

# MOTOCICLISMO

Fascicolo n. 2796 - anno 107 - settembre 2021 - mensile € 5,00 in Italia

## TEST&PROVE

**HARLEY-DAVIDSON** Sporster S  
**CFMOTO** 700 CL-X Heritage  
**BMW** M 1000 RR  
**BENDA** BD300 Sporty  
**HONDA** Crossrunner 800 (usato)

## ORGOGGIO CINESE

**CFMOTO, BENDA, VOGUE, ZONTES**

La grande offensiva arriva dal Far East

## VALENTINO ROSSI

La fine di un'epoca e il futuro del Dottore

## TECNICA

**170 CV E FINO A 420 KM DI AUTONOMIA**

Energica e il motore elettrico da record

## TURISMO

**POLONIA** fra parchi e spiagge  
i villaggi senza tempo della Pomerania

**PIEMONTE** nella regione del Canavese  
l'anfiteatro glaciale tra i più grandi d'Europa



B.L. 02/09/2021

ISSN 1120-3397

# MAXIENDURO

**SUPER COMPARATIVA:** **BMW** R 1250 GS, **DUCATI** Multistrada V4 S, **HARLEY** Pan America Special, **HONDA** Africa Twin Adventure Sports, **KTM** 1290 Super Adventure R, **SUZUKI** V-Strom 1050 XT







# SCENDONO IN campo

...le due grandi novità di Ducati e Harley, insieme a una KTM rinnovata, per dare una scossa al segmento e non far dormire sonni tranquilli a BMW, regina di categoria, e alle sempreverdi Honda e Suzuki, decise a vendere cara la pelle. Le Alpi su strada e "off" il terreno dello scontro

di Marco Marini - foto TLD Studio

## IDENTIKIT KTM

CILINDRATA	1.301 cc
POTENZA MASSIMA	*144,2 CV
ACCELERAZIONE 0-400 m	*11,1 s
VELOCITÀ MASSIMA	*236 km/h
PESO A VUOTO	*229,9 kg
PREZZO INDICATIVO c.i.m.	20.100 euro
PREZZO MOTO IN PROVA c.i.m.	20.819 euro

\*dati rilevati dal centro prove

## IDENTIKIT SUZUKI

CILINDRATA	1.037 cc
POTENZA MASSIMA	*96 CV
ACCELERAZIONE 0-400 m	*11,7 s
VELOCITÀ MASSIMA	*211 km/h
PESO A VUOTO	*235,6 kg
PREZZO INDICATIVO c.i.m.	16.040 euro
PREZZO MOTO IN PROVA c.i.m.	16.040 euro

\*dati rilevati dal centro prove

## IDENTIKIT HONDA

CILINDRATA	1.084 cc
POTENZA MASSIMA	*91,5 CV
ACCELERAZIONE 0-400 m	*11,84 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.	19.961 euro

\*dati rilevati dal centro prove



## IDENTIKIT BMW

CILINDRATA	1.254 cc
POTENZA MASSIMA	*120,66 CV
ACCELERAZIONE 0-400 m	*11,26 s
VELOCITÀ MASSIMA	*219 km/h
PESO A VUOTO	*240,6 kg
PREZZO INDICATIVO c.i.m.	18.400 euro
PREZZO MOTO IN PROVA c.i.m.	25.670 euro

\*dati rilevati dal centro prove

## IDENTIKIT DUCATI

CILINDRATA	1.158 cc
POTENZA MASSIMA	*158,26 CV
ACCELERAZIONE 0-400 m	*11,33 s
VELOCITÀ MASSIMA	*246 km/h
PESO A VUOTO	*242,3 kg
PREZZO INDICATIVO c.i.m.	21.990 euro
PREZZO MOTO IN PROVA c.i.m.	25.098 euro

\*dati rilevati dal centro prove

## IDENTIKIT HARLEY

CILINDRATA	1.252 cc
POTENZA MASSIMA	*142,6 CV
ACCELERAZIONE 0-400 m	*11,2 s
VELOCITÀ MASSIMA	*218 km/h
PESO A VUOTO	*248,6 kg
PREZZO INDICATIVO c.i.m.	18.950 euro
PREZZO MOTO IN PROVA c.i.m.	20.120 euro

\*dati rilevati dal centro prove





**LE DIFFERENZE SONO TECNICHE: RUOTE DA 19"-17"  
PER TUTTE TRANNE KTM E HONDA CON 21"-18";  
MOTORI BICILINDRICI A PARTE DUCATI CON IL SUO V4**

#### **SUPER TECH**

Delle tre novità, Ducati punta al massimo della tecnologia con addirittura il radar per il cruise control adattivo, mentre Suzuki è la più basica, ma è anche quella dalla minore quotazione.

Il clima è torrido, nell'aria ci sono 39 °C, ma quello che infiamma il Test Team è ancor di più la presenza di due moto come la Multistrada V4 S e la H-D Pan America Special, che promettono scintille. Il mercato da molti anni ha premiato la BMW R 1250 GS e anche nelle nostre comparative è proprio la tedesca ad essersi portata a casa lo scettro di miglior maxien-duro negli ultimi anni, con l'unica eccezione dell'Africa Twin che, in un Coast to Coast Tirreno-Adriatico, vinse la sfida con la sua allora bicilindrica di 1000 cc. Le ricette per primeggiare possono essere diverse: il motore a due cilindri sembra d'obbligo per coniugare compattezza e tiro ai bassi, per cui il V di Harley è perfettamente in linea con ciò che questo tipo di moto ha dimostrato di

apprezzare, ma dalle nostre prime impressioni di guida anche la proposta controcorrente di Ducati, con il suo quattro cilindri a V, ha tutto per giocarsela, anche grazie a una dotazione tecnologica superiore alle altre. E allora è tempo di partire, ma prima di tutto le foto di tutti i dettagli delle nostre sei moto, l'occasione giusta per guardarcele da vicino e vedere come sono fatte.

#### **Quale età percepita**

Potevamo scrivere "qualità percepita", ma vogliamo analizzarle sia per scoprirne la qualità costruttiva sia quanto sono moderne e attuali nella dotazione. Una premessa vogliamo farla sull'assenza della 3 cilindri inglese Tiger Explorer, che

non era disponibile, ma la 1200 verrà rinnovata a breve: sono proprio le Triumph ad aver alzato l'asticella in questi ultimi 4 o 5 anni sul concetto di qualità e cura dei dettagli e siamo curiosi di vedere cosa proporranno nel prossimo futuro. Torniamo alle nostre sei protagoniste e scopriamole insieme: la GS è quella che conosciamo, qui nella splendida versione Triple Black e dotata di cerchi a raggi color oro. La cura del dettaglio è molto buona dappertutto, dalle leve alle appendici aerodinamiche, dalla finitura dei componenti metallici alla strumentazione TFT, completa e tra le più immediate nella lettura. Ducati non è da meno, ogni più piccolo elemento sembra pensato e progettato con cura, non ci sono cablaggi a vista, non c'è una sola finitura che ci fa storcere il naso, tutto è in ordine e ha un comparto elettronico da rife-

rimento per completezza ed efficacia. La Harley-Davidson Pan America è stata oggetto di una lunga gestazione, ma finalmente è arrivata e, come vedremo, non delude le aspettative. Dal punto di vista delle finiture, però, qualcosa in più da una moto che vanta il centenario logo H-D ce la saremmo aspettata: il plexiglas regolabile ha molto gioco e in fuoristrada balla parecchio, le plastiche delle appendici ai lati del cupolino sono povere al tatto e le maniglie del passeggero in materiale plastico hanno le nervature a vista nella parte inferiore, che non è un problema estetico quanto pratico, perché risultano poco piacevoli quando si impugnano. Andando oltre l'estetica, essendo la più nuova del lotto, abbiamo una dotazione tecnologica in linea con i tempi; ha piattaforma inerziale, ABS e Traction Control cornering, frenata combinata



gestita dall'elettronica; le manca solo il quickshift per aiutare il cambio marcia, non disponibile nemmeno in optional. A proposito di "qualità" e "quale età", quindi, la Pan America non è tra le migliori della classe. Dalla sua, però, ha sospensioni Showa di grande qualità e il sistema, sempre marchiato Showa, chiamato ARH (Adaptive Ride Height) che riduce l'altezza della sella quando ci si sta per fermare. Un valore aggiunto importante per rendere accessibili le maxienduro a chi non è particolarmente alto o esperto. La Honda Africa Twin si conferma una moto dall'ottima fattura: ogni dettaglio è curato, dalla verniciatura alla qualità delle plastiche, dal-

le sospensioni Showa semiattive alla strumentazione doppia con schermo touch da ben 6,6". Anche lei, come tutte le altre, adotta cerchi tubeless e, insieme a KTM, rivendica la scelta dell'anteriore da 21" per divertirsi su strada e allargare gli orizzonti fuoristrada. KTM è l'unica che ha in gamma due versioni della stessa endurona, la Super Adventure S, dotata di cerchio da 19" anteriore, e la R con il 21". Ovviamente avevamo richiesto la S, ma KTM ha preferito gettarsi nella mischia con la R, fiduciosa delle sue potenzialità anche su strada. Le finiture sono eccellenti e da qualsiasi parte la si guardi si nota con piacere che è stata creata da chi il fuo-

*continua a pag. 77*

## TESTER

Marco Marini, Beppe Cucco, Luca Bono, Oliver Jandelli, Stefano Fasani, Massimo Bobbio

## ABBIGLIAMENTO

► Giacche, pantaloni, guanti e stivali Alpinestars  
► Caschi Arai e Shoei



**TRA FOLGARIA ED ASIAGO, VERSO IL FORTE VERENA, GLI STERRATONI DI GHIAINO PER VALUTARE IL FEELING DELLA CICLISTICA E IL LAVORO DEL TRACTION CONTROL**





**PREGI**

- Coppia ed elasticità motore
- Maneggevolezza
- Comfort elevato

**DIFETTI**

- Cambio duro
- Telelever fuoristrada



BMW

PREZZO DI SERIE 18.400 EURO CHIAVI IN MANO.

**Equipaggiamento di serie**

- Proiettore principale a LED
- Hill Start Control e Dynamic Brake Light
- Integral ABS Pro
- Presa di ricarica USB e 12V
- Display TFT da 6,5"
- Tre modalità di guida: Road, Rain, Eco
- Controllo dinamico di trazione
- Indicatori di direzione a LED

PREZZO MOTO IN PROVA 25.670 EURO CHIAVI IN MANO

**Equipaggiamento moto in prova**

- Colore Triple Black (850 euro)
- Pacchetto Comfort: manopole riscaldabili, keyless ride (550 euro)
- Pacchetto Touring: cruise control, paramani, supporti valigie laterali, predisposizione GPS (750 euro)
- Pacchetto Dynamic: sospensioni Dynamic ESA, quickshift, guida Pro modalità Enduro, Enduro Pro, Dynamic, Dynamic Pro, controllo freno motore (1.500 euro)
- Pacchetto luci (750 euro)
- Sella riscaldabile (250 euro)
- Controllo pressioni pneumatici (250 euro)
- Faretti supplementari LED (400 euro)
- Antifurto (250 euro)
- Chiamata d'emergenza (370 euro)
- Cerchi color oro a raggi (450 euro)
- Terminale scarico Akrapovic (900 euro)



**TUTTO SOTTO'OCCHIO**

1. Il TFT della GS è tra i migliori per facilità di lettura, per due ragioni: assenza pressoché totale di riflessi e grafica semplice e intuitiva, con poche informazioni ben visibili in ogni schermata. La zona rossa si sposta verso l'alto mano a mano che il motore entra in temperatura. 2. Selezionare le varie mappature motore, tre di serie e una optional, la Dynamic Pro, è semplice e si fa con un comodo tasto sul blocchetto destro, mentre sul sinistro, in foto, il comodo tasto per escludere l'ABS e i Traction e regolare le sospensioni, senza dover entrare in alcun menu.



**TELELEVER E PARALEVER LI HA SOLO LEI**

3. Il doppio disco anteriore è da 305 mm e ha pinze radiali marchiate BMW: potente più che modulabile, offre grandi decelerazioni anche grazie all'effetto anti dive della sospensione anteriore Telelever. L'escursione utile anteriore è di 190 mm, dietro di 200 mm. 4. Al posteriore un disco da 276 mm e la trasmissione a cardano con snodo Paralever e forcellone monobraccio. 5. Il quickshift, optional, funziona molto bene, è preciso e con corsa corta del pedale. Le pedane di serie, per chi vuole dedicarsi al fuoristrada, è meglio sostituirle con altre più larghe e comode per la guida in piedi. 6. Lo scarico sport, ovvero il terminale Akrapovic in optional, regala un sound fantastico, ma in autostrada, ad andatura costante, influenza il comfort acustico. 7. Comoda la sella a due pezzi, regolabile da 850 a 870 mm. Questa montata è un optional, più comoda nell'imbottitura, che ha il solo difetto di scottare di più sotto il sole estivo.





**GRAN PIEGHE ANCHE CON LE MAXIENDURO:  
LE PIÙ SPORTIVE SONO DUCATI E BMW,  
LE PIÙ TURISTICHE HONDA E SUZUKI.  
HARLEY E KTM NEL MEZZO**



*segue da pag. 72*

ristrada lo conosce davvero: non c'è nulla di esposto, tutto è protetto e ben raccordato, i paramani sono solidi, le pedane larghe per guidare comodi in piedi, la strumentazione TFT ampia e completissima, le sospensioni WP Xplor di grande qualità. Suzuki viene proposta ad un prezzo inferiore rispetto a tutte le avversarie e questo si rispecchia anche nella qualità percepita di certe componenti, come la strumentazione che non è TFT, ma un classico LCD, con una leggibilità inferiore rispetto alle concorrenti. Il plexiglas si regola solo da fermi, perché la leva è frontale, però anche lei ha la sua bel-

la piattaforma inerziale, mappature motore, traction regolabile e disinseribile e dotazione turistica completa di valigie in alluminio in questa versione XT Pro.

### **Autostrade e deserti**

Che le si acquisti per la promessa di grandi viaggi avventurosi o perché realmente si vuole partire per andare lontani, è importante che queste moto offrano un valido comfort in autostrada. Riparo aerodinamico, vibrazio-

*continua a pag. 81*





**PREGI**  
► Motore potente  
► Ciclistica efficace  
► Elettronica raffinata

**DIFETTI**  
► Calore alla sella  
► Freno posteriore



## DUCATI

PREZZO DI SERIE 21.990 EURO INDICATIVO C.I.M.

### Equipaggiamento di serie

- ABS Cornering
- Wheelie Control
- Traction Control
- Cornering Lights
- Display TFT da 6,5" regolabile e connesso allo smartphone
- Chiave d'accensione da remoto
- Due prese 12V per ricarica
- Pulsanti al manubrio retro illuminati
- Aiuto partenza in salita
- Quick Shift
- Quattro riding mode (Enduro, Urban, Sport e Touring)
- Sospensioni semiattive e autolivellanti Marzocchi-Ducati Skyhook



1



2

### CHE CARATTERINO

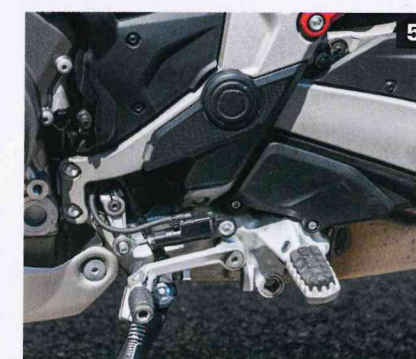
**1.** Decisamente completo di qualunque informazione e con la connessione Apple Car Play, lo strumento TFT della Multistrada è privo di riflessi anche sotto il sole. Peccato per la scelta di mettere troppe informazioni nella stessa schermata, con il risultato di caratteri molto piccoli e di difficile lettura.  
**2.** La pulsantiera è intuitiva e integra tutte le funzioni a portata di mano. Non c'è un tasto dedicato all'ABS, per disattivarlo comodamente per l'offroad, ma si passa in un attimo alla modalità "enduro", con ABS disinserito sulla ruota posteriore.



3



4



5



6



7

### IN ESCLUSIVA: RADAR DAVANTI E DIETRO

**3.** Il doppio disco è da 320 con pinze Brembo radiali, un impianto da sportiva vera, ben assecondato da forcella semiattiva con steli da 50 mm. L'escursione anteriore è di 170 mm, dietro di 180. **4.** Al posteriore disco da 265 mm, poco potente, e un bellissimo forcellone bibraccio in alluminio. I cerchi a raggi, optional, possono ospitare il sensore di pressione degli pneumatici, assente nell'esemplare in prova. **5.** Dieci e lode al cambio della Multi V4, il migliore che si possa desiderare, senza dubbio. Le pedane sono ben fatte e comode, hanno la gomma che si toglie senza attrezzi, ma fin troppo facile da asportare. **6.** Lo scarico di serie è compatto e offre un ottimo sound con un riparo dal calore molto esteso per proteggere eventuali valigie. **7.** Comoda anche se non molto lunga, la sella, regolabile da 840 a 860 mm, quindi ben accessibile. La luce targa è laterale per lasciare libero lo spazio per il radar posteriore (è l'unica ad averlo), necessario per il segnalatore luminoso del punto cieco presente sugli specchietti. Il radar anteriore è posizionato tra i fari. Il livello delle finiture è eccellente.



**QUANDO IL SASSO DIVENTA SMOSSO VINCE  
IN DIREZIONALITÀ E FEELING LA FORCELLA  
TRADIZIONALE DELLA MULTISTRADA,  
RISPETTO AL TELELEVER DELLA GS**



*segue da pag. 77*

ni, sella accogliente, cruise control: sono tante le voci che contribuiscono al comfort nei lunghi viaggi. BMW fa viaggiare nel burro: il suo plexiglas si regola rapidamente, protegge bene testa e spalle, le vibrazioni non si avvertono, il cruise control è pratico e la sella, optional della quale è dotata, è molto comoda, anche se sotto il sole tende a scaldarsi più di quella di serie. Bello l'Akrapovic optional, esalta nel misto guidato, ma il suo sound nei lunghi trasferimenti autostradali disturba e consiglia di guidare con i tappi alle orecchie per non inficiare il comfort dopo qualche ora di guida a velocità costante. Ultima nota, con il suo Paralever la GS è l'unica con trasmissione finale a cardano: per chi fa turismo è il massimo perché ci si dimentica delle continue operazioni di ingrassaggio della catena (e meno frequentemente anche di corretta tensione della stessa) a cui le altre sono obbligate. Anche Ducati offre grande comfort, perché è in grado di proteggere altrettanto bene dall'aria, la regolazione del cupolino è rapida pur con una maniglia di selezione che si muove ed è poco precisa, non accusa vibrazioni fastidiose (solo dai 5.500 giri/min qualcosa si avverte alla sella) e ha il grande vantaggio del radar sia anteriore sia posteriore: significa avere un cruise control adattivo per mantenere in automatico la distanza dal veicolo che precede e un segnalatore visivo dell'angolo cieco nello specchietto, per avvisare di veicoli dietro di noi. Un sistema che rende i viaggi estremamente comodi e rilassanti e che, dopo molte prove, possiamo dire che funziona alla grande. Unici nei, un po' di calore trasmesso alla sella, avvertibile oltre i 25 °C, e lo spazio longitudinale della sella piuttosto limitato che non consente grandi spostamenti e sappiamo bene che, alla lunga, si cerca sempre di muoversi un po' per cambiare leggermente posizione e punto di contatto sedere-sella. Il plexiglas della Harley protegge bene il pilota e si regola con la sola mano sinistra, pur con un comando non dei

*continua a pag. 84*





**PREGI**

- Carattere motore
- Avantreno solido
- Sistema ARH

**DIFETTI**

- Maneggevolezza
- Calore alla sella



## HARLEY-DAVIDSON

PREZZO DI SERIE 18.950 EURO INDICATIVO C.I.M.

### Equipaggiamento di serie

- Sospensioni semi attive
- ABS e Traction Control Cornering
- Frenata combinata gestita elettronicamente
- Precarico automatico monoammortizzatore
- Sistema di monitoraggio pressione pneumatici TPMS
- Cavalletto centrale
- Pedale del freno con due posizioni
- Barre a protezione del motore
- Piastra paramotore in alluminio
- Faro anteriore adattivo con funzione cornering
- Deflettori manuali dell'aria
- Manopole riscaldabili
- Ammortizzatore di sterzo
- 5 mappature motore: Rain, Road, Sport, Offroad, Offroad Plus
- 5 setup predefiniti sospensioni: Comfort, Balanced, Sport, Offroad soft, Offroad Firm

PREZZO MOTO IN PROVA 20.120 EURO INDICATIVO C.I.M.

### Equipaggiamento moto in prova

- Altezza di guida adattiva ARH (670 euro)
- Ruote tubeless a raggi (500 euro)



1



### MINI MALE

1. Ben leggibile per assenza di riflessi lo strumento della Pan Am, ma con caratteri davvero mini! Il TFT touch da ben 6,8" è completo, a parte l'indicazione del consumo/autonomia residua, stranamente assente.

2. Il blocchetto elettrico destro è ben organizzato e navigare nel menu risulta intuitivo, anche se avremmo gradito un tasto dedicato per certe funzioni come l'ABS e il Traction. Non manca la connettività bluetooth per le chiamate.



3



4



5



6



7

### L'UNICA CON LA SELLA REGOLABILE AUTOMATICAMENTE

3. Il doppio disco da 320 e le pinze Brembo sono di qualità: la frenata è sì molto modulabile, ma non troppo potente, forse per il tipo di pastiglie adottato. La Showa da 47 mm (semiattiva per questa versione Special e meccanica, ma completamente regolabile per la base) offre 190 mm di escursione, la stessa del mono, anch'esso semiattivo. 4. Al posteriore il freno resta privo di ABS nel modo di guida Off Road Plus. I cerchi a raggi sono optional. 5. Il comando del cambio è tradizionale, non c'è quickshift nemmeno tra gli optional, mentre quello del freno, in foto, ha la regolazione per le due altezze, utile per passare dalla guida da seduti a in piedi. 6. Lo scarico è piuttosto sottile ma molto lungo e offre un sound mai fastidioso, ma nemmeno coinvolgente: per chi vuole di più c'è il terminale Screamin' Eagle Street Cannon (1.230 euro) in titanio e carbonio. 7. La sella è comoda e accogliente, è regolabile da 850 a 870 mm (dato dichiarato) e c'è la possibilità, solo per la versione Special, di acquistare in optional il sistema ARH, per abbassarla in automatico dai 25 ai 50 mm quando si è prossimi a velocità zero. Il livello dell'abbassamento dipende dal precarico impostato durante la guida.





*segue da pag. 81*

#### AVANTRENO DI GRANITO

La ciclistica della Pan Am è molto sincera e il suo avantreno piantato e rassicurante: non è tra le più maneggevoli, ma regala soddisfazioni nel misto medio e veloce, anche grazie alla castagna del suo twin a V di 60°, decisamente esaltante.

più pratici e con un gioco del plexi elevato, che lo fa vibrare molto. Il cruise funziona bene e le vibrazioni sono contenute e limitate a un range di giri superiore a quello che si tiene in sesta in autostrada, per cui il comfort è molto buono. Nella torrida estate, però, è quella che fa soffrire di più a causa dell'elevato calore trasmesso dal cilindro posteriore a sella e coscia del pilota. Molto bene anche la Africa Twin e la V-Strom: vibrano poco e hanno selle confortevoli, il riparo offerto dai cupolini è buono per il casco del pilota, meno per le spalle, perché sono più stretti di quelli delle avversarie. In realtà l'altezza del plexiglas della Africa Twin Adventure Sports è eccessiva: si può regolare su più altezze, ma già quella più bassa ripara bene, per cui non si avverte la necessità di alzarlo, se non per ovviare a un problema che un plexi così alto genera: nella posizione bassa, il bordo superiore è all'altezza degli occhi (per chi è alto 175-180 cm) e disturba nella guida. Certamente, ora che c'è la possibilità di regolarlo, avremmo preferito un "vetro" più corto di almeno 6-8 cm. Chi invece ha un plexiglas super piccolo è la KTM, che in questa versione R non

nasconde la sua vocazione sportiva. Siamo sinceri, ci saremmo aspettati di patire per l'aria su casco e spalle, invece il cupolino devia bene la pressione aerodinamica dalle spalle e il piccolo plexi fa il suo dovere, deviando il flusso dal casco e garantendo un comfort più che buono fino ai 130 km/h, anche perché le vibrazioni non disturbano chi guida e la sella è piuttosto dura, ma ben sagomata. Questa R ha il cruise control, ma non adattivo, mancando il radar, che è una peculiarità della sorella Super Adventure S.

In velocità tutte hanno mostrato un'ottima stabilità, anche la KTM che con le prime 1290 Super Adventure R mostrava preoccupanti ondeggiamenti oltre i 180 km/h. Ora la R, dotata di 21" anteriore, corre dritta come un fuso anche ad alta velocità.

#### Due pesi, due misure

Prima di iniziare a piegare facciamo una classifica di quelle più facili nell'approccio, perché non tutti sono alti e toccano bene terra, non tutti sono esperti e c'è chi vorrebbe una



**I CUPOLINI PIÙ PROTETTIVI SONO PER BMW, DUCATI E HARLEY, ALTI MA STRETTI QUELLI DI HONDA E SUZUKI. INCREDIBILMENTE EFFICACE LA PICCOLA UNGHIA DI KTM!**



maxienduro ma non l'ha mai presa perché intimorito dalle dimensioni importanti. La classifica non può che vedere in testa la Suzuki, che ha volumi contenuti e una sella a soli 830 mm da terra, seguita dalla Ducati che con i suoi 840 mm, nella posizione più bassa delle due, rende facile toccare terra con i piedi. I suoi volumi sono però maggiori rispetto a quelli della V-Strom e il manubrio molto largo non facilita le manovre a chi non ha braccia lunghe. Tra le migliori ci mettiamo anche la nuova Pan America, che ha sì un manubrio molto largo, ma serbatoio/cupolino piccoli e un'altezza della sella che rimane elevata solo quando si è in movimento (sono 868 mm), ma che scende da 25 a 50 mm quando si viaggia a bassissima velocità o ci si ferma: tutto questo grazie al sistema automatico ARH, che abbassa le sospensioni e rende davvero facile gestire la moto nelle manovre. Sarebbe da podio anche l'Africa Twin, ma la sua sella non è al piano terra (850-870 mm nelle due posizioni predefinite, le stesse della GS). Fanalino di coda è la Kappa che con 880 mm di altezza sella è la meno agevole per toccare bene il suolo, ma il manubrio non troppo largo rende comunque facili le manovre da fermo. Il primato del minor peso sulla bilancia è della Honda con 223,4 kg, seguita dalla KTM con poco meno di 230 kg, poi Suzuki con 235,6 e le tre over 240 kg, a cominciare dalla BMW con 240,6, poi Ducati con 242,3 (unica 4 cilindri, ricordiamolo) e in fondo la Harley con 248,6 kg. Questi i rilevamenti sulla bilancia, ma sappiamo bene che, una volta in movimento, ci

sono ciclistiche che possono enfatizzare il peso o farlo sparire, come per magia. Seguiteci tra le curve per scoprirne, tra le altre cose, maneggevolezza e facilità di guida.

### Cambio di direzione

Da Folgaria il nostro giro non poteva che prevedere una vera indigestione di curve, dalle più strette ai tornanti, dalle esse ai curvoni veloci da raccordare. E così è stato. Iniziamo subito con un misto stretto, molto tortuoso, che fa emergere le ciclistiche più reattive. E qui è sempre la GS a dettare legge, forte dei notevoli benefici che arrivano dal suo motore boxer, col baricentro più vicino a terra e con una coppia ai bassi semplicemente inavvicinabile dalle avversarie. Pensate solo che nella ripresa 90-130 km/h in sesta marcia ha fatto segnare uno strepitoso 2,93 secondi (l'unica che le si avvicina con 3,1 s è la Multistrada, mentre la altre pascolano tra i 3,7 e i 4 s). La rapidità nei cambi di direzione e il rigore dell'avantreno dotato di Telelever fanno innamorare nei continui destra-sinistra. Chi le si avvicina in termini di maneggevolezza è la V-Strom, pur con un comparto sospensioni e freni meno sportivo della tedesca: questo si traduce in una guida altrettanto facile e disinvolta, ma ad un ritmo inferiore. Bene anche la Multistrada, che non ha nella rapidità dei cambi di direzione la sua arma migliore, ma se la cava egregiamente, anche grazie alla perfetta risposta del gas e alla buona coppia ai

continua a pag. 91

### CON IL PERMESSO DEL SINDACO LA VIRTÙ DEI FORTI

Partendo da Folgaria abbiamo chiesto alcuni permessi per poter attraversare dei luoghi stupendi come la Piana di Millegrobbe e visitare dei Forti della guerra che meritano davvero di essere visti, come il Luserna (foto a fianco con la figura di un soldato in attesa del nemico). Una guida ci ha accompagnati alla scoperta della storia di questo storico baluardo, che fu duramente colpito, nonostante le sue pareti abbiano l'incredibile spessore di 3,5 metri. Attraversare le trincee di Luserna, il suo interno, il Forte Verena e i percorsi della storia sull'Altopiano di Asiago è stata un'emozione.

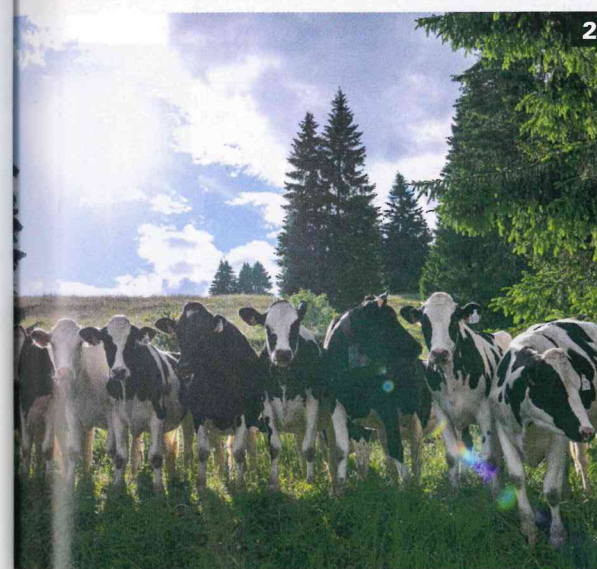
Ringraziamo il Comune di Luserna e il suo sindaco Gianni Nicolussi Zaiga per la disponibilità dei permessi di transito e Massimo Osele della Malga Millegrobbe ([www.malgamillegrobbe.it](http://www.malgamillegrobbe.it)), bravissimo non solo in cucina, ma pure come conoscitore dei percorsi, per le dritte sull'itinerario offroad. Contatto



Comune di Luserna, mail [protocollo@kamou.luserna.it](mailto:protocollo@kamou.luserna.it). Info sul Forte Luserna nella pagina del Comune, mentre per il Verena, [www.rifugioforteverena.it](http://www.rifugioforteverena.it)

### LA GRANDE GUERRA

**1 e 2.** I paesaggi montani che si attraversano partendo da Folgaria sono tra i più belli di tutto l'arco alpino, con mucche e cavalli al pascolo appena destati dal passaggio delle nostre moto, tutte Euro 5, che viaggiano con i motori al minimo per non disturbare. È possibile divertirsi e viaggiare nella natura anche con le moto, basta avere un po' di sensibilità e capire quando è il momento di chiudere il gas e passare senza dar fastidio a nessuno, animali e persone. Ma c'è un motivo in più per venire da queste parti, ovvero la visita ai Forti della Prima Guerra Mondiale. Noi siamo transitati sia da quello di Campo di Luserna (foto 4 e 5), sia da quello di Verena (3), alla notevole quota di 2.019 m.







**PREGI**  
► Facilità di guida  
► Comfort sospensioni  
► Consumi

**DIFETTI**  
► Protezione aerodinamica  
► Pedane avanzate offroad



**HONDA**

PREZZO DI SERIE 19.240 EURO INDICATIVO C.I.M.

### Equipaggiamento di serie

- Sei modalità di guida: Tour, Urban, Gravel, Off-Road e due User modificabili dal pilota
- ABS cornering modalità on-road e off-road
- Traction control regolabile e disattivabile
- Controllo dell'impennata
- Sospensioni Showa semiattive con regolazione elettronica precarico
- Cerchi tubeless a raggi
- Sella regolabile su due altezze
- Strumentazione TFT da 6,5" touchscreen con Android Auto e Apple CarPlay
- Fari full-LED con luci diurne DRL adattive e cornering lights progressive
- Manopole riscaldabili
- Cruise Control

PREZZO MOTO IN PROVA 19.961 EURO INDICATIVO C.I.M.

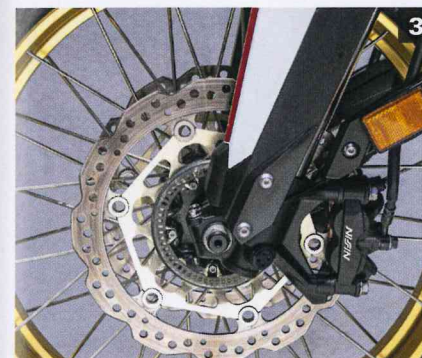
### Equipaggiamento moto in prova

- Quickshift (721 euro)



### VEDO DOPPIO

**1.** Completo lo strumento TFT da 6,5" con funzione mirror, per replicare il proprio smartphone. Avendo comunque necessità di tenere sott'occhio la velocità, come richiesto dal Codice della Strada, è presente un secondo display, PCD, più in basso, con le indicazioni essenziali. **2.** Per navigare nel menu occorre un minimo di rodaggio, perché sulle prime non è così intuitivo. Per facilitare l'apprendimento Honda ha predisposto sul suo sito un simulatore che spiega tutto, passo dopo passo. Certo che il blocchetto sinistro è tra i più grandi e ricchi di tasti mai visti!



### PIÙ ESCURSIONE E PIÙ LITRI DI TUTTE

**3.** Doppio disco da 310 mm e forcella Showa semi-attiva con steli da 45 mm per un'escursione utile della ruota di 230 mm, la maggiore del lotto. Il mono posteriore, anch'esso Showa semi-attivo, assicura 220 mm di corsa. **4.** Il disco posteriore è da 256 mm. **5.** Il quickshift, optional, funziona molto bene in scalata, mentre a salire di marcia non è fluido come quello di BMW, Ducati e KTM. Le pedane sono comode, ma su una moto con attitudini offroad così spiccate le avremmo preferite più larghe già di serie. La loro posizione è piuttosto avanzata, il che determina una posizione di guida rilassata su strada, ma faticosa quando si guida in piedi. **6.** Lo scarico è ben integrato e ha un bel sound: pur essendo la moto con minori prestazioni assolute, è quella che dà più gusto nella prima risposta del gas, specie ai bassi e medi regimi e questo è ottimo in offroad e su asfalto, nel misto più tortuoso. **7.** La sella è regolabile su due altezze, da 850 a 870 mm e ha una ottima imbottitura. Il fatto di essere su un unico piano la rende comoda per gli spostamenti del corpo. Ottima l'ergonomia anche nella zona sella-serbatoio, con quest'ultimo ha capacità record, tra le moto in prova, di ben 24,7 litri (rilevati).



**KTM E HONDA CON IL LORO CERCHIO DA 21" ANTERIORE PUNTANO AL DIVERTIMENTO ANCHE OFFROAD E CI RIESCONO, MA IN MODI DIVERSI: ADRENALINA ED EFFICACIA PER LA 1290 AUSTRIACA, FACILITÀ ED EQUILIBRIO PER LA GIAPPONESE**



#### **FERMARSÌ? MAI**

Sopra, la Honda è morbida di sospensioni, ma queste hanno una regolazione elettronica che le può rendere più controllate con un tasto al manubrio. Comoda di sella, poche vibrazioni e poco calore trasmesso: con l'Africa Twin non ci si fermerebbe mai, anche perché consuma meno di tutte e ha il serbatoio più grande, per una autonomia che abbiamo calcolato superiore ai 400 km. È tra le moto che richiedono il minor impegno fisico e mentale, ha un motore non troppo potente, ma divertente nella risposta al gas: il risultato è che soddisfa quasi dappertutto.

*segue da pag. 86*

bassi, che permettono di giocare con il motore per agevolare anche il lavoro della ciclistica. Meglio di lei nello stretto lo fa la Honda, che ha nel suo peso contenuto un asso nella manica, in ogni situazione della guida. Le due moto meno rapide nei percorsi più stretti sono KTM, complice una posizione in sella molto particolare, con le pedane alte, ginocchia molto piegate e manubrio non particolarmente largo, e la Pan Am, che mostra fin da subito di essere stata progettata con un'altra idea in testa: è una moto lunga, con un avanzamento che si percepisce lontano dal manubrio e nei cambi di inclinazione richiede più tempo e maggior lavoro del corpo rispetto alle avversarie. Dalla sua c'è che resta fluida e rassicurante e, a conti fatti, è solo un po' più faticosa.

#### **Il gusto della guida**

Questo è il capitolo che riteniamo tra i più importanti, perché è qui che si gioca la partita. Il connubio motore/ciclistica può fondersi in un'alchimia perfetta di sensazioni che fanno la differenza tra una moto che si ama, una che non fa battere il cuore o addirittura che fa storcere il naso. Siamo in montagna, curve larghe, strette, allunghi e staccate, siamo diretti verso la Piana di Millegrobbe per iniziare la prova in fuoristrada e visitare i Forti della Grande Guerra vicino a Luserna. Insomma, siamo nel teatro ideale per capire a fondo il potenziale di ogni moto.

Nel Test Team in questa comparativa abbiamo due new entry: accanto a 4 tester di lungo corso, troviamo Stefano e Massimo, il primo ex pilota di rally appassionatissimo di fuoristrada, mono e bicilindrici, gran manetta un po' ovunque; il secondo turista a 360°, molto esperto della guida in strada e fuoristrada con la sua KTM 990 Adventure e con un occhio clinico verso la meccanica. Questa premessa si lega alla seconda che vogliamo fare: tutti avevano già guidato una GS 1250 e una Africa Twin 1100, in tre l'Harley, la Kappa e la Suzuki e solo in due la Multistrada V4. Per molti, compreso chi

*continua a pag. 95*





**PREGI**

- Grinta motore
- Cambio
- Sospensioni offroad

**DIFETTI**

- Posizione guida su strada
- Altezza sella



**KTM**

**PREZZO DI SERIE 20.100 EURO EURO INDICATIVO C.I.M.**

**Equipaggiamento di serie**

- Cruscotto TFT da 7" con navigatore cartografico
- Comandi al manubrio retro illuminati
- ABS Cornering
- Traction Control a moto inclinata e 4 modalità
- Riding mode: Sport, Street, Rain, Offroad
- Offroad Mode erogazione potenza (controllo motore ed ABS escluso al freno posteriore)
- Offroad ABS con esclusione ABS dietro e in parte davanti
- Cruise Control
- Connessione "My Ride" tra cruscotto e smartphone
- Chiave elettronica avviamento
- Cornering Light e proiettore full LED
- Aiuto partenza in salita
- Manubrio montabile su due posizioni
- Pedane pilota posizionabili su due altezze

**PREZZO MOTO IN PROVA 20.819 EURO INDICATIVO C.I.M.**

**Equipaggiamento moto in prova**

- Tech Pack: Riding Mode Rally con controllo di trazione dedicato e mappatura motore per fuoristrada, sistema di aiuto partenza in salita, quickshifter, controllo erogazione della coppia alla ruota posteriore per limitare le derivate, luce freno posteriore adattiva (719 euro)



**MAXI SCHERMO**

1. Con 7" di diagonale, il suo è il display TFT a colori più grande ed è anche privo di riflessi, molto leggibile e completo. È l'unica con la funzione Rally, aggiuntiva alla mappatura da fuoristrada, studiata per mantenere i settaggi da offroad anche spegnendo la moto, molto utile quando si fa un lungo giro in off. Con questa modalità attivata si può regolare in ogni istante il livello di traction e vederlo con un grande numero sullo strumento. 2. Pur essendo una moto con grandi attitudini fuoristradistiche, ha chicche utili anche su asfalto, come cruise control e cupolino regolabile.



**ALZA L'ASTICELLA. MA ANCHE LA SELLA**

3. I suoi dischi da 320 mm con pinze Brembo offrono ottime decelerazioni, mentre l'assetto in staccata tende a scaricare molto il posteriore. La forcella WP XPLOR da 48 mm è di grande qualità, sensibile e scorrevole, assicura 220 mm di escursione, al pari del mono WP PDS posteriore. 4. Il disco posteriore da 267 mm è modulabile e coadiuva a dovere la guida in fuoristrada. 5. Quando una moto è fatta da chi conosce davvero il fuoristrada, lo noti da ogni dettaglio, come le pedane, larghe e comode nella guida in piedi, ma con gommini altissimi che rendono la posizione da seduti troppo costretta: le ginocchia sono molto piegate e senza i gommini si guida decisamente meglio. 6. Lo scarico è voluminoso ma aderente al codino, mentre le pedane del passeggero risultano fastidiose, perché quando si guida in piedi fuoristrada con i talloni si sentono i supporti. Sono comunque asportabili facilmente. 7. La sella è comoda e offre grande libertà di movimento, ma è la sola a non consentire due altezze di regolazione e la sua misura di 880 mm da terra la rende la più alta del gruppo.





**CON LA 1290 CI SI DIVERTE SU STRADA, MA È FUORISTRADA CHE DÀ IL MEGLIO: EQUILIBRIO A BASSA E ALTA VELOCITÀ. SE HAI MESTIERE E CORAGGIO CON LEI PUOI ANDARE DAVVERO FORTE**

*segue da pag. 91*

sta scrivendo, questa comparativa è stata anche l'occasione del primo approccio con la nuovissima Ducati.

### **Che moto!**

Arrivati a questo punto non ce la facciamo più a tenercelo dentro: che moto la Multi! Sappiamo molto bene come si guidavano le "vecchie" Multistrada, con i bicilindrici 1200 prima e 1260 poi, con il loro cerchio da 17" anteriore e quell'avantreno così così che non le ha mai fatte brillare in nessuna delle nostre comparative. Dimenticate il passato. Il cambio di passo che ha fatto questa Ducati non può essere descritto semplicemente dall'adozione del motore 4 cilindri o dal fatto che il 19" anteriore sia la scelta migliore. Siamo talmente lontani dal comportamento delle precedenti Multistrada che avremmo voluto per lei un nuovo nome. Questa è una delle migliori moto su cui siamo mai saliti, per tanti, tantissimi motivi. Primo fra tutti, si guida con il pensiero: chiudi il gas e lei scende di avantreno quel tanto che basta per avere un ingresso curva perfetto, veloce in percorrenza e in grado di chiudere le curve alla grande. Uno dei pochissimi difetti è qui: la potenza del freno posteriore, che con qualsiasi moto richiamiamo spessissimo per aiutare la moto a chiudere la traiettoria, è davvero esigua. Certamente un freno più potente le gioverebbe molto. Quando poi è il momento di prendere in mano il gas si apre un mondo di sensazioni: il lavoro degli ingegneri di Borgo Panigale è da Oscar per la perfetta connessione tra ogni singolo mm di rotazione della manopola e la risposta istantanea e commisurata del V4. C'è una gestione dell'elettronica che semplicemente rappresenta il nuovo riferimento di categoria. Stesso discorso per il cambio, il migliore del lotto, e non solo, rapidissimo, con la corsa corta, con un blipper in scalata perfetto che permette inserimenti delle marce anche a moto molto inclinata. La spinta del motore, regolare dai 2.500 giri/min, è piena, eccitante e anche se ai bassi non ha la "castagna" della GS, si prende la rivincita, e con gli interessi, sulla tedesca per la progressione e il sound ai medi e alti regimi, dove nessuna bicilindrica può uguagliarla. Aggiungiamo delle sospensioni sensibili, anche se il mono posteriore è troppo frenato di idraulica nei primi centimetri di escursione (si nota nel comfort sullo sconnesso, non eccellente), una frenata potente e molto modulabile per l'anteriore e abbiamo una moto che realmente si candida a regina della categoria. La totalità dei nostri tester sono rimasti ammaliati da come si guida questa V4: un applauso agli uomini di Ducati ci sta proprio tutto. E la GS, la regina della categoria? Diciamo che ha finalmente trovato pane per i suoi denti. Avere a che fare con una moto come la Multi V4 ha fatto sì che certi pregi della tedesca si enfatizzassero, ma anche che certi aspetti meno entusiasmanti venissero a galla con maggior chiarezza. Dove la GS mantiene lo scettro di regina è nella rapidità nei cambi di direzione, nella coppia ai bassi regimi in uscita dalle curve lente, nel calore pressoché nullo trasmesso al pilota, nel pochissimo sforzo che richiede anche quando l'andatura è da sparo. Ma sono emerse anche particolari meno convincenti: il cambio



**IN QUESTA FOTO LE MOTO CHE PIÙ HANNO DIVERTITO FUORISTRADA, NELL'ORDINE: MULTISTRADA, KTM E AFRICA DAVANTI A TUTTE, POI GS, QUINDI LA V-STROM, FACILISSIMA SEMPRE E LA PAN AM, CHE FA SENTIRE IL PESO**



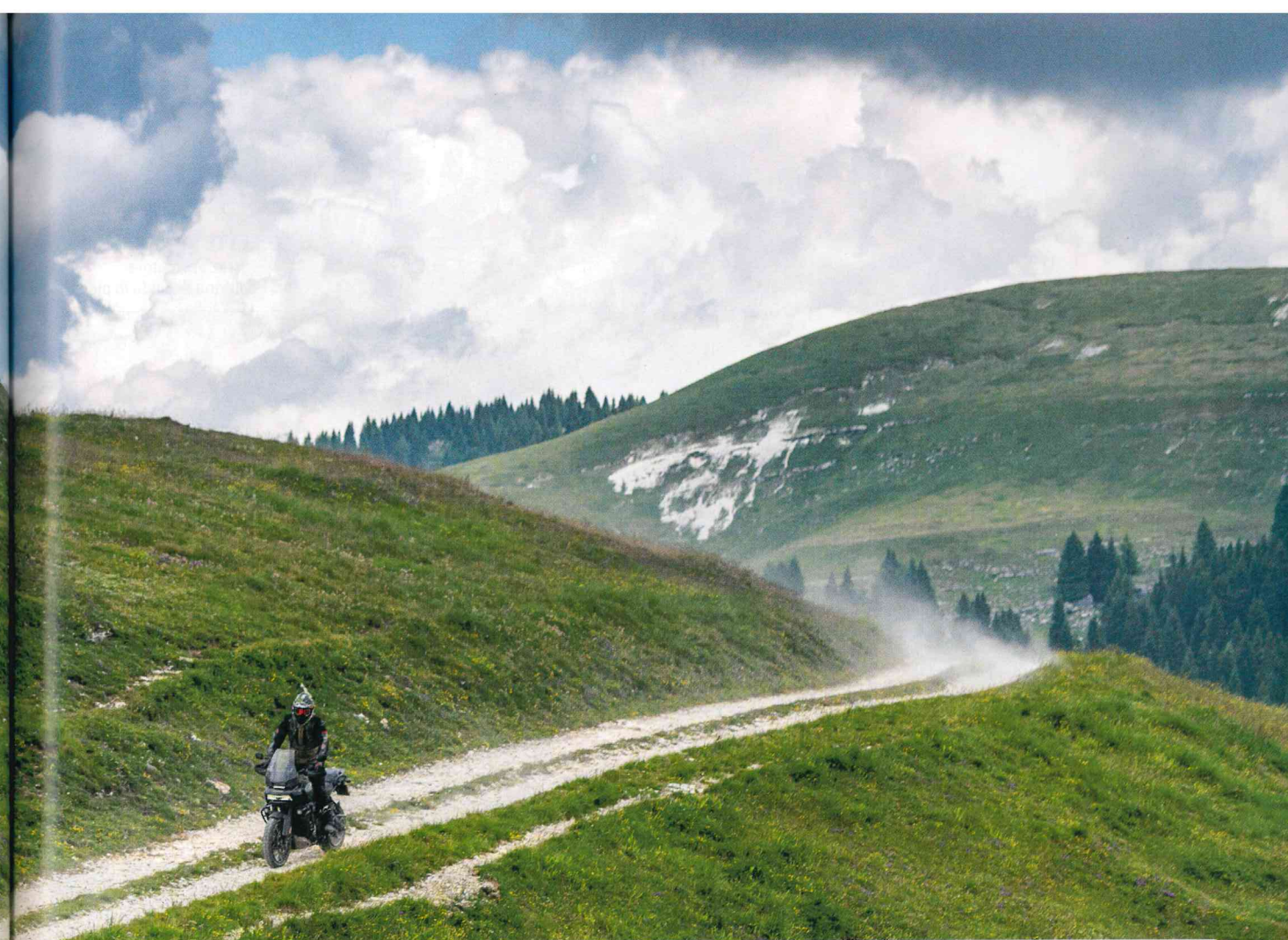
è preciso, ma duro negli innesti; la frizione tende a strappare e non è fluida come quella di altre concorrenti; le prestazioni globali sono ottime, ma nella guida sportiva si sente il fiato corto negli allunghi rispetto alla potenza del V4 italiano.

### L'Harley c'è

Siamo stati "cattivi" fin qui con la Pan Am: non ha il quickshift, non ha finiture di alto livello, non è agile nel misto stretto e aggiungiamo pure che la sua strumentazione ha caratteri

piccoli e poco visibili. È il momento di raccontarvi come si guida. Ed ecco la sua rivincita. Prima cosa, il motore. Il Revolution Max 1250 è un fucile: la coppia ai bassi non manca, ma è dai medi che si scatena e dai 4.500 giri/min in su è un tripudio di emozioni. Spinge forte e dopo i 7.000 tira fuori gli artigli. È un bicilindrico arrabbiato se lo si sprema, ma capace di essere dolce se lo si accarezza con il gas. Due anime in una e, per una moto che vuole far viaggiare e divertire nella guida, è un motore ottimo. E la ciclistica? Lunga e piantata, non è una gazzella nei cambi ( "muta direzione con la rapi-

continua a pag. 101



### GLI PNEUMATICI DELLA PROVA: PIRELLI SCORPION RALLY STR SICUREZZA E TRAZIONE SU ASFALTO E OFFROAD

Confrontare sei moto sullo stesso piano non significa solo provarle sugli stessi percorsi, salendo e scendendo da una all'altra, occorre minimizzare le differenze non imputabili alla dinamica della tal moto. L'elemento che più di tutti può generare queste differenze è il pneumatico. Specialmente con moto come queste, che devono far divertire in mondi opposti come l'asfalto e il fuoristrada, la scelta della gomma è cruciale. È anche vero che chi acquista, ad esempio, la Pan Am, la ritirerà con le pur valide Michelin Scorcher di serie, ma i cambi di pneumatici durante la vita di una moto sono una costante. Per questa prova abbiamo scelto le Pirelli Scorpion Rally STR: sono in assoluto tra le nostre preferite per il feeling che trasmettono su asfalto oltre a saper coniugare sicurezza e trazione anche nel fuoristrada con fondo duro. Avevamo qualche dubbio solo per le prestazioni monstre di certe moto della prova, come KTM e soprattutto Ducati, ma anche qui si sono dimostrate all'altezza. La scelta di misure della Scorpion STR è ampia e copre tutte quelle delle nostre moto: da 19" anteriore, sia larghe 120 sia 110 (V-Strom), 90-90/21" davanti per Honda e Kappa che sono le sole con il 18" posteriore, e 17" dietro per tutte le altre. Come si sono comportate? Crediamo che alcune pieghe pubblicate in queste pagine diano un'esauriente risposta al livello di grip che sanno offrire, mentre sul feeling trasmesso on e offroad ci mettiamo noi la parola: sono da riferimento. Per essere delle tassellate vibrano poco e non sono rumorose nemmeno in autostrada, per cui le sceglieremmo anche per lunghi tragitti, facendo solo attenzione al consumo della posteriore che con un motore strappabraccia e strappagomme come quello della Kappa 1290 può essere importante (da 3.000 a 5.000 km, stimiamo). Per chi volesse maggiori attitudini fuoristradistiche, perché ha in programma un giro all'80% offroad, una scelta più azzeccata sarebbe rivolgersi alle sorelle Scorpion Rally (non STR), che però non sono disponibili nella misura da 18" posteriore, almeno nella larghezza necessaria (150/70) per le nostre due maxienduro che montano questo cerchio.







- PREGI**
- Facilità di guida
  - Ciclistica intuitiva
  - Equipaggiamento completo
- DIFETTI**
- Prestazioni motore
  - Posizione di guida in piedi



**SUZUKI**

PREZZO DI SERIE, OVVERO DELLA MOTO IN PROVA  
**16.040 EURO INDICATIVO C.I.M.**

### Equipaggiamento di serie

- Valigie laterali in alluminio
- Paramotore in lega leggera
- Barre paramotore
- Pedane maggiorate
- Cornering ABS (2 livelli)
- Ripartitore automatico di frenata in discesa
- Prese 12V per ricarica e porta USB
- Assistenza partenza in salita
- Cruise Control
- Tre mappe gestione motore
- Traction Control regolabile su tre livelli ed escludibile
- Cerchi tubeless a raggi
- Fari e frecce LED
- Cavalletto centrale



### UN BEL DÌ VEDREMO

1. La strumentazione della V-Strom è l'unica ancora LCD. Non ha la stessa leggibilità, contrasto e assenza di riflessi delle altre. È tuttavia completa e ben organizzata nei dati. 2. Il blocchetto è piuttosto semplice e permette di impostare comodamente tre parametri: mappature motore, livello di traction control e ABS. Molte moto permettono di selezionare le mappe durante la guida e di ricevere un ok alla selezione chiudendo il gas. Anche Suzuki è così, ma ha il vincolo di volere il gas chiuso anche mentre ci si sposta nel menu per andare a fare la propria scelta.



### TUTTO QUELLO CHE SERVE

3. Il doppio disco da 310 mm della V-Strom è assecondato nelle decelerazioni da una forcella KYB da 43 mm di diametro completamente regolabile. 4. Il disco posteriore misura 260 mm e integra la funzione di blocco automatico per facilitare le partenze in salita. Il mono posteriore è regolabile nell'idraulica solo in estensione e nel precarico anche senza attrezzi grazie alla manopola. 5. Le pedane di questa versione XT Pro sono in alluminio e hanno la possibilità di essere regolate sia in altezza sia in avanzamento. La gomma non è asportabile, ma una brugola inferiore permette di farla scendere per scoprire i denti zigrinati in metallo. Il cambio è meccanico, il quickshift non è disponibile. 6. Il livello delle finiture è solo discreto, come la verniciatura del terminale di scarico, poco appagante esteticamente e facilmente soggetta a graffi. 7. La sella in due pezzi è comoda e con una valida imbottitura, permette ampi spostamenti del corpo e ha la regolazione dell'altezza da 830 a 850 mm, il che la rende una delle moto più facili per toccare terra con i piedi.





*segue da pag. 96*

*dità di un ghiacciaio", citazione nel gruppo dei tester), ma il suo avantreno è tra i migliori della categoria: l'ingresso curva, una delle fasi più appaganti della guida, anche sportiva, è il suo pezzo forte. Scende in piega piuttosto rapida e con una sensazione di sicurezza di avantreno da prima della classe. La percorrenza non è da meno e così ci si ritrova a godere, e di molto, nel misto medio e veloce. In queste fasi della guida, ingresso e percorrenza curva, è a livello delle migliori, soprattutto se si imposta la mappatura delle sospensioni su Road, perché in Sport si hanno dei registri di idraulica fin troppo chiusi che non consentono alla forcella di scendere a sufficienza per effetto del freno motore, penalizzando l'ingresso curva. È possibile però impostare il motore in mappatura Sport e le sospensioni in Road, per un connubio che per noi è risultato ideale in condizioni di buon grip. Quando le curve girano molto e magari non sono così veloci, invece, si vorrebbe una ciclistica più corta e in grado di chiudere meglio la traiettoria. Freni e cambio sono migliorabili: la modulabilità dell'impianto è molto buona, ma è la potenza a non esaltare, tanto che nelle staccate più profonde lo sforzo richiesto alla leva del freno anteriore è eccessivo. Il cambio, invece, funziona bene, è preciso ma non particolarmente rapido e fa sentire sempre il clock degli innesti. Nulla che non funzioni, ma siamo ormai abituati a cambi ben più fluidi e moderni. L'altro cambio non eccezionale è quello della V-Strom, anche lei priva di quickshift. Le cambiate con la Suzuki, però, sono più fluide che sulla H-D. La giapponese non era tra le favorite del Test Team quando c'era da tirare tra le curve ma, chiunque di noi l'avesse tra le mani, alla fine teneva il ritmo delle migliori. Questo significa che la sua ciclistica è molto sana, agile e con un avantreno rassicurante e preciso, una frenata potente (ma non troppo modulabile) e una buonissima capacità di curvare, ovvero chiudere le traiettorie. Manca solo una scintilla alla V-Strom, perché non fa battere il cuore in nessuna particolare situazione di guida: le sospensioni morbide regalano comfort e copiano tutto per bene, ma aumentando il ritmo fanno muovere tanto la moto nelle fasi*

**V-STROM E PAN AM NON HANNO POSIZIONI DI GUIDA IN PIEDI PERFETTE, MA IN OFFROAD LA PRIMA È FACILISSIMA PER PESO E INGOMBRI, MENTRE L'H-D RASSICURA CON UN AVANTRENO SEMPRE PIANTATO E DIREZIONALE**



di staccata e uscita di curva; il suo motore è meno prestante, in termini di coppia, e divertente delle rivali, pur non avendo nulla da farsi recriminare in senso assoluto. Spieghiamoci: è possibile fare un motore e una ciclistica per andare più piano di una supersportiva come la Multi V4, pur mantenendo un certo gusto nella risposta del gas. Lo mostra chiaramente la Africa Twin, che è maestra in questo. È la meno potente del gruppo (91,5 CV alla ruota), seguita a breve distanza dalla Suzuki (ne ha 96 CV), lontana anni luce dai mostri di Ducati (158,3 CV) e KTM (144,2 CV), ma la sua risposta al gas dà molto gusto: ad ogni apertura il motore risponde pronto, con anche un bel sound di scarico. Lei e la KTM sono le uniche con il 21" anteriore e questo lo si sente nella guida: entrambe hanno un ingresso curva più rotondo e sono meno reattive nei cambi di direzione, ma l'appoggio a centro curva è comunque molto buono, complici i Pirelli Scorpion Rally STR adottati per tutte le moto di questa prova. Ad andature medie la Honda diverte e rende facile qualsiasi fase della guida ed è solo spingendo che l'avantreno mostra una comunica-

tiva non eccezionale e il lavoro delle sospensioni, piuttosto morbide, porta a qualche ondeggiamento e trasferimento di carico di troppo. Nulla che crei imbarazzo nella guida, semplicemente la Africa è studiata per far godere ad un passo svelto, ma non con il coltello tra i denti. Le sue sospensioni semi attive hanno tarature dedicate ai diversi riding mode e ciò significa che in Rain o Gravel (Ghiaia) avremo un'idraulica più libera rispetto alla taratura stradale. Buona la frenata, per potenza e modulabilità, mentre il cambio elettronico, eccellente in scalata, non ha convinto a salire di rapporto, con attimi di vuoto ad ogni cambio marcia che rovinavano la fluidità della progressione. Cambio perfetto, invece, per la 1290 austriaca, che ha fatto pensare di aver accusato il passaggio alla Euro 5, dato che non abbiamo ritrovato, sulle prime, quella esplosività del V2 che ricordavamo. Ma era solo un effetto dato dal traction control perennemente attivo per contenere la coppia del motore: i continui ed estremamente fluidi tagli di erogazione danno l'impressione di un motore più morbido e invece no. È la solita bestia che conosciamo,

anzi, con ancora maggior corpo e schiena del precedente. Forse è questa esuberanza che pare fin eccessiva per il pur ottimo grip offerto dagli pneumatici Scorpion: disattivando il traction occorrono mille cautele, ma si capisce che la cattiveria c'è tutta, pronta ad esplodere, ma ingabbiata dalla centralina elettronica. La Kappa nella guida è fluida e divertente, con minori trasferimenti di carico rispetto alla Honda, ma aumentando il passo emergono diversi limiti, con un retrotreno che si alleggerisce e serpeggia molto in staccata, un mono che tende a chiudersi sotto la furiosa spinta del motore e la conseguente difficoltà a chiudere la traiettoria come si vorrebbe. Insomma, una moto maschia, che diverte, ma che richiede una guida dedicata.

### Via i gommini dalle pedane

Il giro dei forti di Luserna e Verena, la piana di Millegrobbe e l'altopiano di Asiago ci hanno fatto divertire molto anche nella guida fuoristrada: terreni duri, con ghiaio, un po' di sasso

### TUTTI A LED

1. Il faro della GS è di tipo cornering, così come tutte le altre, a parte Suzuki, priva di questa funzione.
2. Sulla Multi la funzione Cornering è di serie. In vista la postazione bassa e centrale per il radar del Cruise Control. Adattivo.
3. Uno dei vantaggi della versione Special della Pan Am è il faro Cornering, che è quello rettangolare più piccolo, sopra quello principale. Nella pagina a sinistra lo si vede in azione.
4. Anche Honda ha i fari a LED e dispone della funzione Cornering.
5. Molto sviluppato in altezza, il faro della 1290 segue il family feeling delle KTM.
6. Semplice e rettangolare, il faro V-Strom è composto da un insieme di LED e offre un valido fascio luminoso nella guida notturna. Come ampiezza e qualità di illuminazione i migliori sono Multistrada, Super Adventure e GS.





smosso, rocce piantate ed erba asciutta. È mancato il fango, a parte un piccolissimo tratto, ed è una fortuna, perché con questi pesi e pneumatici on/off non è facile guidare sul molle. Via i gommini dalle pedane e subito qualcosa cambia: la posizione di guida della KTM, che aveva pedane troppo alte, non solo da seduti ma anche da in piedi, è ora più corretta perché i suoi gommini sono inspiegabilmente alti diversi centimetri. La Suzuki non permette di toglierli, ma con una vite lì si può far annegare nelle pedane per far emergere i denti in metallo. C'è chi è nata per il fuoristrada, come KTM e Honda, e chi lo affronta con grande disinvoltura, come Multistrada e GS e poi c'è chi ne facilita l'approccio come la V-Strom. Se per voi mettere le ruote fuori dell'asfalto si riduce a qualche sterzato per raggiungere la spiaggia o l'agriturismo, allora tutte vanno più che bene, se invece avete intenzione di fare dei giri inglobando del vero fuoristrada, non di quello difficile, ma non solo fatto di strade bianche, allora iniziano le differenze. Per chi ha poca esperienza le scelte migliori sono la V-Strom, che permette di toccare bene terra, ha un motore ben gestibile nella potenza, dispone di sospensioni morbide che copiano tutto, e la Africa Twin, che rende l'approccio facile, pur con una attitudine maggiore all'offroad. Quest'ultima è una moto adatta a diversi livelli di guida, dal neofita all'esperto. Il primo troverà una moto facile e comunicativa, leggerezza e un traction control che lavora molto bene anche sul terreno smosso, il secondo avrà una moto che permette di osare anche su percorsi più impegnativi, ma aumentan-

do il ritmo vorrà sospensioni più controllate nell'idraulica. La posizione di guida in piedi è molto buona sulla Honda, a parte pedane sempre troppo avanzate che rendono le lunghe salite piuttosto faticose, mentre sulla Suzuki non ci si trova bene in questa posizione, perché il manubrio è stretto e basso. La BMW GS fa egregiamente alcune cose e maluccio altre: eccelle nel feeling sul duro piuttosto battuto, complice l'ottimo controllo anche in derapata dovuto sia alla posizione di guida azzeccata sia al bilanciamento della ciclistica, d'altro canto soffre quando si trova della roccia piantata, con il Telelever che perde più facilmente direzionalità rispetto a una buona forcella, e sullo smosso, dove è invece il Paralever posteriore a non garantire l'aderenza e la trazione che si vorrebbero. La gestione del gas alle minime aperture è buona, ma un po' brusca per certe situazioni del fuoristrada. Chi è palesemente nata per l'offroad è invece la 1290 Super Adventure R, che non nasconde questa sua indole e trasmette fin da subito emozioni e adrenalina. Le sospensioni della Kappa sono molto scorrevoli e controllate per garantire un buon bilanciamento ciclistico anche aumentando il ritmo. Unico neo consiste nella regolazione del traction che non ci ha permesso di trovare un setup ottimale: impostandolo sui numeri bassi, quelli con l'intervento minore dell'elettronica, il comportamento è troppo libero, mentre spostandosi oltre il livello 4 il traction interviene insistentemente. Come ciclistica invece siamo nel mondo del puro offroad. Un aneddoto. Scendendo dal Forte Verena, quota 2.019 metri, chi scrive ha

## BASE OPERATIVA – HOTEL BIANCANEVE FOLGARIA BARICENTRO DEL TOUR

Zona di partenza è stata Folgaria, da dove si dipanano un'infinità di curve incredibili. La città trentina è pure la sede dell'hotel Biancaneve, la nostra base operativa. Non è un albergo come un altro: è di Roberto Hueber, un amico motociclista. Ex pilota Supersport e istruttore di guida Ducati, con il fratello Stefano (a destra nella foto) sono stati di prezioso aiuto per la riuscita della prova. Oltre ai consigli sulle strade da percorrere, Roberto ci ha messo a disposizione un grande box per ricoverare le moto la notte, la sua officina e soprattutto, grande passione e disponibilità. Credeteci! Nei cinque giorni di comparativa lo abbiamo tirato scemo con le nostre richieste, oltre al fatto che l'ultimo giorno di test ci ha accompagnato sulle sue strade. Se volete una guida per giri interessanti e vari, potete chiedergli anche questo. Prima di rispondere sarà già salito in sella, gas in mano e sorriso nel casco. [www.grandhotelbiancaneve.it](http://www.grandhotelbiancaneve.it)



**I PERCORSI COSÌ SCORREVOLI E BATTUTI ESALTANO CON QUALSIASI  
MAXIENDURO: QUI SI APPREZZA L'EQUILIBRIO DINAMICO  
E LA POSIZIONE DI GUIDA. LE MIGLIORI SONO HONDA, MULTI E GS**



## SUZUKI VITARA UNA 4X4 DAL GRAN PASSO

Come sempre durante le nostre comparative utilizziamo un veicolo assistenza: deve portare qualche ricambio, a volte i bagagli (se decidiamo di provare le moto scariche di valigie come in questo caso) e soprattutto i nostri fotografi e videomaker. E con le maxienduro il veicolo deve essere un 4x4, come la Suzuki Vitara che ci ha accompagnati in questo tour tra Folgaria e Asiago. Una adeguata "luce a terra" ha fatto sì di non aver mai avuto problemi di impatto col pianale, anche nei passaggi con qualche roccia di troppo, mentre la trazione in salita, anche su fondo smosso, si è sempre rivelata ottima. Se a questo aggiungiamo che non è eccessivamente morbida di sospensioni e quindi nei tratti guidati su asfalto può tenere un buon passo mantenendo un valido comfort, il quadro è chiaro: è la vettura giusta per un giro come questo. La più piccola sorella Jimny ci avrebbe fatto divertire forse di più fuoristrada, ma pagando peggio su asfalto e nella capacità di carico, perché nella Vitara c'è stato di tutto e di più: ricambi, abbigliamento Alpinestars di scorta, attrezzature foto e video oltre ai bagagli del Test Team!



MAI CI SAREMMO ASPETTATI CHE L'UNICA 4 CILINDRI DEL GRUPPO FOSSE TRA LE NOSTRE PREFERITE NEL FUORISTRADA ANCHE TECNICO, MA LA POSIZIONE DI GUIDA, IL BILANCIAMENTO E LA GESTIONE PERFETTA DEL GAS FANNO LA DIFFERENZA

preso con troppa allegria la ripida discesa ghiaiosa; quando la pendenza è diventata davvero importante e la ghiaia si è fatta sempre più alta, si è ritrovato in questa condizione: poco freno motore, prima marcia lunga, impossibile toccare il freno posteriore; men che meno l'anteriore. La velocità sale oltre i 60 km/h e il fondo sempre più scassato fa veleggiare la moto a destra e sinistra. In quel momento ho solo pensato che era una fortuna essere sulla Kappa, l'unica delle sei che mi avrebbe permesso, con un po' di mestiere e fortuna, di arrivare sano e salvo là in fondo, dove spianava. E così è stato, si assecondano i suoi movimenti, la si lascia correre dentro e fuori dai canali, sulle pietre più grandi, facendo solo attenzione a restare bene in sella, peso indietro e controllo dell'equilibrio. Al resto ci ha pensato lei, che è piuttosto lunga, molto stabile, con una forcella che lavora alla grande. Ecco, una discesa perigliosa ha sintetizzato l'anima della KTM: vai bene sempre, ma se ti capita di aver bisogno, o di volere, una vera moto da fuoristrada, lei è presente. Altra cosa, che ha solo lei: la modalità offroad l'hanno tutte, tranne Suzuki, ma lei ha anche la gestione "Rally", che permette di mantenere le impostazioni da fuoristrada anche togliendo la chiave e questo, in un giro offroad, è una grande comodità. Per di più, in questa modalità, si vede in grande il numero del traction e, in qualsiasi momento, con un comodo tasto lo si regola in tempo reale. La Harley fa un po' sentire il peso in fuoristrada e non ha una posizione perfetta nella gui-





## SCHEDA DI VALUTAZIONE / MEDIA VOTI TEST TEAM

	BMW	DUCATI	HARLEY	HONDA	KTM	SUZUKI
<b>STRADA</b>						
<b>FACILITÀ di guida</b>	9,3	9	7,6	8,7	7,2	8,6
<b>GUSTO di guida</b>	8,8	9,8	7,8	6,8	7,8	5,7
<b>MOTORE elasticità</b>	9,8	9,7	8,2	7,5	7,9	6,7
<b>MOTORE coppia ai bassi-medi</b>	10	9,3	8	7	8,3	6,1
<b>MOTORE grinta</b>	8,2	10	8,7	6,8	8,8	6
<b>RISPOSTA acceleratore</b>	8,6	9,8	7,8	8	8	6
<b>FRIZIONE</b>	8	9,7	7,4	8,7	9	8,2
<b>CAMBIO</b>	8,4	9,8	6,8	7,9	9	7,2
<b>SOUND</b>	8,7	8,5	7,5	7,8	8,3	6,4
<b>CONSUMI</b>	8,5	6,5	7,5	9,5	8	7,5
<b>AUTONOMIA</b>	7,5	6,5	7,5	10	8	7,5
<b>CICLISTICA stabilità</b>	9,5	9,8	8,7	8	7,6	8
<b>CICLISTICA maneggevolezza</b>	9,8	8,9	6,1	8	7,5	9
<b>CICLISTICA feeling generale</b>	9,5	9,8	7,8	8,1	7,7	7,3
<b>FRENI potenza</b>	9,2	9,7	7,2	7,3	8,3	8,2
<b>FRENI modulabilità</b>	9	9,7	7,5	8	9	7,2
<b>SOSPENSIONI comfort</b>	9,2	9,2	7,6	8,7	8,1	7,6
<b>SOSPENSIONI guida sportiva</b>	8,7	10	6,7	6,2	7,5	6,4
<b>VIBRAZIONI</b>	9	8,1	7,3	8,4	7,5	7,5
<b>POSIZIONE di guida</b>	9,7	9,4	8,3	8	5,7	6,5
<b>PROTEZIONE aerodinamica</b>	9,2	9,7	8	7,7	7	7,2
<b>SELLA</b>	9,2	8,9	8,5	7,8	7,2	7,2
<b>CALORE trasmesso al pilota</b>	9,8	7,8	6	9,4	7,7	8,4
<b>COMFORT di marcia</b>	9,8	9,4	7,8	8,3	7	7,5
<b>ELETTRONICA funzionamento sistemi</b>	9,1	10	6,8	8	9,4	6,6
<b>Totale strada</b>	226,5	229	189,1	200,6	197,5	180,5
<b>Classifica STRADA</b>	2°	1°	5°	3°	4°	6°
<b>OFFROAD</b>						
<b>FACILITÀ di guida</b>	8,8	9	5,7	9,1	8,2	7,3
<b>GUSTO di guida</b>	8,5	9,2	6	7,6	9,5	5,9
<b>POSIZIONE di guida in piedi</b>	8,8	9,8	7,2	8,5	7,5	5,3
<b>ERGONOMIA</b>	8,8	8,7	7,2	8	8,7	6
<b>CICLISTICA sospensioni</b>	8,5	9,5	6	8	9,2	6,2
<b>CICLISTICA bilanciamento</b>	9	9,2	6,3	8,5	8,8	7,5
<b>EROGAZIONE</b>	8,8	9,5	7,8	9	8,9	6,9
<b>FRENI</b>	8,7	8,7	6,5	8,3	9,2	7,2
<b>ELETTRONICA funzionamento sistemi</b>	8,9	9,6	6,5	8,6	9	6,7
<b>Totale offroad</b>	78,8	83,2	59,2	75,6	79	59
<b>Classifica OFFROAD</b>	3°	1°	5°	4°	2°	6°
<b>TOTALE Scheda di valutazione</b>	305,3	312,2	248,3	276,2	276,5	239,5
<b>Classifica COMBINATA</b>	2°	1°	5°	4°	3°	6°
	20 punti	25 punti	11 punti	13 punti	16 punti	10 punti

## CLASSIFICA DI CUORE

	BMW	DUCATI	HARLEY	HONDA	KTM	SUZUKI
<b>Tester 1</b>	2° (20 punti)	1° (25 punti)	5° (11 punti)	4° (13 punti)	3° (16 punti)	6° (10 punti)
<b>Tester 2</b>	2° (20 punti)	1° (25 punti)	4° (13 punti)	3° (16 punti)	5° (11 punti)	6° (10 punti)
<b>Tester 3</b>	1° (25 punti)	2° (20 punti)	3° (16 punti)	5° (11 punti)	4° (13 punti)	6° (10 punti)
<b>Tester 4</b>	1° (25 punti)	2° (20 punti)	5° (11 punti)	4° (13 punti)	3° (16 punti)	6° (10 punti)
<b>Tester 5</b>	2° (20 punti)	1° (25 punti)	4° (13 punti)	5° (11 punti)	3° (16 punti)	6° (10 punti)
<b>Tester 6</b>	2° (20 punti)	1° (25 punti)	4° (13 punti)	6° (10 punti)	3° (16 punti)	5° (11 punti)
<b>TOTALE</b>	130	140	77	74	88	61
<b>Classifica</b>	2° (20 punti)	1° (25 punti)	4° (13 punti)	5° (11 punti)	3° (16 punti)	6° (10 punti)

## RISULTATO

	BMW	DUCATI	HARLEY	HONDA	KTM	SUZUKI
<b>Scheda di valutazione</b>	2° (20 punti)	1° (25 punti)	5° (11 punti)	4° (13 punti)	3° (16 punti)	6° (10 punti)
<b>Classifica di cuore</b>	2° (20 punti)	1° (25 punti)	4° (13 punti)	5° (11 punti)	3° (16 punti)	6° (10 punti)
<b>TOTALE</b>	40	50	24	24	32	20
<b>Classifica FINALE</b>	2°	1°	4°	4°	3°	6°

**SOLA IN VETTA**  
Eccola, la vincitrice della nostra comparativa. La Ducati Multistrada V4 S è stata una vera sorpresa sia su strada sia offroad.

da in piedi, ma ruotando il manubrio in avanti non è affatto male. Il suo traction control ha reazioni non sempre costanti, a volte taglia di più a volte meno, pur senza modificarne il livello. Ha una ciclistica così stabile che pure in fuoristrada si traduce in una predilezione per i percorsi più scorrevoli. Chiudiamo con la Multistrada V4 S, che ci ha così esaltati su strada che le avremmo perdonato anche un po' di impaccio offroad. Invece, ecco l'altra grande sorpresa: in piedi ha la migliore posizione di guida, la forcella è ottima perché co-

pia tutto e quella gestione millimetrica del gas che tanto ci è piaciuta su strada, la si ritrova e la si ama ancor di più in queste condizioni di scarsa aderenza. Unico piccolo neo: la trazione sullo smosso non eccezionale, a causa del perfetto lavoro del mono. Ma qui siamo di fronte a un mezzo miracolo: la moto che più di tutte ci è piaciuta su asfalto riesce a farsi amare, e molto, anche fuoristrada. Vuoi vedere che la GS scende dal trono? Guardate le pagelle e il nostro podio e lo scoprirete! **M**





## SCHEDE TECNICHE E DATI DICHIARATI

	BMW	DUCATI	HARLEY-DAVIDSON	HONDA	KTM	SUZUKI
Motore	bicilindrico boxer	quadricilindrico a V di 90°	bicilindrico a V di 60°	bicilindrico frontemarcia	bicilindrico a v di 75°	bicilindrico a V di 90°
Alesaggio per corsa	102,5 x 76 mm	83 x 53,5 mm	105 x 72 mm	92 x 81,5 mm	108 x 71 mm	100 x 66 mm
Cilindrata	1.254 cc	1.158 cc	1.252 cc	1.084 cc	1.301 cc	1.037
Distribuzione	bialbero a camme in testa, 4 valvole, fasatura variabile	bialbero a camme in testa, 4 valvole	bialbero a camme in testa, 4 valvole, fasatura variabile	monoalbero a camme in testa, 4 valvole	bialbero a camme in testa, 4 valvole	bialbero a camme in testa, 4 valvole
Potenza massima	136 CV a 7.750 giri/min	170 CV a 10.500 giri/min	150 CV a 8.750 giri/min	102 CV a 7.500 giri/min	160 CV a 9.000 giri/min	107 CV a 8.500 giri/min
Coppia massima	143 Nm a 6.250 giri/min	125 Nm a 8.750 giri/min	128 Nm a 6.750 giri/min	105 Nm a 6.250 giri/min	138 Nm a 6.500 giri/min	100 Nm a 6.000 giri/min
Alimentazione	RBW, diametro corpi farfallati 52 mm, capacità serbatoio 20 litri	RBW, diametro corpi farfallati 46 mm, capacità serbatoio 22 litri	RBW, diametro corpi farfallati 54 mm, capacità serbatoio 21,2 litri	RBW, diametro corpi farfallati 46 mm, capacità serbatoio 24,8 litri	RBW, diametro corpi farfallati 52 mm, capacità serbatoio 23 litri	RBW, diametro corpi farfallati 49 mm, capacità serbatoio 20 litri
Cambio	a sei marce elettronico bidirezionale	a sei marce elettronico bidirezionale	a sei marce	a sei marce	a sei marce	a sei marce
Frizione	multidisco in bagno d'olio, antisaltellamento	multidisco in bagno d'olio, antisaltellamento	multidisco in bagno d'olio, antisaltellamento	multidisco in bagno d'olio, antisaltellamento	multidisco in bagno d'olio, antisaltellamento	multidisco in bagno d'olio
Telaio	traliccio in tubi di acciaio, motore portante	struttura frontale e piastre laterali in alluminio, motore portante	traliccio in acciaio ed elemento pressofuso in alluminio, motore portante	semi-doppia culla in acciaio	traliccio in tubi d'acciaio, motore stressato	doppia trave in alluminio
Inclinazione canotto di sterzo	25,5°	24,5°	25°	27,5°	25,3°	25,5°
Avancorsa	99,6 mm	102,5 mm	109 mm	113 mm	109,2 mm	109 mm
Interasse	1514 mm	1567 mm	1.580 mm	1.575 mm	1.557 mm	1.555 mm
Sospensione anteriore	Telelever, diametro steli 37 mm	forcella USD Marzocchi, diametro steli 50 mm	forcella USD Showa, diametro steli 47 mm	forcella USD Showa, diametro steli 45 mm	forcella USD WP, diametro steli 48 mm	forcella USD WP, diametro steli 43 mm
Regolazione	automatica del precarico e dell'idraulica	automatica dell'idraulica e manuale del precarico	automatica del precarico e dell'idraulica	automatica del precarico e dell'idraulica	automatica del precarico e dell'idraulica	completamente regolabile
Sospensione posteriore	Paralever	monoammortizzatore Marzocchi	monoammortizzatore Showa	monoammortizzatore Showa	monoammortizzatore WP	monoammortizzatore
Regolazione	automatica del precarico e dell'idraulica	automatica del precarico e dell'idraulica	automatica del precarico e dell'idraulica	automatica del precarico e dell'idraulica	automatica del precarico e dell'idraulica	precarico molla, idraulica in estensione
Escursione ruota ant./post.	190/200 mm	170/180 mm	190/190 mm	230/220 mm	220/220 mm	n.d.
Freno anteriore	doppio disco flottante da 305 mm, pinze radiali a 4 pistoncini	doppio disco flottante da 330 mm, pinze radiali a 4 pistoncini	doppio disco flottante da 320 mm, pinze radiali a 4 pistoncini	doppio disco flottante da 310 mm, pinze radiali a 4 pistoncini	doppio disco flottante da 320 mm, pinze radiali a 4 pistoncini	doppio disco flottante da 310 mm, pinze radiali a 4 pistoncini
Freno posteriore	disco da 276 mm, pinza flottante a 2 pistoncini	disco da 265 mm, pinza flottante a 2 pistoncini	disco da 280 mm, pinza flottante a 2 pistoncini	disco da 256 mm, pinza flottante a 2 pistoncini	disco da 267 mm, pinza flottante a 2 pistoncini	disco da 260 mm, pinza flottante a 1 pistoncino
Misura pneumatici ant. - post.	120/70-19" - 170/60-17"	120/70-19" - 170/60-17"	120/70-19" - 170/60-17"	90/90-21" - 150/70-18"	90/90-21" - 150/70-18"	110/80-19" - 150/70-17"
Peso	249 kg in ordine di marcia	243 kg in ordine di marcia	258 kg in ordine di marcia	240 kg in ordine di marcia	221 kg a secco	247 kg in ordine di marcia

## I RILEVAMENTI DEL CENTRO PROVE

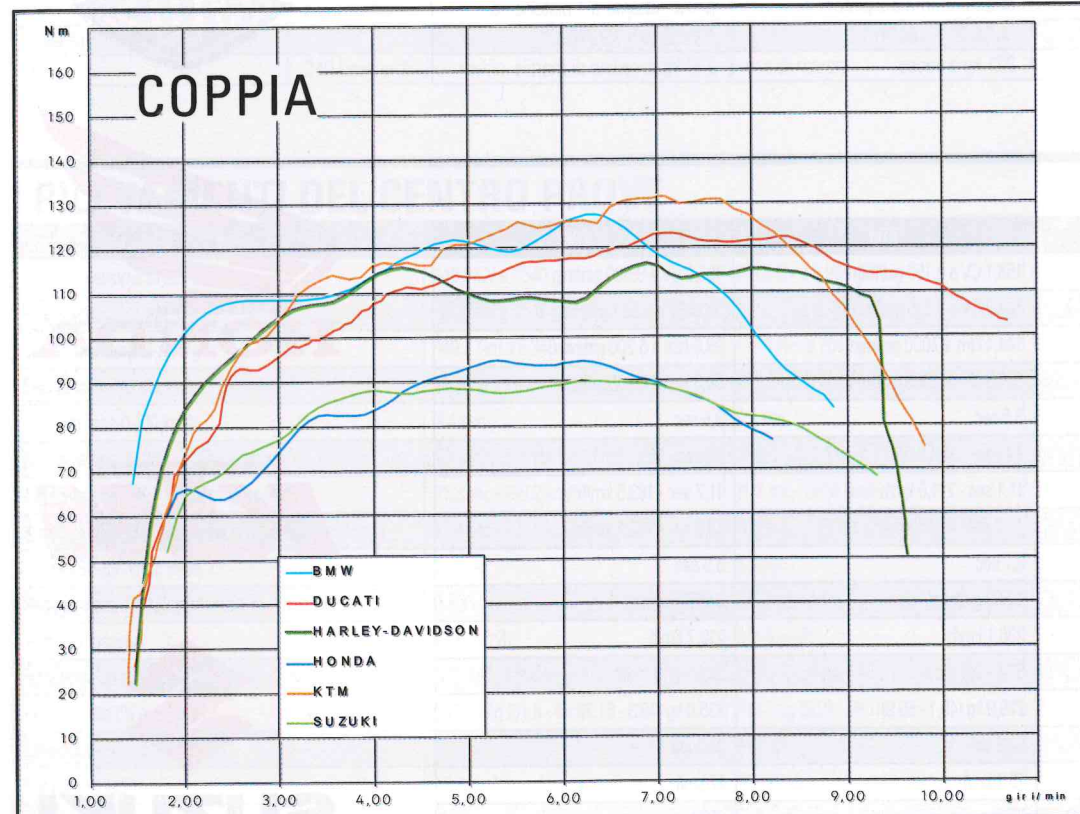
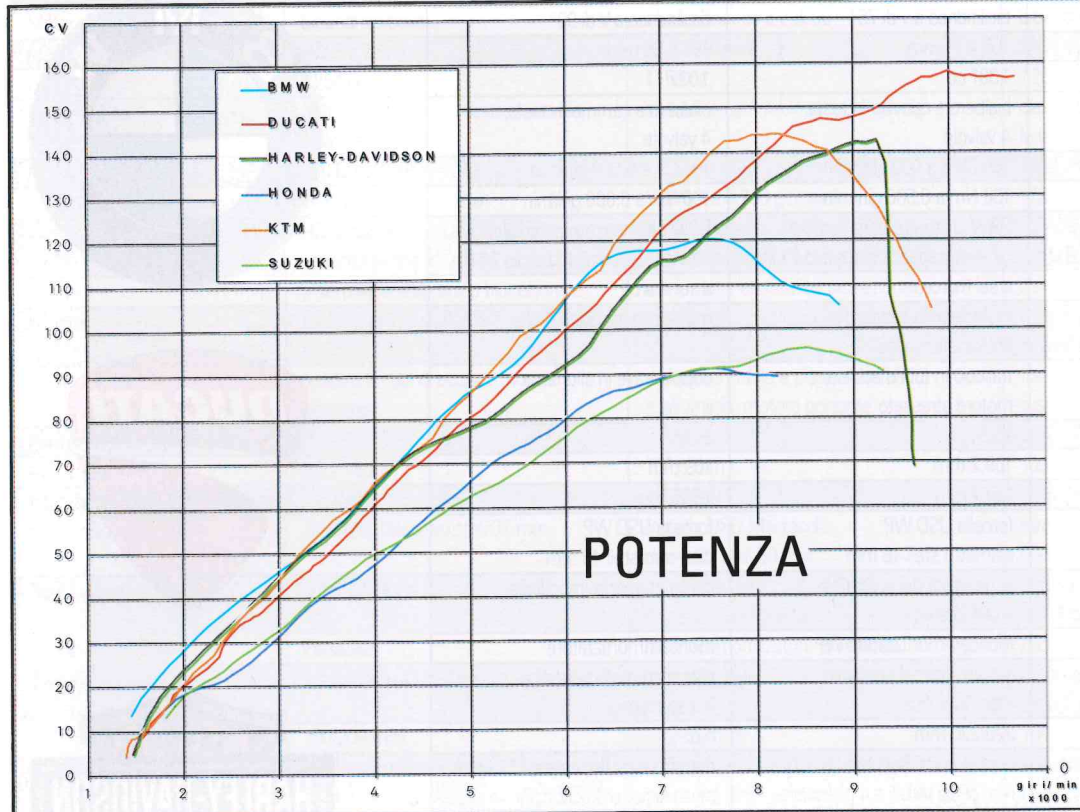
	BMW	DUCATI	HARLEY-DAVIDSON	HONDA	KTM	SUZUKI
Potenza massima all'albero	140,9 CV a 7.540 giri/min	173,5 CV a 9.980 giri/min	156,3 CV a 9.250 giri/min	100,3 CV a 7.500 giri/min	158,1 CV a 8.150 giri/min	105,2 CV a 8.500 giri/min
Potenza massima alla ruota	120,7 CV a 7.540 giri/min	158,3 CV a 9.980 giri/min	142,6 CV a 9.250 giri/min	91,5 CV a 7.500 giri/min	144,2 CV a 8.150 giri/min	96,0 CV a 8.500 giri/min
Coppia massima all'albero	149,2 Nm a 6.340 giri/min	135,4 Nm a 7.040 giri/min	127,7 Nm a 9.250 giri/min	104,1 Nm a 5.300 giri/min	144,4 Nm a 7.000 giri/min	99,0 Nm a 6.200 giri/min
Coppia massima alla ruota	127,7 Nm a 6.340 giri/min	123,5 Nm a 7.040 giri/min	116,5 Nm a 9.250 giri/min	95,0 Nm a 5.300 giri/min	131,8 Nm a 7.000 giri/min	90,3 Nm a 6.200 giri/min
Accelerazione 0-100 km/h	3,4 sec	3,7 sec	3,3 sec	3,6 sec	3,5 sec	3,5 sec
Accelerazione 0-200 - velocità di uscita	7,3 sec - 167,6 km/h	7,5 sec - 172,6 km/h	7,3 sec - 165,9 km/h	7,6 sec - 156,7 km/h	7,4 sec - 174,4 km/h	7,5 sec - 155,3 km/h
Accelerazione 0-400 - velocità di uscita	11,3 sec - 195,2 km/h	11,3 sec - 207,9 km/h	11,2 sec - 202,3 km/h	11,8 sec - 184,4 km/h	11,1 sec - 211,0 km/h	11,7 sec - 183,5 km/h
Ripresa da 50 km/h in 6a su 400 m - velocità di uscita	11,4 sec - 191,5 km/h	11,8 sec - 185,9 km/h	12,7 sec - 174,8 km/h	12,8 sec - 168,0 km/h	13,0 sec - 172,5 km/h	13,0 sec - 162,2 km/h
Ripresa 90-130 km/h in 6a	2,9 sec	3,1 sec	3,7 sec	4,1 sec	3,7 sec	3,5 sec
Regime motore a 130 km/h in 6a	4.880 giri/min	5.200 giri/min	5.500 giri/min	5.000 giri/min	4.500 giri/min	5.000 giri/min
Velocità massima	219,4 km/h	245,8 km/h	218 km/h	196,8 km/h	236,1 km/h	210,7 km/h
Frenate da 90 e 50 km/h (metri)	34,1 - 11,3 metri	32,2 - 9,9 metri	33,9 - 10,0 metri	35,1 - 11,1 metri	32,4 - 9,8 metri	34,8 - 11,3 metri
Peso a vuoto (% ant. - post.)	240,65 kg (51,8 - 48,2)	242,3 kg (50,9 - 49,1)	248,6 kg (51,5 - 48,5)	223,4 kg (50,2 - 49,8)	229,9 kg (49,1 - 50,9)	235,6 kg (48,3 - 51,7)
Capacità serbatoio	20,1 litri	20,6 litri	21 litri	24,7 litri	22,3 litri	19,4 litri
Consumo medio	16,7 km/l	14,1 km/l	15,4 km/l	17,7 km/l	15,7 km/l	17 km/l
Autonomia indicativa	335 km	290 km	323 km	437 km	350 km	330 km





## I RILEVAMENTI DEL CENTRO PROVE

### BANCO DINAMOMETRICO



#### COMMENTO

Il confronto tra le curve di potenza e quelle di coppia mostra i due "blocchi" costituiti dal gruppo di BMW, Ducati, Harley-Davidson e KTM, e da quello formato da Honda e Suzuki. Come potenza, più o meno, le bicilindriche del primo gruppo si sovrappongono sino a 5.000 giri/min, poi le linee cominciano a dividersi, ma sopra tutte per prestazione massima e allungo è il quattro cilindri di Ducati che fa la differenza.

In tema di coppia massima emerge sin dai bassi regimi il boxer BMW che già a 2.000 giri/min dispone di 100 Nm; a 3.000 è ancora in testa con 110 Nm e anche dopo spinge con forza, lasciando il posto nel finale a favore del motore KTM. Vigorosa pure la curva del Revolution Max 1250 di Harley che ha un flessio tra i 5.000 e i 6.000, poi muta di carattere e si fa più generoso, con una grande progressione.

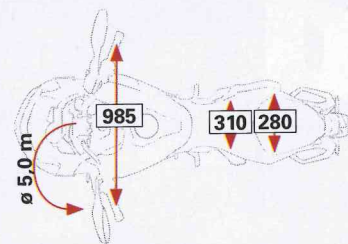
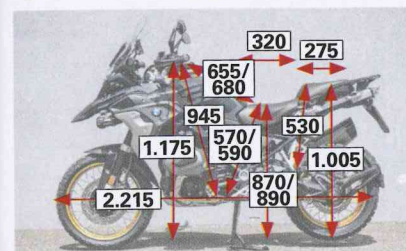
in collaborazione con

**Dynojet**

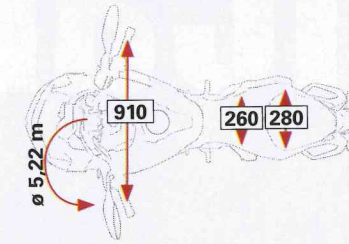
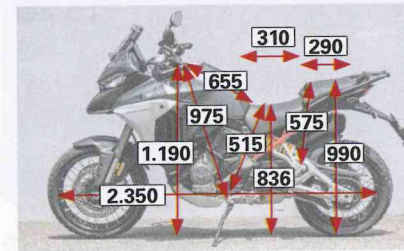
**borghi & savori**

## MISURE

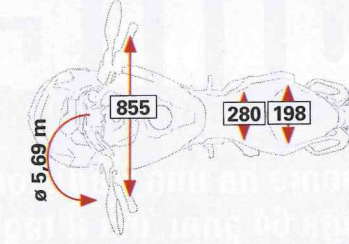
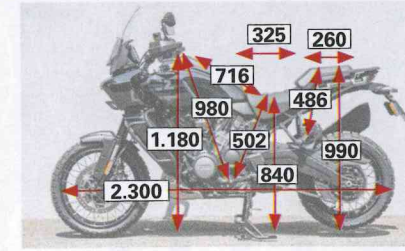
### BMW



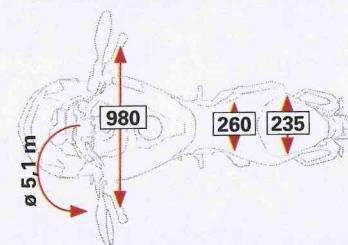
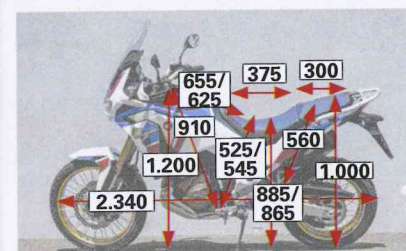
### DUCATI



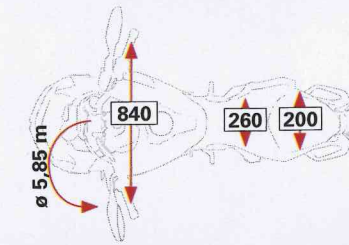
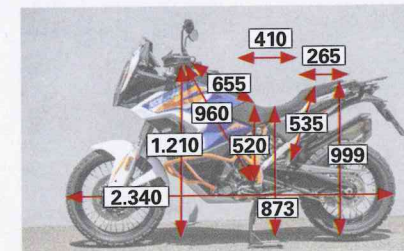
### HARLEY-DAVIDSON



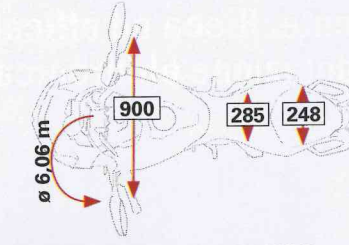
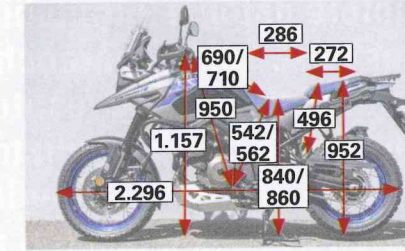
### HONDA



### KTM



### SUZUKI



#### MA QUANTO È BELLO IL FANGO!

Questo è il "massimo" per chi adora il fuoristrada: sporcarsi di terra fino alle orecchie, come quando eri un bambino. La nostra "regina", la Ducati Multistrada V4 S, sgiazza liberamente nel fango: in queste condizioni, vista la stazza davvero generosa, non è tra le più facili da usare, ma se la cava niente male.

