione offerta di notte dal faro è debole, rispetto a quella della GS standard e soprattutto della GS Adventure. **2.** Per regolare l'altezza del parabrezza bisogna agire su due linguette a lato della strumentazione. Il display è dotato di Apple CarPlay, che consente di connettere e utilizzare un iPhone, tra cui le app di navigazione. Il secondo schermo permette in questi casi di tenere sott'occhio la velocità. **3.** Sul blocchetto destro, i pulsanti del *cruise control*.



SOSPENSIONI SEMIATTIVE, ATTACCHI INTEGRATI E SELLA COMODA... MA SCOMODA

4. Le sospensioni sono Showa semiattive: la taratura idraulica varia istantaneamente adattandosi a buche, accelerazioni, frenate. Il pilota può scegliere un assetto confortevole o sportivo. Attraverso la strumentazione si regola il precarico del "mono". **5.** In optional si può avere il cambio elettronico "up&down" (790 euro). La versione DCT con cambio automatico costa 1.000 euro in più e pesa 10 kg in più. **6.** La sella è comoda. Poco pratico, invece, il meccanismo per regolare l'altezza. **7.** Molto bella la voce del motore (quanto detto in riferimento alle foto 5, 6 e 7 vale anche per la versione standard). **8.** L'impianto frenante con dischi "a margherita" è il medesimo dell'Africa standard. **9.** Il codino integra gli attacchi per le borse.





continua a pag. 93


colpi molto secchi. Ma se parliamo di sterrate scorrevoli e, magari, un po' di sabbia, allora vien fuori un gran divertimento. C'è maneggevolezza, c'è guidabilità, c'è un ottimo controllo della derapata, una buonissima posizione di guida in piedi. Le Honda però fanno ancora meglio, perché sulle stesse sterrate facili tengono un passo più veloce e richiedono meno impegno - ergo sono più adatte a chi non ha esperienza di guida "off". Se poi il terreno peggiora, la differenza si fa più marcata. Di fronte a una sterrata che si fa sempre più "scassata" e stretta, con la GS, anche la standard, il buon senso suggerisce di girarsi e tornare indietro; con l'Africa la curiosità ha la meglio. È tutto più semplice con lei. Oltre che per il peso, per la sella bassa che permette di toccare terra con sicurezza. Sulla carta, l'altezza della sella di GS e Africa standard è identica, ma le sospensioni Sport (optional) montate sulla tedesca "alzano" la moto. Un aspetto che non ci è piaciuto delle due *jap* è la posizione di guida in piedi, a causa delle peda-

ne molto avanzate. Purtroppo, nonostante il telaio completamente nuovo, sono rimaste nella posizione nella quale erano sulla 1000. Rendono difficili i movimenti del corpo in avanti e indietro, fondamentali nella guida offroad, e sulle salite ci si trova sempre aggrappati al manubrio. Come detto, le vorremmo più arretrate (almeno 4 o 5 cm!) anche su strada, ma è fuoristrada che creano più limiti.

Dunque, siamo al dunque

È il momento di tirare le somme e capire quale tra queste sia la migliore maxienduro del 2020. Voltando pagina, nella "scheda di valutazione", potete vedere i voti assegnati a ogni moto, voce per voce. I quattro membri del Test Team selezionati per questa comparativa sono (volutamente) di estrazione molto diversa: si va dal viaggiatore che ama pista e fuoristrada al pilota Campione di velocità, dal tester esperto su strada e pista all'endurista di alto livello. Leg-

PESO PIUMA, MOTORE PRONTO, CICLISTICA A PUNTO: NELLO STRETTO, L'AFRICA STANDARD SCAPPA, INSEGUITA DALLA SORELLA

gendo tra i numeri emerge che l'Africa Twin standard è la più divertente, che la R 1250 GS è la più completa, che la sorellona Adventure è la più comoda e che la Adventure Sports è una scelta valida per i viaggi avventurosi su qualsiasi tipo di terreno. Poi c'è la classifica di cuore, che i tester stilano rispondendo alla domanda: "Quale moto vorresti per rifare il giro di questa comparativa?". Se si fosse parlato di rifare il percorso su strada e fuoristrada in Sardegna, forse l'Africa Twin standard l'avrebbe spuntata sulla R 1250 GS, ma nel bilancio c'è anche l'autostrada da e per Milano. E qui le due nuove Africa hanno patito. E pensare che il plexiglas della vecchia Africa Twin 1000 era perfetto! Il risultato è che la BMW R 1250 GS è ancora la regina della categoria. Ma le nuove Honda sono lì, con una ricetta nuova, molto gustosa, leggera, fresca, facile da preparare. Perfetta da accompagnare ai colori e i profumi della Sardegna. E, a motori spenti, a un bicchierino. Ovviamente di mirto. Ajò! 





SCHEDA DI VALUTAZIONE

	BMW R 1250 GS	BMW R 1250 GS ADVENTURE	HONDA AFRICA TWIN	HONDA AFRICA TWIN ADV. S.
STRADA				
FACILITÀ di guida	8,5	7,4	9,6	8,5
GUSTO di guida	9,3	8	9,1	8,3
MOTORE elasticità	9,8	9,8	8,9	8,9
MOTORE coppia ai bassi-medi	10	10	9	9
MOTORE grinta	9,5	9,5	9	9
RISPOSTA acceleratore	9,5	9,5	8,6	8,6
FRIZIONE	8,3	8,3	9	9
CAMBIO	8,9	8,9	8,6	8,6
SOUND	8,6	8,6	8,5	8,5
CICLISTICA stabilità	9,5	9,3	9,1	8,9
CICLISTICA maneggevolezza	8,3	7,3	9,5	8,8
CICLISTICA feeling generale	9	8,3	9,3	8,8
FRENI potenza	9,5	9,5	8,9	8,9
FRENI modulabilità	8,5	8,5	8,9	8,9
SOSPENSIONI comfort	9	9,6	8	9
SOSPENSIONI guida sportiva	9,8	9	9	8,5
VIBRAZIONI	8,5	8,8	9	9
POSIZIONE di guida	9,8	9,3	8	8
PROTEZIONE aerodinamica	8,8	9,6	6,9	7,4
SELLA	9	9,6	8,8	8,8
CALORE trasmesso al pilota	8,8	8,8	8,8	8,8
COMFORT di marcia	9	9,9	7,6	8,3
ELETTRONICA funzionamento sistemi	9,3	9,3	8,8	8,8
FARI illuminazione di notte	9	10	7	8
Totale strada	218,2 (1 ^a)	216,8 (2 ^a)	207,9 (3 ^a)	207,3 (4 ^a)
OFFROAD				
FACILITÀ di guida	7,5	6,5	9,4	8,5
GUSTO di guida	7,3	6,5	9,1	8,5
POSIZIONE di guida in piedi	8	7,9	7,6	7,4
ERGONOMIA	8	7,1	8,4	7,5
CICLISTICA sospensioni	7,8	7,9	9	9
CICLISTICA bilanciamento	8,1	8,3	9	9
EROGAZIONE	8,3	8,3	8,9	8,9
FRENI	8,3	8,3	8,8	8,8
ELETTRONICA funzionamento sistemi	8,5	8,5	8,1	8,1
Totale offroad	71,8 (3 ^a)	69,3 (4 ^a)	78,3 (1 ^a)	75,7 (2 ^a)
TOTALE	290 (1 ^a)	286,1 (3 ^a)	286,2 (2 ^a)	283 (4 ^a)

CLASSIFICA DI CUORE

	BMW R 1250 GS	BMW R 1250 GS ADVENTURE	HONDA AFRICA TWIN	HONDA AFRICA TWIN ADV. S.
Tester 1	2 ^a (20)	4 ^a (13)	3 ^a (16)	1 ^a (25)
Tester 2	1 ^a (25)	3 ^a (16)	2 ^a (20)	4 ^a (13)
Tester 3	2 ^a (20)	3 ^a (16)	1 ^a (25)	4 ^a (13)
Tester 4	1 ^a (25)	3 ^a (16)	2 ^a (20)	4 ^a (13)
TOTALE	1 ^a (90)	4 ^a (61)	2 ^a (81)	3 ^a (64)

RISULTATO FINALE

	BMW R 1250 GS	BMW R 1250 GS ADVENTURE	HONDA AFRICA TWIN	HONDA AFRICA TWIN ADV. S.
Testa	25	16	20	13
Cuore	25	13	20	16
TOTALE	50 (1 ^a)	29 (3 ^a)	40 (2 ^a)	29 (3 ^a)

Qui sopra, i numeri che definiscono la classifica della comparativa. I tester, a fine prova, compilano la scheda di valutazione assegnando voti da 1 a 10. Per ogni voce segnaliamo in verde il giudizio migliore e in rosso il peggiore se inferiore a 7. La somma della media dei giudizi espressi porta alla definizione della classifica che chiamiamo "di testa", sulla base della quale assegniamo alle moto un punteggio sulla falsariga del motomondiale: 25 punti alla prima, 20 alla seconda, 16 alla terza, 13 alla quarta. I tester stilano poi una classifica che va al di là delle valutazioni oggettive indicando, dalla prima all'ultima, quale moto sceglierebbero per rifare il tour della comparativa. La somma dei punteggi assegnati a ogni moto (25 punti alla prima, ecc. ecc.) definisce la classifica "di cuore". Sommando i punti ottenuti da ogni moto nella classifica di testa e in quella di cuore otteniamo la classifica finale.



Voglio la Adventure Sports: comoda, divertente su asfalto, facile in "off"

Fabio Meloni
Il tester



Scelgo la GS per l'equilibrio su strada e la posizione di guida in "off"

Angelo Barbiero
L'endurista



Un'endurona così leggera è l'eccezione. Ed è eccezionale. Datemi l'Africa!

Marco Marini
Il viaggiatore



L'avantreno della GS è il solo che permette di frenare e curvare come piace a me

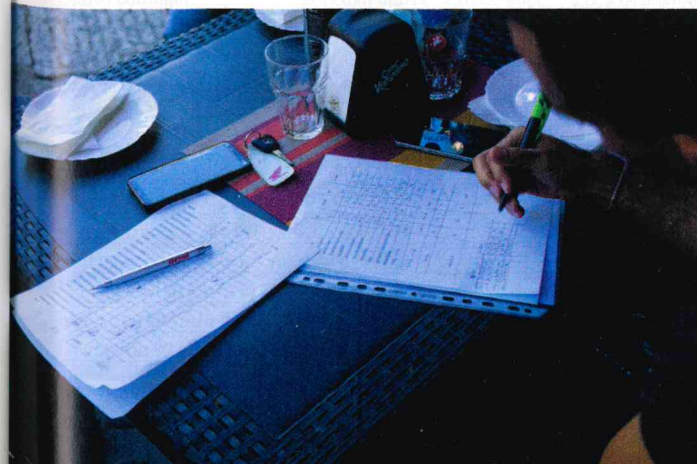
Guglielmo Tarizzo
Il pistaiolo



CONFORTEVOLE IN VIAGGIO, VELOCISSIMA SU ASFALTO, A SUO AGIO FUORISTRADA: LA MAXIENDURO PIÙ COMPLETA È ANCORA LEI

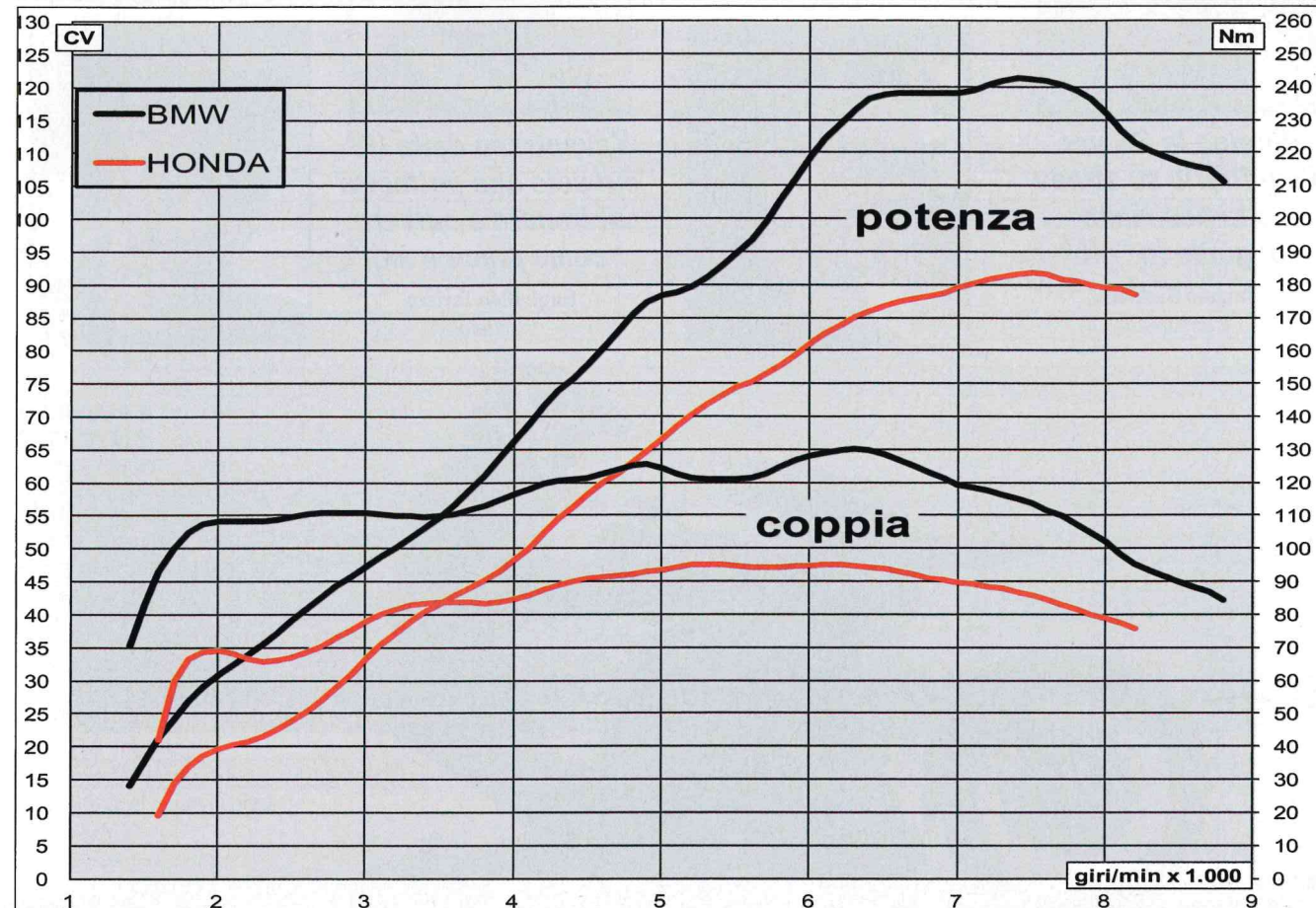
IL PERCHÉ E IL RETROSCENA

Sopra, i membri del Test Team sintetizzano il perché della loro scelta "di cuore". Sotto, da sinistra, compiliamo "a caldo" le schede di valutazione. Backstage della realizzazione del video; Tarizzo fa da "mirino" per regolare l'inquadratura della action cam.



I RILEVAMENTI DEL CENTRO PROVE

BANCO DINAMOMETRICO



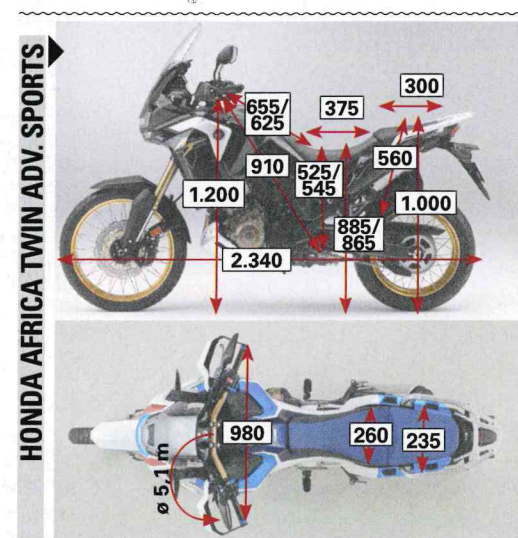
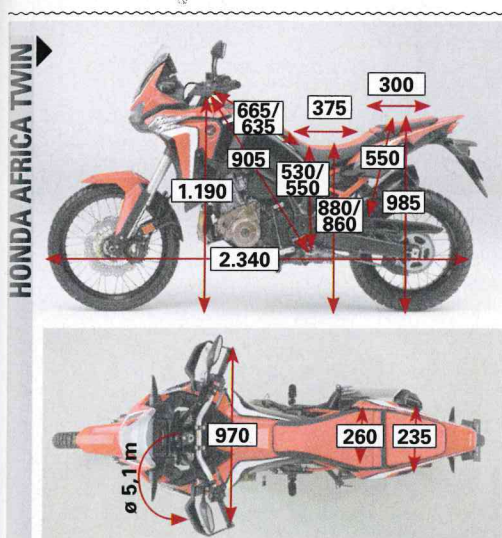
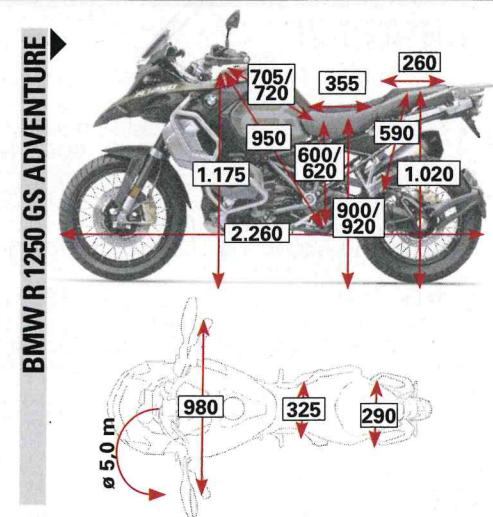
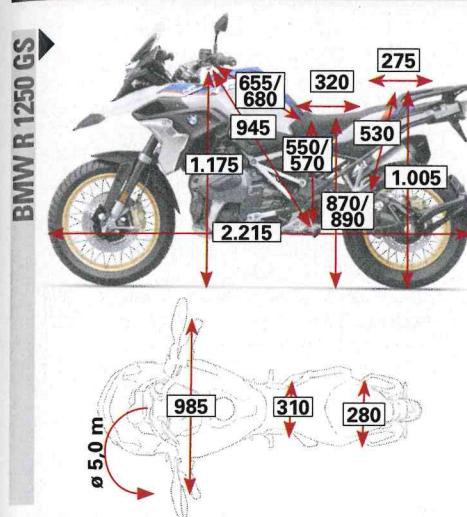
COMMENTO

Le curve di GS standard e Adventure e di Africa Twin standard e Adventure Sports sono sovrapponibili; ne riportiamo quindi solo due (potenza e coppia) per ogni famiglia. Il grande gap che c'è tra i due motori è giustificato solo in parte dalla diversa cilindrata; il boxer tedesco ha potenza specifica e pressione media effettiva più elevate. Accetta la piena apertura del gas prima del bicilindrico Honda, e ha un regime di rotazione massima più elevato. Buoni i valori espressi dal motore giapponese; sensazionali i (quasi) 110 Nm alla ruota del tedesco a 1.900 giri/min e i 130 Nm appena oltre 6.000 giri/min.

	BMW R 1250 GS	BMW R 1250 GS ADVENTURE
Potenza massima all'albero	140,9 CV a 7.540 giri/min	141,6 CV a 7.400 giri/min
Potenza massima alla ruota	120,7 CV a 7.540 giri/min	121,2 CV a 7.400 giri/min
Coppia massima all'albero	149,2 Nm a 6.340 giri/min	151,8 Nm a 6.300 giri/min
Coppia massima alla ruota	127,7 Nm a 6.340 giri/min	130,0 Nm a 6.300 giri/min
Potenza specifica all'albero	112,4 CV/litro	112,9 CV/litro
Velocità media pistone (al regime di potenza massima)	19,1 m/s	18,8 m/s
Pressione media effettiva sull'albero (al regime di coppia massima)	15,24 kg/cm ²	15,51 kg/cm ²
Rapporto peso a vuoto/potenza alla ruota	2,0 kg/CV	2,15 kg/CV

	HONDA AFRICA TWIN	HONDA AFRICA TWIN ADV. SPORTS
Potenza massima all'albero	100,7 CV a 7.500 giri/min	100,3 CV a 7.500 giri/min
Potenza massima alla ruota	91,9 CV a 7.500 giri/min	91,5 CV a 7.500 giri/min
Coppia massima all'albero	104,6 Nm a 5.300 giri/min	104,1 Nm a 5.300 giri/min
Coppia massima alla ruota	95,4 Nm a 5.300 giri/min	95,0 Nm a 5.300 giri/min
Potenza specifica all'albero	93,0 CV/litro	92,6 CV/litro
Velocità media pistone (al regime di potenza massima)	20,4 m/s	20,4 m/s
Pressione media effettiva sull'albero (al regime di coppia massima)	12,4 kg/cm ²	12,3 kg/cm ²
Rapporto peso a vuoto/potenza alla ruota	2,3 kg/CV	2,45 kg/CV

MISURE



	BMW R 1250 GS	BMW R 1250 GS ADV.	HONDA AFRICA TWIN	HONDA AFRICA TWIN A. S.
Peso a vuoto (% ant. - post.)	240,7 kg (51,8 - 48,2)	259,4 kg (50,9 - 49,1)	213,7 kg (50,6 - 49,4)	223,4 kg (50,2 - 49,8)
Capacità serbatoio	20,1 l	29,2 l	19 l	24,7 l
Consumo a 130 km/h	18,6 km/l	18,3 km/l	18,9 km/l	19,0 km/l
Consumo extraurbano	16,2 km/l	15,8 km/l	17,0 km/l	16,9 km/l
Autonomia in autostrada	375 km	535 km	360 km	470 km
Scarto tachimetro	130 km/h ind. = 125 km/h effet.	130 km/h ind. = 125 km/h effet.	130 km/h ind. = 123 km/h effet.	130 km/h ind. = 120 km/h effet.
Scarto contagiri	8.000 giri/min ind. = 8.000 effet.	8.000 giri/min ind. = 8.000 effet.	8.000 giri/min ind. = 7.950 effet.	8.000 giri/min ind. = 7.950 effet.
Regime in 6° a 130 km/h	4.880 giri/min	4.900 giri/min	4.780 giri/min	5.000 giri/min

PRESTAZIONI

	BMW R 1250 GS	BMW R 1250 GS ADV.	HONDA AFRICA TWIN	HONDA AFRICA TWIN A. S.
Velocità massima	219 km/h	218 km/h	194* km/h	197* km/h
Accelerazione 0-100 km/h	3,4 s	3,5 s	3,5 s	3,7 s
Accelerazione 0-200 m - velocità di uscita	7,3 s - 168 km/h	7,4 s - 162 km/h	7,6 s - 158 km/h	7,7 s - 157 km/h
Accelerazione 0-400 m - velocità di uscita	11,3 s - 195 km/h	11,4 s - 191 km/h	11,8 s - 185 km/h	11,8 s - 184 km/h
Ripresa 90-130 km/h in 6°	2,9 s	3,0 s	4,2 s	4,1 s
Ripresa da 50 km/h in 6° sui 400 m - velocità di uscita	11,4 s - 192 km/h	11,7 s - 186 km/h	12,8 s - 168 km/h	12,8 - 168 km/h s
Frenata da 90 e 50 km/h	34,1 m - 11,3 m	35,0 m - 9,7 m	36,3 m - 11,5 m	35,1 m - 11,1 m

*Limitata elettronicamente

DATI TECNICI DICHIARATI

BMW R 1250 GS

MOTORE 4T, bicilindrico boxer, alesaggio per corsa 102,5x76 mm, cilindrata 1.254 cc, rapporto di compressione 12,5:1, distribuzione a doppio albero a camme in testa con alzata e fasatura variabile delle valvole, 4 valvole per cilindro, lubrificazione forzata a carter umido, raffreddamento ad aria e liquido, potenza massima 136 CV (100 kW) a 7.750 giri/min, coppia massima 143 Nm (14,6 kgm) a 6.250 giri/min.

ALIMENTAZIONE Iniezione elettronica, diametro corpi farfallati 52 mm. Capacità serbatoio carburante 20 litri compresa la riserva.

ACCENSIONE Elettronica digitale, una candela per cilindro.

TRASMISSIONE Primaria a ingranaggi a denti dritti, rapporto 1,65; finale ad albero cardanico, rapporto 2,91. Cambio a 6 marce. Valore rapporti: 2,438 in prima, 1,714 in seconda, 1,296 in terza, 1,059 in quarta, 0,943 in quinta, 0,848 in sesta.

FRIZIONE Multidisco in bagno d'olio con antisaltellamento.

TELAIO Motore portante con traliccio di tubi di acciaio. Inclinazione canotto di sterzo 25,5°, avancorsa 99,6 mm.

SOSPENSIONI Anteriore, Telelever con regolazione automatica della taratura idraulica e del precarico, diametro steli 37 mm, escursione ruota 190 mm.

Posteriore, BMW Paralever con regolazione automatica della taratura idraulica e del precarico, escursione ruota 200 mm.

RUOTE Cerchi tubeless in lega o a raggi, larghezza canale anteriore 3", posteriore 4,5". Misura gomme 120/70-19" - 170/60-17".

FRENI Anteriore doppio disco di 305 mm di diametro con pinze ad attacco radiale a quattro pistoncini; posteriore disco di 276 mm di diametro con pinza flottante Brembo a due pistoncini. ABS regolabile e disattivabile.

DIMENSIONI (IN MM) E PESO Lunghezza 2.207, larghezza 952 inclusi gli specchietti, altezza n.d.; interasse 1.525, altezza sella 850/870. Peso col pieno 249 kg.

BMW R 1250 GS ADVENTURE

MOTORE 4T, bicilindrico boxer, alesaggio per corsa 102,5x76 mm, cilindrata 1.254 cc, rapporto di compressione 12,5:1, distribuzione a doppio albero a camme in testa con alzata e fasatura variabile delle valvole, 4 valvole per cilindro, lubrificazione forzata a carter umido, raffreddamento ad aria e liquido, potenza massima 136 CV (100 kW) a 7.750 giri/min, coppia massima 143 Nm (14,6 kgm) a 6.250 giri/min.

ALIMENTAZIONE Iniezione elettronica, diametro corpi farfallati 52 mm. Capacità serbatoio carburante 30 litri compresa la riserva.

ACCENSIONE Elettronica digitale, una candela per cilindro.

TRASMISSIONE Primaria a ingranaggi a denti dritti, rapporto 1,65; finale ad albero cardanico, rapporto 2,91. Cambio a 6 marce. Valore rapporti: 2,438 in prima, 1,714 in seconda, 1,296 in terza, 1,059 in quarta, 0,943 in quinta, 0,848 in sesta.

FRIZIONE Multidisco in bagno d'olio con antisaltellamento.

TELAIO Motore portante con traliccio di tubi di acciaio. Inclinazione canotto di sterzo 24,9°, avancorsa 95,4 mm.

SOSPENSIONI Anteriore, Telelever con regolazione automatica della taratura idraulica e del precarico, diametro steli 37 mm, escursione ruota 210 mm. Posteriore, BMW Paralever con regolazione automatica della taratura idraulica e del precarico, escursione ruota 220 mm.

RUOTE Cerchi tubeless in lega o a raggi, larghezza canale anteriore 3", posteriore 4,5". Misura gomme 120/70-19" - 170/60-17".

FRENI Anteriore doppio disco di 305 mm di diametro con pinze ad attacco radiale a quattro pistoncini; posteriore disco di 276 mm di diametro con pinza flottante Brembo a due pistoncini. ABS regolabile e disattivabile.

DIMENSIONI (IN MM) E PESO Lunghezza 2.270, larghezza 980, altezza 1.460; interasse 1.504, altezza sella 890/910. Peso col pieno 268 kg.

HONDA AFRICA TWIN

MOTORE 4T, bicilindrico in linea, alesaggio per corsa 92x81,5 mm, cilindrata 1.084 cc, rapporto di compressione 10,1:1, distribuzione ad albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro, lubrificazione forzata a carter umido, raffreddamento a liquido, potenza massima 102 CV (75 kW) a 7.500 giri/min, coppia massima 105 Nm (10,7 kgm) a 6.250 giri/min.

ALIMENTAZIONE Iniezione elettronica, diametro corpi farfallati 46 mm. Capacità serbatoio carburante 18,8 litri compresa la riserva.

ACCENSIONE Elettronica digitale, una candela per cilindro.

TRASMISSIONE Primaria a ingranaggi a denti dritti, rapporto n.d.; finale a catena, rapporto n.d.. Cambio a 6 marce. Valore rapporti n.d..

FRIZIONE Multidisco in bagno d'olio con antisaltellamento.

TELAIO A culla sdoppiata. Inclinazione canotto di sterzo 27,5°, avancorsa 113 mm.

SOSPENSIONI Anteriore, forcella rovesciata Showa con steli di 45 mm di diametro, completamente regolabile. Escursione 230 mm. Posteriore, forcellone in alluminio con monoammortizzatore Showa completamente regolabile. Escursione ruota 220 mm.

RUOTE Cerchi a raggi con camere d'aria, larghezza canale anteriore 2,15", posteriore 4,0". Misura gomme 90/90-21" - 150/70-18".

FRENI Anteriore doppio disco "a margherita" di 310 mm di diametro con pinze Nissin ad attacco radiale a quattro pistoncini; posteriore disco "a margherita" di 256 mm di diametro con pinza flottante Nissin a un pistoncino. ABS regolabile.

DIMENSIONI (IN MM) E PESO Lunghezza 2.330, larghezza 960, altezza 1.395; interasse 1.575, altezza sella 850/870. Peso col pieno 226 kg.

HONDA AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS

MOTORE 4T, bicilindrico in linea, alesaggio per corsa 92x81,5 mm, cilindrata 1.084 cc, rapporto di compressione 10,1:1, distribuzione ad albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro, lubrificazione forzata a carter umido, raffreddamento a liquido, potenza massima 102 CV (75 kW) a 7.500 giri/min, coppia massima 105 Nm (10,7 kgm) a 6.250 giri/min.

ALIMENTAZIONE Iniezione elettronica, diametro corpi farfallati 46 mm. Capacità serbatoio carburante 24,8 litri compresa la riserva.

ACCENSIONE Elettronica digitale, una candela per cilindro.

TRASMISSIONE Primaria a ingranaggi a denti dritti, rapporto n.d.; finale a catena, rapporto n.d.. Cambio a 6 marce. Valore rapporti n.d..

FRIZIONE Multidisco in bagno d'olio con antisaltellamento.

TELAIO A culla sdoppiata. Inclinazione canotto di sterzo 27,5°, avancorsa 113 mm.

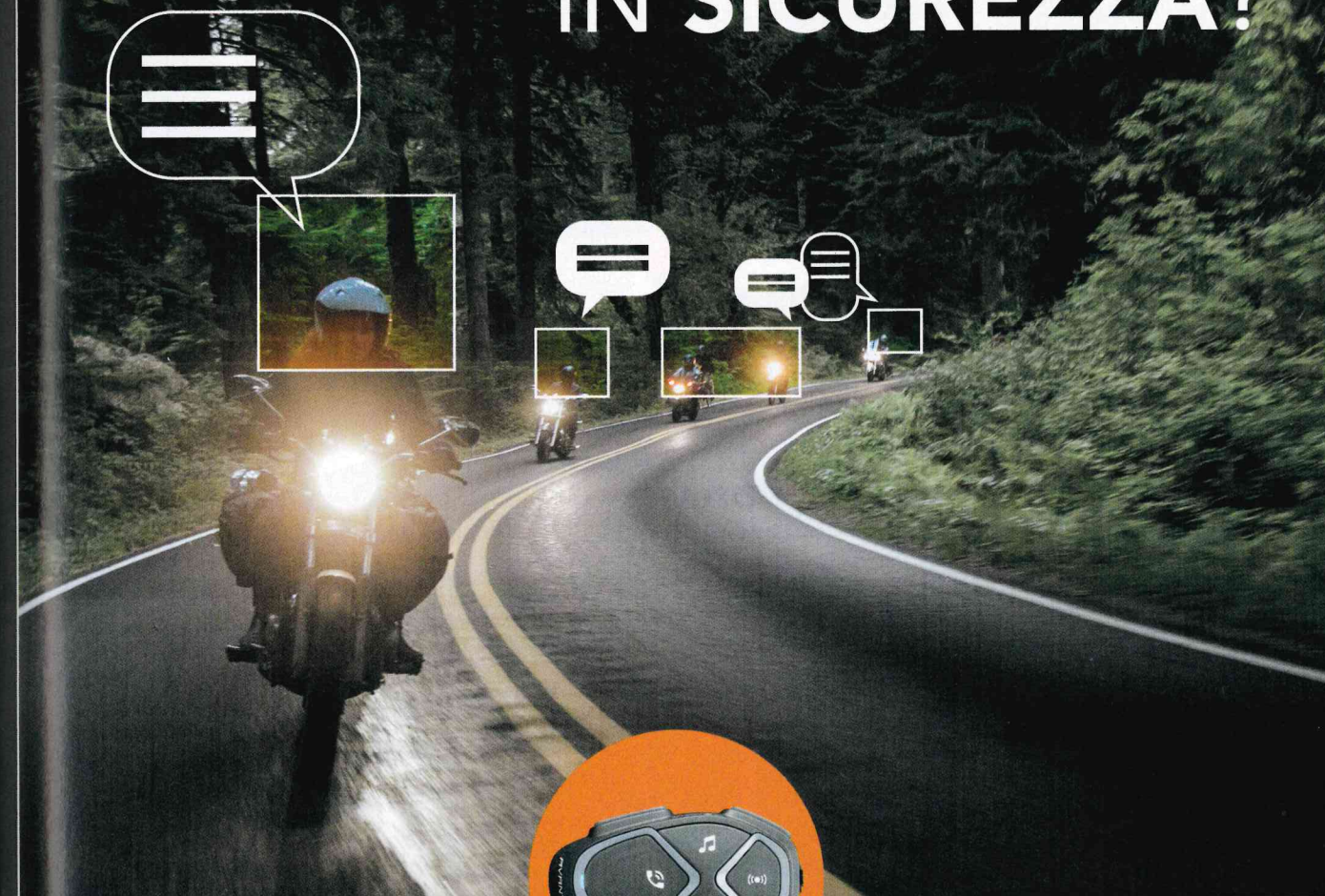
SOSPENSIONI Anteriore, forcella rovesciata Showa con steli di 45 mm di diametro, regolazione semiattiva della frenatura idraulica. Escursione 230 mm. Posteriore, forcellone in alluminio con monoammortizzatore Showa; regolazione semiattiva della frenatura idraulica, elettronica del precarico. Escursione ruota 220 mm.

RUOTE Cerchi a raggi tubeless, larghezza canale anteriore 2,15", posteriore 4,0". Misura gomme 90/90-21" - 150/70-18".

FRENI Anteriore doppio disco "a margherita" di 310 mm di diametro con pinze Nissin ad attacco radiale a quattro pistoncini; posteriore disco "a margherita" di 256 mm di diametro con pinza flottante Nissin a un pistoncino. ABS regolabile.

DIMENSIONI (IN MM) E PESO Lunghezza 2.330, larghezza 960, altezza 1.560/1.620; interasse 1.575, altezza sella 850/870. Peso col pieno 240 kg.

SEI PRONTO A COMUNICARE IN SICUREZZA?



AVANT
INTERPHONE

VOICE
COMAND

NAVIGATOR

MULTICONFERENCE

CRISTAL
SOUND

1,7 km
RANGE

Dall'esperienza **cellularline** leader negli accessori per smartphone.

Comunicare in moto non è mai stato così facile, con Avant, parli in multiconferenza con 8 amici con una qualità audio mai sentita. Ascolta la musica, il navigatore o usa il telefono in totale sicurezza, con i nostri interfoni puoi farlo con un click.